Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

RAPORTTEJA 33 | 2015

Valtatie 3 Tampere–Vaasa

Palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys



Valtatie 3 Tampere–Vaasa

Palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys

RAPORTTEJA 33 | 2015

VALTATIE 3 TAMPERE–VAASA
PALVELUTASOLÄHTÖINEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄSELVITYS

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Kirsi Hankonen, Anna af Hällström, Sito Oy
Kansikuva: Rauno Tuominen, Sito Oy
Valokuvat: Sito Oy ja Ramboll Finland Oy

ISBN 978-952-314-241-1 (painettu)
ISBN 978-952-314-242-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-242-8

www.doria.fi/ely-keskus

Tiivistelmä

Valtatie 3 Tampere-Vaasa kehityskäytäväselvitys on Valtioneuvoston eduskunnalle antamaan liikennepoliittiseen selontekoon 2012 liittyvä jatkoselvitys, jossa tavoitteena oli löytää käyttäjien näkökulmasta yhteysvälin suurimmat palvelutasopuutteet sekä kehittämispolku kohti tavoitetilaa. Selvitys on laadittu vuorovaikutuksessa yhteysvälin ELY-keskusten, Liikenneviraston, maakuntaliittojen ja kuntien kanssa. Käyttäjien tarpeita on selvitetty haastattelujen ja internet-kyselyn kautta.

Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie. Yhteysväli on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista päätieyhteyksistä sekä osa kansainvälistä Euroopan laajuista kattavaa verkkoa (TEN-T ja E12). Päärata kulkee valtatien 3 rinnalla ja mahdollistaa yhteysvälin matkustamisen myös junaliikenteellä.

Tampereen, Seinäjoen ja Vaasan välisissä kuljetuksissa tavaraliikenne keskittyy valtatielle 3, joka toimii Suomen etelä-pohjoissuuntaisissa kuljetuksissa yhdessä valtatien 4 kanssa tärkeimpänä tavarankuljetusreittinä. Yhteysvälin päissä, Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla, valtatie on vilkas työmatkaliikenteen väylä. Helsinki–Tampere-välillä valtatie 3 on moottoritie, mutta Tampereen pohjoispuolella valtatie on pääosin yksikaistainen. Valtatie vaatii yhteysvälillä merkittävää kehittämistä, jotta eri käyttäjäryhmien tarpeet voidaan turvata.

Yhteysvälin liikennemäärät ovat jo nykyisin vilkkaita useilla jaksoilla ollen suurimmillaan Tampere-Ikaalinen (9 000 -12 500 ajon./vrk) ja Vaasa-Laihia väleillä (9 100 - 16 900 ajon./vrk). Tarkastelujakson keskiosissa liikenne on hieman vähäisempää, mutta esimerkiksi Parkanon pohjoispuolella korostuu raskaan liikenteen suuri määrä ja sen merkittävä osuus liikenteestä. Näillä osuuksilla liikenteen sujuvuus on huono, joka häiritsee päivittäistä työmatkaliikennettä, kuljetuksia ja pitkämatkaista henkilöautoliikennettä. Lisäksi useat taajamakohteet kuten Hämeenkyrö ja Laihia sekä pistemäisinä kohteina Parkano ja Jalasjärvellä oleva valtatien 19 liittymä aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia kuljetuksille ja myös muille käyttäjäryhmille. Taajamakohteissa on merkittäviä liikenteen aiheuttamia melu- ja viihtyisyyshaittoja. Valtatien liikenne haittaa myös maankäytön kehittämistä sekä paikallista liikkumista autolla, jalan tai pyörällä.

Liikenneturvallisuus on heikko ja se korostuu Tampere-Ikaalinen ja Jalasjärvi-Laihia väleillä sekä useissa yksittäisissä liittymissä. Heikko liikenneturvallisuus aiheuttaa myös ajoittaisia ongelmia matka-ajan ennakoitavuudelle onnettomuustilanteissa.

