

Saarenmaa OYK

Liikennemallitarkastelut

Valtteri Vuorio, Antti Räikkönen, Lauri Vesanen

12.8.2025

Sisällysluettelo

1. Tarkastelun tausta s. 3
2. Liikennemallitarkastelut s.4-24
3. Yhteenveto ja päätelmät s. 25-26
4. Mahdolliset toimivuustarkastelukohteet s. 27
5. Lisätarkastelut s. 28
6. Lisätarkasteluiden yhteenveto s. 39

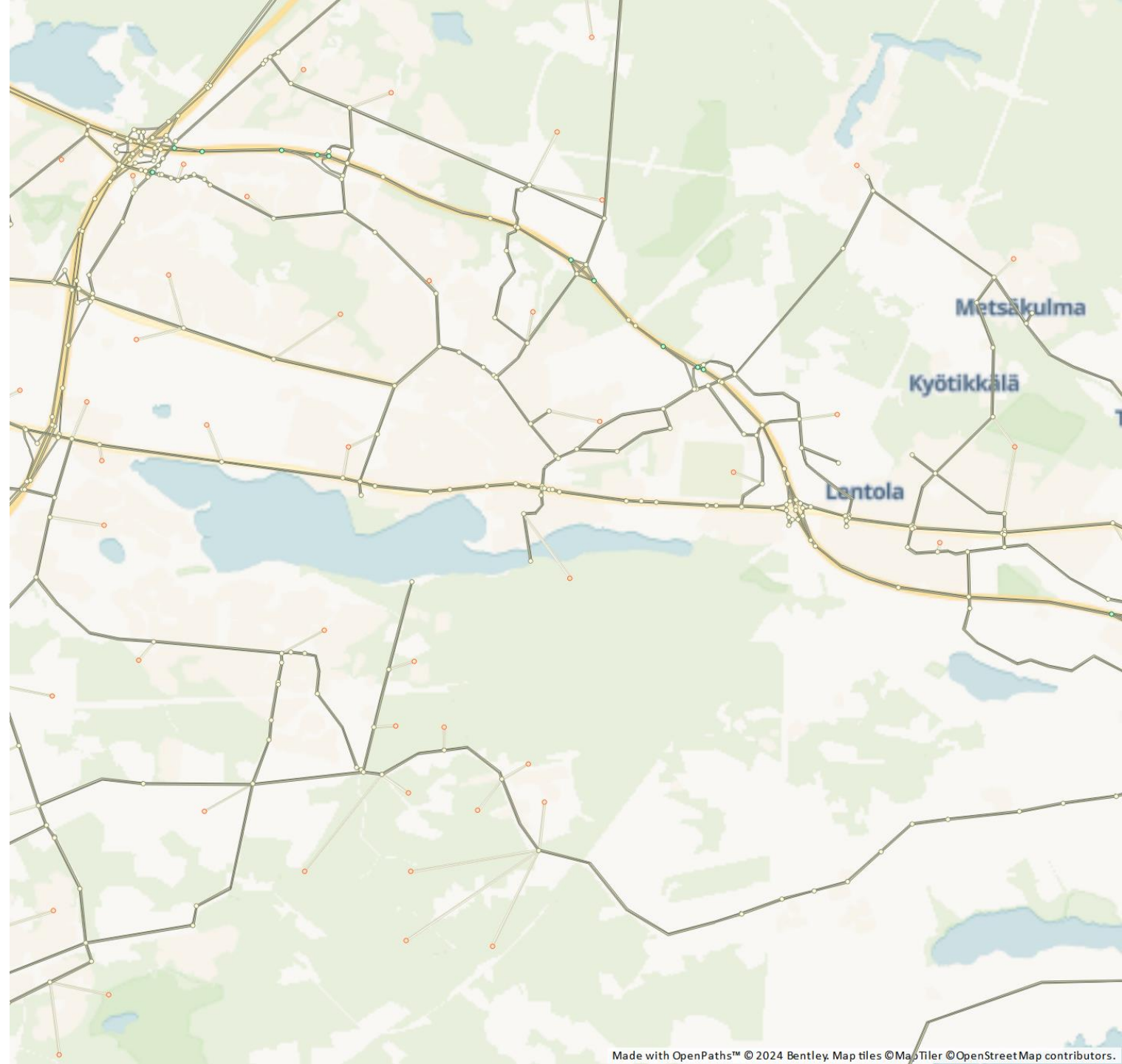
Tarkastelun tausta

- Selvityksen tehtävänä on tutkia Saarenmaan yleiskaavan mukaisen maankäytön liikenteellisiä vaikutuksia.
- Tarkastelusta selvitettiin vastauksia seuraaviin kysymyksiin:
 - Kuinka paljon uutta maankäyttöä voidaan toteuttaa Saarenmaantien ja 2-kehän Rusko-Saarenmaa osuuden varrelle ennen kehätien Saarenmaa-Lentola -osuuden toteuttamista, ilman että ympäristön liikenteen sujuvuus ja turvallisuus kärsii
 - Onko kaavaluonnoksessa esitetylle ohjeelliselle kokoojakadulle tarvetta liikennevirtojen ohjaamisen näkökulmasta, kun tavoitteena on ohjata Saarenmaan liikenne 2-kehälle eikä Tampereen puolen katuverkolle?
- Selvityksessä huomioitiin maankäytön, katuverkon sekä 2-kehän vaiheittainen toteutuminen.



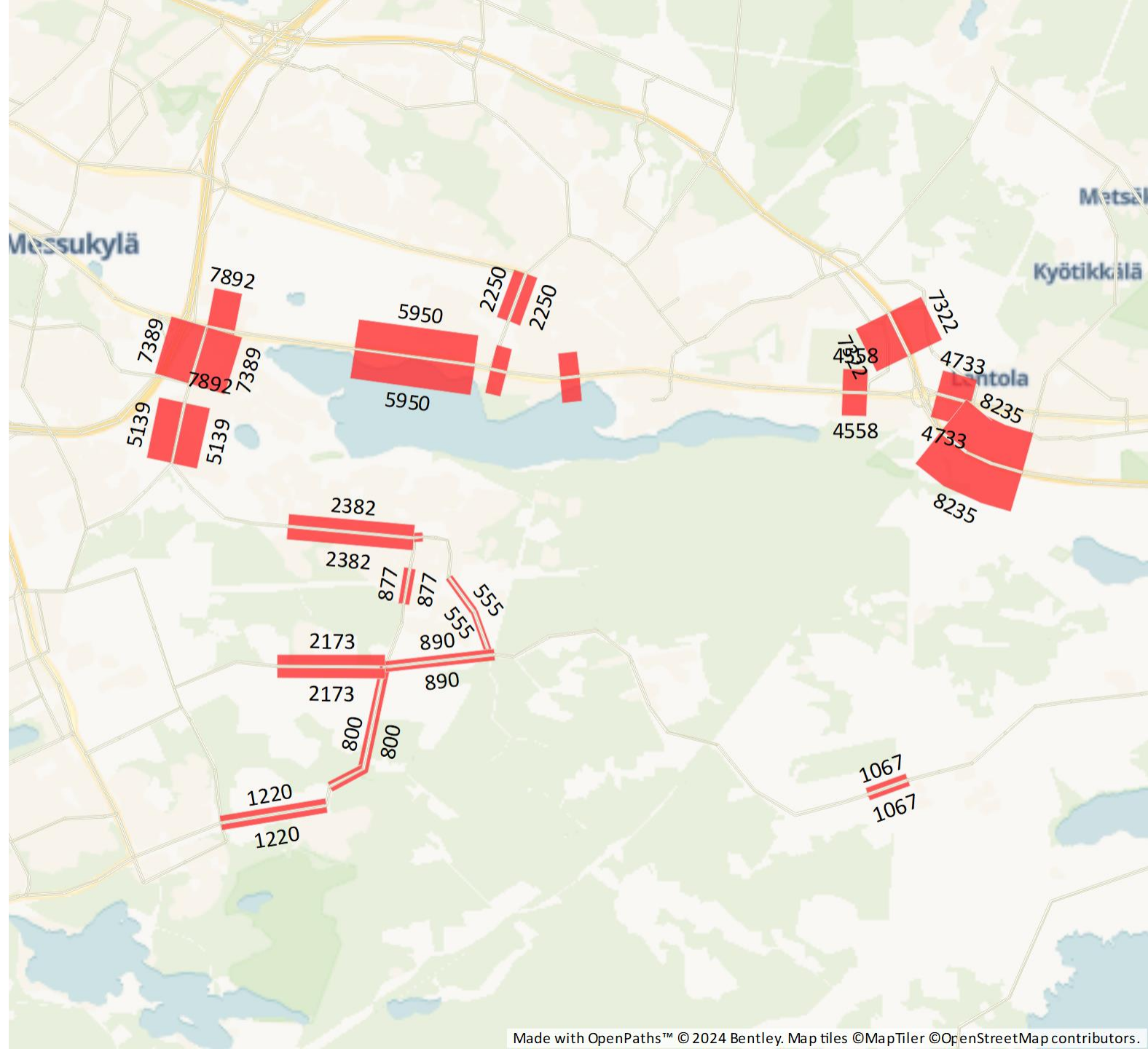
Yleistä liikennemalli-tarkastelusta

- Liikenne-ennusteet perustuvat vuonna 2025 päivitettyyn Tampereen TALLI –liikennemalliin
- Liikennemallin verkkokuvausta muokattiin hieman. Esimerkiksi Kuuselantien läpiajo henkilöautoilta kiellettiin.
- Ennusteiden tekemiseen käytettiin OpenPaths EMME 24-ohjelmistoa
- Liikennetuotosten laskelmat tehtiin perustuen Suomen ympäristö 27/2008 Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa –oppaan lukuihin



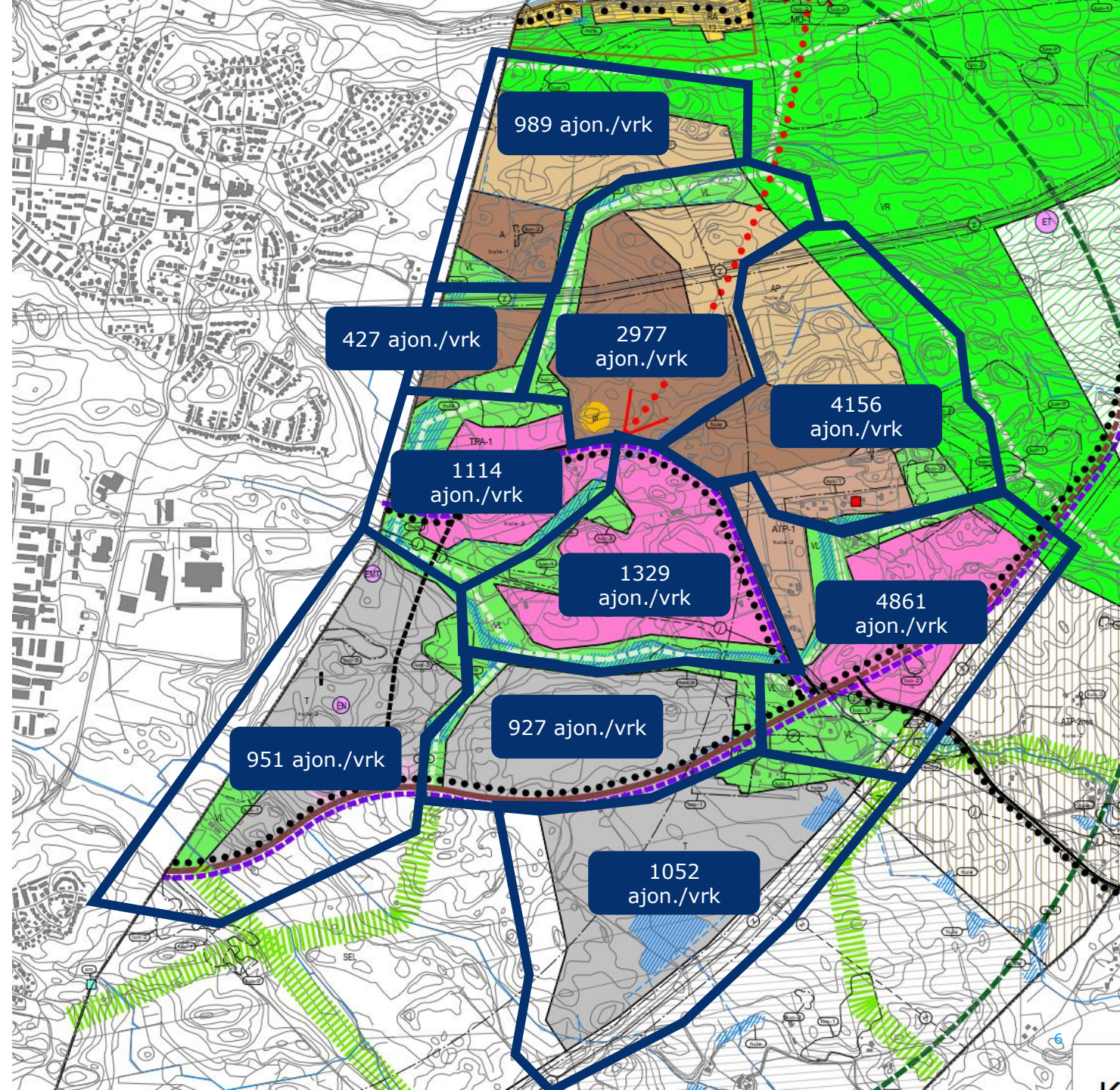
Nykytilanteen kalibrointi

- Liikennemallin nykytilanne kalibroitiin alueen pääteiden ja -katujen osalta vastaamaan Tampereen katuverkon liikennelaskentatietoja ja Väyläviraston Digiroadin liikennemäärätietoja
- Kuvassa on esitetty vuorokausiliikenteen suuntakohtainen liikennemäärä
- Nykytilanteen kalibroinnin vaikutus huomioidaan myös ennustetilanteissa



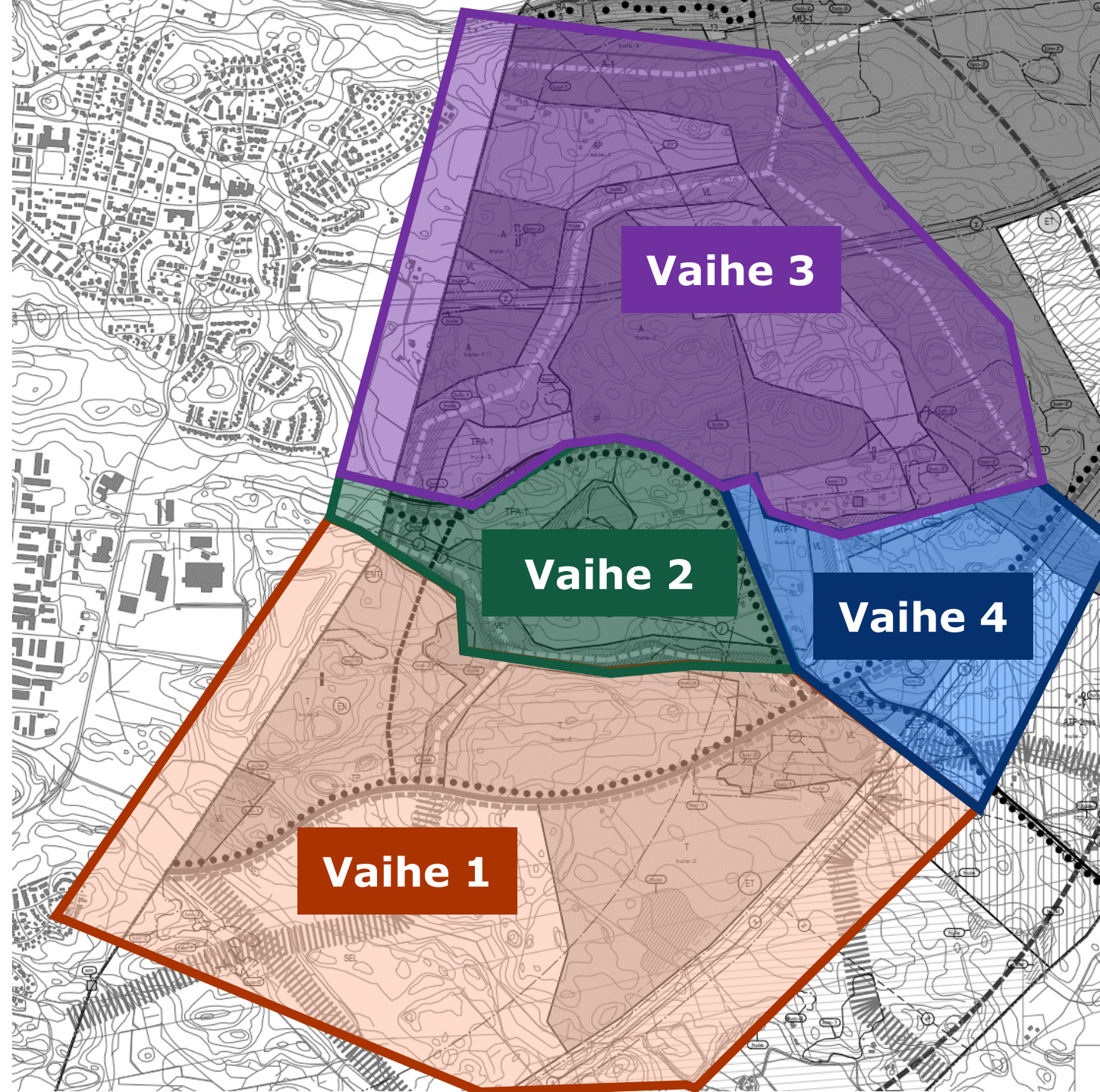
Liikennetuotoslaskelmat

- Liikennetuotosten laskelmat tehtiin perustuen "Suomen ympäristö 27/2008 Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" -oppaan lukuihin
- Alueen arvioitiin olevan Tampereen ympäryskunnan joukkoliikennealueella
- Teollisuuden liikennetuotoksen arviointiin käytettiin metalliteollisuuden keskiarvioisia lukuja
- Itäisimmälle TPA -alueelle on sijoitettu päivittäistavarakaupan yksikkö, jonka liikennetuotokseksi on arvioitu 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Kuvassa näkyy laskuissa käytetty aluejako ja jokaisen alueen vuorokauden henkilöautoliikenteen liikennetuotos



