

LEMPÄÄLÄN KUNTA

# Sääksjärven osayleiskaavan liikenneselvitys

Raportti

28.1.2021

**Sisällysluettelo**

1	Lähtökohdat .....	1
1.1	Yleistä .....	1
1.2	Suunnittelualue .....	1
1.3	Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet.....	2
2	Liikenteen nykytilanne .....	2
2.1	Ajoneuvoliikenne .....	2
2.1.1	Liikenneverkko .....	2
2.1.2	Liikennemäärät.....	6
2.1.3	Liikenteen toimivuus .....	9
2.1.4	Liikenneturvallisuus.....	10
2.1.5	Liikenneonnettomuudet .....	10
2.2	Kävely ja pyöräily .....	12
2.3	Joukkoliikenne.....	13
2.4	Liityntäpysäköinti .....	14
3	Kaavaratkaisu .....	15
3.1	Uuden maankäytön tuottama liikenne .....	15
3.1.1	Asuminen.....	15
3.1.2	Teollisuus- ja työpaikka-alueet .....	15
3.1.3	Kaupalliset palvelut .....	16
3.2	Liikenneverkon kehittäminen.....	16
3.2.1	Yleistä .....	16
3.2.2	Liikenteen suuntautuminen .....	17
3.2.3	Liikkumiseen vaikuttavat tekijät.....	17
3.2.4	Liittyminen nykyiseen liikennejärjestelmään ja vaiheistus .....	19
3.2.5	Pysäköinti .....	19
3.3	Uudet katu- ja tieyhteydet .....	20
3.3.1	Yleisiä periaatteita.....	20
3.3.2	Uusi liikenneverkko .....	20
3.3.3	Liittymät.....	23
3.3.4	Kävely ja pyöräily .....	24
3.3.5	Joukkoliikenne.....	24
4	Vaikutusten arviointi .....	26
4.1	Liikennejärjestelmä ja liikenteen suuntautuminen .....	26
4.2	Liikenteen toimivuus .....	26
4.3	Liikenneturvallisuus .....	27
4.4	Kävely ja pyöräily .....	27
4.5	Joukkoliikenne.....	28

28.1.2021

4.6	Ympäristövaikutukset.....	28
-----	---------------------------	----

28.1.2021

## Sääksjärven osayleiskaavan liikenneselvitys

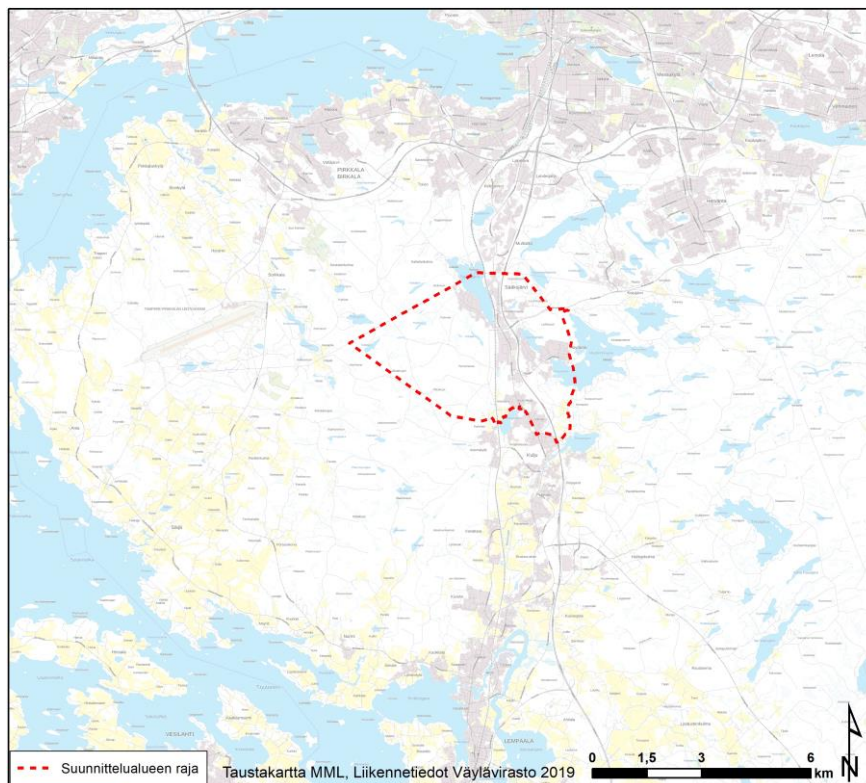
### 1 Lähtökohdat

#### 1.1 Yleistä

Selvitys on laadittu Lempäälän kunnan toimeksiannosta FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Lempäälän kunnassa työtä ovat ohjannet aluksi Katariina Pahkasalo ja loppuvaiheessa Sini Suontausta. Työssä projektipäällikkönä on toiminut DI Tuomas Miettinen ja suunnittelijoina ovat toimineet DI Saara Aavajoki ja DI Jarkko Rissanen.

#### 1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Lempäälän kunnan pohjoisosassa ja on kooltaan noin 17,5 km<sup>2</sup>. Suunnittelualueen läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkee valtatie 3, sekä seututie 130 (Tampereentie). Itä-länsisuunnassa suunnittelualueen itäosassa kulkee seututie 309 (Ruskontie), josta on yhteys mm. Vuoreksen ja Hervannan kaupunginosaan. Suunnittelualueen läpi kulkee pohjois-eteläsuunnassa rautatieyhteys Tampereen ja Toijalan välillä. Alueella sijaitsee useita vesialueita, joista suurimmat ovat Sääksjärven eteläosa, Iso-Kyynärö sekä Höytämönjärven länsiosa. Suunnittelualueen asutus on keskittynyt seututien 130 varrelle, sekä Höytämön, Paunun, Sipilän ja Uusi-Euroopan asuinalueisiin. Alueen palvelut ja teollisuus sijaitsevat pääosin seututien 130 varrella. Suunnittelualueen länsiosa on metsävaltaista, kaavoittamattomaa aluetta. Suunnittelualueelle tavoitellaan merkittävää väestönkasvun lisäystä, sekä liikenteellistä solmukohtaa. Suunnittelualueen sijainti, sekä raja-alue on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1: Suunnittelualueen sijainti ja raja-alue.

28.1.2021

### 1.3 Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet

Kunta ei ole teettänyt liikennejärjestelmäselvityksiä suunnittelualueelta viime vuosina. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040 Sääksjärvi on merkitty aluekeskuksena ja joukkoliikenteen solmupisteenä.

Sääksjärven eritasoliittymään rakennettiin vuonna kaksi ns. pisarakiertoliittymää nelihaaraliittymien tilalle sekä liityntäpysäköintialue vuonna 2019.

Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 luonnoksen yhteydessä on laadittu Valtatien 3 oikaisua (Lempäälä-Pirkkala) varten aluevaraussuunnitelma, jonka linjaus kulkee suunnittelualueen läpi.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) valmistuu valtatie 3 oikaisun osalta vuonna 2021.

Lempäälän lähijunaselvitys ja Vanattaran seisakkeen alueen liikennesuunnitelma valmistui keväällä 2020 /Ramboll). Selvityksessä toteutettiin ratateknistä tarkastelua sekä tarkasteltiin kaavatilannetta myös Sääksjärven seisakkeen osalta.

Vuonna 2019 toteutettiin Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköintiselvitys (FCG).

Lempäälän kuntastrategiassa todetaan mm. *Tavoitteemme on vähentää 80 % kasvihuonekaasupäästöjä vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tähtäämme kohti hiilineutraalia kuntaa liittymällä valtakunnalliseen HINKU-foorumiin.*

## 2 Liikenteen nykytilanne

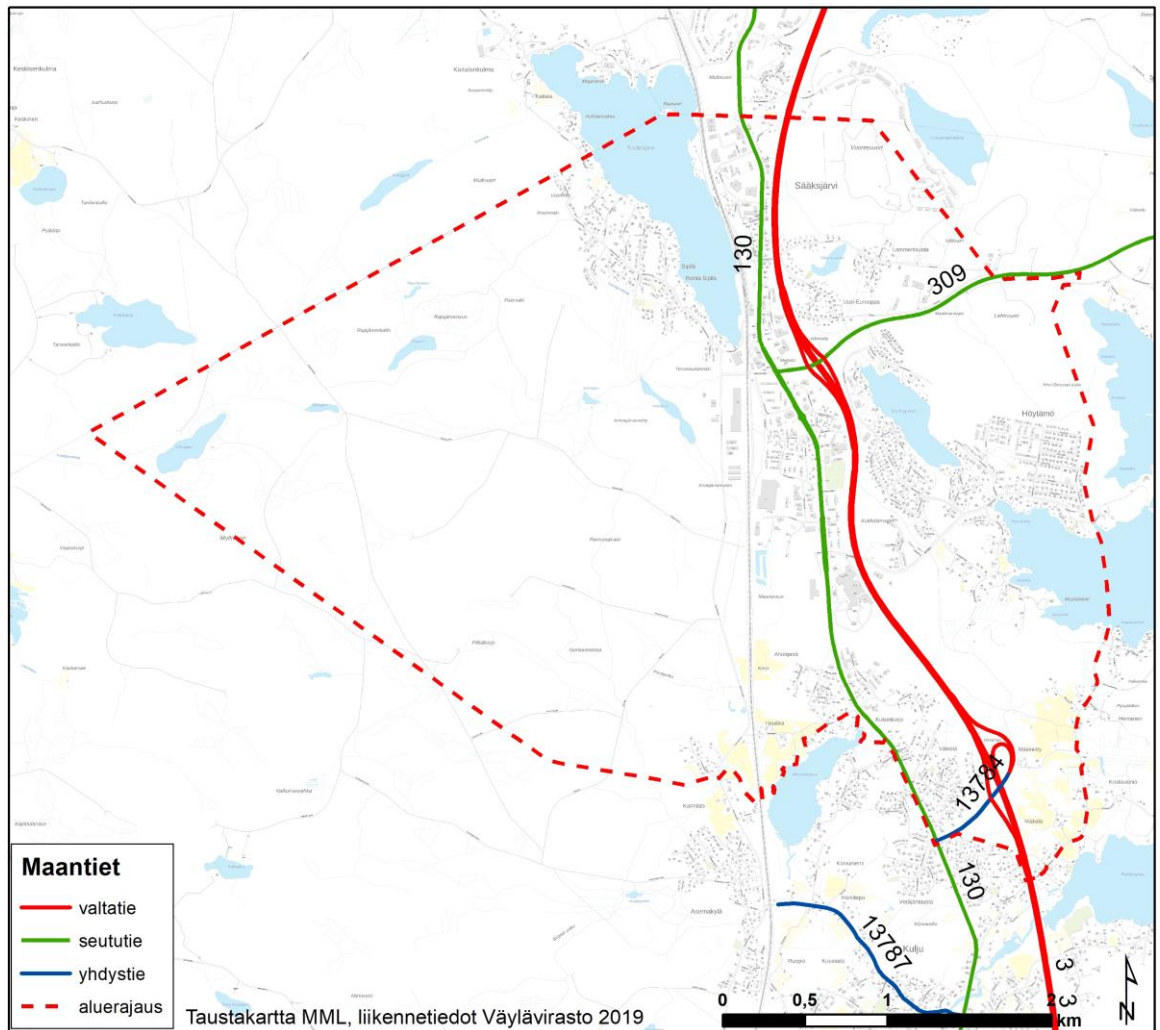
### 2.1 Ajoneuvoliikenne

#### 2.1.1 Liikenneverkko

Suunnittelualueen maantiet ovat sen läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkevat valtatie 3, sekä seututie 130 (Tampereentie). Alueen itäosassa kulkee seututie 309 (Ruskontie). Valtatie 3 on kaksiajoratainen, nelikaistainen moottoritie joka välittää pitkämatkaista liikennettä Tampereen kaupunkiseudun ja Etelä-Suomen välillä. Valtatie 3 osuus suunnittelualueella on yksi Pirkanmaan vilkkaimmin liikennöidyistä maanteistä ja toimii myös paikallisen ja seudullisen liikenteen välittäjänä.

Seututie 130, eli vanha kolmostie palvelee merkittävänä koululais-, työmatka- ja asiointiliikenteen väylänä. Seututie 309 toimii yhteytenä Tampereen Vuoreksen ja Hervannan kaupunginosaan. Valtatie 3 ja seututie 309 kohtaavat rombisessa eritasoliittymässä, jossa valtatie ylittävälle seututielle 130 muodostuu tasoliittymät. Seututie 130 ja seututie 309 risteävät valo-ohjatussa nelihaaraliittymässä. Suunnittelualueen maantiet on esitetty kuvassa 2.

