



Tursolan osayleiskaava, Kangasala

LIIKENNESELVITYS

Liittyy osayleiskaavaluonnokseen (raportti 3)



Joulukuu
2004

Kangasalan
kunta

A-Tie Oy



ALKUSANAT

Tursolan osayleiskaavassa tavoitteena on määrittää rakentamisalueiden ja rakentamatta jätettävien alueiden rajat, eri toimintojen maankäyttötarpeet, reittien sijainnit ja liikenteen päätarvaisut. Suunnittelualue sijaitsee muutaman kilometrin kuntakeskuksesta luoteeseen Asemantien varressa. Tien eteläpuolella on Kirkkoharjun lähivirkistysaluetta ja pohjoispuolella metsikköä ja peltoaukeita tilakeskuksineen. Tien varressa on vanhaa omakotiasutusta sekä Kortekankaan ja Vainiometsän uudisalueet.

Kaavatyötä on ohjannut suunnitteluryhmä, johon ovat kuuluneet Kangasalan kunnasta kaavoitusarkkitehti Markku Lahtinen, suunnittelija Susanna Virjo, ympäristönsuojelutarkastaja Anna-Maija Hallikas, ympäristönsuojelusihteeri Tarja Riitamaa ja yhdyskuntatekniikan suunnittelija Anita Santapukki, Suunnittelukeskus Oy:stä DI Perttu Hyöty, biologi FM Marja Nuottajärvi ja DI Satu Lehtikangas sekä Insinööritoimisto A-Tie Oy:stä DI Juha Vehmas. A-Tie Oy:n osuutena on ollut tähän liikenneselvitykseen liittyvät tehtävät.

SUUNNITTELUYRYHMÄ

SISÄLLYSLUETTELO

1	Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet	3
2	Maankäyttövaihtoehdot	3
3	Autoliikenneverkko	3
4	Asemantien liittymät	4
5.	Joukkoliikenne	7
6.	Jalankulku- ja pyöräilyverkko	8
7.	Ratsastusreitit	9
8.	Muut virkistysreitit	9
9.	Maankäyttö ja liikenne	9
10.	Tieympäristö	10
11.	Liikennemäärät	10
12.	Liikenneturvallisuus	11
13.	Liikennemelu	11
	LIITTEET 1-6, Karttaesitykset: Nykytilanne, maankäyttöluonnokset, liikennemäärät, osayleiskaavaluonnos 14.12.2004	12

Kansilehden kuvat ovat Asemantieltä ja Papinojantieltä (v. 2004).

1 Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Tursolan osayleiskaava-alue sijaitsee Asemantien (mt 3401) varressa Ruutanantien (mt 3400) ja Kaninkujan länsipuolella ja Kyötikkäläntien itäpuolella. Suunnittelualueen tarkempi raja- ja yleiskuvaus on esitetty kaavaprosessin yhteydessä. Aikaisemmin laadituista liikennesuunnitelmista tämän työn kannalta merkittävimmät ovat Kangasalan tieverkkosuunnitelma (v. 2000) sekä Asemantien kevyen liikenteen väylän tarveselvitys (1995) ja tiesuunnitelma (2003-04).

Liikenneselvitysten tavoitteena on tukea Tursolan kaavoitustyötä siten, että liikennejärjestelyt osaltaan auttavat turvallisen, tasa-arvoisen ja selkeän liikkumisympäristön luomisessa. Tavoitteena on elinympäristö ja toimintojen sijoittelun siten, että liikkumistarve henkilöautolla on mahdollisimman vähäinen. Liikkumismahdollisuuksien joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä tulee taas olla mahdollisimman hyvät. Hyvä liikenneympäristö on suunniteltu heikoimpien osapuolten lähtökohdista.

Työssä otetaan kantaa liikenneverkon jäsentelyyn toiminnallisten tavoitteiden mukaan sekä määritetään lähtökohdat väyläratkaisuille (mm. julkinen liikenne, kevyt liikenne, pysäköinti ja liikenneturvallisuus). Keskeisimmät tekijät ovat:

- ❖ Liikkumistarve
- ❖ Kulikutapa
- ❖ Liikenneverkon rakenne
- ❖ Liikenneväylien toteuttamismahdollisuudet
- ❖ Ongelmakohtien ratkaisumahdollisuudet

2 Maankäyttövaihtoehdot

Liitteissä 2 ja 3 on esitetty kesäkuussa 2004 laaditut alustavat maankäyttövaihtoehdot 2 ja 3. Elokuun 2004 luonnosraportissa vertailtiin vaihtoehtoja 2 ja 3 vaihtoehtoon 0, joka tarkoittaa asemakaavojen laatimista taajamien osayleiskaavan (v. 2000) pohjalta. Osayleiskaavaratkaisun mukainen kaavakartta on esitetty *liitteessä 6*. Suunnittelualueen liikenteellinen nykytilanne on esitetty *liitteessä 1*.

Asukasmäärän lisäys vaihtoehdossa 2 on noin 540 asukasta ja vaihtoehdossa 3 noin 1070 asukasta. Vaihtoehtoihin verrattuna kaavaluonnos (1132 uutta asukasta) sijoittuu asukasmäärältään em. vaihtoehtojen väliin, lähemmäksi jälkimmäistä. Tarkemmat tiedot vaihtoehdoista on maankäytön raportoinnissa.

3 Autoliikenneverkko

Nykytilanne: Asemantien toiminnallinen luokka on yhdystie. Päällysteveveys on 6,5 m ja nopeusrajoitus pääosin 50 km/h. Otsolantien liittymästä pohjoisen nopeusrajoitus on 40 km/h. Tie on valaistu koko suunnittelujaksolla. Vaakageometria on suhteellisen pienipiirteistä ja liikenneympäristön tilavaikutelma kapeahko. Lyhyen kenttähavainnoinnin mukaan suuremmilla tiejaksoilla 50 km/h:n nopeustaso kuitenkin ylittyy herkästi ja on usein aikaisemman nopeusrajoituksen 60 km/h tuntumassa.