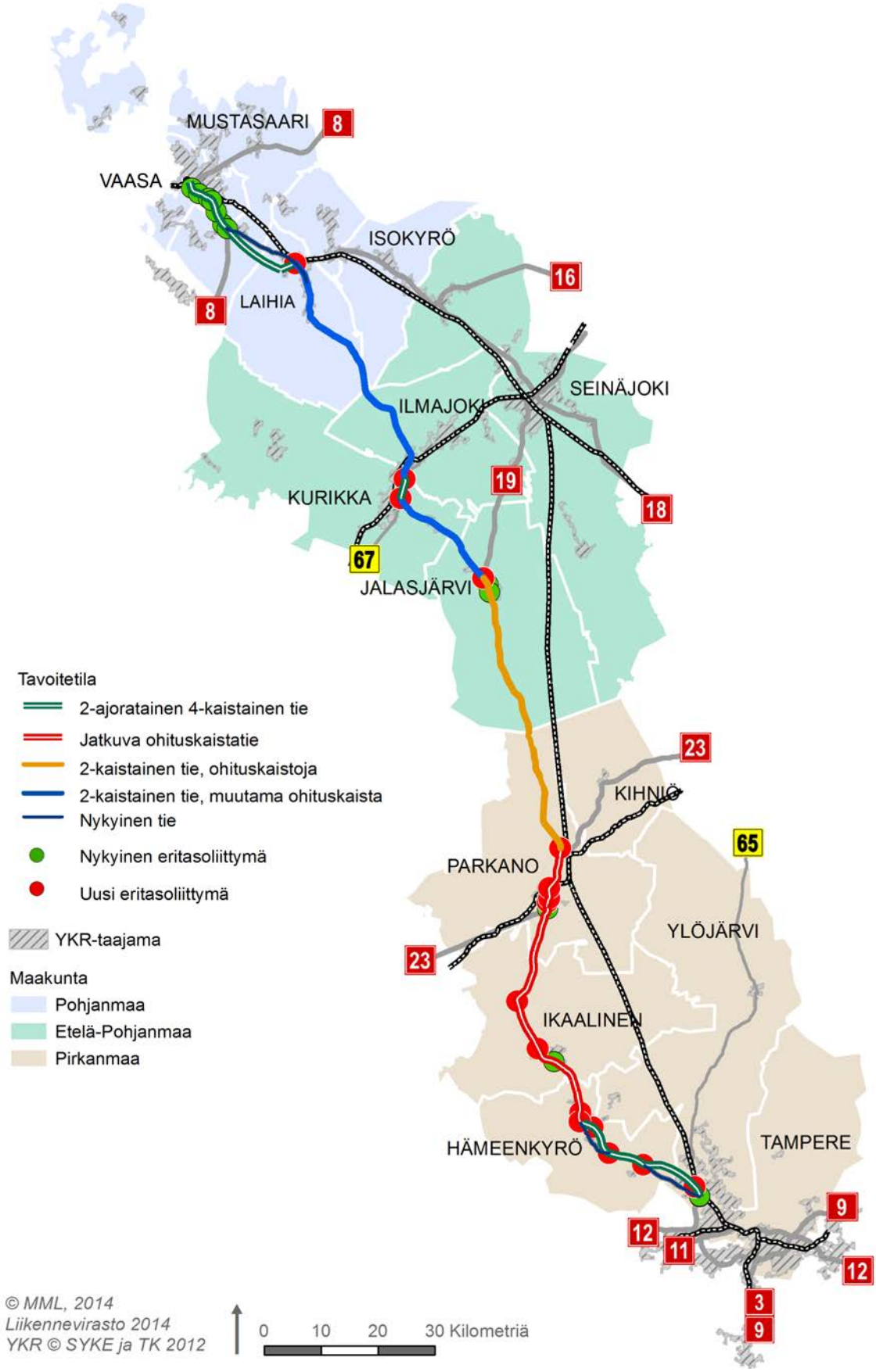
Yhteysvälin haasteina ovat ennen kaikkea turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute, kuljetusten hallittavuus, puutteet matka-ajassa ja sen ennakoitavuudessa sekä joukkoliikenteenyhteys puutteet. Merkittävimmät kehittämiskohteet sijoittuvat Ylöjärvi–Hämeenkyrö- sekä Laihia–Vaasa-tiejaksoille, joilla on selkeä tarve tien sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiselle. Myös Ikaalisten, Parkanon ja Kurikan kohdilla on palvelutasossa oleellista parantamistarvetta.