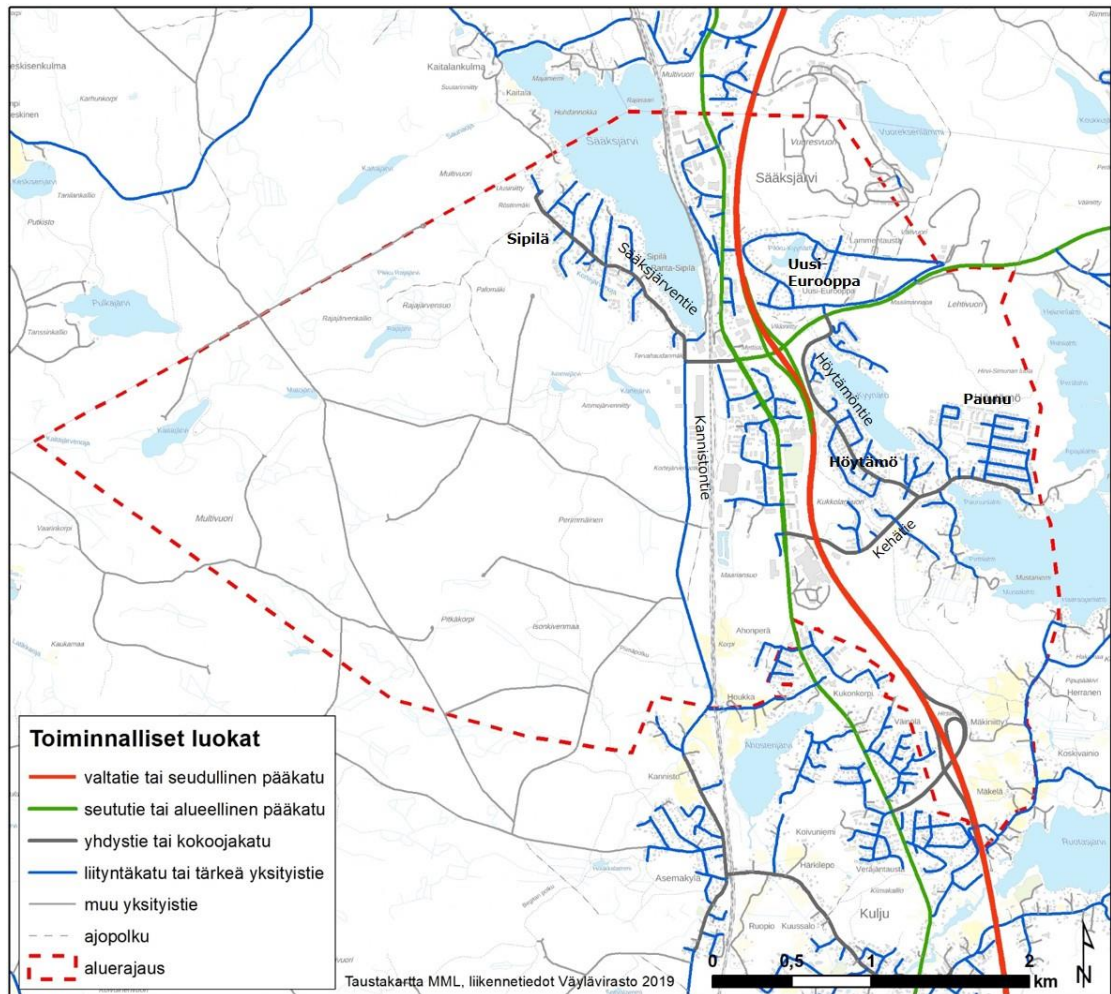
28.1.2021



**Kuva 2: Suunnittelualan ja ympäristön maantiet.**

Kuvassa 3 on esitelty myös alueen katuverkkoa. Suunnittelualan merkittäviä katu yhteyksiä ovat Sipilän asuinalueelle jatkuva Sääksjärventie, rautatien länsipuolella kulkeva Kannistontie, Höytämön ja Paunun asuinalueille kulkeva Kehätie, sekä ne Uusi-Euroopan asuinalueeseen yhdistävä Höytämöntie.

28.1.2021

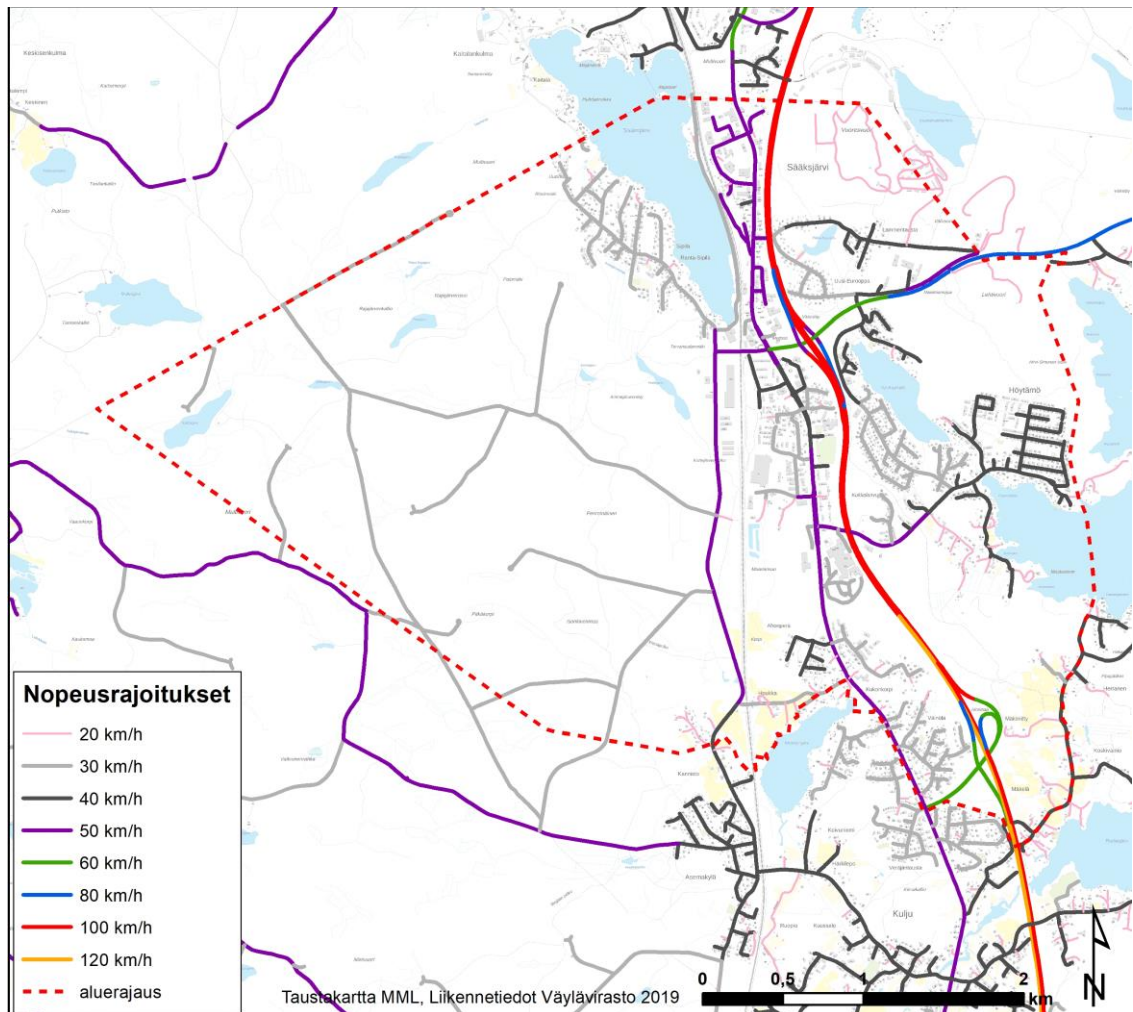


**Kuva 3: Suunnittelualueen väylien toiminnallinen luokitus.**

Valtatien 3 nopeusrajoitus suunnittelualueella on pääosin 100 km/h, jota voidaan tilannekohtaisesti etäohjaten laskea. Suunnittelualueen eteläosassa jatkuen etelän suuntaan valtatie 3 nopeusrajoitus on vaihtuva 120 km/h. Seututien 130 nopeusrajoitus vaihtelee. Sääksjärven taajaman alueella nopeusrajoitus on 40 km/h, muulloin nopeusrajoitus suunnittelualueella on 50 km/h. Suunnittelualueen itäosassa seututiellä 309 on voimassa yleisnopeusrajoitus 80 km/h. Lähestyttäessä valtatie 3 eritasoliittymää ja sen länsipuolella nopeusrajoitus on 60 km/h. Suunnittelualueen maantiet ovat kauttaaltaan valaistuja.

Suunnittelualueen katuverkolla nopeusrajoitukset ovat pääosin 30-50 km/h ja valtaosa kaduista on valaistu. Muutamalla katuosuudella on käytössä nopeusrajoitus 20 km/h. Nopeusrajoitukset on esitetty kuvassa 4.

28.1.2021



**Kuva 4: Suunnittelualueen katu- ja tieverkon nopeusrajoitukset**

Valtatie 3 ja seututie 309 risteävät rombisessa eritasoliittymässä, jossa seututie 309 ylittää valtatie. Seututien 130 ja seututien 309 liittymä on nelihaaraliittymä. Liittymä on valo-ohjattu ja keskisaarekkein eroteltu. Seututie 130 ja Pitkäahteentie kohtaavat nelihaarisessa kierto liittymässä, johon liitytään myös paikallisen päivittäistavarakaupan pysäköintialueelta.

Suunnittelualueen maantiet ovat päällystettyjä. Seututiet 130 ja 309 kuuluvat erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (SEKV) suunnittelualueen osuudelta.

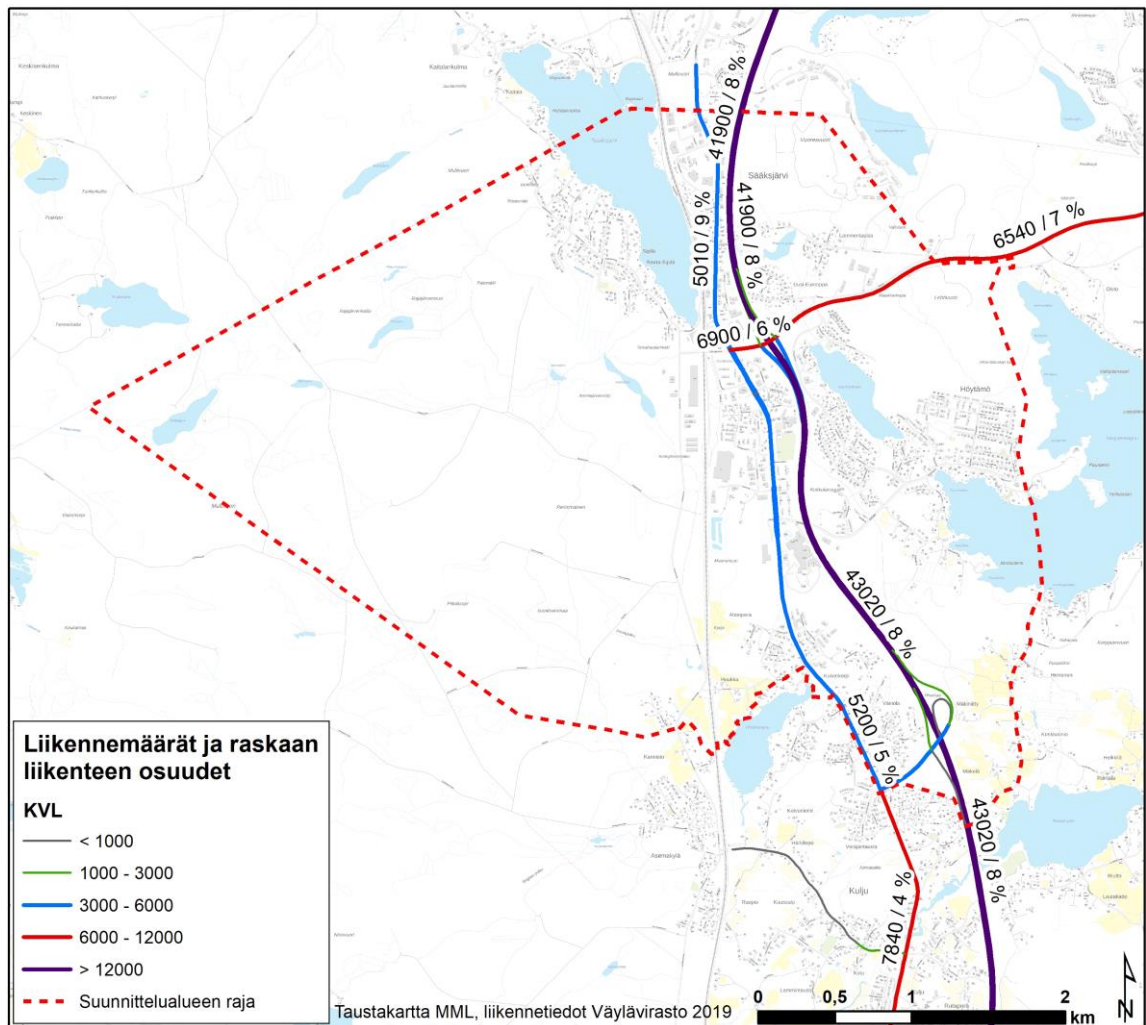


28.1.2021

## 2.1.2 Liikennemäärät

### Nykytilanne

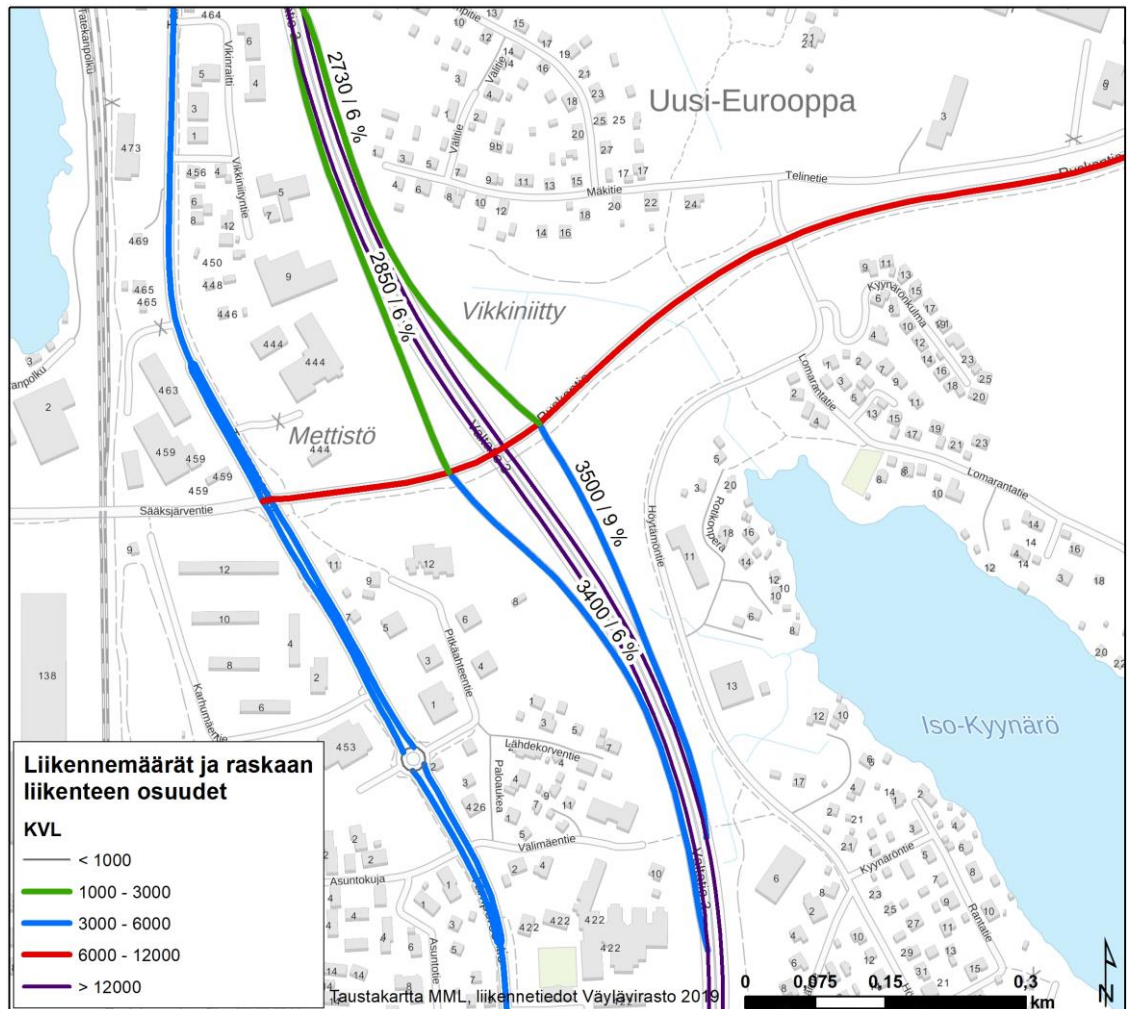
Valtatien 3 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on noin 42 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 8 %. Seututien 130 vuorokausiliikenne on noin 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Sääksjärventien pohjoispuolella ja 5 200 ajoneuvoa vuorokaudessa sen eteläpuolella. Sääksjärventien pohjoispuolella seututien raskaan liikenteen osuus on noin 9 % ja eteläpuolella raskaan liikenteen osuus on noin 5 %. Seututien 309 keskimääräinen vuorokausiliikenne valtatie 3 länsipuolella on noin 6 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 6%. Seututien 309 keskimääräinen vuorokausiliikenne valtatie 3 itäpuolella on noin 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 7 %. Seututiellä 130 liikennemäärät voivat paikoitellen olla suurempia kuin Liikenneviraston liikennemäärätiedoissa, sillä liikenteen laskentapisteet eivät sijoitu Sääksjärven taajaman keskusta. Maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikenteet ja raskaan liikenteen osuudet on esitetty kuvassa 5.