Asemantie palvelee Aseman seudun ja kuntakeskuksen välisen liikenteen lisäksi erityisesti tienvarren pohjoispuolelle keskittyntä maankäyttöä, mutta käytännössä myös läpikulkuliikennettä. Vuoden 1995 tarveselvityksen mukaan läpikulkuliikenteen osuus on noin 50 %.

Muut tiet ovat Asemantiehen liittyviä alempiasteisia kokooja- ja tonttikatuja. Merkittävimmät ovat Kortesuontie ja Otsolantie Kortekankaalla sekä Tursolassa Papinojantie ja Vainiometsäntie.

Tulevaisuus: Asuntoalueiden sisäiset kadut ja liikenneympäristö tulee mitoittaa ja muutoinkin suunnitella sellaiseksi, että ajonopeudet ovat korkeintaan 30 km/h. Yhteydet ja liikenneverkko eivät saa myöskään houkutella tarpeetonta liikennettä asuinalueille. Merkittävä muutos on odotettavissa, jos tavoitetieverkon uusi tieyhteys Asema - Ruutana toteutuu. Tämä korostaa Asemantien paikallista luonnetta ja sen hallinnollista muutosta kunnan ylläpitämäksi kaduksi. MRL:n mukaan yleinen tie palvelee pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Tiehallinnon kannan mukaan Asemantie tulee siksi kaavassa merkitä kaduksi.



Vainiometsäntie on uusi kokoojakatu, jonka mitoitus tukee 30 km/h nopeusrajoitusta.



Asemantien, Kyötikkäläntien ja Kortesuontien liittymä kesäkuussa 2004. Laaja ja jäsentymätön asfalttikenttä on hankala ja turvaton niin jalankulkijoille, pyöräilijöille kuin autoilijoille.



Asemantien ja Ilvestien liittymässä kärkikolmio siirretään suojatien takaa sen edelle.

4 Asematien liittymät

- **Kyötikkäläntie/Kortesuontie:** Nelihaara-liittymä on turvallisuusriski, jolla on 16 autojen välistä konfliktipistettä. Kevyelle liikenteelle laaja ja avoin nelihaaraliittymä on hankala ja vaarallinen. Tiesuunnitelmassa on esitetty kolmen suojatiekorokkeen rakentamista.

Tulevaisuus: Aluksi tarvitaan suojatiesaareke myös Kortesuon liittymähaaraan. Järeä ratkaisu on liittymän parantaminen kiertoliittymäksi, jolloin henkilövahinko-onnettomuuden riski vähenee keskimäärin 1/3:aan. Turvallisuuden ja sujuvuuden ohella tämä olisi myös tieverkollisesti hyvä ratkaisu ohjaten ongelmallista läpikulkuliikennettä ja erityisesti raskasta läpikulkuliikennettä toivotuille reiteille.

- **Ilvestie:** Korokkeelliset suojatiet Kortesuontien ja Otsolantien liittymissä palvelevat normaaleja kulkureittejä. Ilvestien kohdalla ei ole suojatietä eikä kevyen liikenteen yhteyttä tien pohjoispuolen maankäyttöön. Suora ylitystarve on todennäköisesti vain satunnaista ja yksittäistä. Tulevaisuus: Kärkikolmio on nyt tien ja kevyen liikenteen väylän välissä => Siirretään suojatien toiselle puolelle. Tarvittaessa harkitaan suojatien korottamista, huomiota herättäviä ajoratamerkintöjä tai pyöräilijöistä varoittavaa lisäkilpeä.



Asemantien ja Otsolantien liittymään on rakennettu suojatien keskikoroke.

- **Otsolantie:** Pääsuunnan ylittävää kevyttä liikennettä turvaamaan liittymään on rakennettu korokkeellinen suojatie. Saareke helpottaa oleellisesti tienylitystä, mutta suoralla ajoradalla tuntuvakaan kavennus ei vaikuta ajonopeuksiin. Nopeustason lasku edellyttää selkeää sivusiirtymää ajolinjaan tai töyssyä. **Tulevaisuus:** Nykyjärjestelyjen parantamista on syytä harkita, jos ilmenee turvallisuus- tai muita ongelmia. Esim. matalat istutukset leveällä keskisaarekkeella ja tien reunoilla lisäisivät saarekkeen havaittavuutta, kaventaisivat tilavaikutelmaa ja katkaisisivat pitkiä suorita näkymiä.

- **Uusi ”Hakkarin” liittymä:** Kaavaluonnoksen mukainen Hakkarin pelloille osoitettu uusi maankäyttö edellyttää uutta liittymää Asemantielle Hakkarin länsipuolelle, vastapäätä Kyötikkälän urheilukentälle johtavaa ulkoilureittiä. Asemantien liittymävälien ja –jaksottelun kannalta paikka on hyvä. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota sisäkaarteissa olevan liittymän näkemäjärjestelyihin.