Tavoitteet ja tavoitetila

Yhteysvälin Tampere-Vaasa tavoitetila perustuu eri tienkäyttäjäryhmille määritettyihin palvelutasotavoitteisiin ja pääteillä vaadittavaan palvelutasoon. Yhteysvälin kehittämisen tavoitteena on:

- Vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen vaarantamatta kuljetusten toimivuutta.
- Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden tukeminen.
- Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus (raskaan liikenteen matka-aikatakuu ympärivuoden).
- Junan säilyttäminen nopeimpana kulkutapana yhteysvälillä työ- ja vapaa-ajan matkoilla ja joukkoliikenteen liityntäyhteyksien parantaminen.

Valtatie 3 on tavoitetilassa yhteysvälin päissä Tampereen (Ylöjärvi-Hämeenkyrö) ja Vaasan kaupunkiseutujen (Laihia-Vaasa) vilkkailla liikennejaksoilla 4-kaistainen eritasoliittymin varustettu pääväylä. Myös Kurikassa on vilkas tiejakso, jossa tavoitteena on 4-kaistainen tie. Hämeenkyröstä Parkanoon tavoitetilana on jatkuva ohituskaistatie. Muilla yhteysvälin osilla valtatien tavoitetila on säännöllisin ohituskaistoin varustettu 100 km/h nopeustason turvallinen päätie.



Valtatien 3 tavoitetila.

Kehittämistoimenpiteet

Yhteysvälin kehittämisen ensimmäinen vaihe on mahdollista toteuttaa ennen vuotta 2025. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet on muodostettu palvelutasoanalyysin ja kehittämisvaihtoehtojen kustannustehokkuus- ja vaikuttavuusarvioiden perusteella. Työssä tutkittiin ja vertailtiin neljää vaihtoehtoista koria, joista suositusehdotus muodostettiin yhteistyössä Pirkanmaan ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskusten, Liikenneviraston ja alueen maakuntaliittojen kesken.

Vertailtavien korien painopisteet vaihtelivat eri tekijöiden suhteen. Painopistealueina olivat keskeiset palvelutasopuutekohteet etenkin kuljetusten kannalta, liikenneturvallisuus, kuljetukset ja turvallisuus sekä kustannustehokkuus. Kaikissa koreissa olivat mukana liikenneturvallisuutta parantavat pienet toimenpiteet. Suositusehdotuksen muodostamisessa painotettiin kuljetusten ja liikenneturvallisuuden kustannustehokkuutta sekä keskeisten palvelutasopuutteiden poistamista.

Ensimmäisen vaiheen hankekori jakautuu kolmeen erilaiseen osakoriin. Ensimmäinen osakori kattaa kiireellisimmät hankkeet, joilla poistetaan suurimmat yhteysvälin palvelutasopuutteet. Näitä hankkeita ovat Hämeenkyrön ohitus, Jalasjärven liittymän parantaminen ja Laihia-Vaasa välin 1.vaiheen toimenpiteet.

Toisena osakorina toteutetaan merkittävä määrä kustannustehokkaita liikenneturvallisuuden ja liittymien sujuvoittamistoimenpiteitä, joiden vaikutuksesta valtatien sujuvuus, liikenneturvallisuus ja liikkumisen mukavuus paranevat koko tarkasteluosuudella sekä pitkänmatkaliikenteelle että paikalliselle liikenteelle. Lisäksi korissa on mukana myös joukkoliikennettä palvelevia liityntäpysäköintijärjestelyjä Koskenkorvalla ja Ikaalisissa.

Kolmantena osakorina ovat astetta suuremmat hankkeet, joiden vaikutukset kohdistuvat tavoitteiden mukaisesti elinkeinoelämän kuljetusten hallittavuuden, matka-ajan ja arkiliikenteen sujuvuuden parantumiseen. Myös valtatien turvallisuus paranee näillä suurilla hankkeilla merkittävästi. Toimenpiteet koostuvat ohituskaistatoimenpiteistä, jotka lisäävät turvallisen ohittamisen mahdollisuuksia ja kehittävät tietä kohti säännöllistä ohituskaistatietä. Toimenpiteisiin sisältyy myös meluntorjuntaa ja paikallisten yhteyksien parantamista muun muassa risteyssilloilla ja tiejärjestelyillä.