**Kuva 5: Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL), sekä raskaan liikenteen osuus suunnittelualueen väylillä.**

28.1.2021

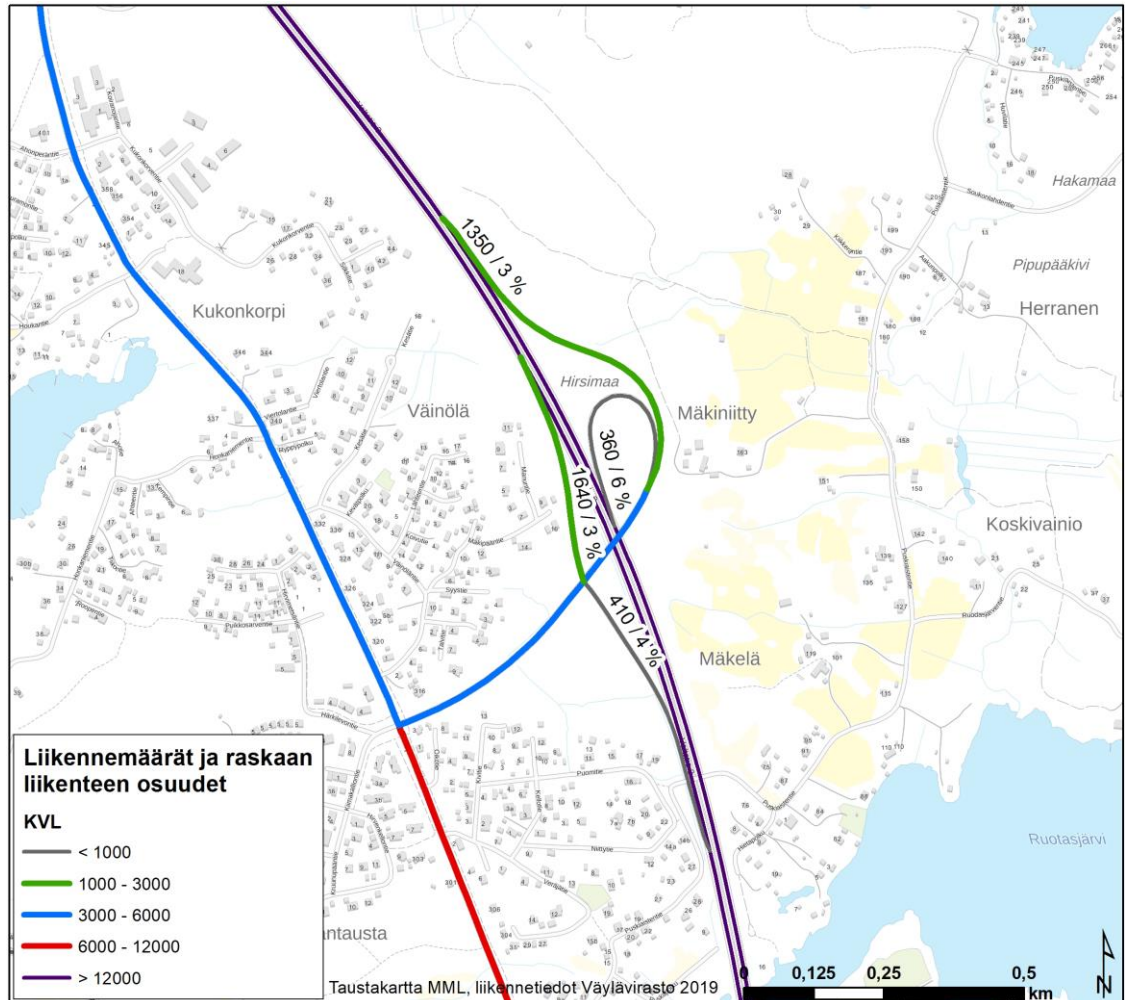
Suunnittelualueella on kaksi eritasoliittymää, joiden keskimääräiset vuorokausiliikenteet on esitetty kuvissa 6 ja 7. Pohjoisemman eritasoliittymän ramppien liikennemäärät ovat melko lähellä toisiinsa nähden ja vaihtelevat noin 2 700 ja 3 500 ajoneuvoa/vrk välillä. Molempien etelään suuntautuvien ramppien keskimääräinen vuorokausiliikenne on kuitenkin Tampereelle suuntaavia rampeja suurempi. Raskaan liikenteen osuus Sääksjärven pohjoisemman eritasoliittymän rampeilla on noin 6-9 %.



**Kuva 6: Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL), sekä raskaan liikenteen osuus suunnittelualueen pohjoisemmassa eritasoliittymässä.**

Suunnittelualueen eteläisemmän eritasoliittymän liikennemäärät ovat selvästi pohjoisempaa eritasoliittymää matalammat ja painottuvat erittäin vahvasti Tampereelle suunnan rampeihin. Etelään suuntaavien ramppien keskimääräinen vuorokausiliikenne on vain noin 350-400 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun pohjoiseen suuntaan ramppien keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 1 350-1 650 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus Sääksjärven eteläisemmällä eritasoliittymällä on noin 3-6 %.

28.1.2021



**Kuva 7: Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL), sekä raskaan liikenteen osuus suunnittelualueen eteläisemässä eritasoliittymässä.**

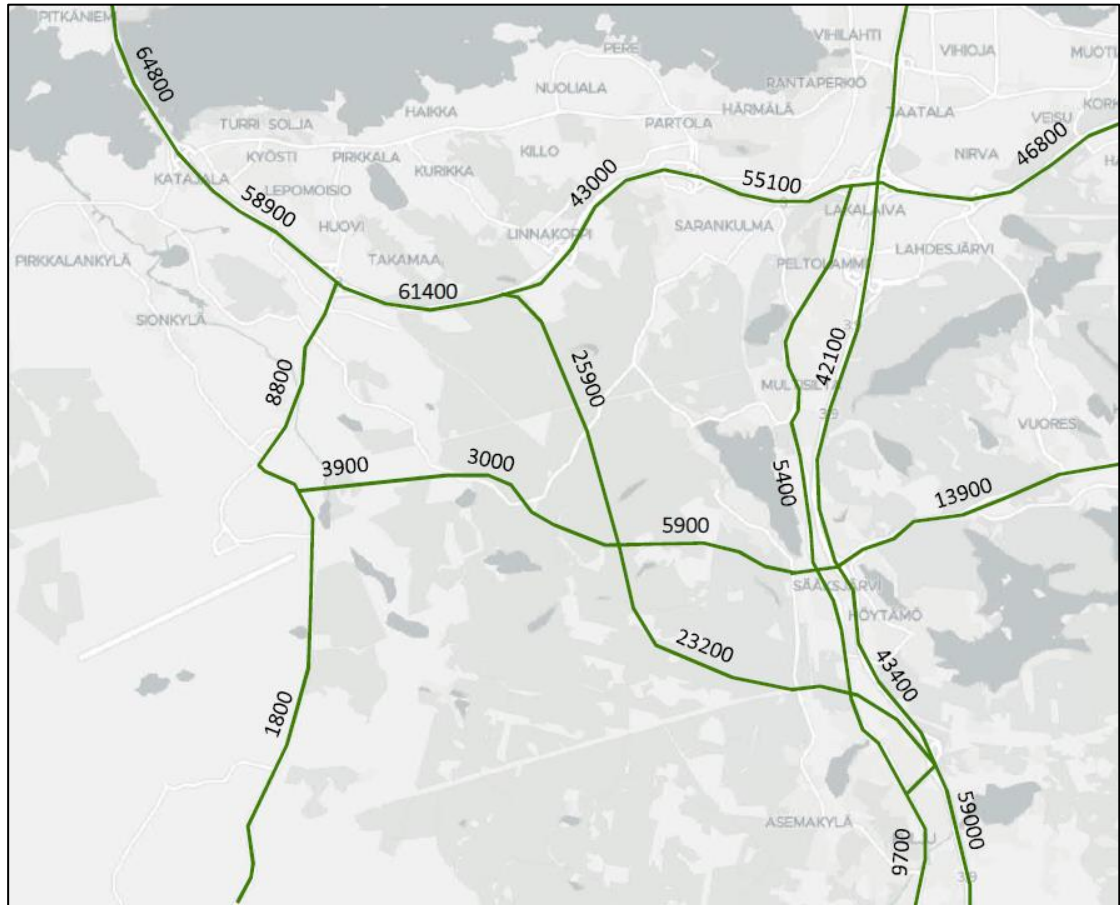
### Liikenne-ennuste

Liikenneviraston Valtakunnalliset liikenne-ennusteet -raportin (57/2018) mukaan maanteille laadittiin liikenne-ennuste vuodelle 2040. Liikenne-ennusteen mukaan valtatie 3 kasvukertoimeksi Tampereen ja Toijalan välillä kevyille autoille saatiin 1,288 ja kaikille raskaille autoille 1,267. Suunnittelualueen seututeille vastaaviksi kasvukertoimiksi saatiin kevyille autoille 1,209 ja raskaille autoille 1,197.

Liikenne-ennusteen kertoimien perusteella vuonna 2040 valtatie 3 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella olisi noin 54 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus olisi noin 7 %. Seututien 130 keskimääräinen vuorokausiliikenne Sääksjärventien liittymän pohjoispuolella olisi noin 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus olisi noin 9 %. Seututien 130 keskimääräinen vuorokausiliikenne Sääksjärventien liittymän eteläpuolella olisi noin 6 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus olisi noin 5 %. Seututien 309 keskimääräinen vuorokausiliikenne valtatie 3 länsipuolella olisi noin 8 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus olisi noin 6 %. Seututien 309 keskimääräinen vuorokausiliikenne valtatie 3 itäpuolella olisi noin 7 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus olisi noin 7 %.

28.1.2021

Suunnittelualueen tavoiteltu merkittävä väestömäärän kasvu tuottanee ennustetta merkittävästi enemmän liikennettä, erityisesti seututielle 130. Valtatien 3 parantamisen YVA ja yleissuunnitelman liikenne-ennusteessa (Sitowise, TALLI-malli) on annettu liikennemääräennusteita ennakoitun maankäytön toteutuessa. Kuvassa 8 on esitetty keskimääräinen arkivuorokausiliikenne-ennuste vuonna 2040, kun sekä valtatie 3 oikaisu, että ns. Tampereen 2-kehä on toteutettu.



**Kuva 8: Ennuste KAVL 2040, kun sekä valtatie oikaisu, että Tampereen 2-kehä on toteutettu**

Mikäli valtatie 3 oikaisua ei toteuteta, kasvattaa se erityisesti Valtatie 3 liikennemääriä suunnittelualueen kohdalla, sekä Tampereen kehätien liikennemääriä.

### 2.1.3 Liikenteen toimivuus

Liikenteen toimivuudessa tai sujuvuudessa ei ole tiedossa merkittäviä haasteita nykyisellä liikenneverkolla tai liikennemäärillä.

Pohjois-eteläsuuntaiset rautatie ja valtatie 3 muodostavat osaltaan estevaikutuksen idän ja lännen väliselle liikenteelle suunnittelualueella. Radan ylitys on mahdollista nykytilassa suunnittelualueella ainoastaan seututien 309 kohdalla ja alitus Houkantiellä suunnittelualueen eteläosassa. Maankäytön kehittyessä kaava-alueen länsiosassa sujuva radan ohitus on liikenteelle tärkeää myös suunnittelualueen keskivaiheilta.