- **Papinojantie:** Liittymä on avoin. Liittymäpaikka ja mm. näkemät ovat hyviä. Parantamistarpeet liittyvät pysäkkijärjestelyihin ja Asemantien ylityksen turvaamiseen. **Tulevaisuus:** Maankäytön kehittymisen myötä Papinojantien liittymä poistetaan ja rakennetaan uusi liittymä noin 80 m lännemmäksi. Papinojantiestä tulee kevyen liikenteen yhteys. Tällöin suojatie-



Asemantien ja Papinojantien liittymä

- ja pysäkkijärjestelyt on uudistettava sujuvien reittien ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Liittymästä tulee Asemantien merkittävimpiä, sillä sen kautta kulkee uuden asutuksen ohella myös Papinojantien liikenne.
- **Uusi ”Sorolan montun” liittymä:** Mikäli kaavailut Sorolan montun rakentamiseksi kulttuuri- ja virkistystapahtumapaikaksi toteutuvat, tarvitaan myös Asemantien eteläpuolelle uusi liittymä. Syksyllä 2003 laaditussa havainnekuvassa esitetty paikka noin 225 m Papinojantien liittymästä itään on kelvollinen. Sorolan montun käyttösuunnitelmien tarkentuessa yksi ajatus on liittää alue Asemantiehen nelhaaraisella kiertoliittymällä joko em. Hakkarin liittymässä tai ns. Puutarhan liittymässä. Kiertoliittymä palvelisi huomattavasti tavallista liittymää paremmalla palvelutasolla Sorolan montun ns. massatapahtumia ja osaltaan vaikuttaisi myönteisesti Asemantien ajonopeuksien ja läpikulkuliikenteen hillitsemiseen.

- **Uusi ”Vaarinmaantien” liittymä:** Kaavaluonnoksessa kasvihuoneiden itäpuolelle esitetty uusi pientaloasutus edellyttää uutta liittymää Asemantielle Armaanpolun ja nykyisten kasvitarhojen välille. Asemantien liittymävälien ja –jaksottelun kannalta paikka on hyvä.



Kangasalan keskustan suunnasta tultaessa Vainiometsäntien liittymää ja mahdollisia tienylittäjiä on vaikea havaita.



Näkemä Vainiometsäntien liittymästä itään keskustan suuntaan on huono. Perustellusti liittymässä on pakollista pysähtymistä osoittava liikennemerkki.



Keväällä 2004 Vainiometsäntien liittymän pysäkki keskustan suuntaan odotti odotustilaa ja kulkuyhteyksiä.



Noormarkunkujan liittymä.

- **Päiväkodin liittymä:** Täydentää Vainiometsäntien liittymää a näkemiltään huomattavasti parempi ja turvallisempi vaihtoehto päiväkodin liikenteelle. **Tulevaisuus:** Yksi turvallinen liittymä olisi paras ratkaisu.
- **Vainiometsäntie:** Päiväkotia ja laajenevaa asuinalueita palvelevasta liittymästä on huonot näkemät Kangasalan keskustan suuntaan, josta saavuttaessa liittymäpaikkaa on vaikea havaita (kuvat). **Toimenpide:** Korokkeellinen suojatie lisää havaittavuutta ja helpottaisi tienylitystä. Myös muut mahdollisuudet liittymän havaittavuuden parantamiseen sekä riittäviin näkemien sekä 40 km/h nopeusrajoitukseen on syytä selvittää erillisellä ideasuunnitelmalla. Myös pysäkkiyhteyksien on oltava kunnollisia (vrt. kuva). **Tulevaisuus:** Maankäytön laajeneminen korostaa em. toimenpiteiden tärkeyttä.
- **Noormarkunkuja:** Pienimuotoisen Noormarkunkujan liittymän kohdalla päätien ylittää sekä Asemantien suuntainen että harjulle ja harjun yli kulkeva kevyt liikenne. Ylitystä turvaamaan tarvitaan korokkeellinen suojatie. **Tulevaisuus:** Autoliikenteen liittymä poistetaan. Noormarkunkujasta tulee kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen ylitystarve kasvaa maankäytön laajentuessa.

- **Uusi liittymä** : Edellisen tilalle suunnittelualan etelärajalle Asemantie 86:n eteläpuolelle (kuva s. 10). Tarvitaan pysäkkipari ja saarekkeellinen suoja.

5. Joukkoliikenne

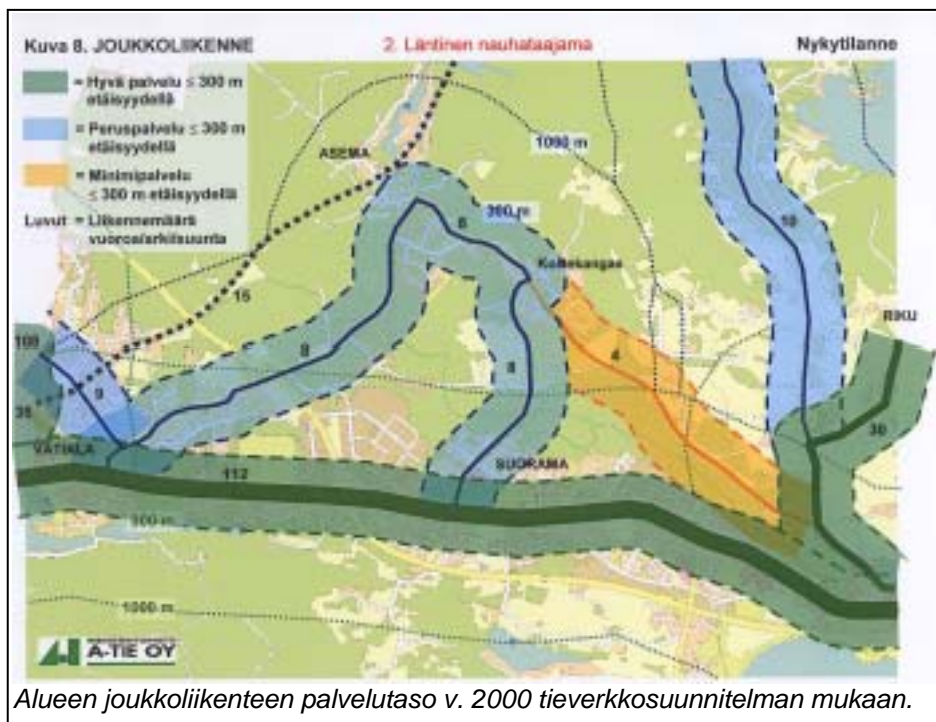
Nykytilanne: Joukkoliikenteen palvelutaso ylittää Kyötikkäläntien liittymän tuntumassa niukasti peruspalvelutasolle ja jää muualla minimipalvelutasolle. Peruspalvelutaso tarkoittaa vähintään 8 vuoron tarjontaa suuntaansa arkisin 300 m etäisyydellä. Minimipalvelutasolla bussiliikennettä on lähinnä vain lakisääteisillä matkoilla etenkin koululaisia varten.