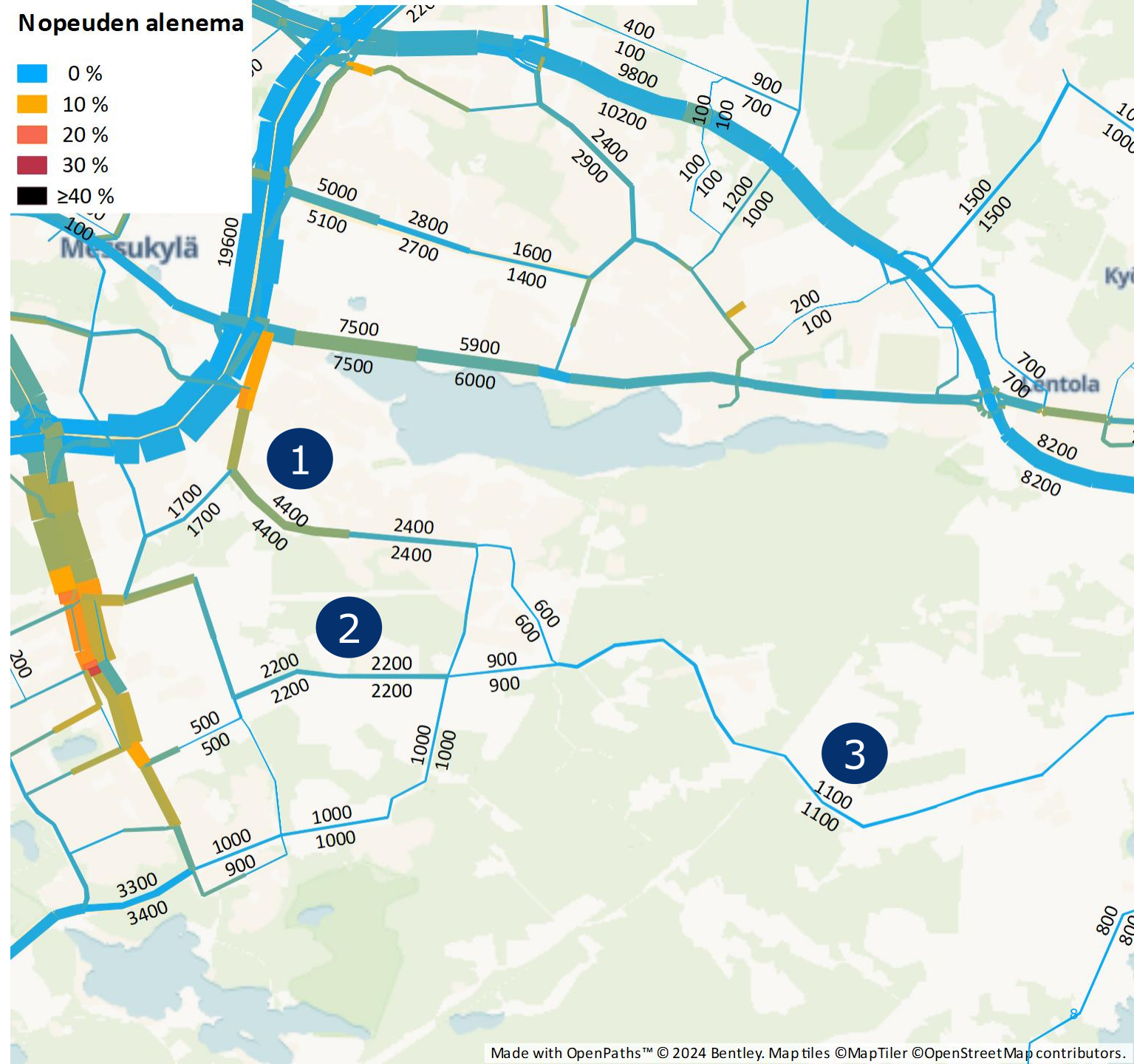
Liikennetuotoksen vaikutusten arviointi vaiheittaisella lisäämisellä

- Alueiden kehittämisen liikenteellisiä vaikutuksia tutkittiin lisäämällä suunnitellut alueet neljässä vaiheessa
- Ruskonkehän jatke Saarenmaantielle sisältyy kaikkien vaiheiden liikenneverkkoihin
 - **Ensimmäisessä** vaiheessa lisättiin alueen eteläisen osan T-alueet.
 - **Toisessa** vaiheessa lisättiin Saarenmaantien eteläpuolella sijaitsevat TPA-alueet
 - **Kolmannessa** vaiheessa lisättiin pohjoisessa olevat A-alueet
 - **Neljännessä** vaiheessa lisättiin itäisin TPA alue, johon oli suunniteltu myös päivittäistavarakaupan yksikkö



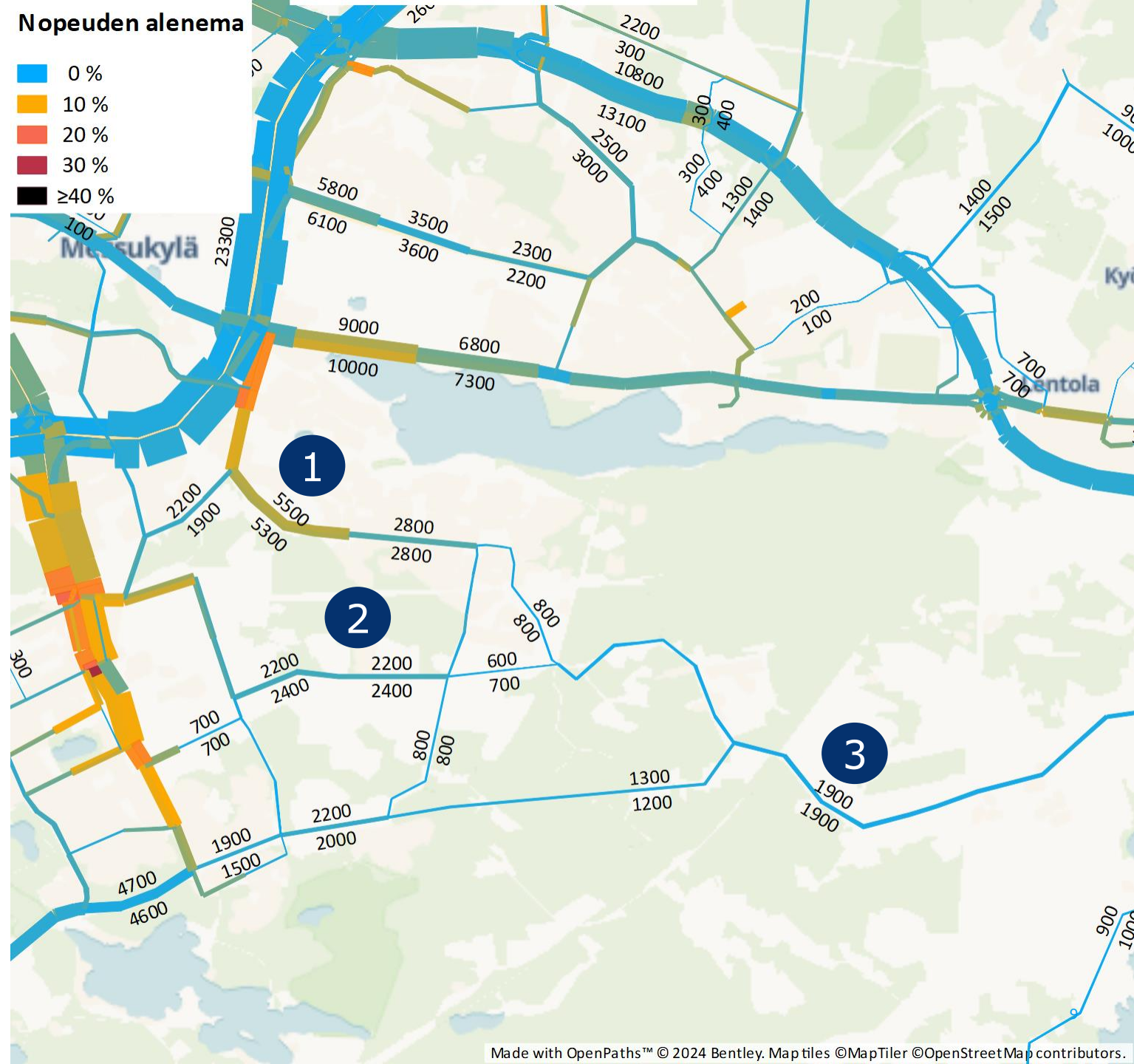
Liikennemäärät nykytilanne

- Oikealla kuvassa kalibroidut vuorokausiliikennemäärät nykytilanteessa. Linkit on väritetty mallin laskeman nopeuden aleneman mukaan.
 - Mallin laskemat nopeuden alenemat antavat yleiskuvan nopeustasoista, mutta ne eivät huomioi kaikkia liikenteen nopeuteen vaikuttavia tekijöitä
 - Juvankadun (1) liikennemäärä on Yrjöläntien liittymän itäpuolella nykytilanteessa noin 8800 ajoneuvoa vuorokauden aikana
 - Kauhakorvenkadulla (2) on nykytilanteessa 4400 ajoneuvoa vuorokaudessa
 - Saarenmaantiellä (3) liikennemäärä on 2200 ajoneuvoa vuorokaudessa
- *Liikennemäärät katuverkolla ovat nykytilanteessa pieniä Juvankatua lukuun ottamatta.*



Liikennemäärät 2040 - ei uutta maankäyttöä

- Kuvassa kalibroidut vuorokausiliikennemäärät ennustevuonna 2040. Liikenneverkko on lisätty Ruskonkehän jatke Saarenmaantielle. Linkit on väritetty mallin laskeman nopeuden aleneman mukaan.
 - Juvankadun **(1)** liikennemäärä on noin 10 800 ajoneuvoa vuorokaudessa eli kasvua nykytilanteeseen verrattuna on 23%
 - Kauhakorvenkatua **(2)** käyttää noin 4620 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä vastaa 5% kasvua nykytilanteeseen verrattuna
 - Saarenmaantiellä **(3)** on 3800 ajoneuvoa vuorokaudessa eli nykytilaan verrattuna kasvua on 73%
- *Juvankadun liikennemäärät ennustevuonna ovat merkittävät jo ilman uutta maankäyttöä. Tämä edellyttää todennäköisesti muutoksia katuverkkoon ja liikennejärjestelyihin. Myös Saarenmaantien liikennemäärän kasvu on suhteessa suuri, mutta liikennemäärät ovat kokonaisuudessa vielä pieniä.*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 1 – uuden maankäytön liikennetuotos

- Vaiheessa 1 lisättiin alueen eteläiset T-alueet (Pienessä kuvassa punaisella ympäröidyt alueet)
- Isommassa kuvassa on esitetty, miten lisättyjen alueiden tuottama liikenne jakautui mallissa verkolle

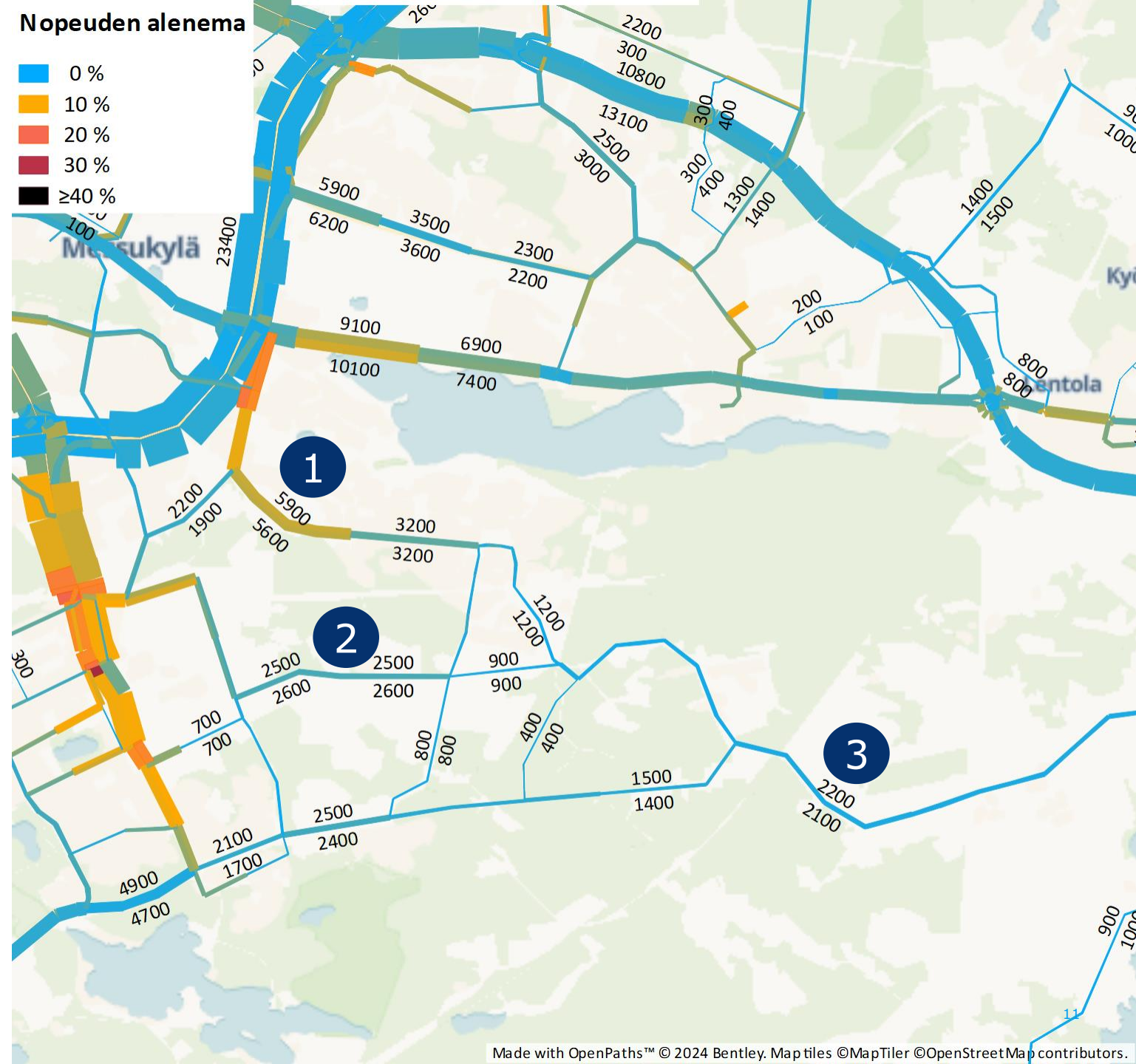


Liikennemäärät 2040

Vaihe 1

- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät sen jälkeen kun vaiheen 1 maankäyttö on lisätty alueelle
- Juvankadun **(1)** liikennemäärä kasvoi noin 6 % verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
- Kauhakorvenkadun **(2)** liikennemäärä kasvoi noin 11%
- Saarenmaantien **(3)** liikennemäärä kasvoi noin 13%

➤ *Vaiheen 1 maankäytön vaikutus alueen liikenteeseen oli pieni. Juvankadun kautta ohjautuu suhteellisen pieni osuus uudesta maankäytöstä*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 1 – ei kokoajakatua