28.1.2021

---

#### 2.1.4 Liikenneturvallisuus

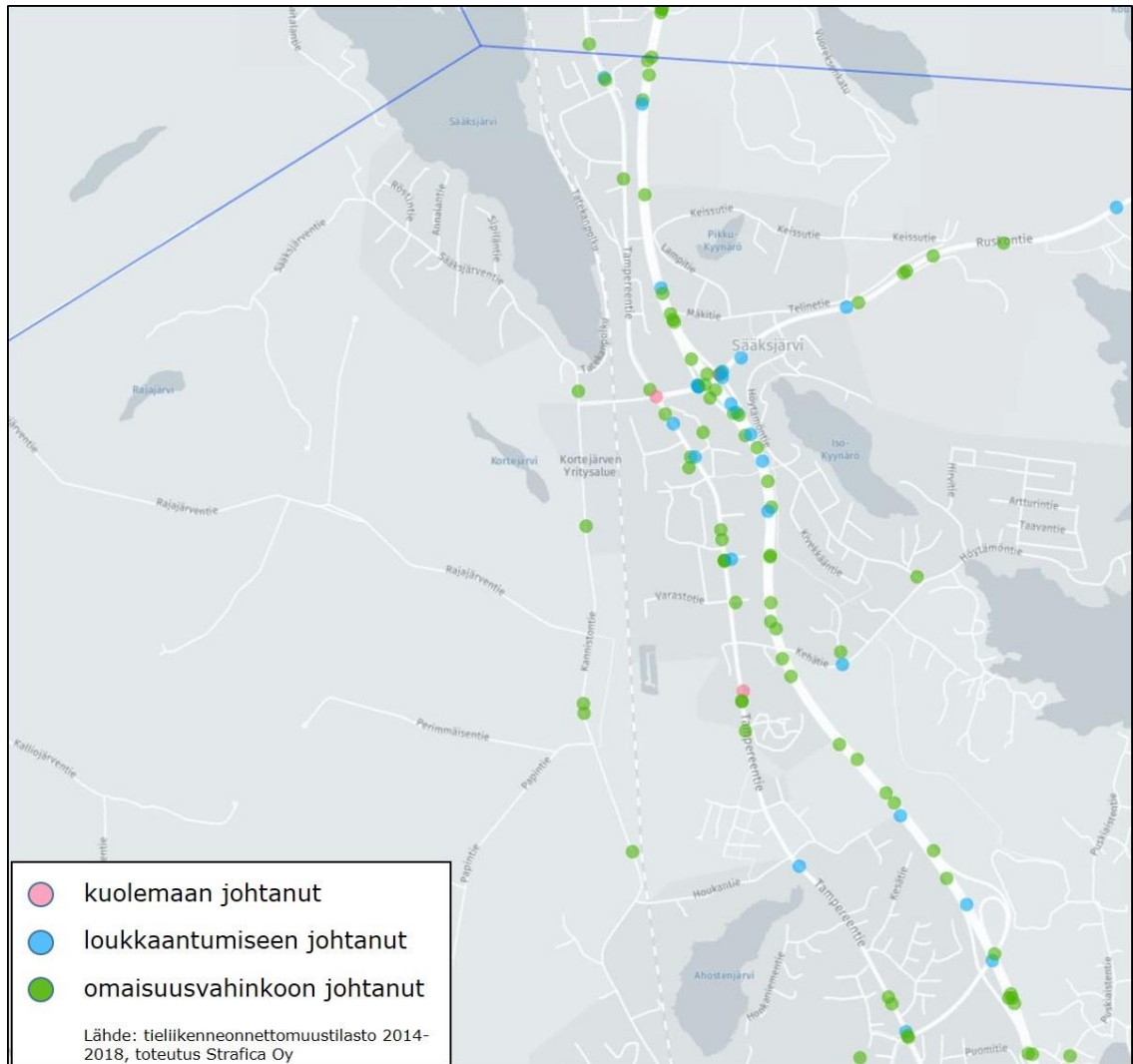
Suunnittelualueen liikennemäärät ja nopeusrajoitukset ovat suurimpia valtatiellä 3, jolla myös suurin osa suunnittelualueen liikenneonnettomuuksista on tapahtunut. Seututeiden 130 ja 309 nelihaaraliittymä on valo-ohjattu, mikä vähentää riskejä liikenneonnettomuuksille.

Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Pirkkalan, Vesilahden ja Ylöjärven liikenneturvallisuulessuunnitelmassa 2010 mainitaan liikenneturvallisuuden kannalta haasteellisena paikkana valtatie 3 ja seututien 309 liittymän onnettomuuskasauma, jossa on tapahtunut kaksi loukkaantumiseen johtanutta ja useita omaisuusvahinkoon johtanutta liikenneonnettomuuksia. Vuonna 2019 valmistui Sääksjärven eritasoliittymän parannus, jossa nelihaaraliittymät korvataan pisarakiertoliittymillä. Kiertoliittymät edesauttavat valtatie 3 ja seututien 309 eritasoliittymän liikenneturvallisuutta vähentämällä liikenteen konfliktipisteitä ja lieventämällä liittymissä tapahtuvien onnettomuuksien vakavuutta.

#### 2.1.5 Liikenneonnettomuudet

Suunnittelualueella on vuosina 2014-2018 tapahtunut 99 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista kolme on johtanut kuolemaan ja 24 on johtanut loukkaantumiseen. Omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 72. Valtaosa liikenneonnettomuuksista on tapahtunut valtatiellä 3, tai sen liittymiskaistoilla, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne on moninkertainen muuhun suunnittelualueeseen verrattuna. Suunnittelualueella vuosina 2014-2018 tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet on esitetty kuvassa 9.

28.1.2021



**Kuva 9: Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet suunnittelualueella vuosina 2014-2018.**

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat olleet seututiellä 309 tapahtunut kääntymisonnettomuus, seututien 130 ja seututien 309 liittymässä tapahtunut polkupyöräonnettomuus sekä seututiellä 130 tapahtunut polkupyörän suistumisonnettomuus. Kolme neljästä Lempäälän kunnan alueella vuosina 2014-2018 tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on tapahtunut suunnittelualueella. Lempäälän kunnan alueella tapahtui vuosina 2014-2018 kokonaisuudessaan 438 liikenneonnettomuutta, joista 99 tapahtui suunnittelualueella.

Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksista 10 on valtiolla 3 tapahtuneita peräänajo- tai yksittäisonnettomuuksia. Suurimmat loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien kasaumat ovat kantatien 309 ja valtatie 3 eritasoliittymän rampien yläpäissä. Länsisemmän rampin läheisyydessä on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta, jotka ovat olleet kääntymisonnettomuus, polkupyöräonnettomuus ja yksittäisonnettomuus. Itäisemmän rampin läheisyydessä on tapahtunut neljä poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, jotka ovat olleet risteämisonnettomuus, peräänajo-onnettomuus, yksittäisonnettomuus ja kääntymisonnettomuus.

28.1.2021

---

Seututiellä 130 on tapahtunut kolme loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta, jotka ovat olleet jalankulkijaonnettomuus, polkupyöräonnettomuus sekä yksittäisonnettomuus. Seututiellä 309 on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut yksittäisonnettomuus, jonka lisäksi sen rinnalla kulkevalla kevyen liikenteen väylällä on tapahtunut yksi jalankulkijaonnettomuus. Muut loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat olleet jalankulkijaonnettomuus Ansunkorventiellä yksittäisonnettomuus Kehätiellä.

Myös omaisuusvahinkoon johtaneista onnettomuuksista suuri osa on tapahtunut valtatiellä, jossa raportoidaan tapahtuneen 35 poliisin tietoon tullutta omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet ovat yksittäisonnettomuuksia, peräänajo-onnettomuuksia ja peuraonnettomuuksia.

Seututiellä 130 on tapahtunut 10 poliisin tietoon tullutta omaisuusvahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta ja ne ovat pääosin yksittäisonnettomuuksia ja kääntymisonnettomuuksia. Lisäksi poliisin tietoon on tullut yksi mopedi-, peräänajo- ja polkupyöräonnettomuus.

Seututiellä 390 on tapahtunut kahdeksan poliisin tietoon tullutta omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista viisi on liittymien läheisyydessä tapahtuneita kääntymis- ja liittymisonnettomuuksia ja neljä on yksittäisonnettomuuksia. Rautatien länsipuolella kulkevalla Kannistontiellä on tapahtunut neljä omaisuusvahinkoon johtanutta yksittäisonnettomuutta.

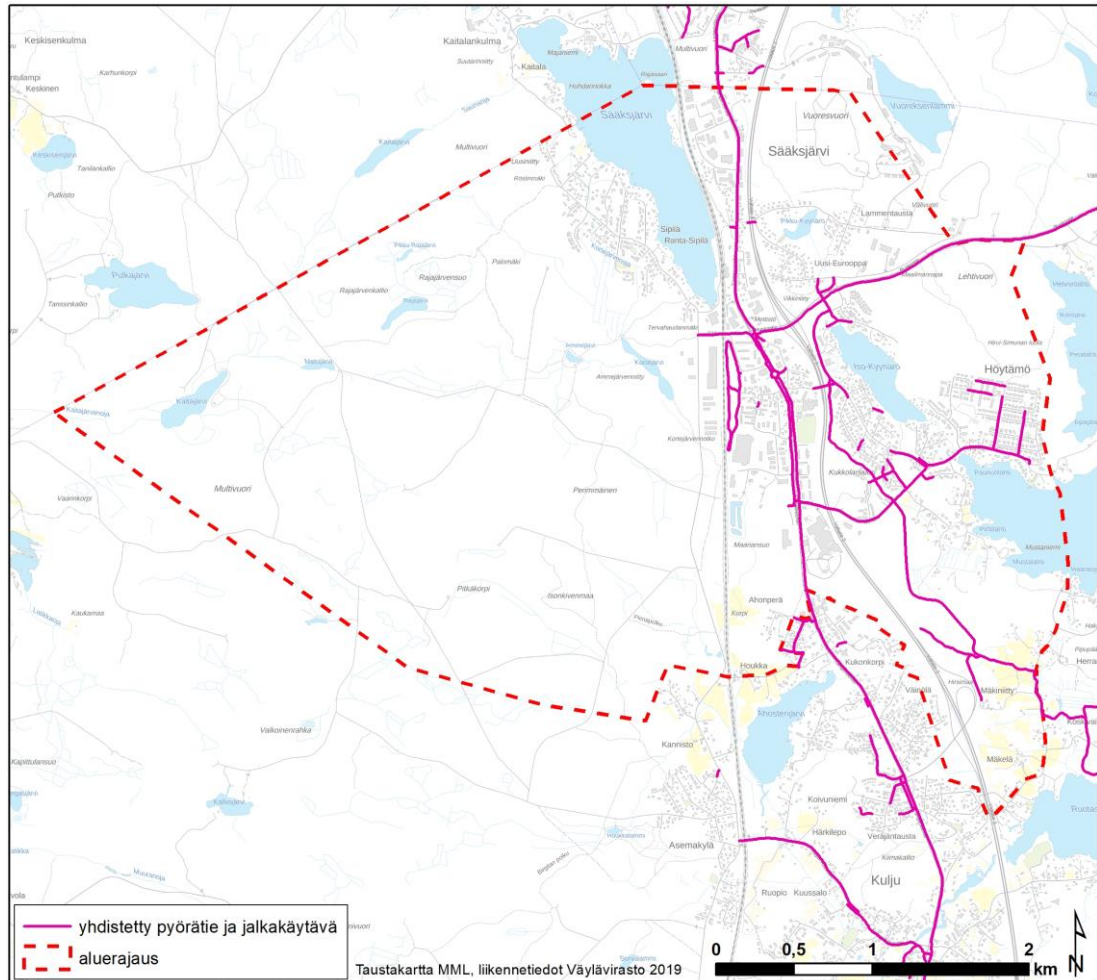
## 2.2 Kävely ja pyöräily

Suunnittelualueella kulkee Tampereen seudullisia pyöräilyn pääreittejä seututien 130 (Tampere-Lempäälä-Vesilahti ja Lempäälä-Pirkkala), sekä seututien 309 (Kangasala-Hervanta-Lempäälä) rinnalla. Seututien 130 itäpuolella kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä koko suunnittelualueen matkalla. Seututien 309 ja Sääksjärven koulun välisellä alueella se on korotettu reunakivellä, muutoin erotettu ajokaistasta välikaistalla. Seututien 130 länsipuolella on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä seututien 309 ja Kehätien välillä. Seututien 309 eteläpuolella on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä koko suunnittelualueen matkalla. Rautatie ylitetään seututiellä 309 ajoneuvoliikenteen kanssa samaa siltaa pitkin yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Ylitysmahdollisuus on suunnittelualueen ainoa. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on erotettu koko matkalla ajoradasta välikaistalla ja valtatie 3 ylitetään omaa kevyen liikenteen siltaa pitkin. Suunnittelualueelta on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Tampereen ja Lempäälän keskustoihin, sekä Vuoreksen ja Hervannan kaupunginosaan.

Suunnittelualueen pää- ja kokoojakatutyypisellä katuverkolla on myös laajalti yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Seututien 309 eteläpuolella kulkevalta yhdistetyltä pyörätieltä ja jalkakäytävältä on yhteys alikulkutunnelin kautta Uusi-Euroopan asuinalueelle Mäkitielle, josta jatkuu yhteys Metsolantielle. Seututien 309 rinnalta kulkevalta yhdistetyltä pyörätieltä ja jalkakäytävältä on myös yhteys Höytämöntielle, jonka länsipuolella on välikaistalla erotettu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Kivekkääntien liittymään saakka. Höytämöntieltä on myös yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Sääksjärven keskustaan valtatie 3 alta, joka liittyy Välimäentiehen yhdistettyyn pyörätiehen ja jalkakäytävään Sääksjärven koulun ja päiväkodin välillä. Toinen valtatie 3 alitus on Kehätien pohjoispuolella yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää pitkin.

28.1.2021

Kehätien ja sen jatkuessa Höytämöntienä pohjoispuolella on välikaistalla erotettu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Paunun asuinalueen itäosaan saakka. Paunun asuinalueen läpi kulkevan Taavetintien itäpuolella kulkee välikaistalla erotettu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Sääksjärventielle on reunakivellä korotettu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Koivulantien liittymään saakka. Lisäksi suunnittelualueella on useita pääasiassa virkistyskäyttöön tarkoitettuja väyliä kävelijöille ja pyöräilijöille. Suunnittelualueen yhdistetyt kävely- ja pyöräilytiet on esitetty kuvassa 10.