Suunnitteluosuudella on neljä pysäkkiparia, joita on parannettu syksyllä 2003 kevyen liikenteen väylän rakentamisen yhteydessä. Pysäkkiyhteydet ovat vielä monin osin puutteelliset rakentamattomine ojan ylityksineen tai pientareella kulkemisineen.

Tulevaisuus: Asemantien nauhamainen taajamarakenne sopii joukkoliikenteelle, vaikka tie kulkeekin alueen reunalla. Alueen täydennysrakentaminen parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, mutta suunniteltu noin 500 – 1000 asukkaan lisäys ja sen luonne ("kaksi autoa per talous") eivät nosta palvelutasoa hyväksi.

Palvelutason parantaminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen edellyttävät lisävuoroja Asemantielle. On järkevää tarkastella mahdollisuuksia siirtää Kyötikkäläntietä kulkevia vuoroja Asemantien reitille. Tällöin peruspalvelutason pysäkki olisi koko alueella alle 1000 m etäisyydellä ja pääosalla asukkaista alle 300 m etäisyydellä.

Pysäkkien ja kotien väliset turvalliset ja sujuvat reitit antavat mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttöön ja sen suosion lisäämiseen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää ka-uimpana Asemantiestä olevien alueiden yhteyksiin, mm. Kortesuon pohjoispuoliselta alueelta Kyötikkäläntien ja Otsolantien pysäkeille. Samalla tulisi varmistaa, että pysäkkien palvelutaso on vähintään tyydyttävä: mm. katokset ja riittävä, korotettu odotustila. Myös liityntäpysäköinnin pyöräpaikkoihin on hyvä varautua.



Kortesuontien ja Otsolantien nykyiset pysäkkipaikat palvelevat hyvin myös tavoitetilannetta. Papinojantien ja Vainiometsäntien kohdalla tarvitaan liittymäjärjestelyjen myötä myös pysäkkipaikkojen tarkistuksia. Vainiometsäntien liittymän pohjoinen pysäkki voidaan siirtää päiväkodin kohdalle ja rakentaa laadukkaaksi, kun kasvihuoneille johtavan Armaanpolun (peltotien) liittymä katkaistaan. Papinojantien liittymä katkaistaan molemmissa maankäyttövaihtoehdoissa ja korvataan uudella Vaarinmaantien liittymällä, jonne voidaan rakentaa laadukas pysäkkipari.

6. Jalankulku- ja pyöräilyverkko



Tursolan päiväkotii.

Nykytilanne: Kevyen liikenteen pääreitille Asemantien eteläreunaan on v. 2003 rakennettu kauan kaivattu ja erittäin tarpeellinen oma väylä. Yhteys päällystettiin kesällä 2004. Väylää on tarkoitus jatkaa Kyötikkäläntien liittymästä Aseman suuntaan. Tällöin pääväylän laatutaso on hyvä.

Kuntakeskuksen ollessa sopivalla pyöräilyetäisyydellä on korostetun tärkeää tarkistaa reitin yhtenäisyys ja turvallisuus, erityisesti risteämiset autoliikenteen kanssa. Liittymissä tapahtuu yleensä noin 60 % onnettomuuksista, joten konfliktipisteiden määrä ja riskitaso tulee minimoida. Avainasemassa ovat hyvin havaittavat suojatiet ja moottoriajoneuvojen alhainen nopeustaso. Erittäin tärkeitä ovat koulureitit.

Toinen yhtenäinen yhteys on Tursolantie, joka muodostaa peltojen halki kulkevan oikoreitin Aseman suunnan ja Pikonlinnan välille. Lisäksi Asemantien pohjoispuolisilla asuinalueilla on lyhyitä osin alhaisen ajonopeuden katuosuuksiin tukeutuvia kevyen liikenteen reittejä. Myös uusien alueiden maankäytön suunnittelussa tulisi varata tilaa Asemantien suuntaisille reiteille ja muille asuinalueiden sisäisille kulkuyhteyksille. Hyvä tavoite on päätien toisella puolella oleva pääreittiä tukeva yhtenäinen alempiasteinen jalankulun ja pyöräilyn reitistö koko suunnittelualueella. Myös asemakaavassa esitetty ajatus reitistä harjun toiselle puolelle otetaan huomioon.

Tulevaisuus: Korttelipuistot ja leikkipaikat sijaitsevat kevyen liikenteen väylien varrella ja etäällä Asemantiestä. Päivittäiset peruspalvelut tulisi voida saavuttaa autoliikenteen pääväyliä ylittämättä. Tämä toteutuu muuten paitsi Asemantien kohdalla, missä alikulkujen rakentaminen ei kuitenkaan ole realistista. Asemantie ei ole kovin vilkasliikenteinen ja kiinnittämällä erityistä huomiota tieympäristön yksityiskohtiin, voidaan saavuttaa tyydyttävä turvallisuustaso. Edellytyksenä on liikenneympäristö, jossa todelliset ajonopeudet suojateiden kohdalla ovat korkeintaan 50 km/h ja mieluummin alle 40 km/h. Suojateiden tulee olla saarekkeellisia ja muutoinkin etenkin turvallisuuden kannalta laadukkaasti toteutettuja. Tarvittaessa, etenkin asuinalueiden pääkokoojien ja Asemantien suuntaisen asuinalueen sisäisen kevyen liikenteen reitin risteämiskohdissa, tulee harkita huomiokiveyksiä, kavennuksia ja korotettuja suojateitä ja/tai kiertoliittymiä.