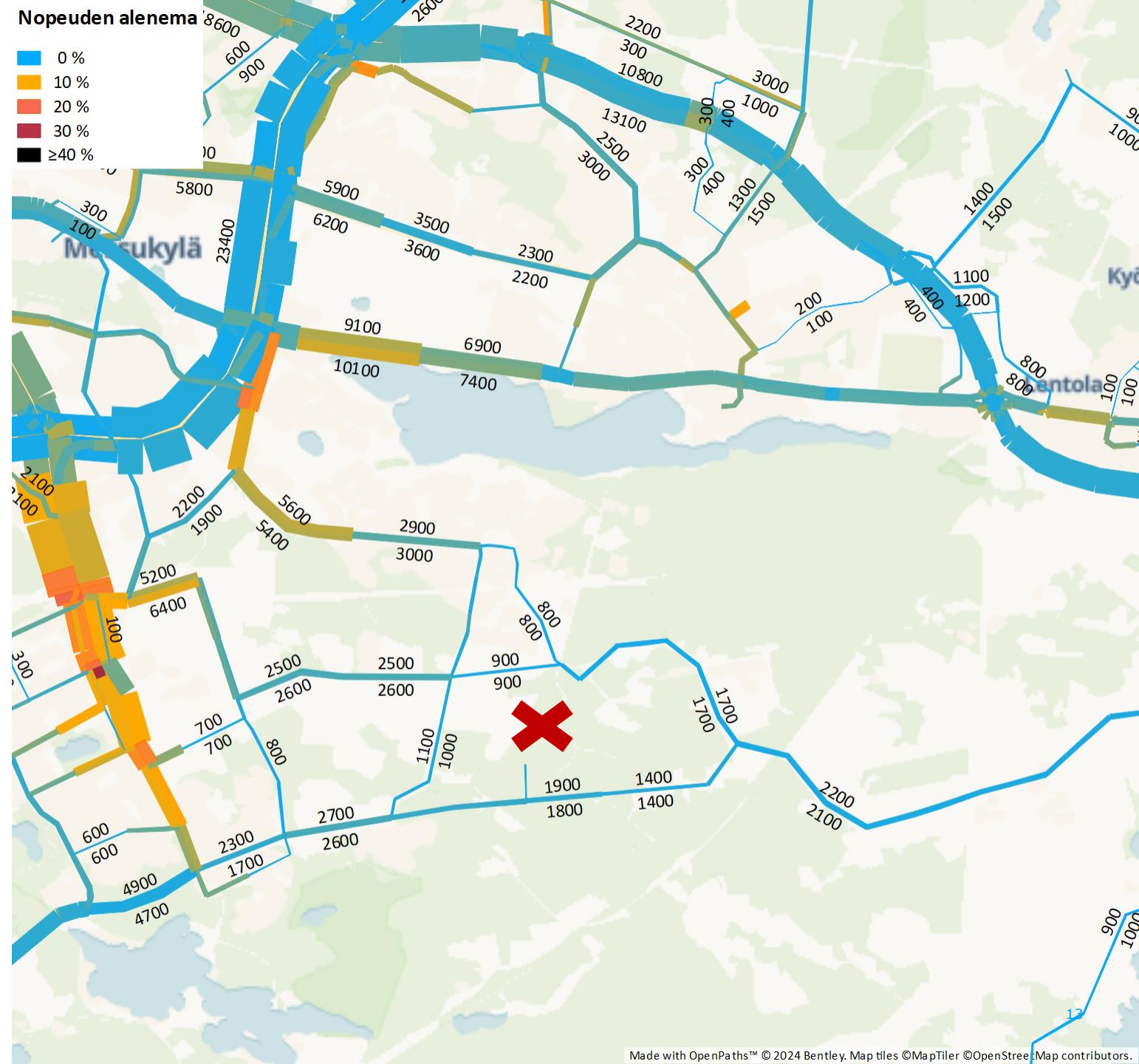
- Vaiheen 1 maankäytön tuottaman liikenteen jakautuminen verkolle tilanteessa, jossa Saarenmaantien ja Ruskonkehän välistä kokoajakatua ei ole
- Reitti Juvankadulle pitenee uusilta alueilta, mikä ohjaa liikennettä vaihtoehtoisille reiteille
- Liikenne suuntautuu selvästi vahvemmin Hervannan suuntaan



Liikennemäärät 2040

Vaihe 1 – ei kokoajakatua

- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät tilanteessa, jossa Saarenmaantien ja Ruskonkehän välistä kokoajakatua ei ole ja vaiheen 1 maankäyttö on toteutunut
 - Kokoojakadun läpiajo-mahdollisuudella ei ole merkittävää vaikutusta liikenteeseen eli läpiajon mahdollistamisesta saadaan rajattu hyöty
 - Vaiheessa 1 kokoajakadun läpiajomahdollisuus aiheuttaa myös haittaa osan liikenteestä ohjautuessa selkeämmin katuverkolle



Liikennemäärät 2040

Vaihe 2 – Maankäytön liikennetuotos

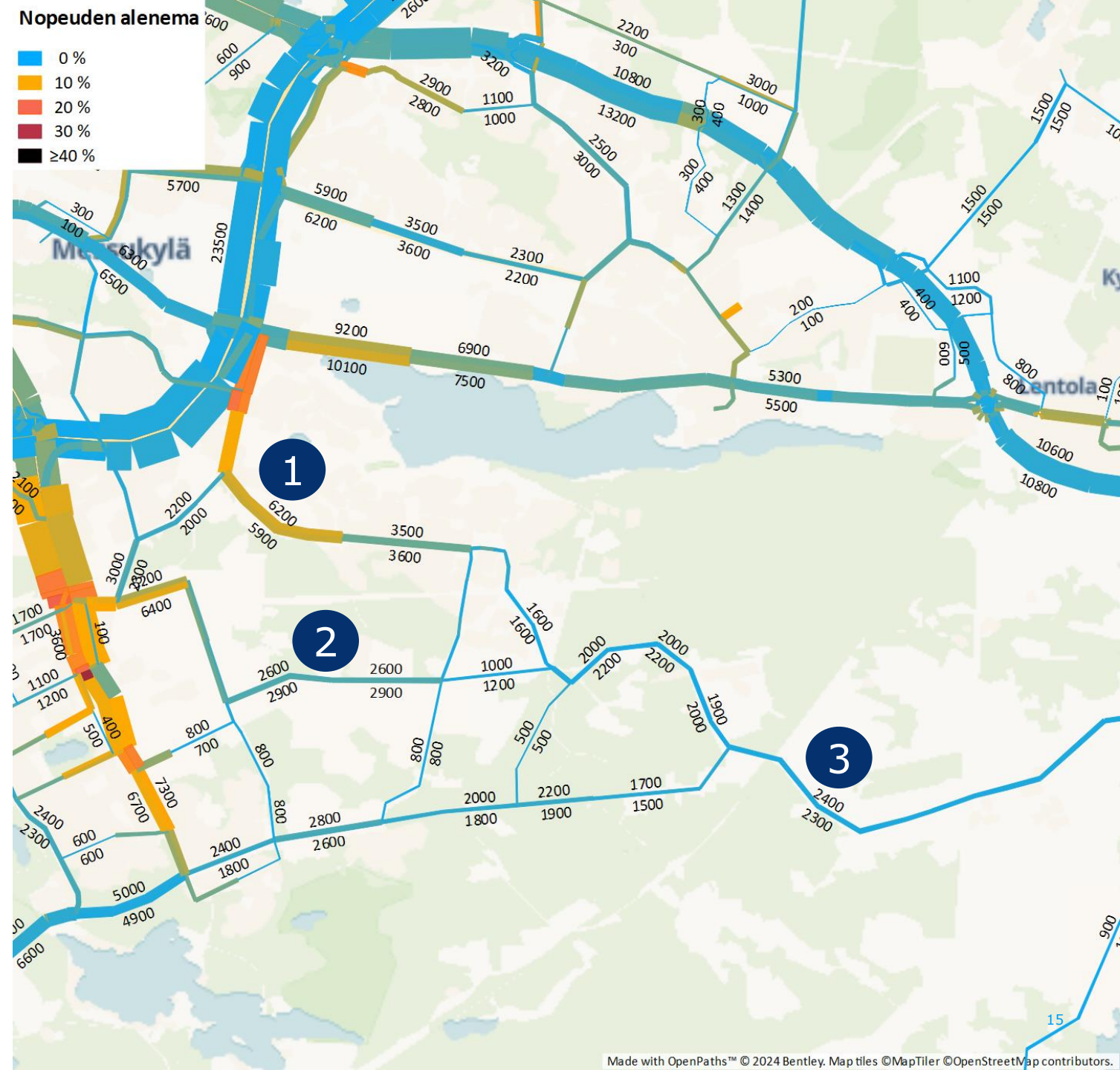
- Vaiheessa 2 lisättiin alueen keskellä sijaitsevat TPA-alueet (Pienessä kuvassa punaisella ympyröidyt alueet)
- Isommassa kuvassa on esitetty, miten lisättyjen alueiden tuottama liikenne jakautui mallissa verkolle
- Saarenmaantien läheisyydessä sijaitsevat alueet tukeutuvat vahvemmin Juvankatuun, Kauhakorvenkatuun ja Saarenmaantiehen



Liikennemäärät 2040

Vaihe 2

- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät sen jälkeen kun vaiheiden 1 ja 2 maankäyttö on lisätty alueelle
 - Juvankadun (1) liikennemäärä kasvoi noin 12 % verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
 - Kauhakorvenkadun (2) liikennemäärä kasvoi noin 20%
 - Saarenmaantien (3) liikennemäärä kasvoi noin 24%
- *Vaiheen 2 aiheuttama liikennemäärien kasvu ei ole merkittävä. Juvankadulla on kuitenkin jo perusennusteessa suuret liikennemäärät, jolloin pienikin lisäys saattaa vaikuttaa liikenteen toimivuuteen.*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 3 - Maankäytön liikennetuotos

- Vaiheessa 3 lisättiin alueen pohjoiset A-alueet (pienessä kuvassa punaisella ympäröidyt)

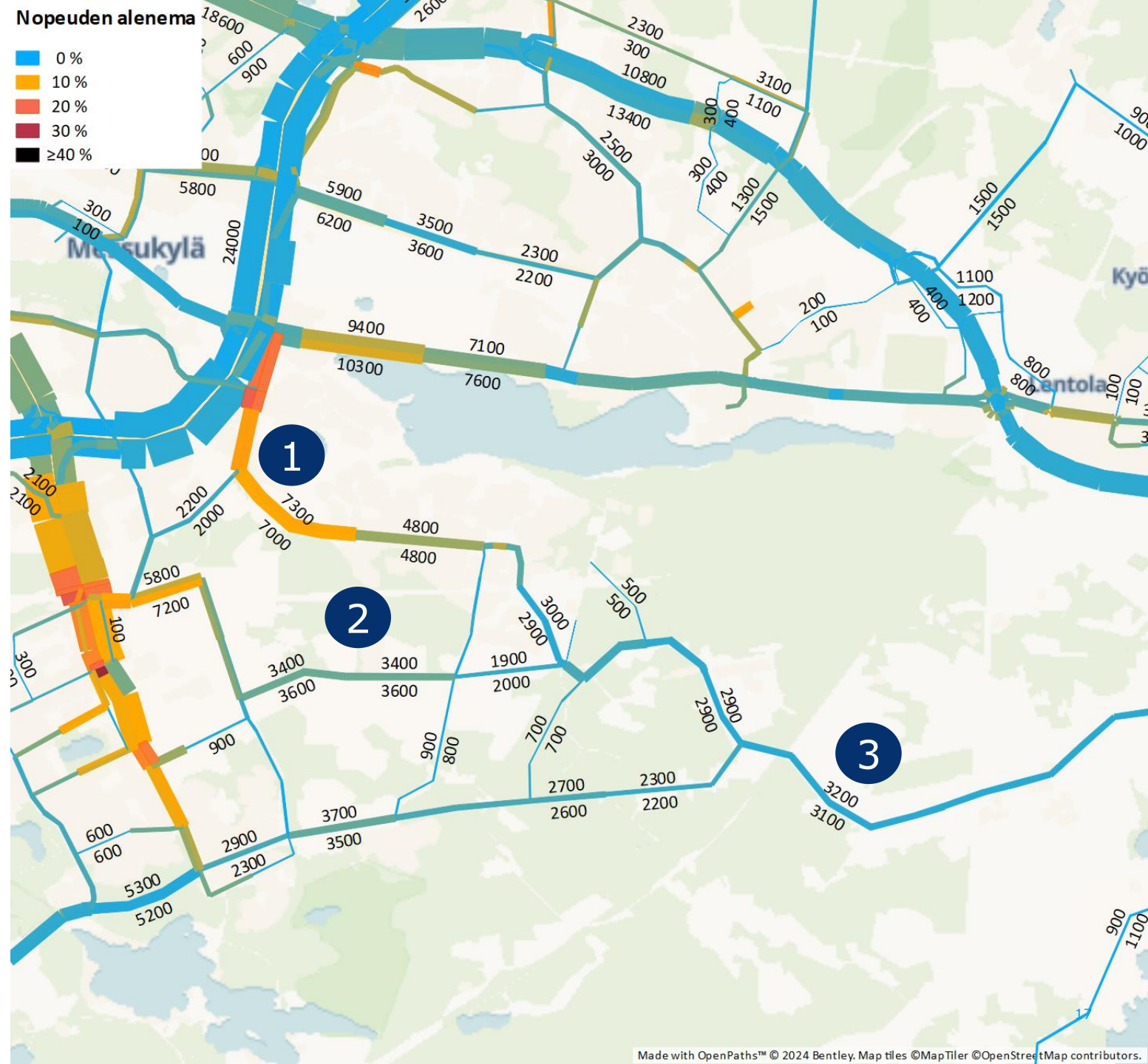


Liikennemäärät 2040

Vaihe 3

- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät sen jälkeen kun vaiheen 1, 2 ja 3 maankäytöt on lisätty alueelle
- Juvankadun (1) liikennemäärät kasvoivat noin 32 % verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
- Kauhakorvenkadun (2) liikennemäärä kasvoi noin 52 %
- Saarenmaantien (3) liikennemäärä kasvoi 66%

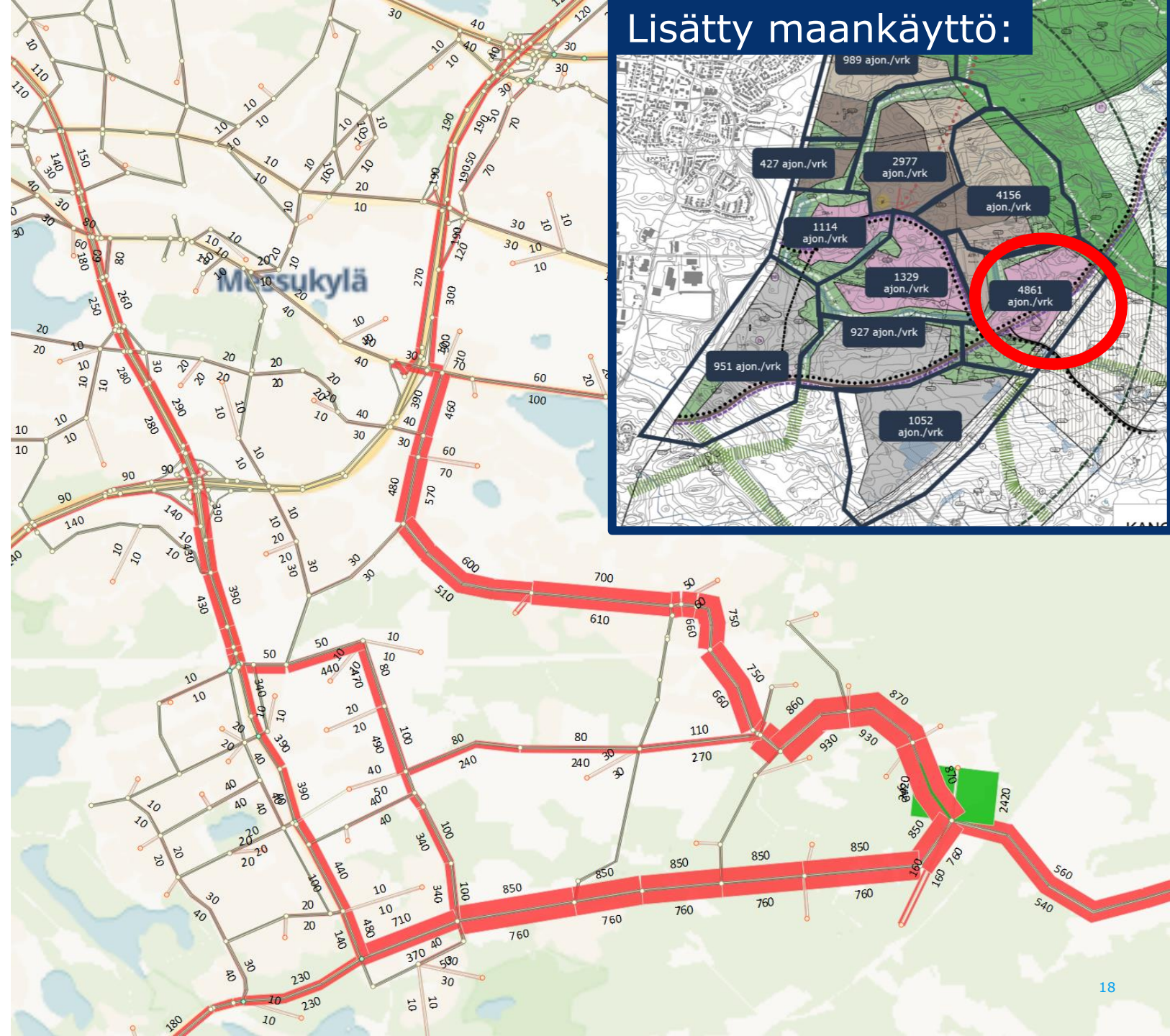
➤ *Liikennemäärän kasvu Juvankadulla muodostuu merkittäväksi, mikä voi aiheuttaa liikenneverkon ruuhkautumista ja liikenneturvallisuuksilanteen huononemisen. Muulla katuverkolla merkittävästä liikenteen kasvusta huolimatta ei ilmene vielä liikenteen kapasiteettiin liittyviä ongelmia.*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4 - Maankäytön liikennetuotos