**Kuva 10: Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät suunnittelualueella ja sen läheisyydessä.**

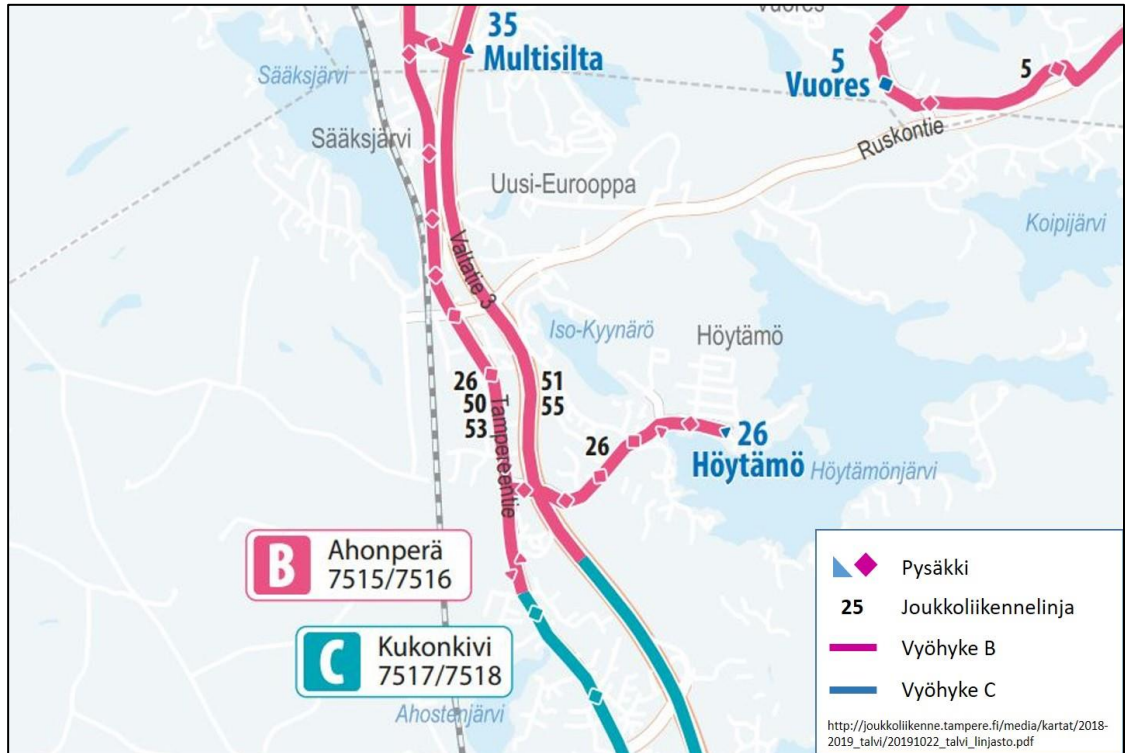
## 2.3 Joukkoliikenne

Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse liikennöi Sääksjärven alueelle usealla linjalla sekä valtatieä 3, että seututieä 130 pitkin. Suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan Tampereen seudun joukkoliikenteen vyöhykkeelle B. Valtatiellä 3 liikennöivät linjat 51 ja 51i Valkeakoskelle sekä 55 Vesilahteen, molemmat keskimääräisesti noin kerran tunnissa kello kahdeksan ja 21 välisenä aikana. Seututiellä 130 liikennöivät linjat 26 Höytämöön, 50 Lempäälään ja 53 Valkeakoskelle. Linja 26 liikennöi päivittäin kaksi kertaa tunnissa kello kuuden ja 22 välisenä aikana. Linja 50 (sekä 50A, 50B ja 50C) liikennöivät 2-3 kertaa tunnissa kello kuuden ja 23 välisenä aikana. Linja 53 liikennöi arkiamuaisin kerran päivässä Valkeakosken suuntaan ja arki-iltapäivisin takaisin Tampereen linja-autoasemalle. Lisäksi linja 58



28.1.2021

liikennöi kahdeksan kertaa arkipäivisin, lauantaisin seitsemän kertaa ja sunnuntai-  
sin neljästi/suunta Hervannan ja Sääksjärven välillä. Paikallisliikenteen linja-auto-  
reitit ja pysäkit on esitetty kuvassa 11.



**Kuva 11: Tampereen joukkoliikenteen pysäkit, vyöhykkeet ja linjat suunnittelualueella**

Valtatien 3 rampeilla sekä etelän, että pohjoisen suuntiin on myös kaukoliikenteen pysäkit, joilla liikennöidään vilkkaasti. Esimerkiksi Helsinkiin liikennöidään arkipäivisin noin neljäkymmentä vuoroa suuntaansa.

## 2.4 Liityntäpysäköinti

Vuonna 2019 toteutettiin Sääksjärven eritasoliittymän parantaminen, jonka osana nelihaaraoliittymät korvataan pisorakietoliittymillä ja samalla Tampereentien puoleisen kiertoliittymän yhteyteen rakennetaan liityntäpysäköintiä parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Liityntäpysäköintikäyttöön tuli 60 autopaikkaa, sekä 10 paikkaa pyöräpysäköinnille. Tähän mennessä kaikilla muilla valtatie 3 pikavuoropysäkeillä, Sääksjärveä lukuun ottamatta, on ollut saatto- tai liityntäpysäköintijärjestelyjä henkilöautoille.

Vuonna 2019 toteutettiin Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköintiselvitys (FCG), jossa tarkasteltiin liityntäpysäköintivaihtoehtoja Sääksjärven paikallisjunaseisakkeen yhteyteen. Selvityksessä tuotin esille erityisesti liityntäpysäköinnin mahdollisuutta seisakkeen läheisyyteen matkaketjujen sujuvuuden edesauttamiseksi.

28.1.2021

---

### 3 Kaavaratkaisu

#### 3.1 Uuden maankäytön tuottama liikenne

Uuden maankäytön muodostamaa liikennetuotosta on arvioitu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (2008) - ohjeen mukaan.

##### 3.1.1 Asuminen

Kaava-alueen liikennemäärät kasvavat merkittävästi osayleiskaavan maankäytön toteutuessa. Sääksjärvelle on arvioitu vuoteen 2040 mennessä sijoittuvan noin 5 120 uutta asukasta ja yhteensä asukkaiden määrä kaava-alueella olisi noin 8 880. Uusi asuminen painottuu osayleiskaavassa nykyisen taajaman alueelle, sekä pientaloasumisena Tampereen seudullisen 2-kehätien yhteyteen kaava-alueen länsiosaan. Asukaskuntien koon pysyessä suurin piirtein nykyisellä tasolla, rakentuisi Sääksjärven alueelle noin 2 000 uutta asuntoa vuoteen 2040 mennessä.

Arvioidaan uuden asumisen sijoittuvan osin joukkoliikennevyöhykkeelle ja osin autovyöhykkeelle. Suunnitteluohjeen mukaisesti alueella tehdään noin 2,43 kotiperäistä, eli saapuvaa tai poistuvaa, matkaa asukasta kohden. Auton kulutapaosuudeksi arvioidaan noin 67 % ja keskimääräiseksi kuormitusluvuksi noin 1,60 henkilöä autoa kohti.

Yhteensä osayleiskaava-alueelle kaavoitettu asuminen tuottaa noin 5 200 uutta henkilöautomatkaa vuorokaudessa. Osayleiskaavan länsiosiin sijoittuva asuminen kytkeytyy Tampereen seudulliseen 2-kehätiehen, jonka välityskyky kestää maankäytön kehityksen myötä pitkällä aikavälillä tapahtuvan liikennemäärien kasvun. Yhteys valtatielle 3 on eritasoliittymän kautta idän suunnasta ja valtatie 3 oikaisuun eritasoliittymän kautta lännen suunnasta.

##### 3.1.2 Teollisuus- ja työpaikka-alueet

Suunnittelualueelle arvioidaan sijoittuvan merkittävästi uusia työpaikkoja, niin keskustan kuin valtatie 3 oikaisuun yhteyteen. Keskustaan arvioidaan sijoittuvan noin 800 uutta työpaikkaa ja valtatie 3 oikaisuun yhteyteen arvioidaan sijoittuvan noin 1 600 uutta työpaikkaa.

Uudet työpaikka-alueet sijoittuvat pääosin autovyöhykkeelle, mutta myös osin joukkoliikennevyöhykkeelle. Arvioidaan henkilöautojen kulutapaosuudeksi teollisuus- ja työpaikka-alueilla Sääksjärven keskusta-alueella noin 67 % ja valtatie 3 oikaisuun varrella noin 75 %. Keskimääräinen työpaikkaliikenteen kuormitusaste Tampereen kaupunkiseudulla on 1,16 henkilöä ajoneuvoa kohti. Työpaikkaliikenne tuottaa sekä saapuvan että poistuvan matkan.

Sääksjärven keskustaan sijoittuvien uusien työpaikka-alueiden arvioidaan tuottavan noin 920 uutta henkilöautomatkaa vuorokaudessa ja valtatie 3 oikaisuun yhteyteen sijoittuvan uusien työpaikka-alueiden tuottavan noin 2 100 uutta henkilöautomatkaa vuorokaudessa. Uudet teollisuus- ja työpaikka-alueet tukeutuvat vahvasti valtatie 3 oikaisuun rinnakkaistiehen, josta on kulku valtatie 3 oikaisulle eritasoliittymän kautta suunnittelualueen eteläosassa. Teollisuus- ja työpaikka-alueiden toteutuminen edellyttää sekä valtatie 3 oikaisuun, että rinnakkaistien valmistamista.

28.1.2021

### 3.1.3 Kaupalliset palvelut

Kaava-alueen merkittävimmät kaupalliset palvelualueet sijoittuvat Sääksjärven keskustaan ja valtatie 3 oikaisun ja 2-kehän liittymän ympärille. Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa yhteensä enintään 25 000 k-m<sup>2</sup> vähittäiskaupan suuryksiköjä. Valtatie 3 oikaisun ja 2-kehän liittymäalueelle sijoittuvien kaupallisten palvelualueiden enimmäismitoitus on 40 000 k-m<sup>2</sup>, johon voidaan sijoittaa erikoistavaran paljon tilaa vievää kauppaa.

Uudet kaupalliset palvelualueet Sääksjärven osayleiskaavan alueella kytkeytyvät vahvasti seututeiden 309 ja 130 varsille, sekä kaava-alueen itäosaan, valtatie 3 ja Tampereen seudullisen 2-kehän liittymäalueelle. Valtatie 3 ja Tampereen seudullisen 2-kehän liittymäalueelle sijoittuva kaupallisten toimintojen alue sijoittuu hyvien liikenneyhteyksien varrelle liikenteelliseen solmukohtaan.

Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupoissa myyntialaa on tavallisesti noin 70 % kerrosalasta. Valtatie 3 oikaisun ja Tampereen seudullisen 2-kehän sijoittuvan kaupallisten toimintojen alueen enimmäismitoitus on 40 000 k-m<sup>2</sup>. Pidetään paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan matkatuotoslukuna 15 käyntiä 100 myyntineliometriä kohden, jota voidaan pitää keskiarvoisena erikoistavaran kaupan suuryksikön matkatuotoslukuna. Tampereen kaupunkiseudulla ajoneuvon keskimääräinen henkilöluku on 1,69 henkilöä ajoneuvoa kohti ja henkilöauton kulkutapaosuus 93 %. Käynti erikoiskaupassa muodostaa sekä saapuvan että poistuvan matkan. Enimmäismitoitukseen asti rakennettu erikoiskaupan alue muodostaisi noin 4 600 henkilöautomatkaa vuorokaudessa.

Sääksjärven keskustaan sijoittuvien kaupallisten palveluiden alueelle saa sijoittaa enintään 25 000 k-m<sup>2</sup> vähittäiskaupan suuryksiköjä. Keskimääräisen päivittäistavarakaupan suuryksikön myyntipinta-ala on suunnitteluohjeen mukaan noin 7 200 k-m<sup>2</sup>. Keskiarvoinen kävijämäärä on Tampereen kaupunkiseudulla noin 91 käyntiä per 100 myynti-m<sup>2</sup> ja keskimääräinen henkilöauton kuormitusluku noin 1,63. Henkilöauton kulkutapaosuus on hyvän joukkoliikennetarjonnan vyöhykkeellä noin 80 %, jolloin vähittäiskaupan suuryksikön keskimääräiseksi vuorokausiliikenteeksi saataisiin noin 6 400 henkilöautoliikenteen matkaa vuorokaudessa.

Uuden maankäytön yhteyteen on esitetty palvelujen ja hallinnon alueita sekä lähi-palveluiden alueita mm. Paunun alueen pohjoispuolelle sekä Kannistontien länsipuolelle sijoittuvalle A-1 alueelle. Alueiden toiminnot palvelevat lähinnä paikallisesti, eivätkä muodosta merkittävää alueiden välistä liikennettä.

## 3.2 Liikenneverkon kehittäminen

### 3.2.1 Yleistä

Sääksjärven alueen kehittäminen edellyttää uusien alueiden voimakasta käyttöön-ottoa. Nykyinen alue on vahvasti itä-länsipainotteinen Paunun alueen ollessa asuin-alue, mistä ei ole nykytilanteessa toteutettu yhteyttä seututielle 309 (Ruskontie).

Osayleiskaavoitettava alue tarvitsee etenkin pääradan länsipuolisella alueella uuden, varsin kattavan liikenneverkon. Alue on käytännössä rakentamatonta maastoa ja sen kehittyminen edellyttää isoja investointeja liikenneverkkoihin.

Sääksjärven osayleiskaavan alueen liikenneverkon kehittäminen perustuu uuden maankäytön luomaan liikennetarpeeseen, liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseen, alueelle rakentuvien uusien väylien kytkemiseen saumattomaksi osaksi liikenneverkkoa. Osayleiskaavassa alueelle esitetyt uudet liikenneväylät

28.1.2021

---

vaihtelevat valtatieasoisesta Puskiaisten oikaisusta kokoojakatutyyppeihin väyliin muun muassa yhteytenä seututien 309 (Ruskontie) ja Paunun asuinalueen välillä. Uutena alueellisena pääväylänä toimii seudullinen 2-kehä, johon tukeutuu uutta maankäyttöä.

### 3.2.2 Liikenteen suuntautuminen

Nykytilanteessa Sääksjärven alueen liikenne suuntautuu Tampereen keskustan ja Hervannan suuntiin sekä etelään Ideaparkin ja Lempäälän keskustan suuntiin. Uudet liikenne- ja ratat ratkaisut mahdollistavat liikenteen suuntautumisen myös Pirkkalan suuntaan uutta katu-yhteyttä pitkin ja uuden kehätien vaikutusalueelle lentokentän suuntaan. Puskiaisten oikaisu mahdollistaa nopean reitin länteen Tampereen läntiselle kehätielle.

Uusi maankäyttö tukeutuu osin nykyiseen liikennejärjestelmään, mutta suurin osa uudesta maankäytöstä edellyttää uutta liikenneverkkoa. Osayleiskaava mahdollistaa sen, että Sääksjärveltä on hyvät yhteydet eri liikkumismuodoilla eri suuntiin. Työpaikkoja sijoittuu Puskiaisten oikaisun varrelle ja kehätien varrelle. Asutusta palvelevat pääreitit ovat Kannistontie, kehätie ja Pirkkalan suuntaan kulkeva uusi katu. Alueen sisäinen liikenneverkko on kaavaratkaisussa kattava ja yhteydet taajaman keskustaan ovat hyvät eri liikkumismuodoilla.

Liikenne suuntautuu matkan tarkoituksen mukaan. Tampereen keskustan suunta on jatkossakin tärkeä ja vilkas suunta, samoin Hervannan suunta ja Sääksjärveltä etelään. Läntiset yhteydet eivät muodostune yhtä vilkkaiksi, mutta niillä on tärkeä rooli lentokenttäyhteytenä ja työpaikkoja palvelevina yhteyksinä. Maakuntakaavassa Tampereen ratapihan uusi alue on jatkossa merkittävä logistiikkakeskus ja työpaikka-alue. Tälle alueelle suuntautuu runsaasti tavaraliikennettä työpaikkaliikenteen lisäksi.