Asemantien yhtenäinen rinnakkaisyhteys ym. esitetyt kevyen liikenteen väylät ovat verkkotasolla hyvin järjestetyt. Kortesuontien ja muiden pääkokoojakatujen varsilla tarvitaan erilliset kevyen liikenteen väylät ja ne olisi hyvä osoittaa jo yleiskaavavaiheessa reittien jatkuvuuden varmistamiseksi.

Kaavaluonnosta on kehitetty aiemmista vaihtoehdoista lisäämällä Kortesuon itäpuolelle laajentuvalta alueelta suora jk+pp-yhteys Korven tilan eteläpuolelle, "Hakkarin" uudisalueen pohjoispäähän. Samalla myös reitti Kortesuon alueen "perukan" ja Tursolantien liittymänpysäkkien välillä on tullut jonkin verran sujuvammaksi.

7. Ratsastusreitit

Nykytilanne: Ratsastusreiteistä virallinen on vuonna 1993 päätetty ja Vainiometsän kaavaan merkitty Asemantien eteläreunaa seuraava jakso Noormarkun kohdalta Kyötikkälään. Alueella on runsaasti hevosia ja ratsastajia. Nykytilanteen kartalla (*liite 1*) on esitetty hevostallit (14 kpl) ja ratsastajien käyttämät reitit: Asemantien pohjoispuolella harrastajien v. 2000 laatiman kartan mukaan ja harjussa maastoreitit v. 2003-04.

Tulevaisuus: Ratsastus sopii yleensä huonosti samalle väylälle jalankulun ja pyöräilyn kanssa (liikenneturvallisuus, väylän pinta). Ratkaisuna on erillinen ratsastusreitti tai missä reitit ovat yhtenevät, suositellaan varautumista välikaistalla kevyen liikenteen väylästä erotettuun kaivouraan. Tuleviin ratsastusreitistöihin on otettu kantaa maankäyttö- ja luontoselvityksissä.



"Hevoskylän" liikennemerkkejä.

8. Muut virkistysreitit

Nykytilanne: Kunnan tärkein latuverkko on Tursolan kohdalla harjulla. Tien pohjoispuolta palveleva haara risteää Asemantien kanssa Kyötikkälän urheilukentän kohdalla ja jatkuu Papinojan suuntaan. Tulevaisuus: Hiihdon kannalta vasta alikulku olisi tyydyttävä ratkaisu, muutoin ylitys on ohjattava saarekkeelliselle suojielle kuten muukin jalankulku. Muut ulkoilu- ja luontoreitit ja kohteet on käsitelty maankäyttö- ja luontoselvityksissä.

9. Maankäyttö ja liikenne

Nykytilanne: Asemantiehen tukeutuva, tien pohjoispuolen asukasmäärä tarkastelualueella on nykyisin noin 730. Tursolan alueen siirtolapuutarha, kaupalliset puutarhapalvelut ja "hevoskylä" lisäävät liikennemääriä. Karkeasti voidaan arvioida, että nykyinen maankäyttö generoi noin 2700 matkaa/vrk ja näistä noin 65 % on automatkoja. Pääosa (miltei 3/4) asutuksesta on keskittynyt Kyötikkäläntien liittymän tuntumaan Kortekankaalle, josta merkittävä osa matkoista suuntautuu heti pois suunnitelualueelta joko Kyötikkäläntien tai Vatialantien kautta.

Tulevaisuus: Kaavaluonnoksen mukainen yli 1000 asukkaan kasvu sijoittuu Asemantien läheisyyteen nauhamaisesti ja tukeutuu nykyiseen asutukseen. Ainoastaan Kortekankaan pohjoisosa tulee hieman kauemmaksi Asemantien pysäkeistä kävelyetäisyyden jäädessä kuitenkin alle kilometrin. Maankäyttö on hyvin liitettävissä ylempias-teisena kokoojana toimivaan Asemantiehen em. eritellyissä liittymäpaikoissa. Maankäytön ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta Kortekankaan 40 km/h nopeusrajoitusalueetta olisi hyvä varautua laajentamaan Tursolan kohdalle.



Tieympäristöä Asemantien 86 kohdalla saavuttaessa suunnittelu-alueelle keskustan suunnasta. Suunnitteluosuudella eteläpuolta hallitsevat mäntymetsä ja harjun rinne sekä ns. Sorolan monttu. Tien pohjoispuolella pientaloasutus, pellot ja metsä vuorottelevat.

10. Tieympäristö

Nykytilanne: Vuoden 2000 tieverkko-suunnitelmassa tarkasteltiin myös tieympäristön laatutasoa. Asemantie suunnitteluosuudella arvioitiin sekä jalankulkijan, pyöräilijän että autoilijan kannalta melko hyväksi. Tien soveltuvuus ympäristöön oli Kortekankaalla ja välillä Mäntyveräjä – Vainiometsä neutraali sekä Tursolan kohdalla melko hyvä, häiriötön.