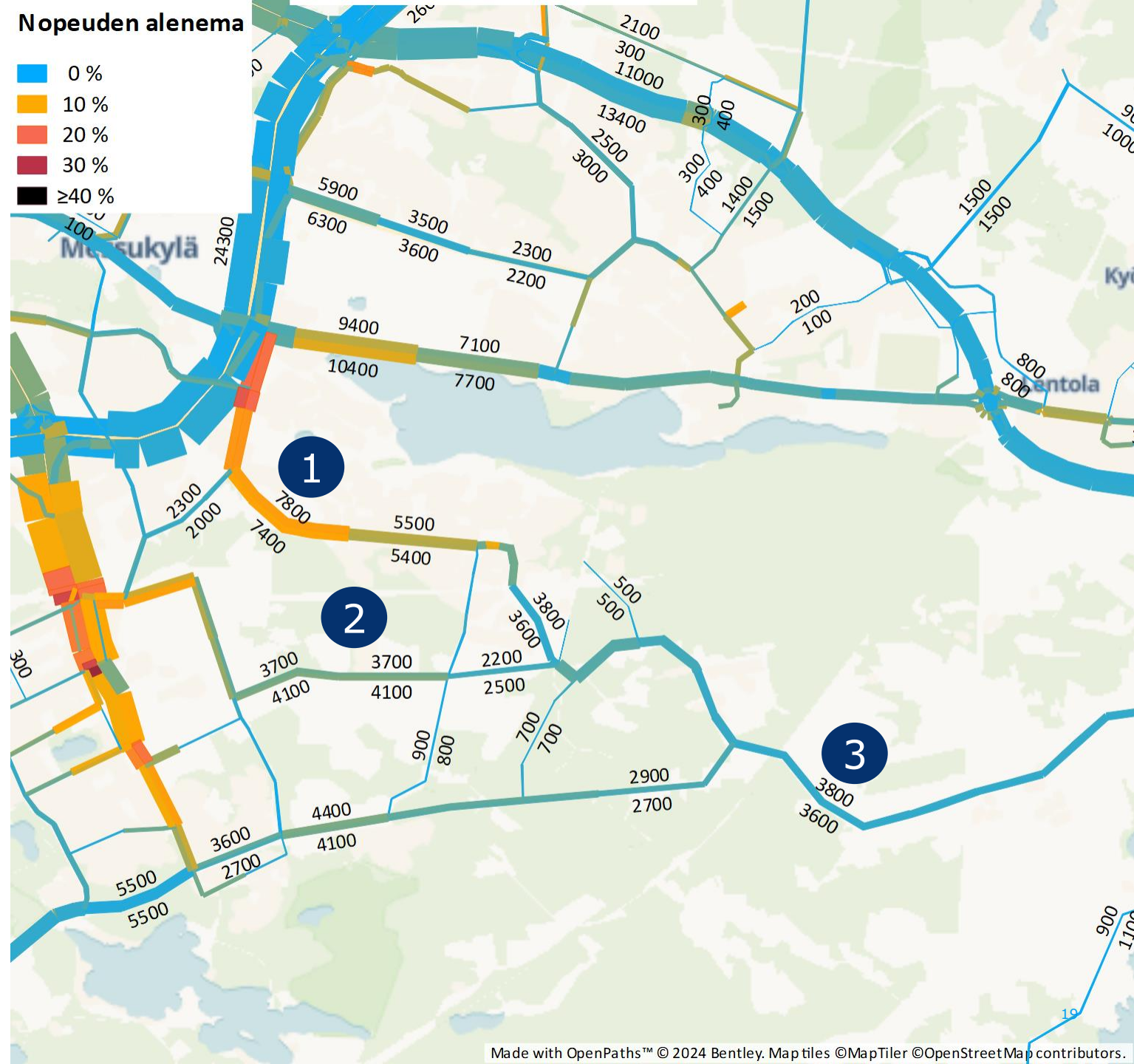
- Vaiheessa 4 lisättiin viimeinen TPA-alue (pienessä kuvassa punaisella ympyröity)



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4

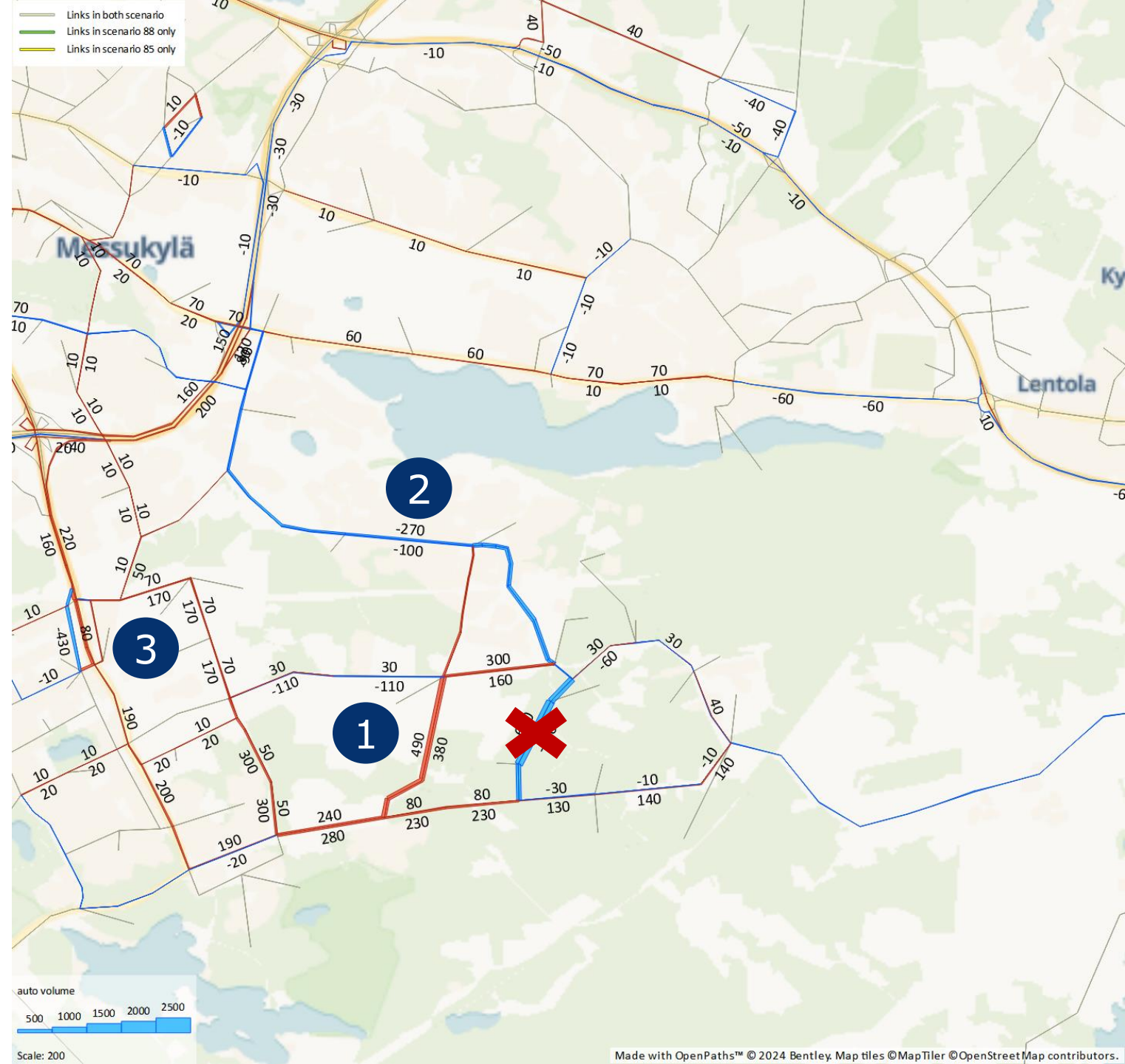
- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät sen jälkeen kun vaiheiden 1, 2, 3 ja 4 maankäytöt on lisätty alueelle
 - Juvankadun (1) liikennemäärät kasvoivat noin 41 % verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
 - Kauhakorvenkadun (2) liikennemäärä kasvoi noin 70 %
 - Saarenmaantien (3) liikennemäärä kasvoi 95%
- *Liikennemäärän kasvu Juvankadulla muodostuu merkittäväksi, mikä voi aiheuttaa liikenneverkon ruuhkautumista ja liikenneturvallisuustilanteen huononemisen. Muulla katuverkolla merkittävästä liikenteen kasvusta huolimatta ei ilmene vielä liikenteen kapasiteettiin liittyviä ongelmia.*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4 – kadun katkaisu

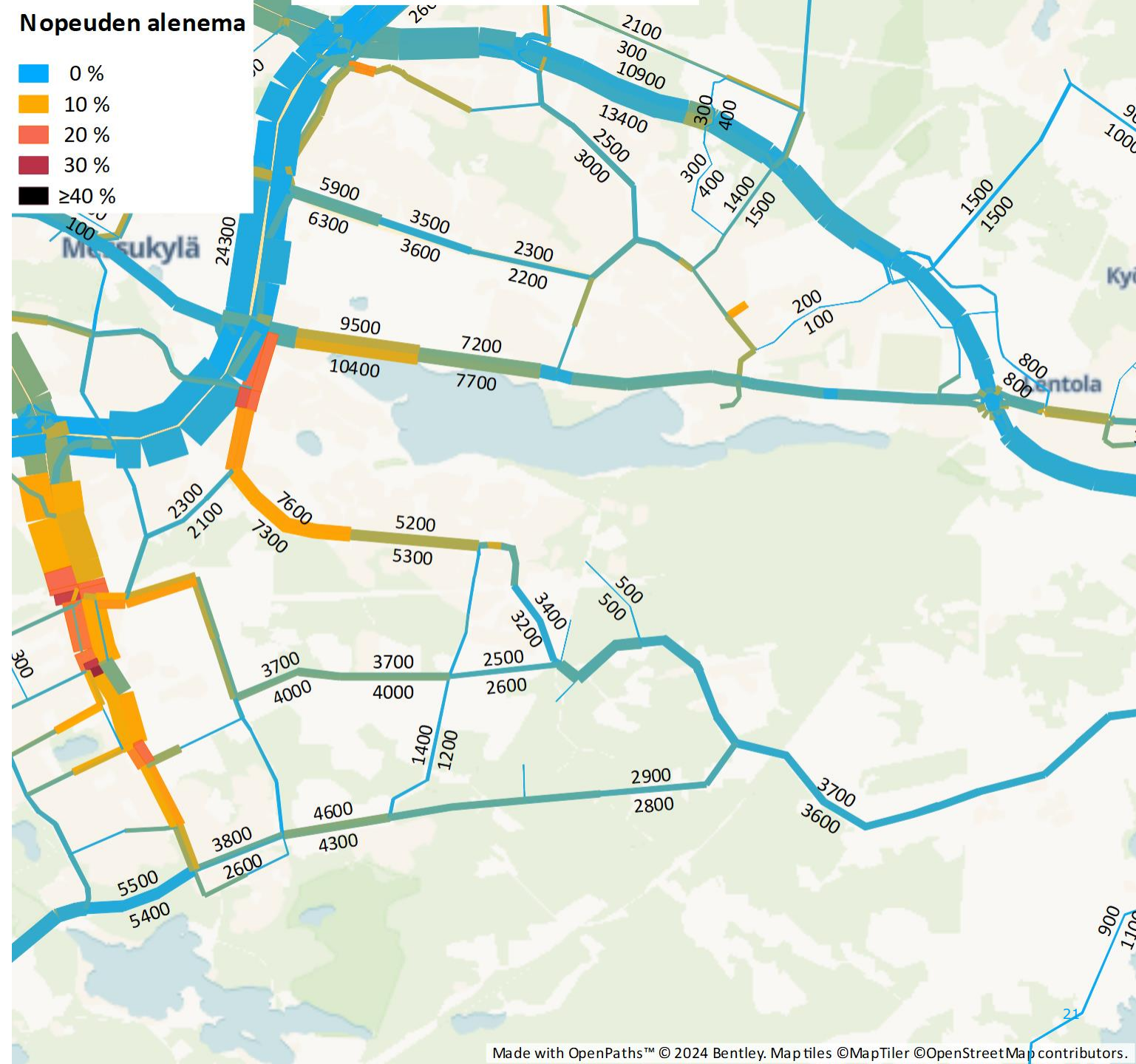
- Liikenteen siirtymä, kun punaisen ristin kohdalla oleva Saarenmaantien ja Ruskonkehän välinen katuyhteys on katkaistu
- Suurin osa liikenteestä siirtyi viereiselle Ruskontielle (1)
- Pieni osa Juvankadun (2) kautta kulkeneesta liikenteestä siirtyi Hervannan läpi kulkeville kaduille ja Hervannan valtaväylälle (3)



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4 – kadun katkaisu

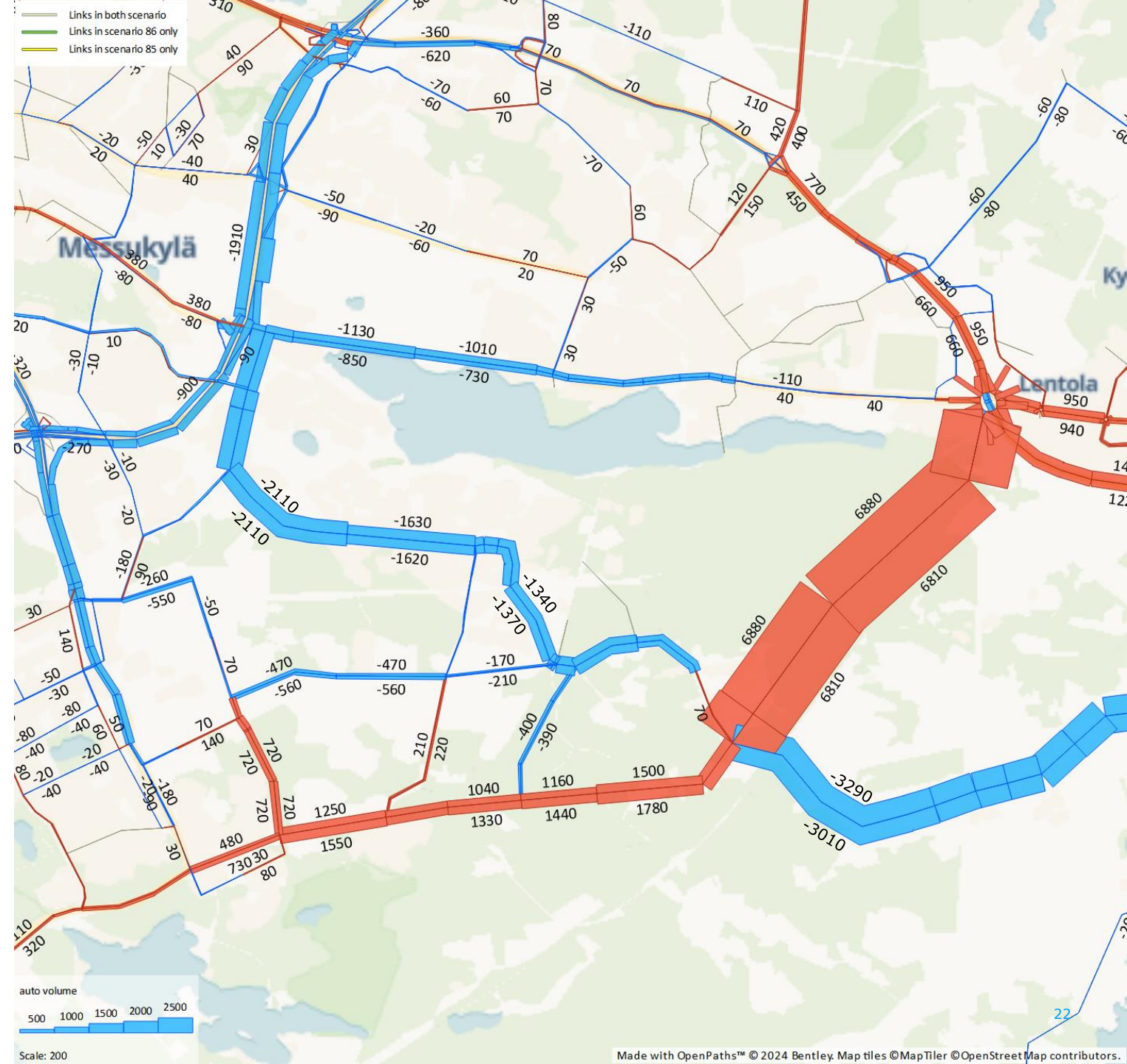
- Kadun katkaisulla on suhteellisen pieni vaikutus kokonaisliikennemääriin.
- *Kokoojakadun läpiajomahdollisuudella ei saavuteta tavoiteltua vaikutusta liikenteen siirtymisestä vahvemmin kehätielle. Läpiajomahdollisuudella on myös päinvastaista vaikutusta.*