Liikenteen suuntautumiseen vaikuttaa uusien liikenneyhteyksien toteutusaikataulu. Puskiaisten oikaisu toteutuu kerralla ja se palvelee länteen päin suuntautuvaa pitkän matkan liikennettä. Kehä II ja Pirkkalan suunnan katu-yhteys voivat toteutua vaiheittain. Tällöin liikenne kulkee uuden maankäytön alueilta nykyisiä pääreittejä, kunnes uudet yhteydet on toteutettu. Paunun alueen kehätiehen yhdistävä uusi yhteys siirtää liikennettä suoraan kehätielle nykyisen reitin sijaan. Paunun alueella liikenteen suuntautuminen muuttuu jonkin verran. Uusi yhteys ei kuitenkaan ole houkutteleva läpiajoreitti Tampereentielle. Siitä ei muodostu nopeaa oikotietä.

Uudet työpaikka-alueet sijaitsevat pääosin rakentamattomilla alueilla. Alueet ovat kaavan toteutuessa haluttuja alueita yritysten sijoittua. Tampereen kaupunkiseudulla ei ole montaa tämän mittakaavan työpaikka-alue- ja aluetarjontaa. Sääksjärvelle sijoittuvien työpaikkojen henkilökunta saapuu alueille Tampereen talousalueelta.

Kuvassa 8 sivulla 11 on esitetty liikenne-ennuste, mistä näkee päätieverkon liikennemäärät ennustetilanteessa.

### 3.2.3 Liikkumiseen vaikuttavat tekijät

Ihmisten liikkumiseen vaikuttavat arjen valintatilanteet. Kulkumuodon valintaan vaikuttaa monta eri tekijää, mm. matkan pituus, matkan tyyppi, matka-aika jne. Lähes kaikki toiminta synnyttää tarpeen jonkinlaiseen liikkumiseen, johon on mahdollisuus vaikuttaa.

28.1.2021

---

Arkimatkoista työ- ja koulumatkat sekä asiointimatkat ovat päivittäistä liikkumista. Sääksjärven taajama on jatkossakin merkittävä kohde, jonne arkimatkat suuntautuvat. Taajaman keskustassa on päiväkoteja ja ala- ja yläkoulu. Jatkossa myös uusi asema on merkittävä matkan suuntautumiskohde.

Yleiskaavatasolla liikkumiseen voidaan vaikuttaa mm. maankäytön toimintojen sijoittumisella ja suunnitellulla/parannetulla liikenneverkolla. Osayleiskaavassa määritellään monia infrastruktuuriin liittyviä pitkäkestoisia ratkaisuja, joilla on vaikutus matkojen määrään ja kulkumuotovalintaan.

Liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutteisella suunnittelulla pyritään vähentämään liikkumisen ja oman auton käytön tarvetta. Kilpailukykyistä joukkoliikennettä on mahdollista tarjota tiiviisti kaavoitetuilla ja rakennetuilla alueilla. Tähän on Sääksjärven alueella hyvät mahdollisuudet. Tiiviit alueet voidaan silti rakentaa viihtyisästi. Tiivis rakentaminen mahdollistaa myös kävelyn ja pyöräilyn, kun välimatkat ovat lyhyitä.

Liikenneverkon kehittäminen tapahtuu seuraten liikenteen nykyisiä ja tulevia megatrendejä. Kaupungistumisen megatrendi ohjaa Tampereen kaupunkiseudun kehitystä. Uusiutuvia energiamuotoja käyttävät ja vähäpäästöiset ajoneuvot kasvattavat osuuttaan jo kuluvana vuosikymmenenä merkittävästi, kehityksen jatkuessa tulevana vuosikymmeninä.

Liikkuminen on murroksessa kohti hiilineutraalisuutta. Lempäälän kunta tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraalisuutta kaavoituksessa tukevia toimenpiteitä ovat mm. toimintojen sijoittuminen mitä tukee kattava kävelyn ja pyöräilyn verkko. Etenkin pyöräilyverkon tulee olla laatu- ja laatutasoltaan riittävä kasvavan kulkumuoto-osuuden myötä ja sen pitää olla myös nopeaa pyöräilyä tukeva. Tämä on tarpeen huomioida uusia väyliä toteutettaessa, jotta ne palvelevat kasvavia liikennemääriä, mihin todennäköisesti vaikuttaa jatkossa voimakkaasti kasvava sähköpyöräily. Tämä pitää huomioida myös nykyisiä väyliä saneerattaessa, jotta niille on riittävästi tilaa asemakaavoissa.

Muita liikkumisen megatrendejä ovat liikkumisen automatisoituminen ja sähköistyminen sekä liikenteen ja liikkumisen palveluiden monipuolistuminen. Uusien palveluiden muodostumisessa yksi merkittävä tekijä on väestötiheys. Mitä suurempi väestötiheys ja kalliimpi maan hinta sitä suuremmalla todennäköisyydellä liikkumiseen syntyy uusia ratkaisuja. Suomessa muutoksen voi olettaa kohdistuvan erityisesti suurimpiin kaupunkeihin. Megatrendejä ohjaa osaltaan kestävä liikkumisen tavoitteet.

Lähienergian on arvioitu nousevan yhdeksi tulevaisuuden energiaratkaisuksi. Paikallinen lämpö- tai aurinkovoimala voi olla myös osa liikennejärjestelmää. Kaavatasolla tämä on myös aluevarauskysymys. Mahdollisuutta lähienergian tuottamiseen joukkoliikenteen käyttöä varten tarkastellaan ja pidetään avoimena vaihtoehtona.

Sääksjärvi on käytännössä kasvanut kiinni Tampereen kaupunkiin, joten uudet palvelut voivat tulla käyttöön yllättävän nopeasti. Yleiskaavatasolla tarve voi olla esim. aluevaraukset erityyppisille toiminnoille, joiden ei välttämättä tarvitse olla liikennealuetta.

28.1.2021

---

### 3.2.4 Liittyminen nykyiseen liikennejärjestelmään ja vaiheistus

Uusi maankäyttö kytkeytyy luontevasti nykyiseen liikennejärjestelmään. Uudelle liikenneverkolle on kytkennät nykyiseen liikennejärjestelmään eri liikkumismuotojen osalta.

Uudet yhteydet Kaakkois-Pirkkalaan ja kehä II osuus Sääksjärveltä lentoasemalle edellyttävät uutta liikenneverkkoa. Puskiaisten oikaisu ja Kehä II ovat yleisiä teitä, joten niiden toteuttamisesta vastaa valtio. Katuyhteys Pirkkalaan on Pirkkalan puolelta Pirkkalan kunnan hanke, joten sen toteutus edellyttää yhteistyötä Pirkkalan kunnan kanssa.

Liikennejärjestelmää voidaan kehittää myös vaiheittain hyödyntäen olemassa olevia yhteyksiä. Kehä II:n osan toteuttaminen esim. niin, että se toteutetaan Pirkkalan suuntaan lähtevään katuyhteyteen saakka. Tämä mahdollistaa taajaman länsipuolisen maankäytön kehittämisen Pirkkalan suuntaan.

Toinen asia, mitä Kehä II:n toteuttaminen Pirkkalan katuyhteyteen saakka palvelee, on Kehä II:n ja Kannistontien välisen uuden katuyhteyden toteuttaminen. Uusi katu voidaan toteuttaa myös niin, että sitä toteutetaan Kannistontieltä alkaen, etenkin jos on tarvetta uusille työpaikka-alueille.

Kannistontien ja Kehä II:n välinen uusi katu mahdollistaa laajemmin uuden maankäytön radan länsipuolella. Tältä uudelta kadulta on yhteys Puskiaisten oikaisun varren työpaikka-alueelle. Työpaikka-aluetta palvelee Puskiaisten oikaisun rinnakaistie, mikä liittyy nykyiseen Tampereentiehen.

### 3.2.5 Pysäköinti

Pysäköinnin osalta merkittävin alue on tulevan aseman liityntäpysäköinti. Potentiaalinen alue, josta Sääksjärven asemalle liityntäpysäköijät voisivat saapua, käsittää Sääksjärven alueen lisäksi Tampereen eteläosat (Vuores, Hervanta, Multisilta, Peltohammi, Lahdesjärvi) sekä Lempäälän Kuljun suuntaan sijoittuvat eteläiset alueet. Kuljun eteläpuolelta voidaan liityntäliikenteen olettaa suuntautuvan pääosin Lempäälän asemalle. Sääksjärven seisakkeen potentiaalisen liityntäliikenteen kattavalla alueella asuu nykytilassa yli 40 000 ihmistä.

Pysäköintiä tarkasteltiin erillisessä selvityksessä, missä liityntäpysäköintipaikkatarpeeksi arvioitiin noin 150 pysäköintipaikkaa. Määrä voi olla suurempikin, jos juna-liikenne osoittautuu arvioitua suositummaksi.

Sääksjärven seisake sijaitsee hyvien tieliikenneyhteyksien varrella ja on saavutettavissa niin pyörällä, kävellen, joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla. Liityntäliikennettä Sääksjärven seisakkeelle pyritään ohjaamaan kestäviin kulkutapoihin. Linja-auton vaihtopysäkit pyritään sijoittamaan riittävän lähelle seisaketta sujuvien matkaketjujen mahdollistamiseksi Sääksjärventien sillan yhteyteen sekä Karhumäentielle. Pyöräilyyn kannustetaan muun muassa sijoittamalla riittävä määrä laadukkaita pyörätelineitä aseman välittömään läheisyyteen

Asukasmäärän lisääntyessä linja-autoliikenteen osalta liityntäpysäköintitarve kasvaa nykyisestä Sääksjärventien varren pysäköintialueesta. Linja-autoliikenteen runkoreittien varrelle on tarpeen sijoittaa pyöräpysäköintiä palvelevia telineitä. Pyöräpysäköinti on tarpeen tarkastella myös palveluiden yhteydessä.

28.1.2021

### 3.3 Uudet katu- ja tieyhteydet

#### 3.3.1 Yleisiä periaatteita

Osayleiskaavassa esitetty uusi tie- ja katuverkko perustuu maakuntakaavan uusiin tieyhteyksiin ja uuden maankäytön tarvitsemaan katuverkkoon ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin.

Uudet katu- ja tieyhteydet ovat edellytys etenkin taajaman länsipuolisen alueen kehittämiseksi sekä asumisen että työpaikka-alueiden osalta. Kaavassa esitetyt uudet yhteydet ovat varsin laajat ja niiden toteuttaminen etenee vaiheittain asemakaavoituksen etenemisen mukaan tai miten valtion ylläpitämää tieverkkoa toteutetaan.

Olemassa olevaa verkkoa on tarpeen täydentää lähijunaliikenteen aseman liikennöinnin tarpeisiin. Muuten päätaajaman liikennejärjestelyt pysyvät pääosin nykyisellään. Paunun alueen kytkeminen kehä II:een on nopeasti toteutettava hanke, se mahdollistaa uuden asutuksen Paunun alueen ja kehä II väliselle alueelle.

Katutilan jakamisessa eri liikennemuodoille huomioidaan kokonaisuus, eli suunnittelualueelle esitettyjen ratkaisuiden tulee olla toimivia koko alueella, jotta siitä muodostuu yhtenäinen turvallinen, toimiva ja viihtyisä kokonaisuus.

Uudet kadut ovat poikkileikkaukseltaan 1+1 kaistaisia. Alustavasti katualueen tarve on kokoojakaduilla ainakin noin 25 – 30 metriä, jotta niille saadaan riittävästi tilaa kaikille liikkumismuodoille, tarvittaessa erotetulle kävelylle ja pyöräilylle ja taajamakuvaan kuuluvalla viheralueelle. Viikkaimmille tonttikaduille on syytä varata katualueelle tila kävelyn ja pyöräilyn väylälle.

Uuden liikenneverkon nopeusrajoitukset vaihtelevat taajaman 40 km/h Puskiaisten oikaisun 120 km/h välillä. Suurin osa uudesta kokoojakatuverkosta on 50–60 km/h. Tämä tarkentuu asemakaavavaiheessa, kun alueita suunnitellaan yksityiskohtaisemmin. Taajaman alueella voidaan tapauskohtaisesti harkita 30 km/h nopeutta, etenkin aseman yhteydessä.

Rakennuskustannukset ovat tässä vaiheessa vielä suuruusluokka-arvioita. Uuden kokoojakadun kustannukset ovat noin 1 000 – 1 200 €/m ja tonttikatu noin 600 – 1 000 €/m. Kustannukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

#### 3.3.2 Uusi liikenneverkko

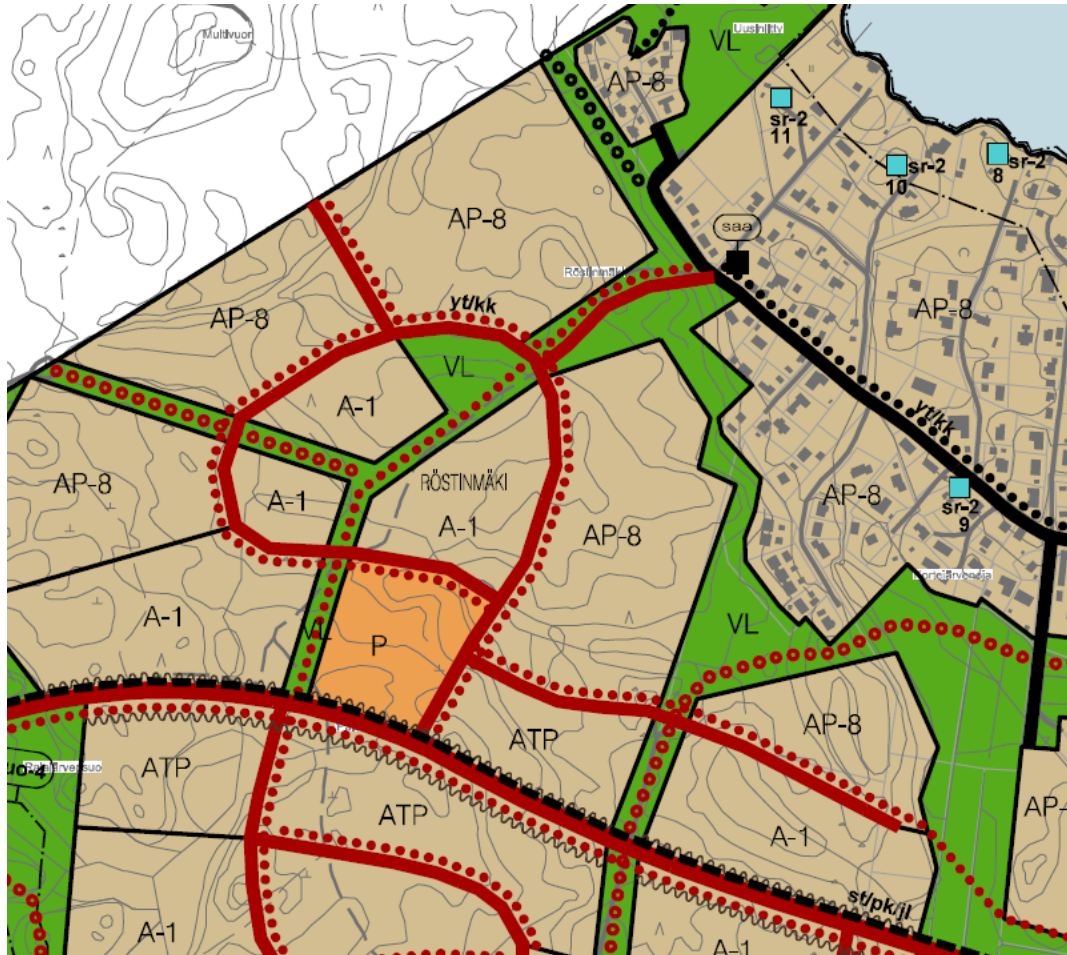
Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 sekä Sääksjärven osayleiskaavassa alueelle on osoitettu kaksi suurta väylähanketta: Valtatien 3 oikaisu Lempäälästä Pirkkalaan (nk. Puskiaisten oikaisu), sekä Tampereen kaupunkiseudun toinen kehätie, joka yhdistää Valtatien 3 ja Tampereen eteläiset alueet Tampere-Pirkkalan lentoasemaan sekä Lempäälän ja Pirkkalan alueelle suunniteltuun maankäyttöön.