Vilkkaimmille, jo nykytilanteessa ruuhkautuville, osuuksille Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla suositellaan toteutettavaksi vaihtuvat nopeusrajoitukset.

Ensimmäisen vaiheen hankkeiden kustannusarvio on 158 miljoonaa euroa (MAKU 130; 2010=100)

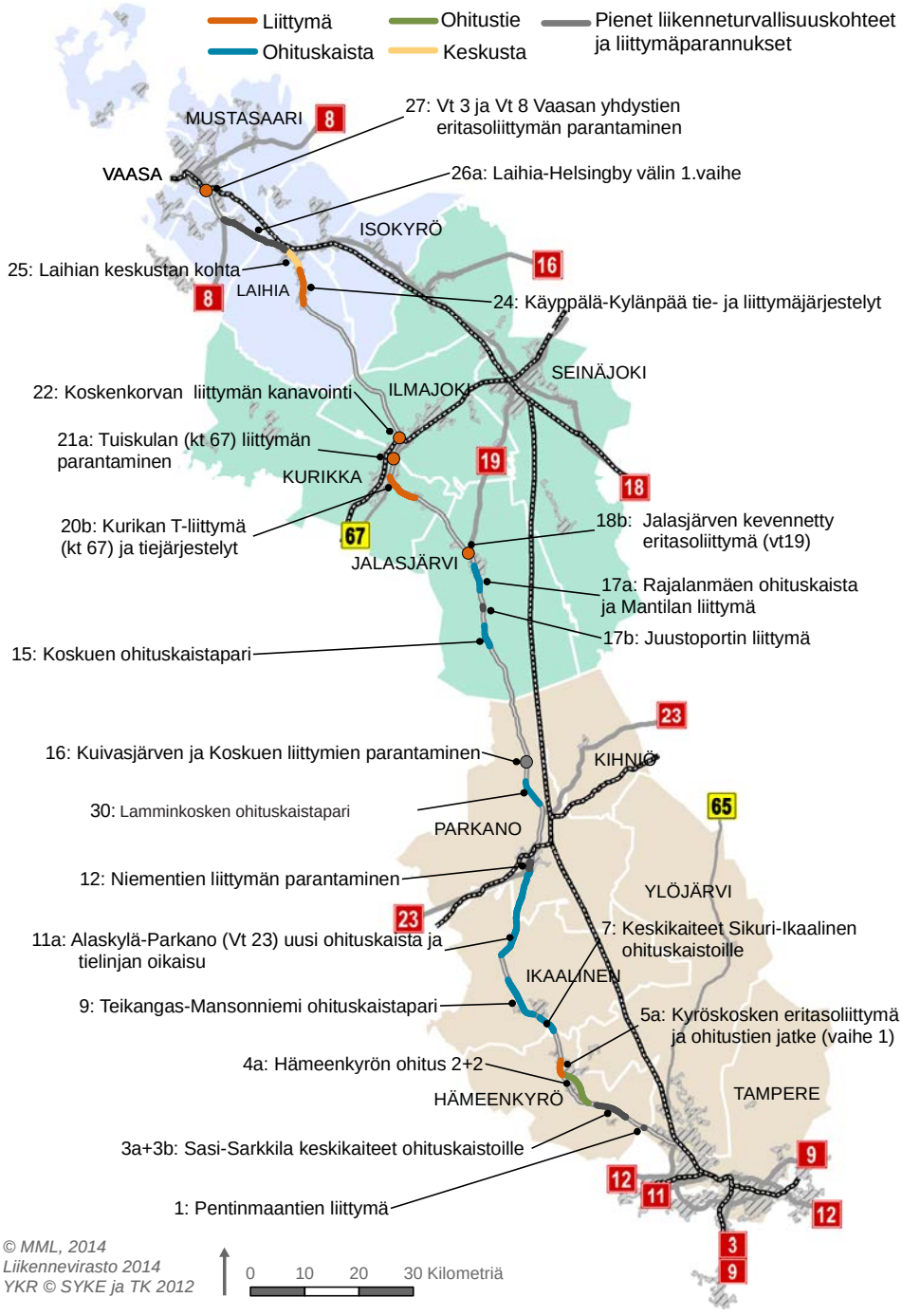
Keskeisimmät vaikutukset

Valtatien 3 yhteysvälin Tampere–Vaasa ensimmäisen vaiheen tavoitteena on poistaa merkittävimmät palvelutasopuutteet ja nostaa valtatien laatutasoa niin, että kuljetusten toimintavarmuus ja nopeus ovat riittävät ja päivittäinen arkiliikenne on sujuvaa myös kaupunkiseuduilla. Yhdessä nämä hankkeet parantavat merkittävästi valtakunnallisten kuljetusketjujen kustannustehokkuutta ja ennakoitavuutta Tampereelta pohjoiseen.

- Hankkeiden toteuttaminen poistaa matalat 60 km/h tai alle nopeusrajoitusosuudet Hämeenkyrön, Ilmajoen ja Laihian taajamissa, mitkä osaltaan yhdessä liikenteen sujuvuuden paranemisen kanssa mahdollistavat matka-ajan merkittävän lyhenemisen ja etenkin raskaan liikenteen osalta hyvin ennakoitavissa olevan matka-ajan. Toimenpiteet parantavat myös liikenneturvallisuutta, liikenteen taloudellisuutta ja asuinviihtyvyyttä.
- Parkanon eteläpuolella valtatien parantaminen poistaa laatu- ja turvallisuustasoltaan erittäin heikon osuuden ja parantaa pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta oleellisesti.
- Jalasjärvellä oleva valtateiden 3 ja 19 vilkas tasoliittymä parannetaan, joka palvelee etenkin kuljetuksia ja turvallisuuden parantamista molempien valtateiden suunnissa.
- Laihian kohdalta saadaan valtatien nopeustasoa nostettua, mikä palvelee etenkin kuljetuksien ennakointia ja sujuvuutta. Samalla liikenneturvallisuus ja asuinviihtyisyys taajamassa paranevat oleellisesti.