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4 – 2-Kehä jatkaminen

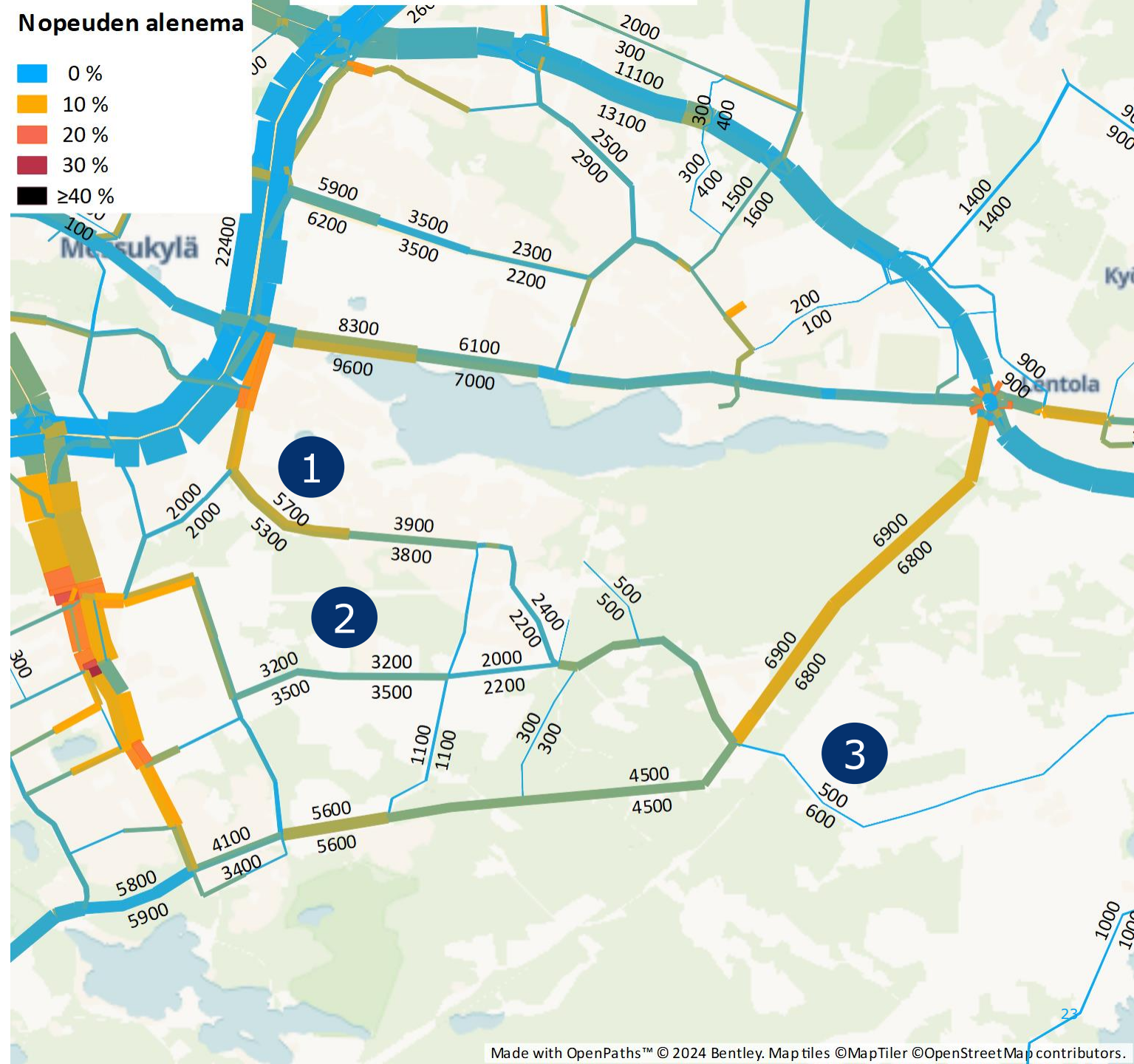
- Kuvassa on kuvattu liikenteen siirtyminen kehätien jatkamisen jälkeen verrattuna 2040 liikennemääriin vaiheen 3 maankäytön lisäämisen jälkeen
- 2-kehä jatkaminen siirtää liikennettä erityisesti Juvankadulta ja Saarenmaantieltä
- Liikenne kasvaa erityisesti Ruskontiellä



Liikennemäärät 2040

Vaihe 4 – 2-kehä

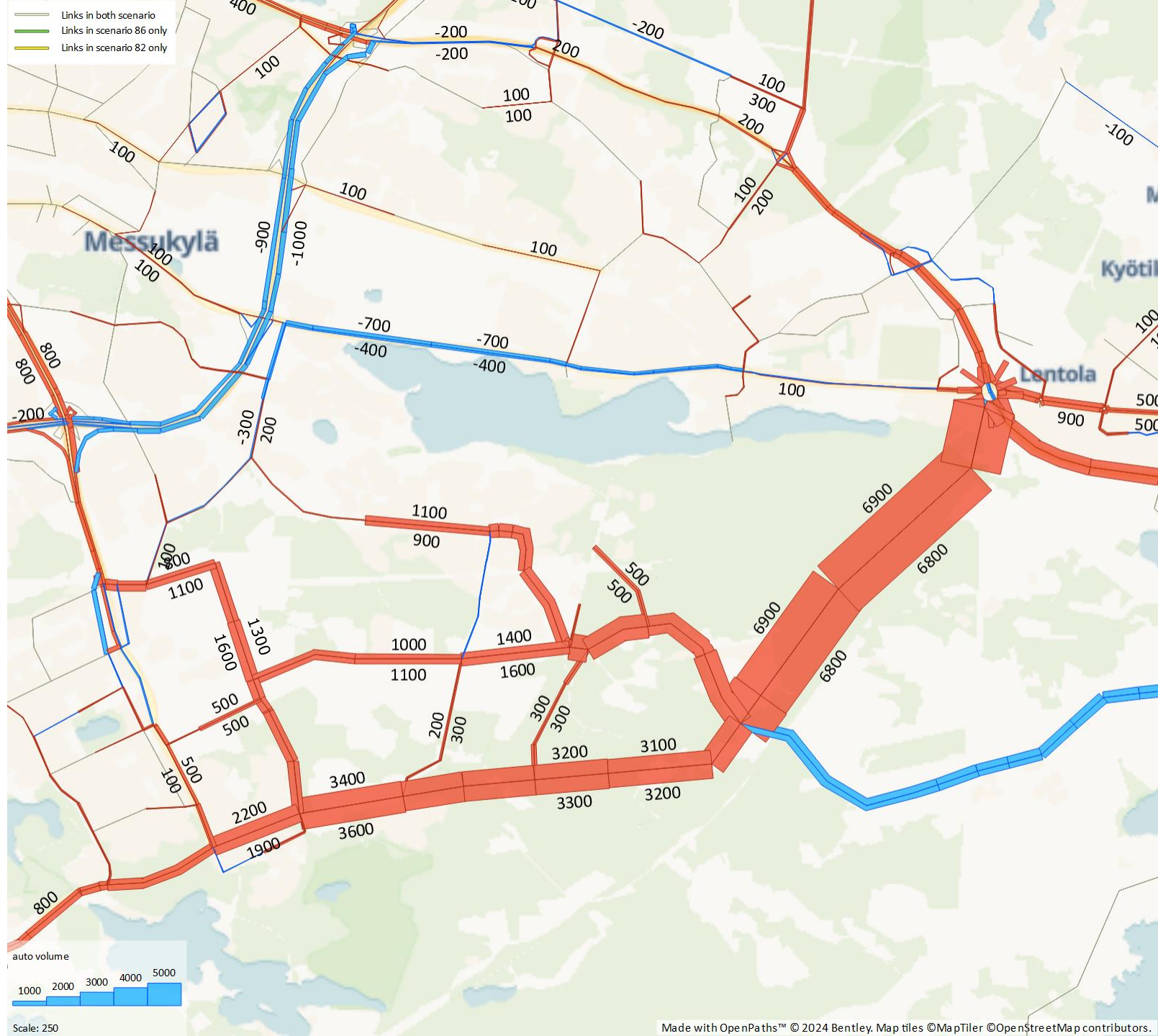
- Kuvassa vuorokausiliikennemäärät sen jälkeen kun vaiheiden 1, 2, 3 ja 4 maankäytöt on lisätty alueelle ja 2-kehä on jatkettu kuvan mukaisella tavalla
 - Juvankadun (1) liikennemäärät palasivat vuoden 2040 perusennusteen tasolle
 - Kauhakorvenkadun (2) liikennemäärä kasvoi noin 70 % verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
 - Saarenmaantien (3) liikennemäärä tippui 70% vuoden 2040 perusennusteesta
- 2-kehän toteuttamisella voidaan merkittävästi pienentää uuden maankäytön aiheuttamaa liikenteellistä haittaa Tampereen suunnan katuverkolle.



Liikennemäärät uuden maankäytön ja 2-kehän jatkeen lisäyksen jälkeen

- Kuvassa liikennemäärien muutos verrattuna 2040 perusennusteeseen sen jälkeen kun kaikki alueen maankäyttö on lisätty ja kehä on jatkettu

➤ *Kehätien lisäyksen jälkeen käytännössä kaikki alueen tuottama liikenne käyttäisi uutta kehää, jolloin maankäytön vaikutus muulle katuverkolle jää pieneksi.*



Yhteenveto liikennemäärien kasvusta maankäytön vaiheittaisen lisäyksen tuloksena

	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 4 (2-kehä)
Katu	Liikennemäärän kasvu vrt. perusennuste 2040				
Juvankatu	+6 %	+12 %	+32 %	+41 %	+/- 0%
Kauhakorvenkatu	+11 %	+20 %	+52 %	+70 %	+46%
Saarenmaantie	+13 %	+24 %	+66 %	+95 %	-70%

Yhteenveto

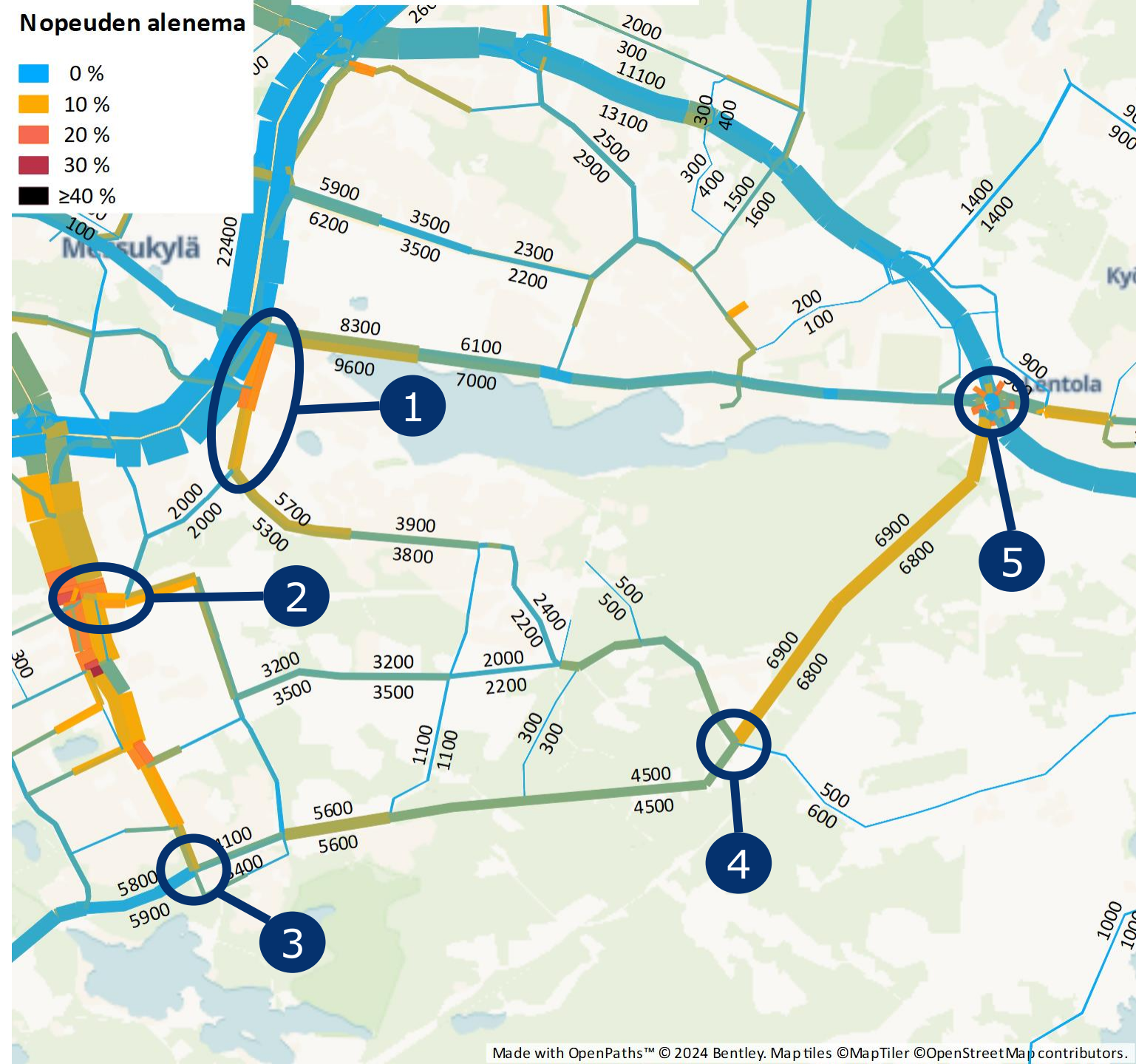
- Eteläiset T-tontit (Vaihe 1) voidaan liikennemallin perusteella toteuttaa ilman suurempia negatiivisia liikenteellisiä vaikutuksia ennen 2-kehän Saarenmaantie-Lentola -osuuden toteuttamista, sillä niiden synnyttämä liikenne on suhteellisen vähäinen ja se ohjautuu luontaisesti Hervannan suuntaan.
- Vaiheiden 2-4 toteuttaminen ilman kehätien jatkoa lisäisi erityisesti Kaukajärven ja Annalan läpi ajavaa liikennettä (Juvankatu), jonka liikennemäärät kasvavat jo perusennusteessa (ilman uutta maankäyttöä) suuriksi. Muiden katujen osalta uuden maankäytön lisäliikenne ei aiheuta kapasiteettiongelmia.
- Liikennemäärän merkittäväällä kasvulla Juvankadulla olisi negatiivinen vaikutus mm. liikenneturvallisuuteen Kaukajärven koulun ympäristössä. Lisäksi se lisäisi kadun muodostamaa estevaikutusta alueilla.
- Alueen kokoojakadun läpiajon sallimisella ei todettu olevan riittävää vaikutusta Juvankadun liikenteen vähentämiseksi missään vaiheessa.
- Vaiheen 2 maankäytön tuottama liikennemäärä on myös suhteellisen pieni, mutta maankäytön liikenne suuntautuu kuitenkin vahvemmin Juvankadun suuntaan.

- 2-kehän toteutuminen mahdollistaisi kaiken suunnitellun maankäytön toteutumisen ilman merkittäviä liikenteellisiä haittavaikutuksia.
 - Jos liikennevirtojen suuntautumista voidaan muuten ohjata 2-kehälle Juvankadun sijaan, voidaan maankäytön toteuttamista harkita.
 - Uusi maankäyttö kasvattaa Saarenmaantien liikennemääriä huomattavasti. Liikennemallin mukaan tien välityskyky pysyy kuitenkin hyvänä. Saarenmaantien liikenneympäristö kestää kasvaneen liikennemäärän ilman suurempia ongelmia.
- *Juvankadulle on aiheellista pohtia liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä jo perusennusteen toteutuessa. Vilkkaimpien liittymien toimivuutta voi olla aiheellista tutkia simuloimalla.*
- *Saarenmaan alueen maankäytöstä voitaisiin toteuttaa vaihe 1 jo ennen 2-kehän toteuttamista.*
- *Loput vaiheet voidaan toteuttaa 2-kehän toteuttamisen jälkeen tai jos on keinot ohjata liikennettä kehätielle*

Mahdollisia toimivuustarkastelu-kohteita

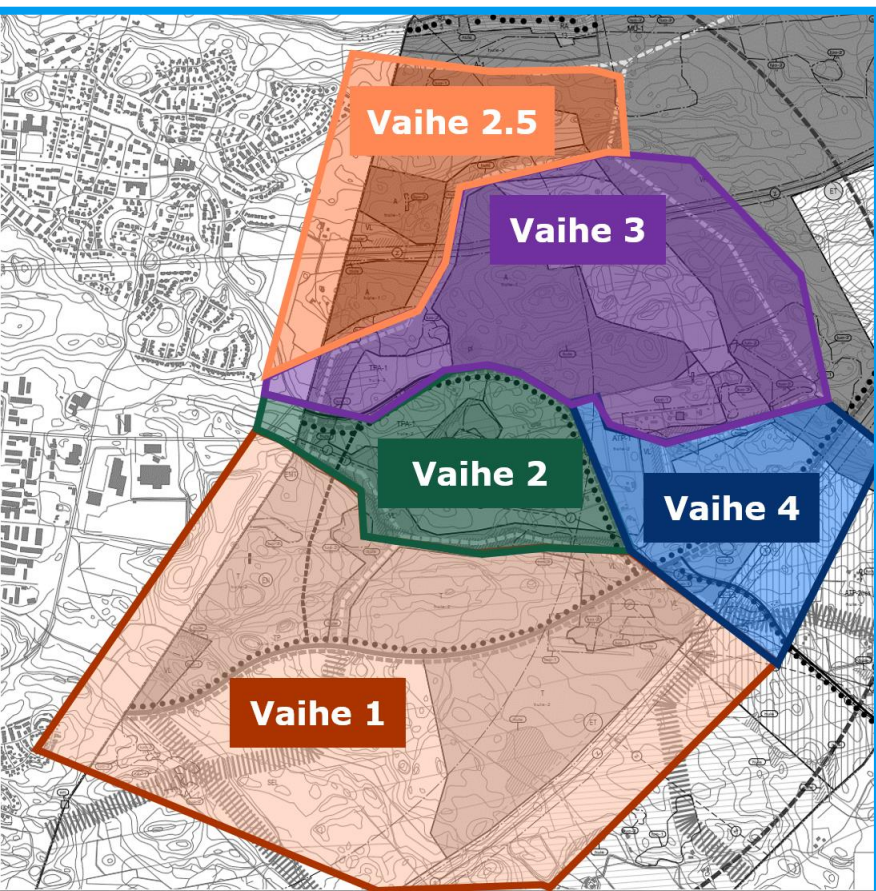
Alueen liikennemäärien yleinen kasvu vuoteen 2040 mennessä sekä uuden maankäytön tuottama liikennemäärä tuovat esiin tarpeen tiettyjen liittymien toimivuuden tarkastelulle