Suunnittelun alueen länsiosaan on osoitettu useita uusia kokoojakatutyyppejä yhteyksiä tukemaan alueen uutta maankäyttöä ja alueelle rakennettavia väylähankkeita. Valtatien 3 oikaisun rinnalle on osoitettu kulkemaan katuyhteys, joka palvelee alueelle suunnitellun teollisuus- ja työpaikka-alueen maankäyttöä. Tampereen 2-kehätien ja valtatie 3 oikaisun välille on osoitettu pääkatutyypin väylä, jonka varrelle on kaavoitettu sekä asumista, että teollisuus ja työpaikka-alueita.

Osayleiskaavan pohjoisosaan on osoitettu uusi väylä seudulliselta 2-kehätieltä pohjoiseen, Pirkkalan rajalle, joka toimii uudelle maankäytölle kokoojakatutyypinä

28.1.2021

väylänä. Uusien kokoojakatutyypipisten väylien mitoitus ja tarkemmat linjaukset määritetään asemakaavoitusvaiheessa. Kokoojakatualue liittyy Säöksjärventiehen muodostaen ympäriajettavan silmukan.

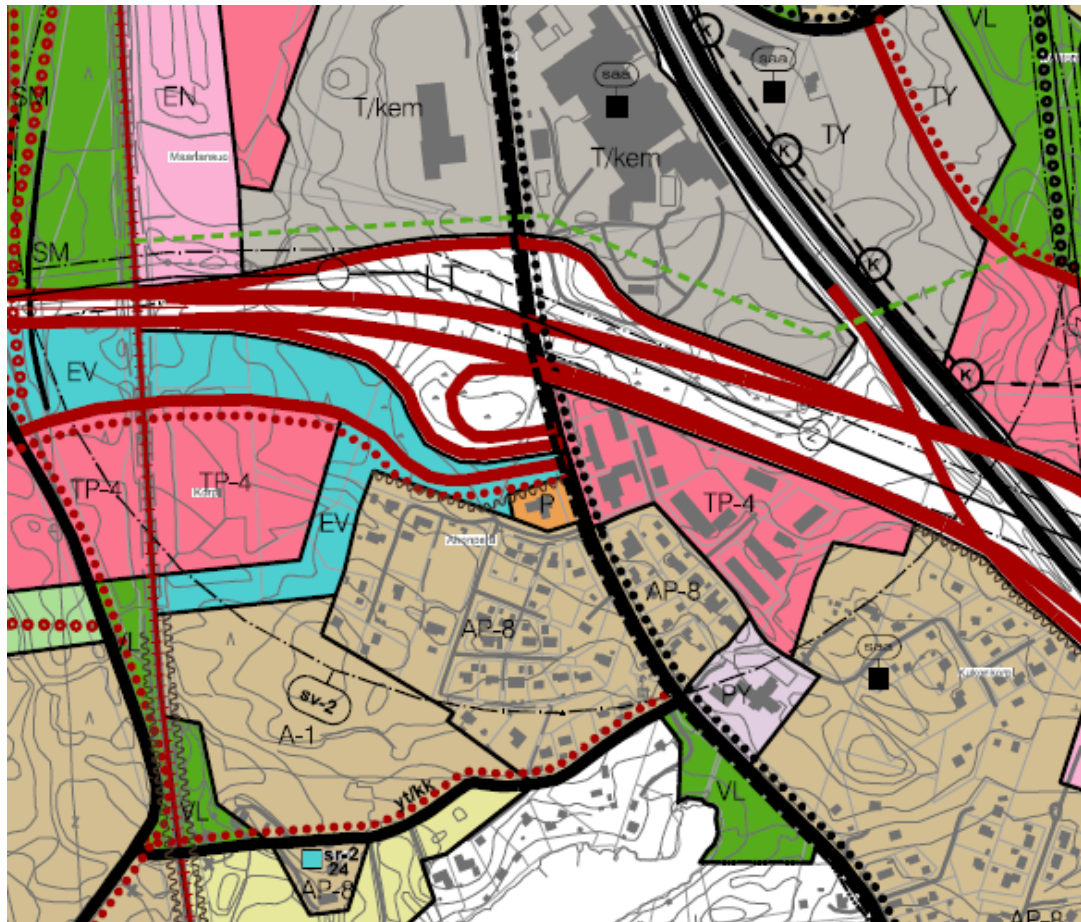


**Kuva 12: Suunnittelualueen pohjoisosan liikenneverkkoa**

Suunnittelualueen eteläiselle alueelle on osoitettu uusi eritasoliittymä, jossa valtatie 3 oikaisu erkanee valtatiestä 3. Uuden eritasoliittymän yhteyteen on osoitettu myös liittymä Höytämönjärven suuntaan alueelle, johon on suunniteltu myös uutta maankäyttöä. Uusi eritasoliittymä on osoitettu myös Ahonperän kohdalle seututien 130 ja Puskaaisten oikaisun välille. Tämä eritasoliittymä mahdollistaa Säöksjärven taajaman eteläosan kytkemisen valtatielle 3 ja sen varren työpaikka-alueelle.



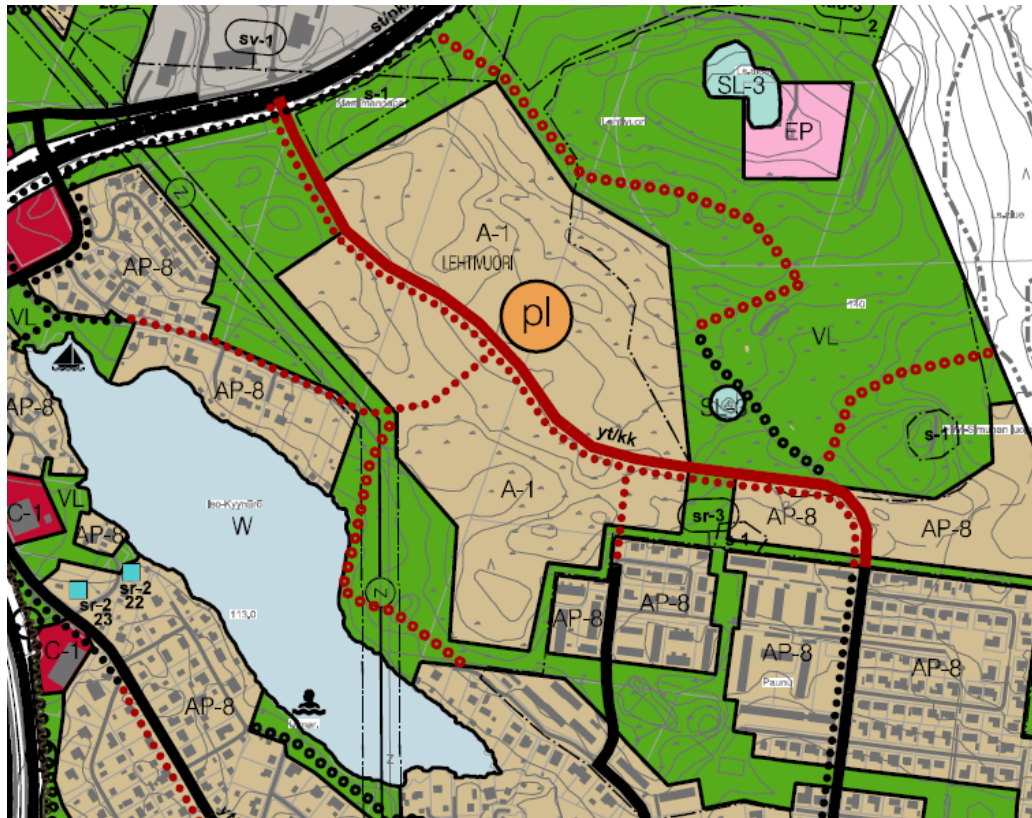
28.1.2021



**Kuva 13: Ahonperän eritasoliittymä**

Suunnittelualueen itäosaan, Paunun asuinalueen ja seututien 309 välille on esitetty uutta kokoojakatutyypistä yhteyttä. Yhteys parantaa muun muassa asuinalueen saavutettavuutta valtatieltä sekä uudelta kehätieltä. Uusi yhteys vaatii parantamistoimenpiteitä myös Paunun alueen sisäiseltä verkolta, sillä uuden maankäytön muodostuminen sen pohjoispuolelle lisää myös Paunun ja Höytämön sisäistä liikennettä.

28.1.2021



**Kuva 14: Paunun asuinalueen ja seututien 309 välinen uusi katuyhteys**

Osayleiskaavan keski- ja eteläosaan on osoitettu Kannistontien parannus oikaisemalla sen linjaa. Nykyiseltään Kannistontie kaartaa suunnittelualueella voimakkaasti useamman kerran ennen Kanniston ja Kuljun asemakylän alueita. Kannistontien länsipuolelle suunniteltu maankäyttö, sekä sen varrelle suunniteltu lähijunaseisäkkeen liityntäpysäköinti luo tarpeen myös tien parantamistoimenpiteille.

Mäkitieltä on osoitettu uusi katuyhteys kaavoitetulle keskustatoimintojen alueelle. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskauppojen suuryksikön.

### 3.3.3 Liittymät

Suunnittelualueelle sijoittuu uusi eritasoliittymä Tampereentien ja vt 3 Puskiaisten oikaisun liittymään. Muuten uudet liittymät ovat liikennemäärien perusteella tasoliittymiä. Tasoliittymien kanavointiin on tarpeen varautua Kehä II:n liittymissä. Näitä ovat Kaakkois-Pirkkalan suuntaan kulkevan kadun liittymä, Kannistotien liittymä ja uuden työpaikka-alueen liittymä. Puskiaisten oikaisun rinnalla kulkevan katuyhteyden liittymien kanavointitarve tarkentuu asemakaavoitusvaiheessa. Jos alueelle tulee toimintoja, jotka vaativat runsaasti kuljetuksia, on kadun liittymät tarpeen kanavoida. Hervannan suuntaan Paunun alueen liittymän kanavointi voi olla tarpeen päätien kulun turvaamiseksi.

Lempäälän ja Pirkkalan kuntarajalle on suunniteltu eritasoliittymä, se on ulkona kaava-alueesta, mutta se on tärkeä reitti Puskiaisten oikaisun varrentyöpaikka-alueelle.

28.1.2021

---

### 3.3.4 Kävely ja pyöräily

Suunnittelualan maankäytön kehittäminen luo tarpeen kehittää alueen kävely- ja pyöräily-yhteyksiä muun muassa vanhojen yhteyksien parantamisella sekä uuden maankäytön yhdistämisellä nykyiseen kävely- ja pyöräilyverkkoon.

Useita uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä on osoitettu suunnittelualan länsiosaan tukemaan alueen uutta maankäyttöä ajoneuvoliikenteen väylien rinnalle sekä VL-alueiden läpi kulkeviksi viheryhteyksiksi, jotka toimivat myös virkistysreitteinä. Valtatien 3 oikaisun rinnalla kulkevan maantien ja seudullisen kehätien välille on molempiin osoitettu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys.

Uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys on osoitettu Sääksjärven seisakkeelle sekä lännen että idän suunnasta. Yhteys alittaa radan seisakkeen eteläosasta. Idän suunnasta uusi yhteys on osoitettu Asuntotien nykyisestä liittymästä ja lännen suunnassa Kannistontieltä C-1 alueen läpi. Yhteys jatkuu lännen suunnassa A-1 alueelle.

Suunnittelualan itäosassa on esitetty uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys Paunun asuntoalueen ja seututien 309 kulkevan uuden yhteyden rinnalle. Lisäksi tältä väylältä on osoitettu kävelyn ja pyöräilyn yhteys Höytämöntielle ja Hirvitielle. Lisäksi suunnittelualan itäosassa on osoitettu uusi ulkoilureittiyhteys VL-alueen läpi suunnittelualan itärajalta sekä seututielle 309. Höytämöntielle on osoitettu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys nykyisessä kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkossa epä-jatkuvuuskohtana olevalle katuosuudelle.

Höytämöjärven alueelle osoitettujen uusien ajoneuvoliikenteen yhteyksien rinnalle on osoitettu myös uudet kävelyn ja pyöräilyn yhteydet.

Kannistontien ja Tampereentien välillä kulkevalle Houkantielle on osoitettu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys.

Kannistontien itäpuolella kulkevana ja suunnittelualan etelärajalta asti jatkuvana on osoitettu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys. Pohjoisessa uusi kävely- ja pyöräilyväylä on osoitettu Sääksjärventien liittymään saakka, jossa se yhdistyy nykyiseen liikenneverkkoon.