Tulevaisuus: Liittymä ym. parantamistoimenpiteiden yhteydessä on hyvät edellytykset parantaa tieympäristöä käyttäjän kannalta mm. siten, että tien ilme vastaa entistä paremmin sen roolia ja luokkaa. Myös vaihtelevuutta

ja porttikohtia voidaan kehittää. Maankäytön laajentuessa luonnonelementtien ja rakennetun ympäristön suhde muuttuu. Esim. liikenneympäristön visuaalisuutta ja estevaikutusta voidaan haluttaessa kehittää myönteiseen suuntaan.

11. Liikennemäärät

Nykytilanne: Asemantien keskimääräinen liikennemäärä KVL v. 2002 tilanteeseen pohjautuvien ja kasvukertoimella päivitettyjen tierekisteritietojen mukaan on koko jaksolla 2073 ajon./vrk. Liikennemäärä ei luonnollisesti käytännössä ole sama koko osuudella, vaan kyseessä on keskiarvoluku. Arkivuorokausiliikennemäärä KAVL on 2246 ajon ja kesän KKVL on noin 2209 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on tierekisterin mukaan suhteellisen pieni 2 – 3 %. Kevyen liikenteen määrästä ei ole laskentatietoja ja erillinen kevyen liikenteen väyläkin on vasta valmistunut. Asemantiellä välillä Mäntyveräjä – Kyötikkäläntie järjestetään loppuvuonna 2004 liikennelaskenta.

Liikenne-ennuste: Henkilöautoliikenne on Tampereen teknillisen yliopiston TALLI-mallijärjestelmässä sijoitettu verkolle EMME/2-sijoitteluohjelmistolla. *Liitteessä 4* on esitetty nykytilanteen (v. 2002) iltahuipputunnin tilanne. Alemmalla katuverkolla mallin antamien liikennemäärien ero todellisiin liikennemääriin saattaa olla suuri. Siksi TTY:ssä laadittiin 2.7.2004 tarkennettu ennuste, jossa Pikonlinnan suuralueesta muodostettiin asemantien varteen kolme uutta osa-alueetta: Kortekangas, Mäntyveräjä ja Tursola. Tämä tarkennettu "erikoisverkko" tehtiin vain ennustevuodelle 2020 ilman nykyverkon päivitettyä kuvausta. Näin ollen nykytilanteen ja vuoden 2020 ennustetilanteen vertailu tulee tehdä tierekisterin nykytilannetietoihin pohjautuen.

Laajemmalla maankäyttövaihtoehdolla (ve 3) malli antaa Asemantien v. 2020 liikenne-ennusteeksi noin 1800 ajon./vrk (*liite 5*). Tämä vastaa melko hyvin myös kaavaluonnoksen tilannetta. Ennusteverkko sisältää uuden Asema - Ruutana -tieyhteyden, jonka ennustetaan tuntuvasti keventävän Asemantien ja Ruutanantien liikennepainetta. Ilman uudisyhteyttä Asemantien liikenne-ennuste on noin 2700 ajon./vrk. Tämä tarkoittaa siis vain noin 600 ajon./vrk kasvua nykytilanteeseen nähden. Ennus-

lessa penkerellä (kuten Asemantie pääosin on pohjoispuoliseen maankäyttöön nähden) ja maanpinta pehmeä, yltää 50 km/h nopeustasolla vuorokauden ekvivalenttimelutaso 55 dB ilman maastoesteitä noin 20 – 25 m päähän tien keskilinjasta. Vastaavasti 50 m etäisyydellä melutaso on noin 52 dB ja 100 m etäisyydellä noin 47 dB.

LIITE 1. Osayleiskaava-alueen liikenteellinen nykytilanne

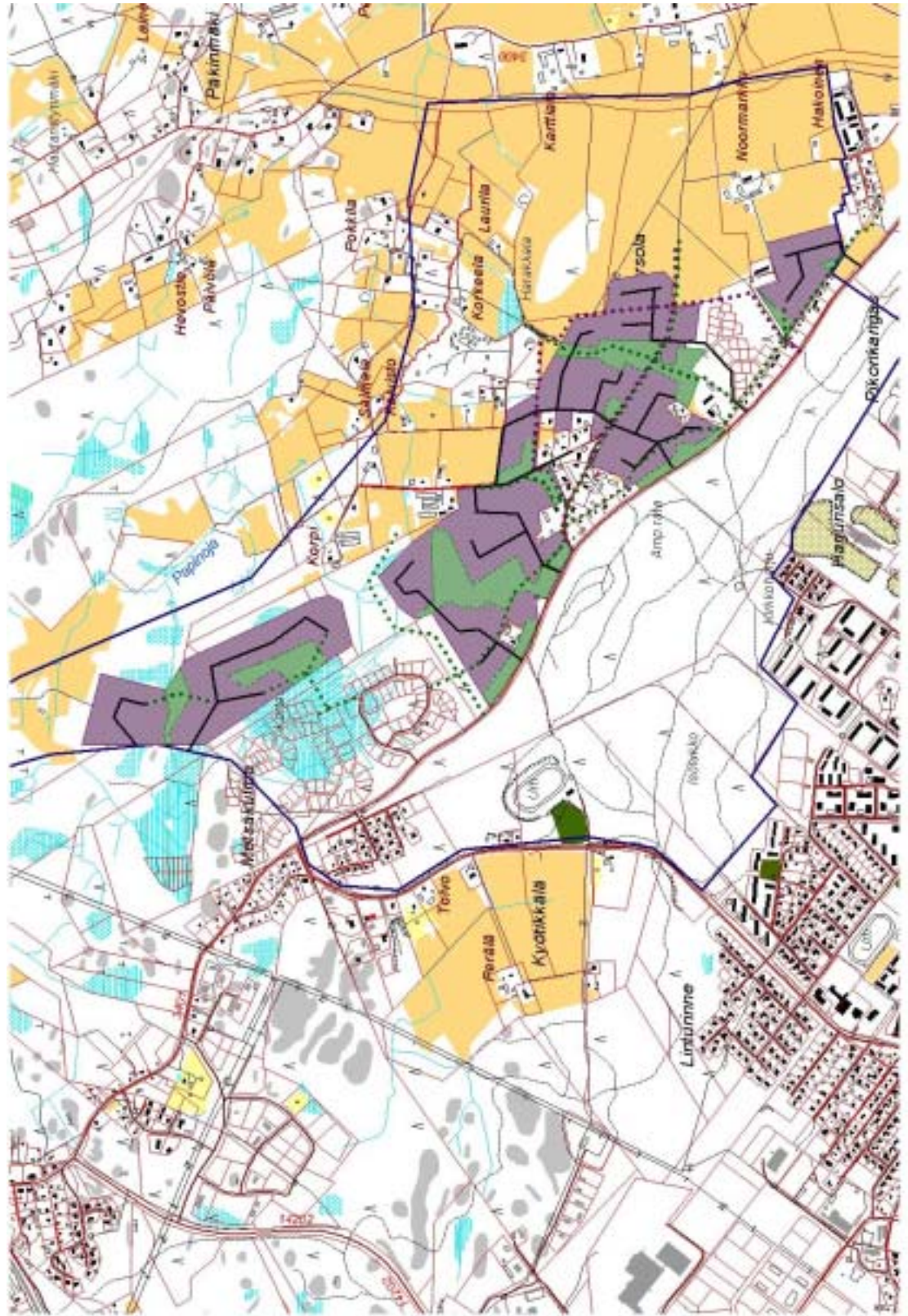
Tursolan osayleiskaava, liikenneselvitykset 2004 NYKYTILANNE