- Juvankadun pohjoisosan toimivuus erityisesti Kangasalan tien ja Santaharjuntien liittymien välillä **(1)**
- Hervannan pohjoisosassa Hepolamminkadun toimivuus Turtolankadun liittymästä Hervannan valtaväylän liittymään **(2)**
- Hervannan valtaväylän ja Ruskontien liittymä **(3)**
- Ruskonkehän ja Saarenmaantien liittymä 2-kehän toteutumisen jälkeen **(4)**
- 2-kehän liittymä Vt12 ja Kangasalan tien kanssa **(5)**



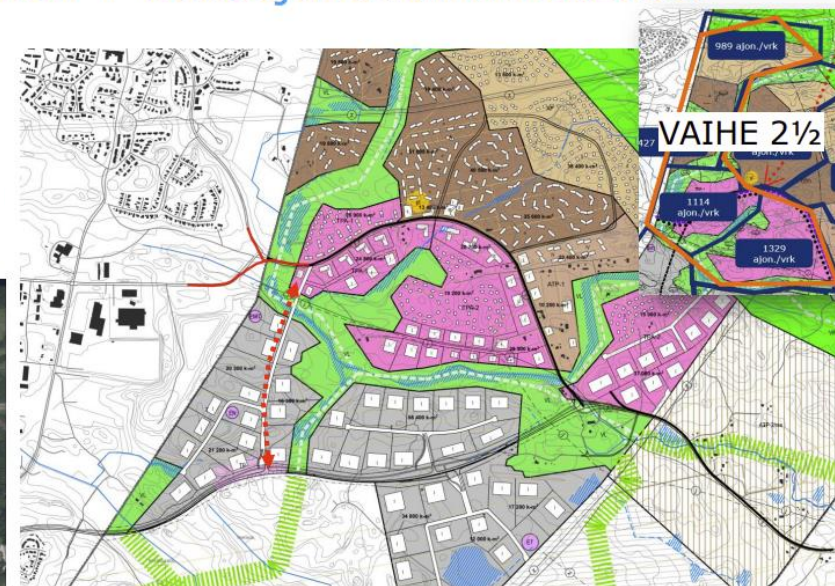
Lisätarkastelut

- Lisätarkasteluissa tutkittiin kahta lisävaihtoehtoa Ve1 ja Ve2 liikenteen ohjaamiseksi vahvemmin kehätielle (oikealla)
- Lisäksi tutkittiin maankäytön lisäämistä yhdessä lisävaiheessa (alla)



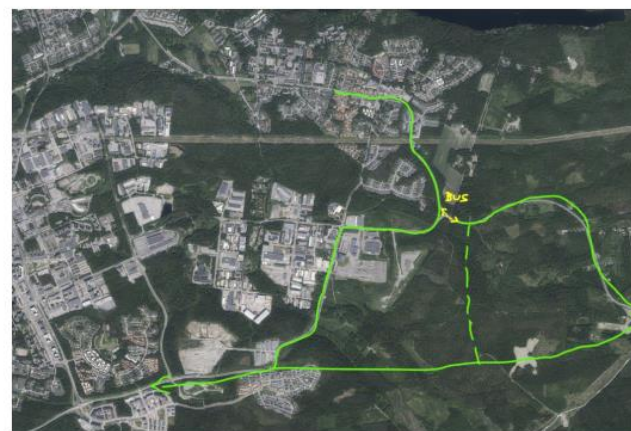
VE1 Saarenmaantien suuntaaminen Kauhakorvenkadulle + Juvankadun rauhoittaminen + kokoojakadun muutokset

- Saarenmaantie-Kauhakorvenkatu pääsuunnaksi
- Juvankadun rauhoittaminen (noprj. muutokset 40 -> 30km/h sekä sitä tukevat toimenpiteet)
- Kokoojakadun nopeakäytön muutos 40 -> 50 km/h
- Kokoojakadun katkaisun vaikutukset



VE2 Osa Saarenmaantietä muutetaan joukkoliikennekaduksi, katkaisukohta rajalla

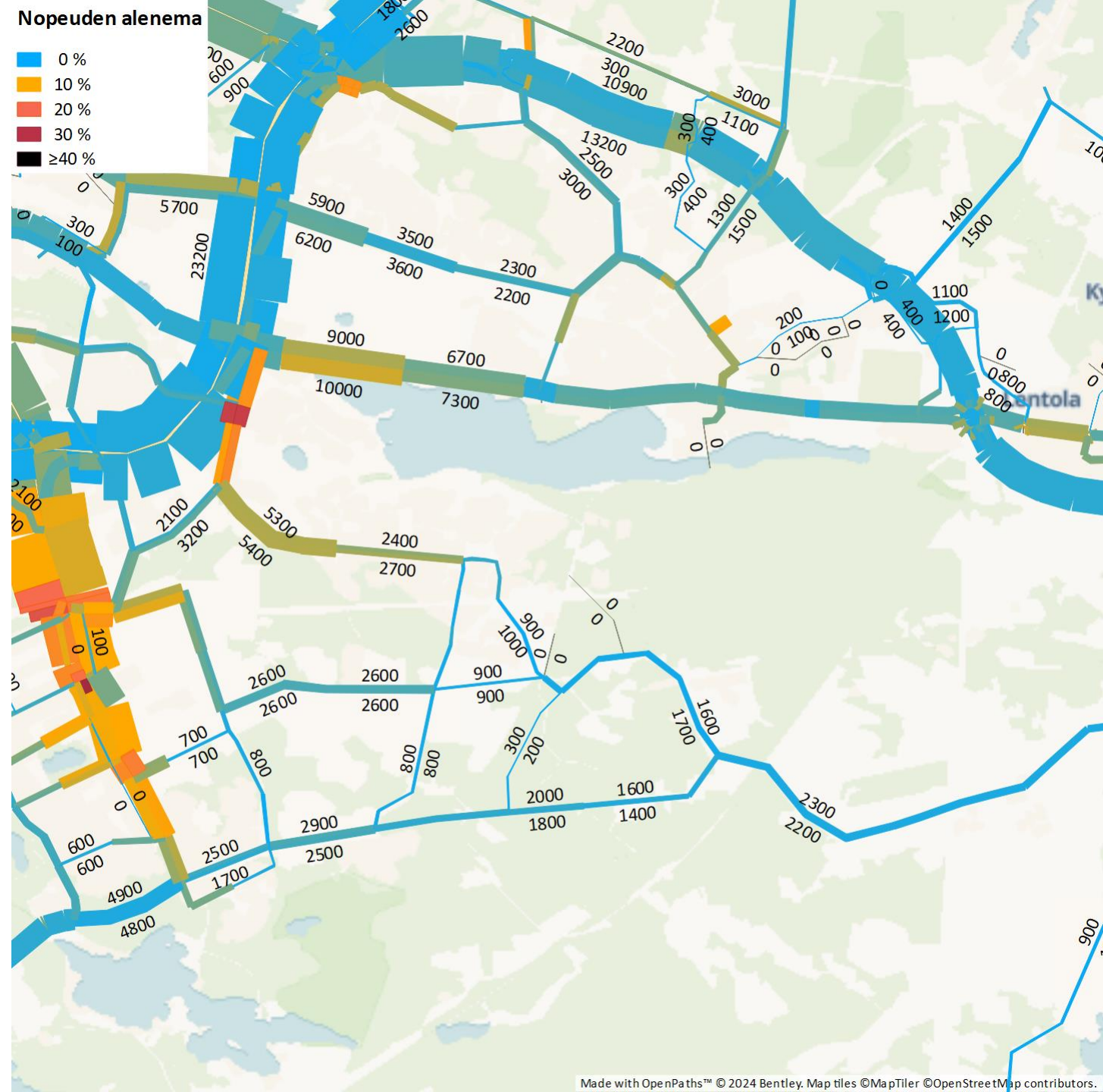
- Tutkitaan täydellä maankäytöllä.
- Pohjoisosien uuden maankäytön liikenne ohjataan Saarenmaantielle



Lisätarkastelut Ve1

Vaihe 1

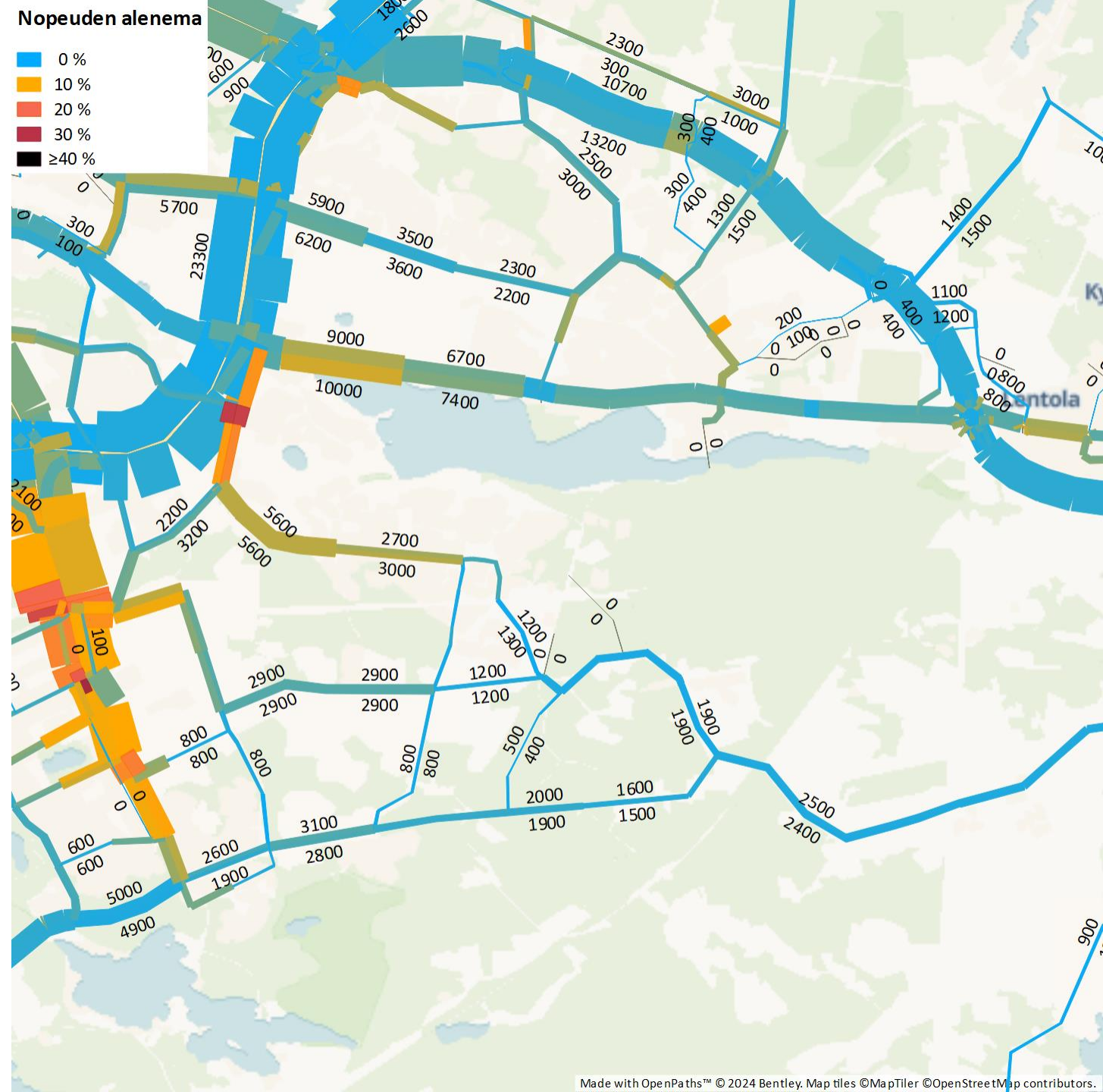
- Juvankadun rauhoitustoimien seurauksena suurempi osa liikenteestä siirtyi Hervannan väylille
- Juvankadun liikennemäärä pysyy samana vuoden 2040 perusennusteeseen verrattuna vaiheen 1 maankäytön lisäämisen jälkeen



Lisätarkastelut Ve1

Vaihe 2

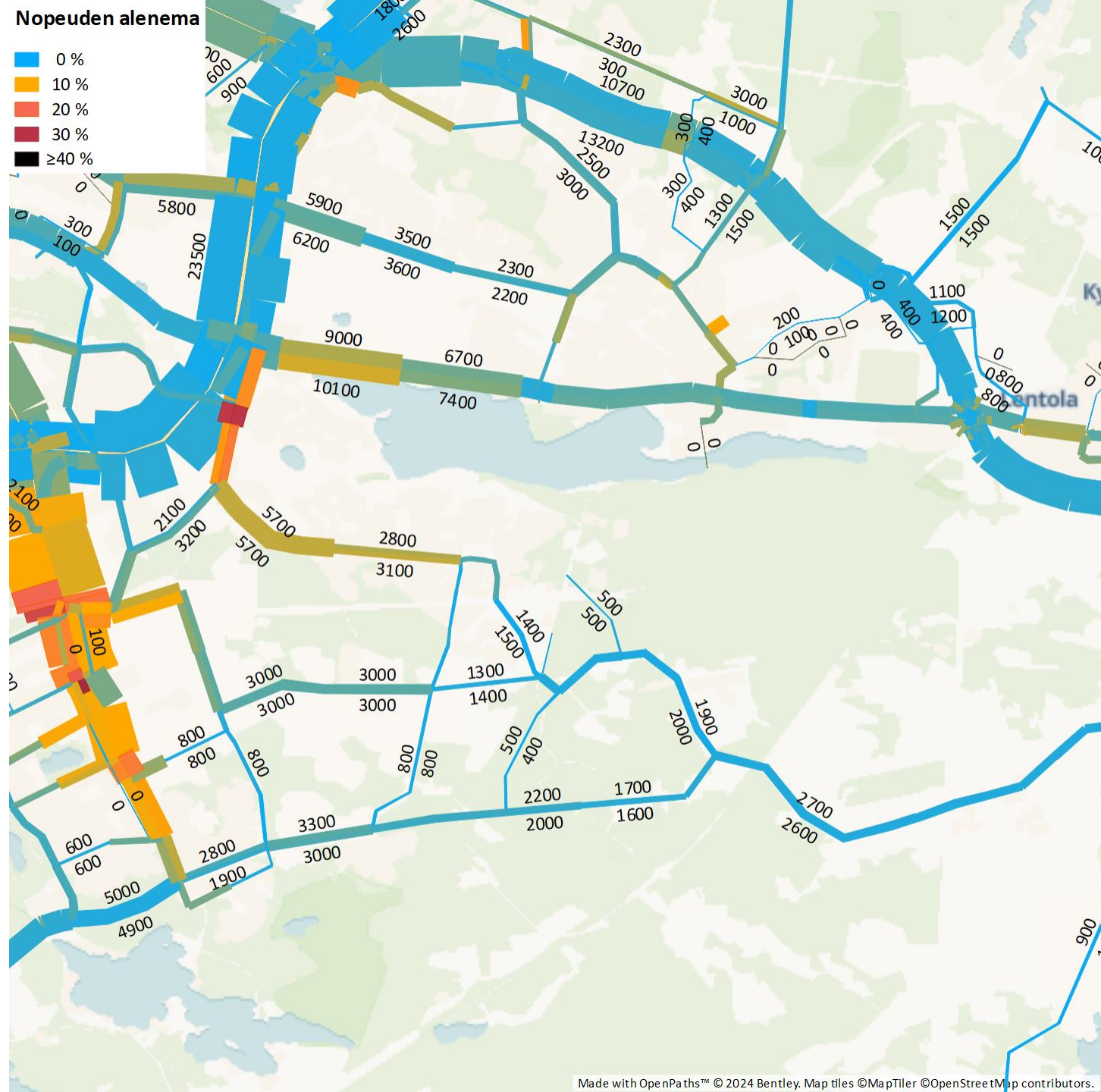
- Rauhoitetun Juvankadun vaihtoehdossa vaiheen 2 lisäämisen jälkeen Juvankadun liikennemäärät pysyvät alkuperäisen vaiheen 1 vastaavia liikennemääriä matalampina
- Uuden maankäytön tuottama liikenne siirtyy Kauhakorvenkadulle, Ruskonkehälle ja Saarenmaantielle