Suunnittelualan pohjoisosaan on osoitettu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys Sääksjärventien ja Tampereentien välille.

Uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteystarve on osoitettu Kehätien kohdalta lännen suuntaan. Yhteystarpeen merkintä alittaa pääradan, yhdistyen Kannistontien uuteen kävely- ja pyöräilyväylään.

Suunnittelualueelle on osoitettu useita uusia ulkoilureittejä niin nykyisen maankäytön kuin uuden maankäytön yhteyteen. Ulkoilureitit palvelevat niin virkistyskäyttöä kuin alueiden välistä liikennettä.

### 3.3.5 Joukkoliikenne

Sääksjärvi tulee toimimaan joukkoliikenteen solmupisteenä ja rataa tukeutuvana asemakeskuksena.

Pirkanmaan maankuntakaavassa 2040 suunnittelualueelle on asetettu suunnittelumääräys tukeutumisesta tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään. Maankäytön kehittäminen alueella parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Pääradalla

28.1.2021

---

varaudutaan mahdollisesti kahteen lisäraiteeseen. Uudet raiteet sijoittuvat alustavasti radan itäpuolelle. Raiteiden osalta tarkempi suunnittelu on asemakaavavaiheen tehtävä.

Sääksjärven alueelle muodostuu lähijunaliikennettä, sekä sitä tukevaa runkobussi-liikennettä. Suunnittelualueen rata on osoitettu merkittävästi parannettavana pääratana, jolla varaudutaan neljään raiteeseen. Uusi Sääksjärven asema on osoitettu kaavassa ja se sijoittuisi Sääksjärven taajaman kohdalle, Sääksjärventien sillan eteläpuolelle. Seisakkeen yhteyteen on osoitettu kaksi liityntäpysäköintialuetta, johon liityntäliikennettä voinee odottaa suunnittelualueen lisäksi Tampereen eteläiseltä alueelta sekä Kuljun asuinalueilta. Liityntäpysäköintialueet on sijoitettu seisakkeen molemmin puolin, sekä Sääksjärventien ja Kannistontien kulmaukseen, että Sääksjärventien ja Karhumäentien väliselle alueelle. Sääksjärven seisakkeelle toteutetaan kävely- ja pyöräily-yhteydet, sekä pyöräpysäköintimahdollisuus radan molemmilta puolilta. Saattoliikenteelle varataan paikka liityntäpysäköintipaikkojen yhteyteen.

Liityntäpysäköintimerkintä on osoitettu myös linja-autoliikennettä palvelevan, valtatie-3 eritasoliittymän yhteydessä sijaitsevaan liityntäpysäköintialueeseen. Seudullinen runkobussi liikennöi paikallisjunaliikenteen tukena suunnittelualueen läpi pohjois-eteläsuunnassa.

Lähijunan sekä pohjois-etelä ja itä-länsisuuntaisten joukkoliikenteen runkolinjojen ohella myös paikallisia joukkoliikenteen harvemmin liikennöiviä linjoja voidaan kehittää suunnittelualueen asuinalueille. Nykytilassa Höytämön alueelle liikennöivä linja voi tulevaisuudessa tehdä kierroksen seututien 309 kautta. Myös uuden asuimen maankäyttö Tampereen seudullisen 2-kehän yhteydessä mahdollistaa joukkoliikenteen palvelulinjojen kehityksen.

Tampereentielle, Tampereen seudulliselle 2-kehälle ja Sääksjärven seisakkeen kautta kulkevalle kokoojakadulle on kaavassa osoitettu joukkoliikenteen laatukäytävämerkintä.

Sääksjärven koulu sijaitsee Tampereentien läheisyydessä ja on näin tavoitettavissa hyvin joukkoliikenteellä. Sääksjärven seisakkeelle matkaa on kävelen noin 600 metriä, linja-autopysäkit molempiin suuntiin sijaitsevat koulukeskuksen välittömässä läheisyydessä. Myös muut Sääksjärven keskustan palvelut, kuten päivittäistavarakauppa ja apteekki ovat hyvin, tai melko hyvin tavoitettavissa joukkoliikenteellä.

28.1.2021

---

## 4 Vaikutusten arviointi

### 4.1 Liikennejärjestelmä ja liikenteen suuntautuminen

Liikenneverkon kehittäminen ja erityisesti ns. Puskiaisten oikaisu rinnakkaisteineen mahdollistaa työpaikka-alueen kehittämisen hyvin tavoitettavien ja sujuvien liikenneyhteyksien varrelle. Työpaikka-alueilta on yhteys valtatielle eritasoliittymien kautta. Myös Sääksjärven keskusta-alue säilyy hyvin tavoitettavana elinkeinoelämän näkökulmasta. Lähijunaliikenteen aloitus parantaa myös työntekijöiden liikkumismahdollisuuksia

Suunnittelualueen kehittyvä maankäyttö ja uudet suunnittelualueelle sijoittuvat tie- ja katu yhteydet muuttavat merkittävästi alueen liikenteen suuntautumista, liikennemääriä ja liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Uusi valtatieasoinen väylä jakaa etelästä saapuvia liikennemääriä ja vähentää osaltaan valtatie 3 liikennemääriä suunnittelualueen pohjoisosassa. Kaavassa esitelty uusi liikenneverkko on selkeän hierarkkinen ja alempitasoiset, kokoojakatutyypiset, väylät ohjaavat liikennettä suurikapasiteettisemmalle liikenneverkolle.

Tampereen seudullisen 2-kehätien valmistuminen lisää merkittävästi liikennemääriä seututien 309 länsiosassa mm. kasvavan läpiajoliikenteen myötä. Suunnittelualueen länsiosaan sijoittuva uusi asuminen ja työpaikka-alueet muodostavat merkittävästi uutta liikennettä Sääksjärven taajaman länsipuolelle. Muodostuva uusi liikennesuorite kohdistuu nykyisestä liikenneverkosta suurelta osalta Tampereen seudulliselle 2-kehätielle ja Kannistontielle sekä edelleen valtatielle 3.

Suuri osa suunnittelualueen uudesta maankäytöstä kytkeytyy seudulliseen 2-kehätiehen, joka yhdistää maankäytön valtatielle 3, sekä etelän suuntaan valtatie oikaisun rinnakkaistielle. Suuren välityskyvyn liikenneväylien rakentaminen toimii edellytyksenä maankäytön kehitykselle kaava-alueen länsiosassa.

Kasvat liikennemäärät suunnittelualueella nostavat myös liikenteen aiheuttamia kokonaispäästöjä. Liikenteen kulkutapajakautaman kehittyessä enemmän joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräilypainotteiseksi vähentää liikenteen kokonaispäästöjä. Joukkoliikenteen kehitys sekä kävely- ja pyöräilyreittien hyvä taso ovat tärkeitä toimia kasvihuonepäästöjen vähentämisessä.

Teollisuus- ja työpaikka-alueet kaava-alueen eteläosassa aiheuttavat raskaan liikenteen läpiajoliikennettä sekä uudelle pääkatutyypiselle väylälle Tampereen seudullisen 2-kehän ja valtatie 3 oikaisun rinnakkaistien välille, että Kannistontielle.

### 4.2 Liikenteen toimivuus

Liikenteen toimivuus valtatiellä 3 suunnittelualueen pohjoisosassa paranee merkittävästi uuden valtatie oikaisun keventäessä sen liikennekuormaa ja vähentäen liikenteen ruuhkautumista. Suunnittelualueen ennakoitusti liikenteellisesti vilkkaimmat liittymät valtatieltä sekä valtatie oikaisulta on toteutettu eritasoliittymin, jotka kestävät kasvavaa liikennekuormaa.

Maankäytön kehitys ja liikennemäärien kasvu suunnittelualueen länsiosassa tapahtuu vaihteittain vuosien varrella, eikä aiheuta yhtäkkistä ongelmaa liikenteen toimivuuteen suunnittelualueen liikenneverkolla.

28.1.2021

Seututeiden 130 ja 309 välisen liittymän liikennemäärien voidaan ennakoida kasvavan merkittävästi Tampereen seudullisen 2-kehän valmistuessa, erityisesti kehätien suunnassa, mikä voi aiheuttaa ongelmia liikenteen toimivuudessa. Liittymä on nykytilassa valo-ohjattu nelihaaraliittymä.

Tampereentiellä uusi kokoojakatuyhteys Sääksjärven seisakkeen kautta rauhoittaa Sääksjärven keskustan aluetta sekä ohjaa läpiajoliikennettä muille reiteille, kuten Kannistontielle.

### 4.3 Liikenneturvallisuus

Sääksjärven osayleiskaavassa osoitettu uusi maankäyttö lisää suunnittelualan liikennemääriä merkittävästi, jolloin liikenneonnettomuuksien riski myös kasvaa. Sopivilla nopeusrajoituksilla ja muilla paikallisilla liikenneturvallisuustoimenpiteillä voidaan vaikuttaa vähentävästi liikenneonnettomuuksien määrään ja vakavuuteen.

Ahonperän täyden eritasoliittymän myötä Sääksjärven keskustassa ajoneuvoliikenne rauhoittuu ja läpiajoliikenne siirtyy osin muille reiteille. Liikennemäärästä Sääksjärven taajaman kohdalla raskaan liikenteen osuus on melko suuri (8,7 %) ja erityisesti raskas liikenne olisi tärkeää ohjata suuremmalle tieverkolle. Uuden Sääksjärven seisakkeen kautta kiertävän kokoojakatuyhteyden myötä läpiajoliikenne vähenee edelleen, mikä parantaa keskustan liikenneturvallisuutta.

Suunnittelualueelle on osoitettu useita uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä nykyisten sekä uusien katujen ja teiden varrelle, jotka parantavat erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

### 4.4 Kävely ja pyöräily

Suunnittelualan kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkko kehittyy ja täydentyy maankäytön kehityksen myötä. Uusien tie- ja katuyhteyksien rinnalle on pääosin osoitettu myös kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. Kaavassa osoitettu kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkko täydentää nykyistä liikenneverkkoa sen puutteellisilta osin ja yhdistää uudet kävely- ja pyöräilyväylät nykyiseen maankäyttöön.

Suunnittelualan erityispiirteenä on radan sekä valtatie luoma laaja estevaikutus kävelylle ja pyöräilylle. Uudessa osayleiskaavassa on osoitettu useita alikulkuja radan ja valtatie alii, jotka ehkäisevät liikenneväylien estevaikutusta ja yhtenäistävät alueita. Uusia radanalituksia tai yhteystarpeita on esitetty Kiillontien kohdalta seututien 130 ja Kannistontien välille sekä Sääksjärven seisakkeen yhteyteen. Lisäksi suunnittelualan eteläosaan on esitetty uutta valtatie 3 ylitystä kävelylle ja pyöräilylle.

Uudet kävely- ja pyöräilyväylät parantavat kestävä liikunnan edellytyksiä suunnittelualueella ja mahdollistavat liikunnan ajoneuvoliikenteestä erotetulla väylällä lähes koko suunnittelualueella. Uudet kaava-alueelle osoitetut ulkoilureitit yhdistävät asuntoalueita ympäröivään liikenneverkkoon sekä muihin asuinalueisiin täydentäen kaava-alueen liikenneverkkoa. Erityisesti suunnittelualan länsiosaan kaavoitetulle uudelle asumiselle esitetyt kävely- ja pyöräilyväylät tarjoavat katu- ja tieverkkoa suuremman reitin Sääksjärven keskustaan. Laadukkaat kävely- ja pyöräilyväylät sekä tiivis keskusta-alue kasvattavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta osayleiskaavan alueella ja kannustavat kestävään liikkumiseen.

28.1.2021

---

Yleiskaava-alueiden pääväylien varsilla kulkevat myös pyöräilyn ja kävelyn pääreitit. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn pääväylillä pyöräilyn erottaminen kävelyliikenteestä on tärkeää nopean pyöräliikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja viihtyvyyden kannalta

#### 4.5 Joukkoliikenne

Uusi maankäyttö luo mahdollisuuksia suunnittelualueen joukkoliikenneyhteyksien parantamiseen, muun muassa Tampereen seudun lähijunaliikenteen ja sitä tukevan linja-autoliikenteen käynnistyessä. Uudet yhteydet kävelijöille ja pyöräilijöille parantavat kestävien liikkumismuotojen edellytyksiä.

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset suunnittelualueella paranevat kasvavan väestömäärän myötä. Lähijunaliikenne toimii joukkoliikenteen runkoyhteytenä niin pohjoisen kuin etelän suuntiin. Lähijunaliikennettä täydentävät linja-autoyhteydet, joista Tampereen seudullisen 2-kehän myötä mahdollistuu muun muassa itä-länsi suuntainen runkoliikenne, esimerkiksi Pirkkalan lentoaseman sekä Tampereen Hervannan ja Vuoreksen suuntiin. Kaavan itäosaan, Paunun asuinalueen ja seututien 309 välille sijoittuva esitetty uusi yhteys mahdollistaa myös joukkoliikenteen kehityksen alueella.

Liityntäpysäköinti Sääksjärven seisakkeella mahdollistaa tehokkaiden matkaketjujen muodostamisen työmatka- ja vapaa-ajan liikenteessä sekä rajoittaa liikenneruuhkia ja vähentää tieverkon kuormitusta. Tampereentien linjaus seisakkeen kautta edesauttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Sääksjärven osayleiskaavan ratkaisut tukevat joukkoliikenteen kehitystä ja parantavat ja kasvattavat kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta Sääksjärven keskusta-alueella.

#### 4.6 Ympäristövaikutukset

Sääksjärvestä muodostuu henkilöliikenteen osalta solmukeskus matkaketjuineen. Alueelle tulee hyvä joukkoliikennetarjonta lähijunan muodossa, mikä on kilpailukykyinen matka-ajassa henkilöauton kanssa etenkin Tampereen keskustan suuntaan sekä radan vartta etelän suuntaan. Hyvä bussiliikennetarjonta sekä lähi- että kaukoliikenteen osalta auttaa osaltaan siihen, joukkoliikenne on alueen asukkaille ja siellä työssäkäyville potentiaalien matkustusmuoto. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus voi nousta keskimääräistä suuremmaksi, millä on positiiviset ympäristövaikutukset.

Uudet pyöräilyväylät osaltaan mahdollistavat pyöräilyn kulkumuoto-osuuden nousua etenkin lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla, missä ne korvaavat henkilöauton. Uudet väylät voidaan toteuttaa vaakageometrialtaan mahdollisimman tasaisina, jolloin kynnys niiden käyttöön madaltuu.