Käytetyt merkinnät

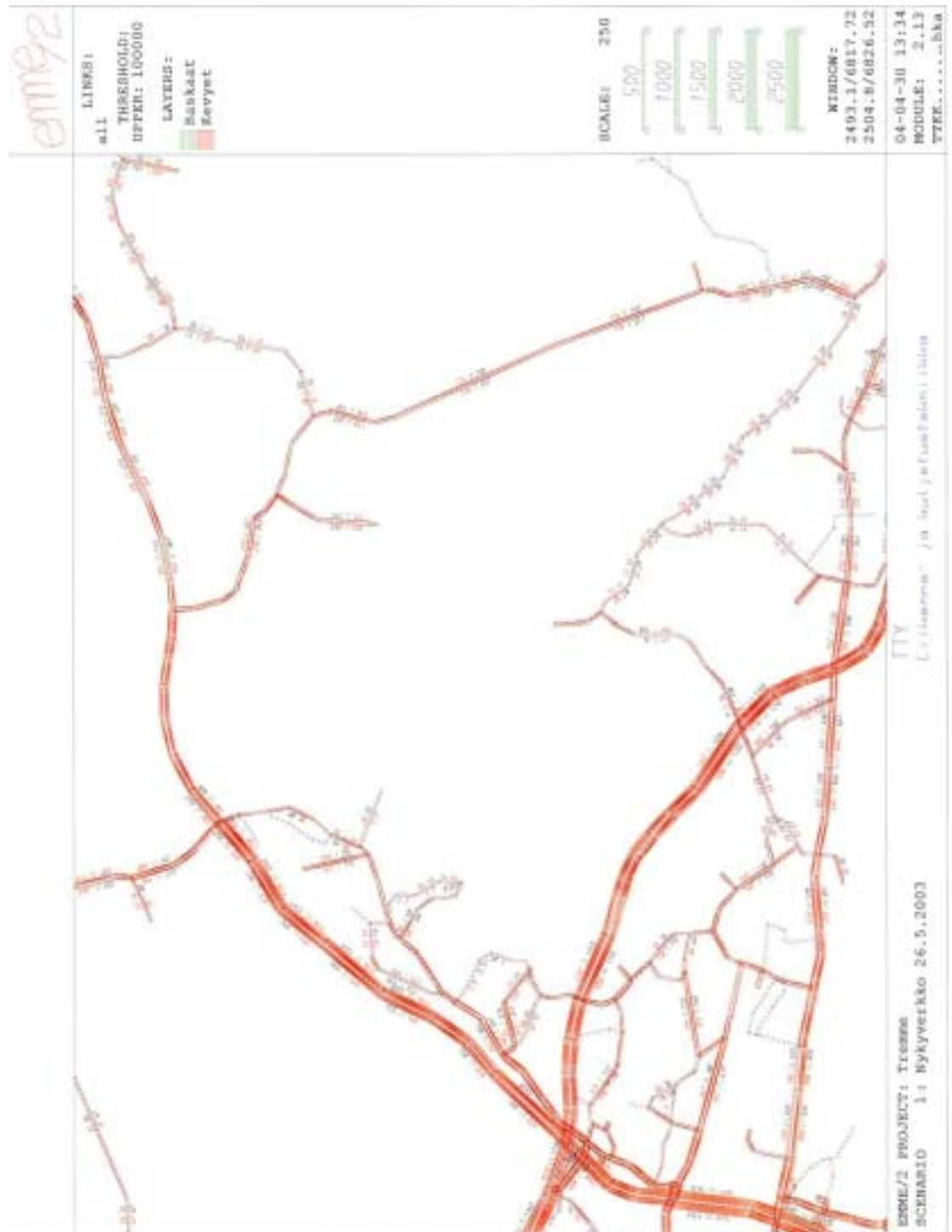
- Nykyinen kevyen liikenteen pää- tai aluereitti (erillinen tai nopeusrajoitus max 30 km/h)
- Muu nykyinen kevyen liikenteen reitti (erillinen tai nopeusrajoitus max 30 km/h)
- Nykyinen kevyen liikenteen reitti ajoradalla. Moottoriliikenteen nopeustaso yli 30 km/h
- Jalankululle ja pyöräilylle kaavassa varattu reitti.
- Ratsastajien käyttämät reitit (v. 2000 harrastajien laatiman kartan mukaan)
- Ohjeellinen ratsastajille varattu polku (kaavassa)
- Hevostalli (v. 2000, yhteensä 14 kiinteistöä ja 83 hevosta)
- Korokkeellinen suojatie (● = suunniteltu)
- Linja-autopysäkki
- ↔ Kevyen liikenteen yhteyspuute