Lisätarkastelut Ve1

Vaihe 2.5

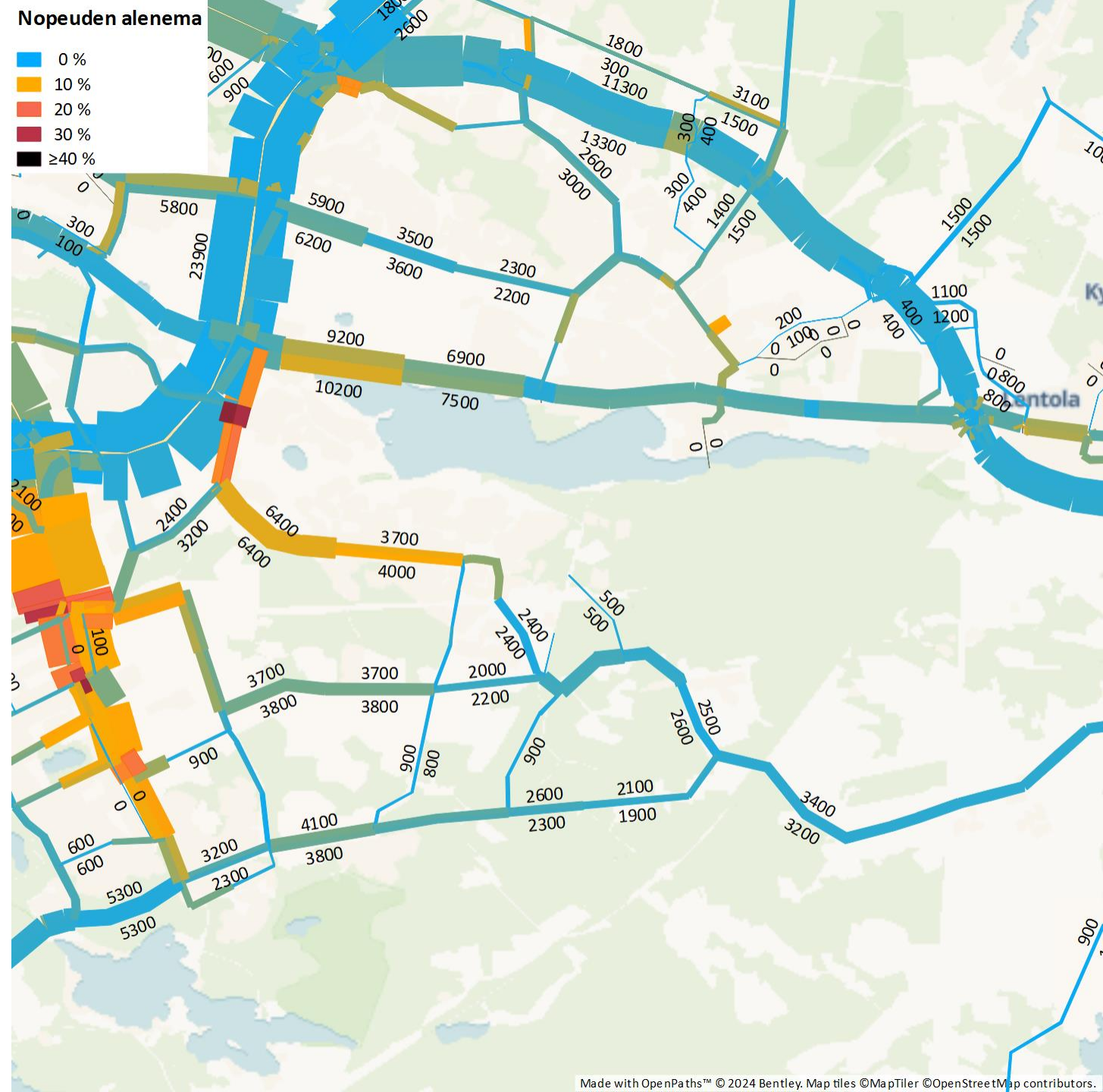
- Vaiheen 2.5 lisäämisen jälkeen Juvankadun liikennemäärät ovat samalla tasolla kuin alkuperäisen vaiheen 1 liikennemäärät



Lisätarkastelut Ve1

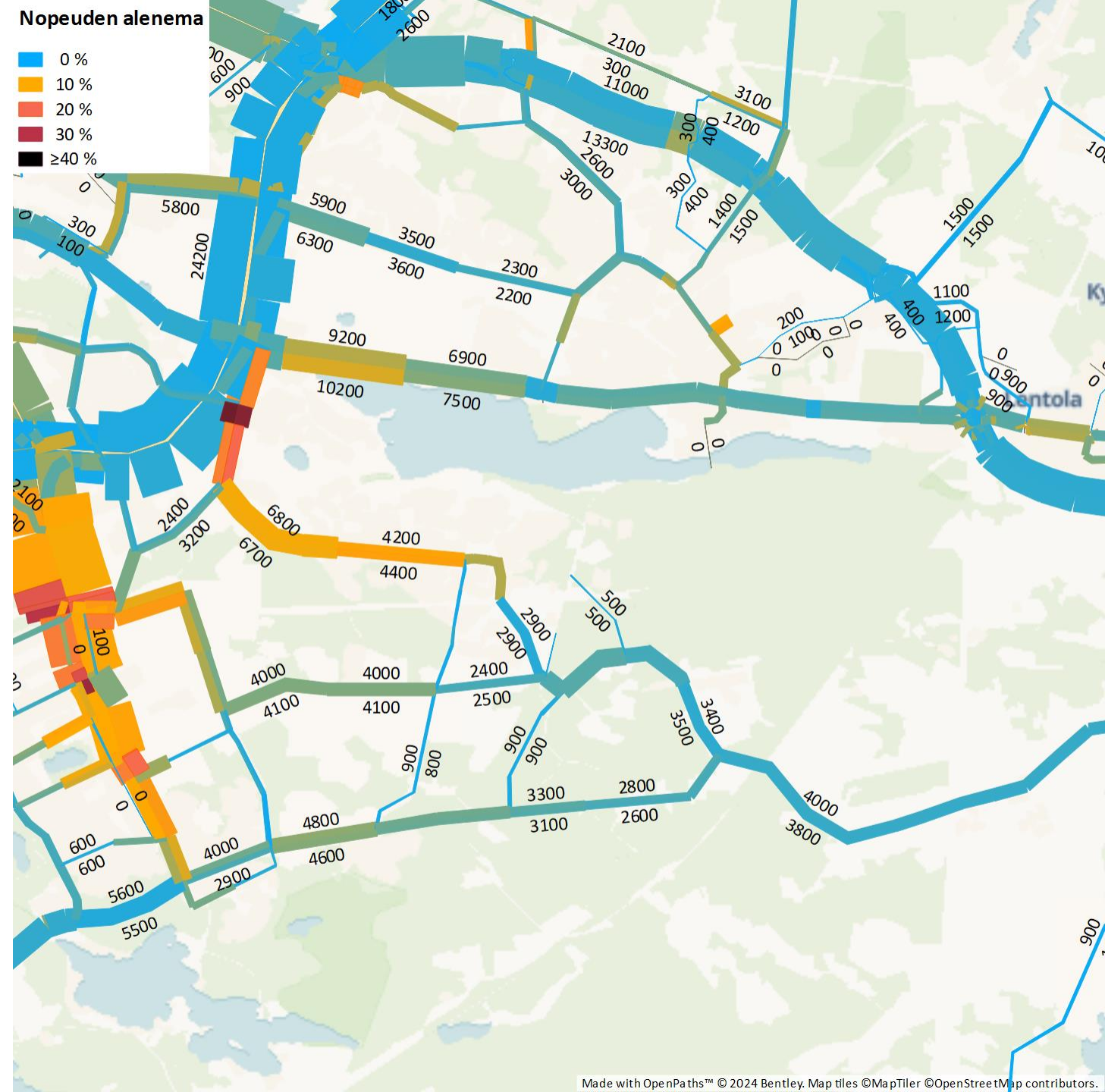
Vaihe 3

- Vaiheen 3 maankäytön lisääminen kasvatti Juvankadun liikennemääriä aikaisempia vaiheita enemmän
- Juvankadun liikennemäärä kasvoi noin 19% vuoden 2040 perusennusteeseen verrattuna
- Saarenmaantien liikennemäärä kasvaa 80% verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen



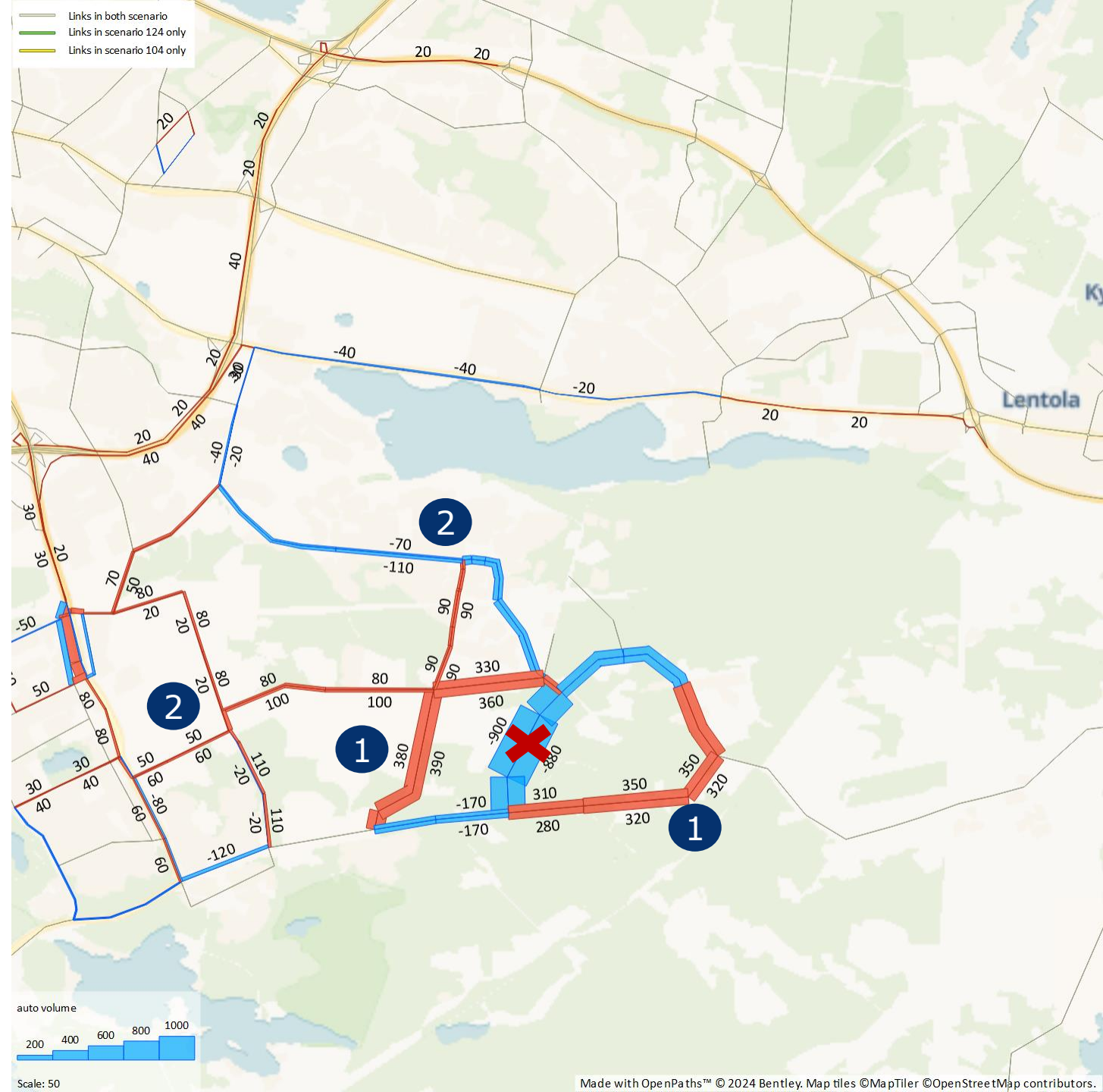
Lisätarkastelut Ve1 Vaihe 4

- Vaiheen 4 lisääminen kasvatti liikennemääriä kaikilla alueelle johtavilla teillä merkittävästi
- Esimerkiksi Saarenmaantien ja Ruskonkehän liikennemäärät kaksinkertaistuivat vuoden 2040 perusennusteeseen verrattuna



Lisätarkastelut Ve1 Kokoojakadun vaikutus liikenteen reittivalintoihin

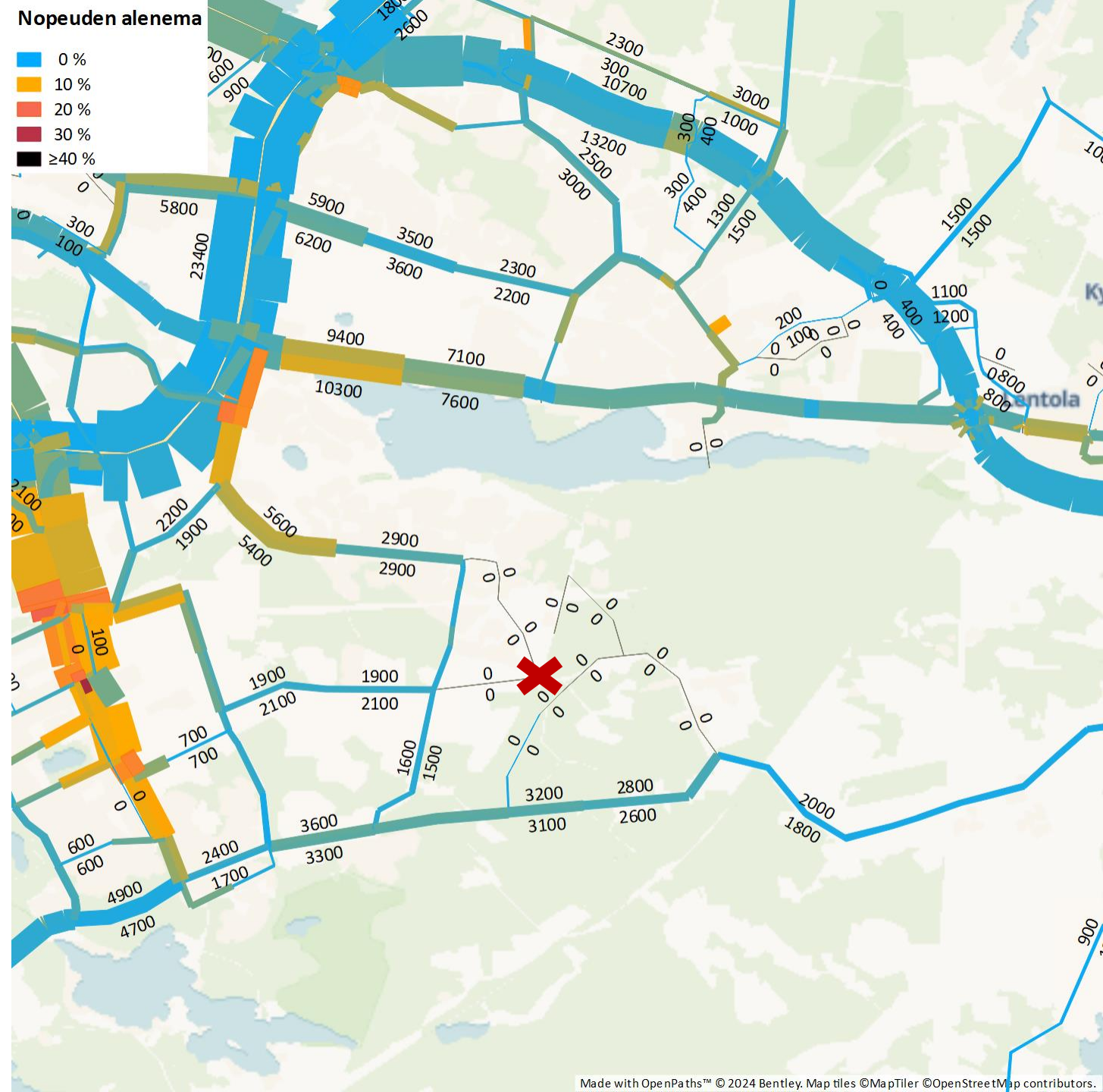
- Oikeanpuoleisessa kuvassa on esitetty liikenteen siirtymä tilanteessa, jossa uuden kokoojakadun läpiajo on kielletty raksin merkitsemästä kohdasta.
- Kokoojakadun vaikutus liikenteen reittivalintoihin jää paikalliseksi.
- Suurin osa liikenteestä siirtyi käyttämään rinnakkaisia katuja tilanteessa ilman kokoojakatua (1)
- Kokoojakadun olemassaolo houkuttelee pienen määrän liikennettä oikaisemaan Juvankadun läpi Hervannan kautta kiertämisen sijaan (2).



Lisätarkastelut Ve2

Vaihe 1

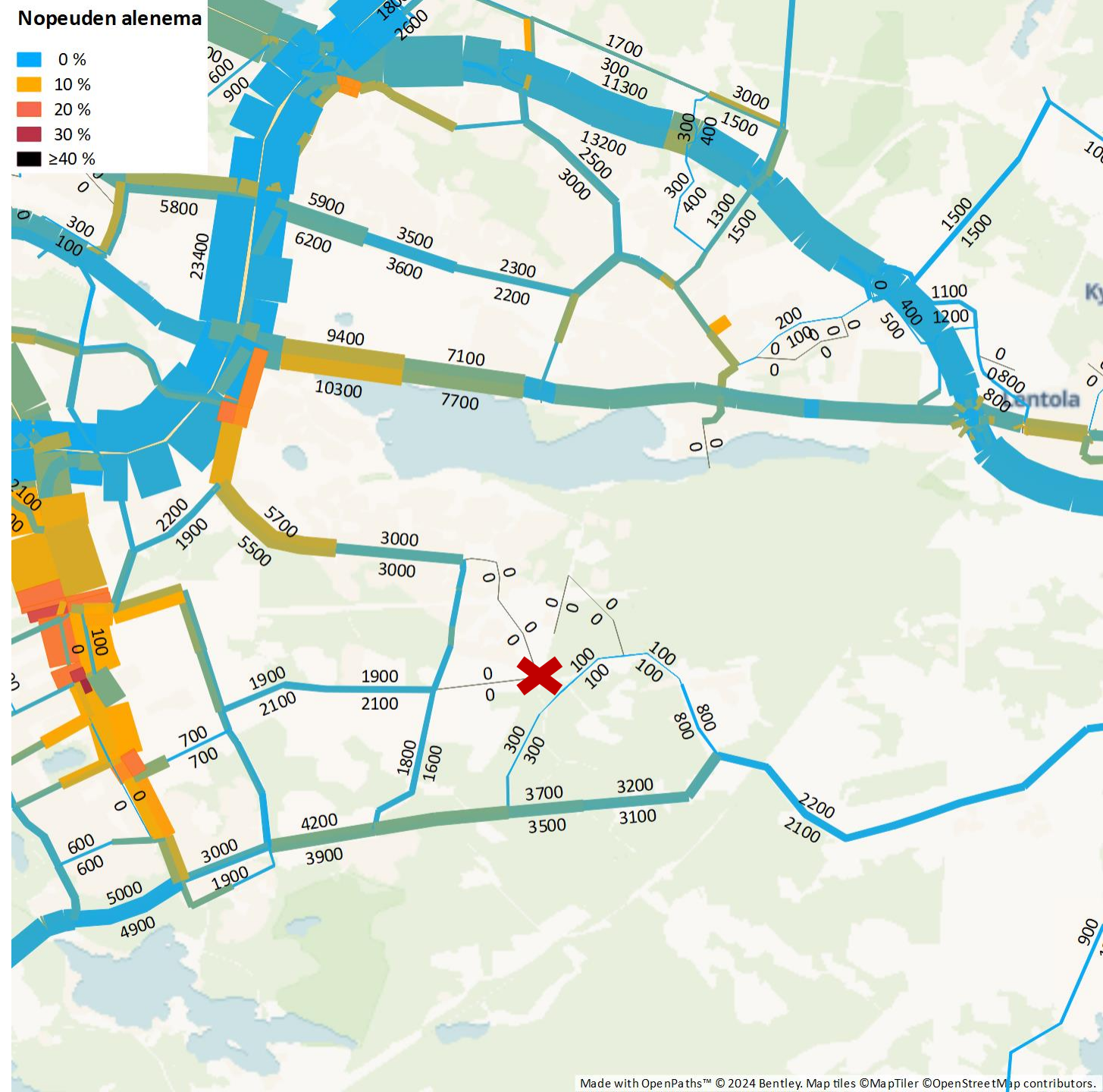
- Ajoyhteyden katkaiseminen Saarenmaantieltä Juvankadulle ja Kauhakorvenkadulle ohjasi Saarenmaantietä alueen läpi ajavan liikenteen Ruskonkehälle
- Myös Vaiheen 1 maankäytön tuottama liikenne ohjautui vahvemmin Hervannan suuntaan



Lisätarkastelut Ve2

Vaihe 2

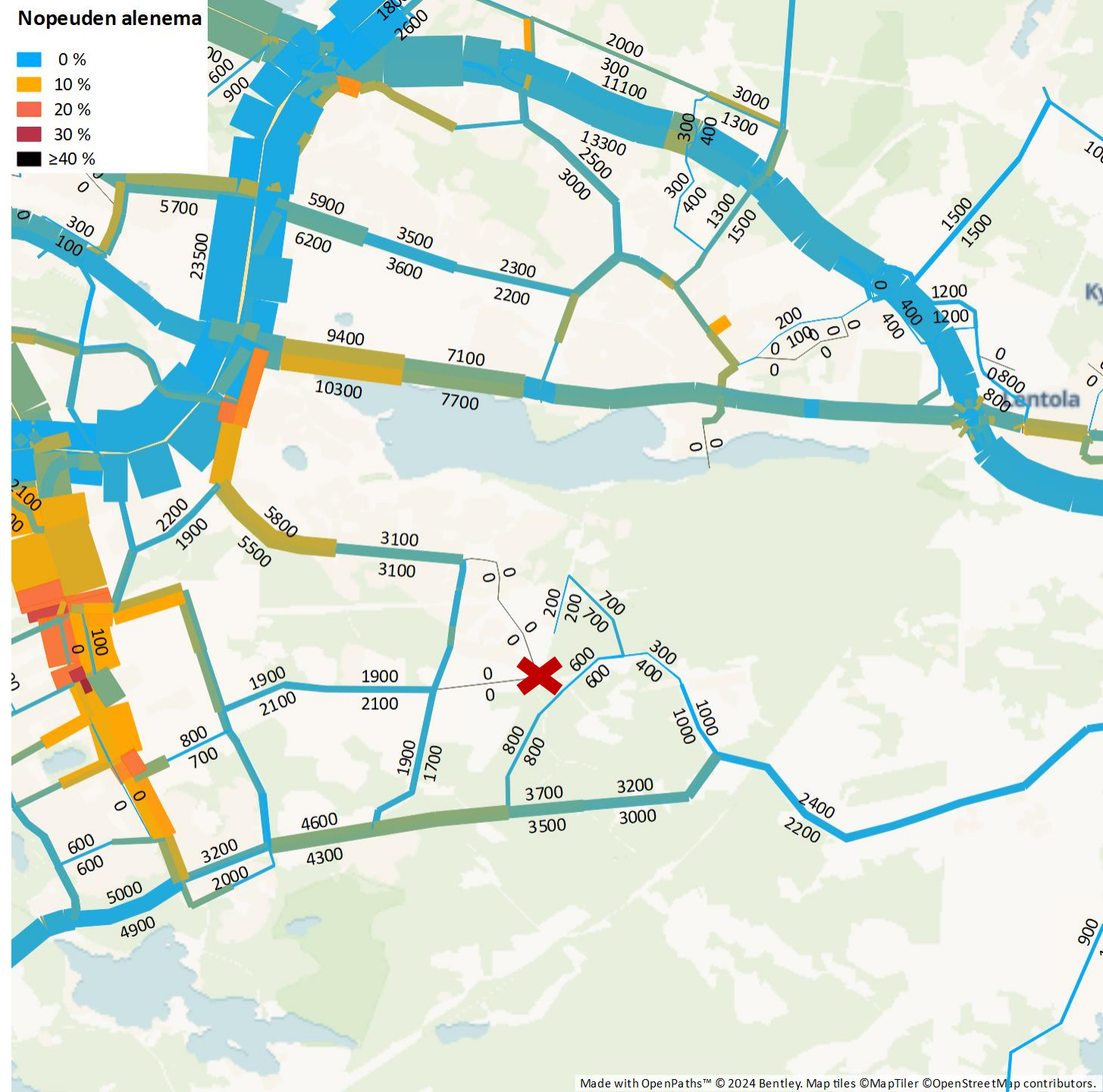
- Vaiheen 2 maankäytön tuottama liikennemäärä ohjautuu aikaisempia vaihtoehtoja selvästi vahvemmin Hervannan teille



Lisätarkastelut Ve2

Vaihe 2.5

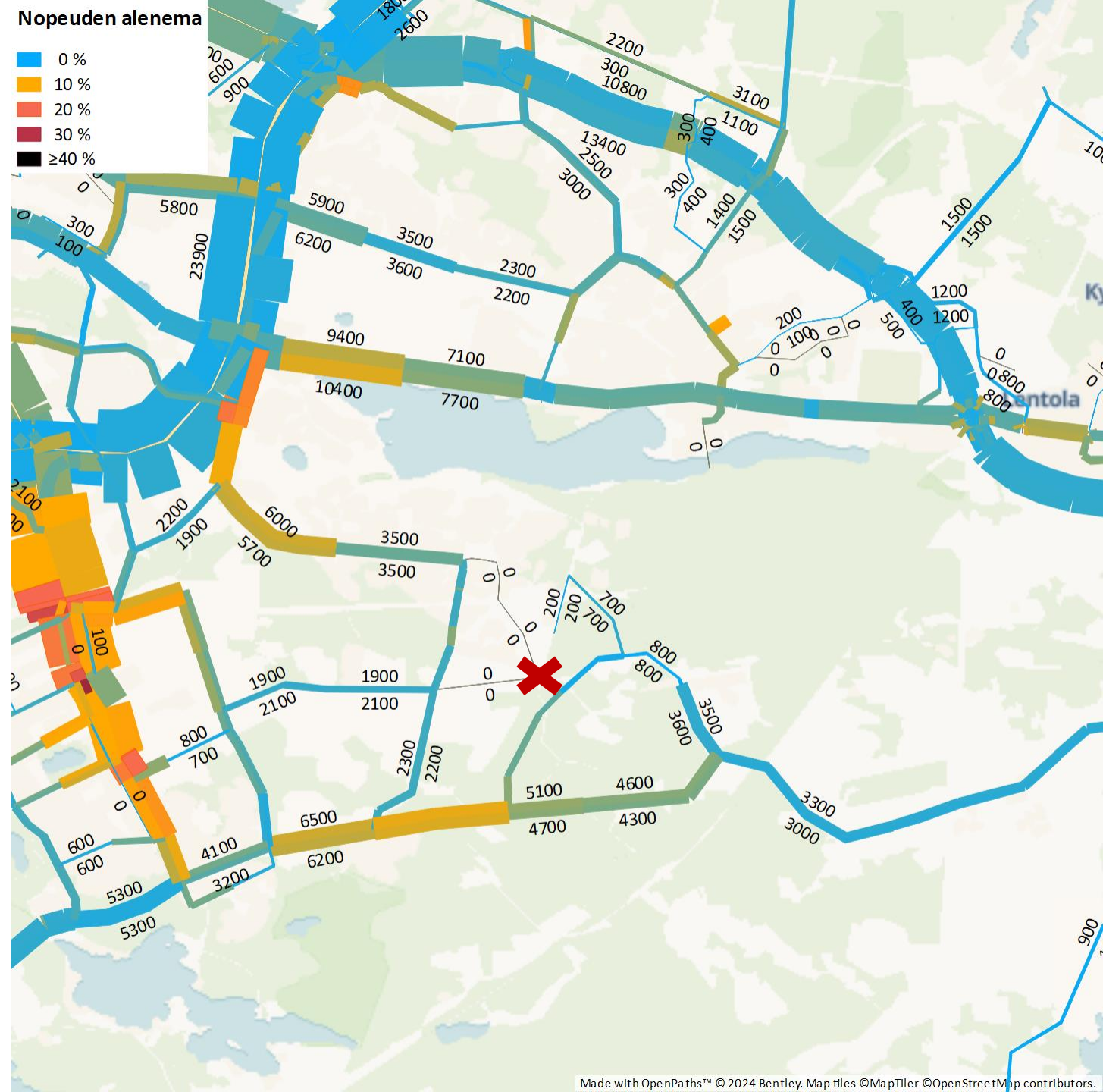
- Vaihtoehdon 2 mukaisessa liikennejärjestelyssä Kauhakorvenkadun liikennemäärät pysyvät nykyisellään kaikissa tilanteissa



Lisätarkastelut Ve2

Vaihe 3

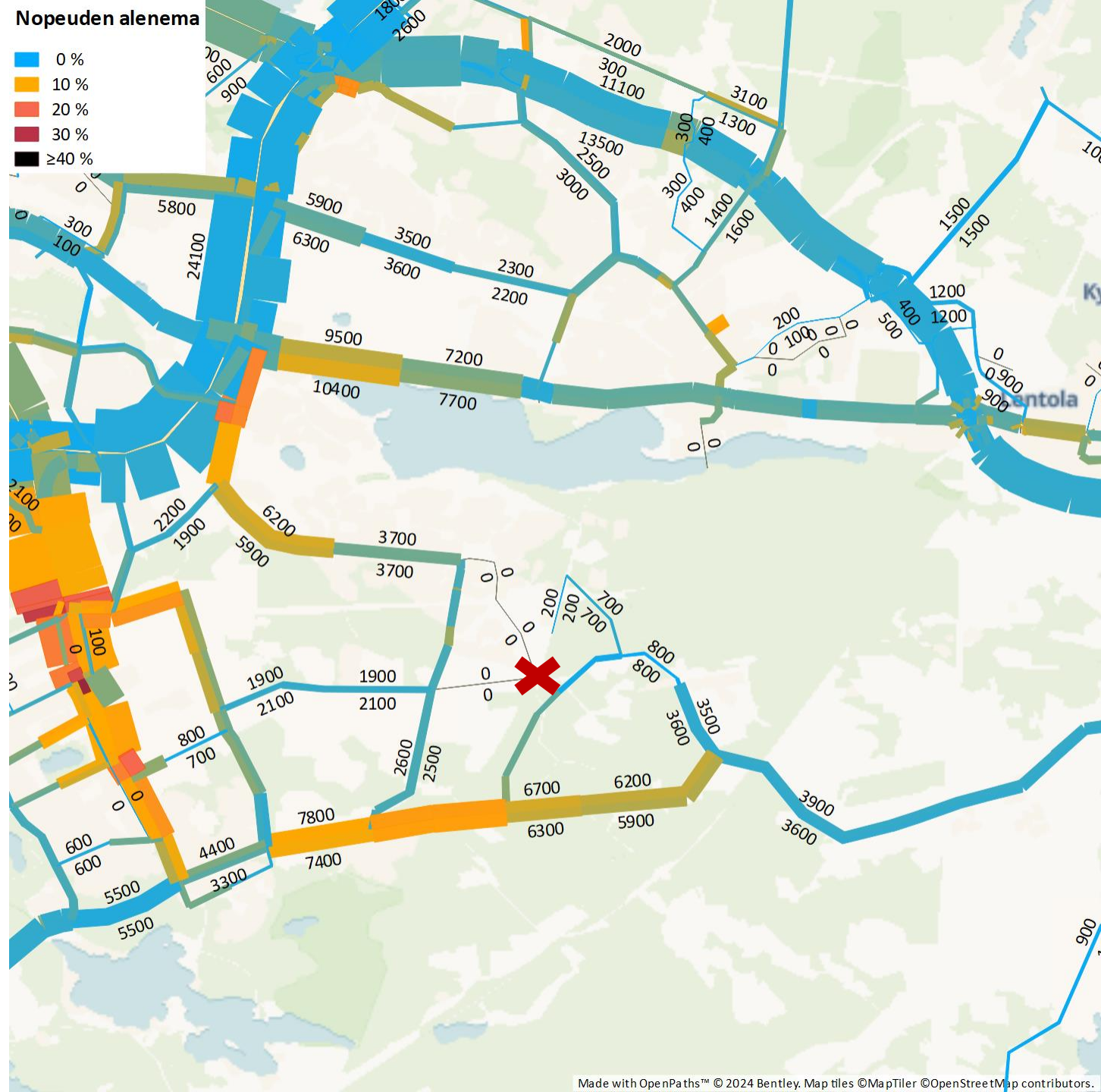
- Vaiheen 3 lisäämisen jälkeen Juvankadun liikennemäärät nousivat alkuperäisen vaiheen 1 liikennemäärien yläpuolelle
- Myös Ruskonkehän liikennemäärät nousivat tasolle, jolla liikennemalli ennakoi nopeuksien laskemista
- Saarenmaantien liikennemäärät kasvavat 66% verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen



Lisätarkastelut Ve2

Vaihe 4

- Vaiheen 4 maankäytön tuottama liikenne nosti Ruskonkehän liikennemäärät Juvankadun pohjoisosaa vastaavalle tasolle
- Saarenmaantien liikennemäärä kaksinkertaistuu verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen



Yhteenveto liikennemäärien kasvuista

Lisätarkastelut

- Prosentit kuvaavat liikennemäärien muutosta kyseisellä kadulla verrattuna vuoden 2040 perusennusteeseen
- Juvankadun rauhoitustoimilla pystyttiin ohjaamaan tarpeeksi liikennettä kehälle, jotta vaiheiden 2 ja 2.5 toteuttaminen tuli mahdolliseksi ennen 2-kehän jatkon toteuttamista
- Ajoyhteyden katkaisu saattaisi mahdollistaa myös vaiheen 3 toteutuksen ennen 2-kehän jatkeen toteutusta
- Saarenmaantien ja Juvankadun välisen ajoyhteyden katkaisu tukisi kestävä liikumisen edellytyksiä parantamalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna
- Vaihtoehdossa 2 ratkaisuja rajoittavaksi tekijäksi muodostui Juvankadun sijaan Ruskonkehän lisääntyvä liikenne. Ruskonkehän liikenneympäristö kestää kuitenkin lisääntyvän liikenteen Juvankatua paremmin. Vaihtoehdossa 1 liikenne jakaantuu tasaisemmin Kauhakorvenkadulle ja Ruskonkehälle.

Alkuperäisten vaihtoehtojen kasvut	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 2.5	Vaihe 3	Vaihe 4
Juvankatu	6 %	12 %		32 %	41 %
Kauhakorvenkatu	11 %	20 %		52 %	70 %
Ruskonkehä	16 %	23 %		64 %	93 %
Saarenmaantie	13 %	24 %		66 %	95 %

Ve1 – Juvankadun rauhoitustoimet	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 2.5	Vaihe 3	Vaihe 4
Juvankatu	-1 %	4 %	6 %	19 %	25 %
Kauhakorvenkatu	13 %	26 %	30 %	63 %	76 %
Ruskonkehä	23 %	34 %	50 %	80 %	114 %
Saarenmaantie	18 %	29 %	39 %	74 %	105 %

Ve2 – ei läpiajoa Saarenmaantieltä Juvankadulle	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 2.5	Vaihe 3	Vaihe 4
Juvankatu	2 %	4 %	5 %	8 %	12 %
Kauhakorvenkatu	-13 %	-13 %	-13 %	-13 %	-13 %
Ruskonkehä	57 %	84 %	102 %	189 %	245 %
Saarenmaantie	0 %	13 %	21 %	66 %	97 %



- voidaan toteuttaa ennen 2-kehän jatkoa
- voidaan mahdollisesti toteuttaa ennen 2-kehän jatkoa
- ei suositella toteutettavaksi ennen 2-kehän jatkoa