LIITE 3. Maankäyttövaihtoehto 3 (laajempi, ve C)



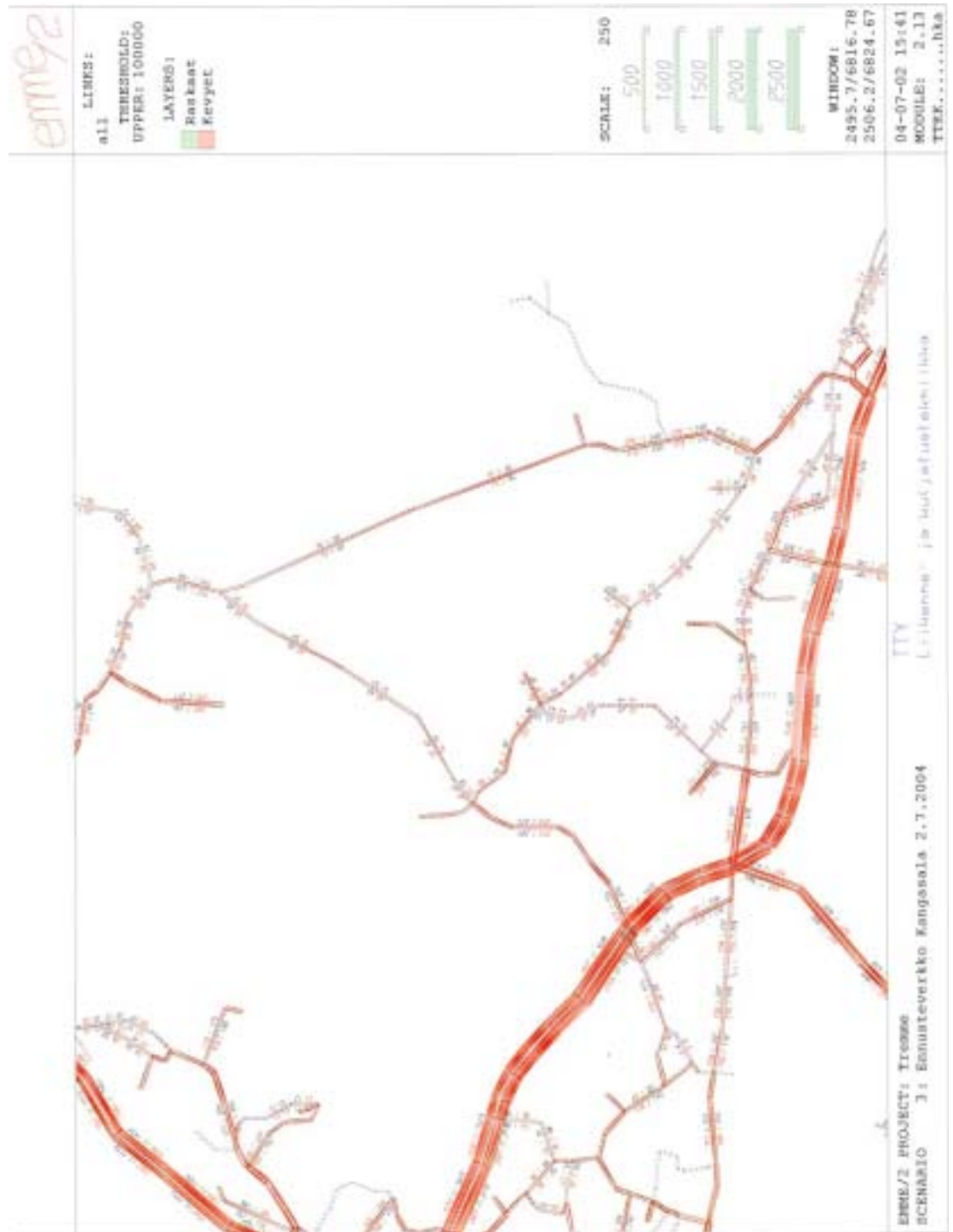
LIITE 4. Nykyverkon iltahuipputuntiliikenne (ajon./h) v. 2002

Huom! Vuoden 2002 nykyverkolla suunnittelualueen maankäyttö on kuvattu yhdellä isolla Pikonkankaan osa-alueella (ennustevuonna 2308 asukasta), jonka "syöttö" on Ruutanantien varresta. Tästä johtuen Asemantien ja Ruutanantien kohdalla malli ei ole luotettava. Vertailupohjana on syytä käyttää tierekisteritietoja (ks. §11, s. 10).



LIITE 5. Tampereen seudun liikennemallin ennuste v. 2020 (ajon./h)

Ennusteverkolla osa-aluejakoja parannettiin siten, että suunnittelualue kuvautuu oleellisesti paremmin kuin nykyverkolla. Entinen laaja Pikonlinnan osa-alue jaettiin kolmeksi uudeksi osa-alueeksi: Kortekangas, Tursola, ja Mäntyveräjä. Alueiden syötöt sijoitettiin kuvassa esitettyihin paikkoihin Asemantien varteen.



LIITE 6. Osayleiskaavaluonnos, kaavakartta (ltk 14.12.2004).