- Ohituskaistoilla ja muilla matka-aikaa nopeuttavilla toimenpiteillä voidaan vaikuttaa matka-aikaan niin, ettei se kasva liikenteen lisääntyessä. Vuoden 2025 matka-ajan arvioidaan olevan pienempi kuin nykytilanteessa. Vaikutus koskee sekä arkiliikennettä että raskaan liikenteen kuljetuksia. Matka-ajan säästö on henkilöautojen osalta keskimäärin viisi minuuttia ja raskaan liikenteen osalta noin neljä minuuttia, mikä tarkoittaa, että tavoitetilanteen vaikutuksista saavutetaan noin 40 %. Iltapäivän huipputunnin aikaan ja talviaikana aikasäästöt ovat selvästi suuremmat, kun muun muassa ohituskaistoilla voidaan talvisinkin säilyttää 100 km/h nopeusrajoitus.
- Varsinaisen matka-aikasäästön ohella myös matkustamisen mukavuus paranee, koska suuri osa välttämättömistä ohituksista voidaan suorittaa turvallisesti keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla. Jonoutumista aiheuttavien geometrialtaan puut-

teellisten tieosuuksien ja tavoitetasoa alempien nopeusrajoituskohtien nostaminen lisää liikenteen tasaisuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä.

- Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi. Toimenpiteet vähentävät henkilövahinko-onnettomuuksia 6,1 kpl/v (20 %). Suhteessa tavoitetilaan saavutetaan yli 50 % hyödyistä huomattavasti kustannustehokkaammin.
- Toimenpiteet vähentävät esimerkiksi liikennemelun aiheuttamia viihtyisyyshaittoja useissa kohteissa ja parantavat paikallista liikkumista autolla, jalan ja pyörällä. Valtatien parantaminen palvelee myös joukkoliikenteen sujuvuutta, pysäkkiolosuhteiden parantamista ja liityntäpysäköintiä. Maankäytön suunnittelussa on varauduttu valtatien vaikutusalueen kehittämistoimenpiteisiin, jolloin 1 vaiheen parannushankkeet osaltaan tukevat ja edistävät kuntien maankäyttösuunnitelmia etenkin Hämeenkyrössä, Kurikassa ja Laihialla. Hankkeiden ympäristövaikutukset on otettu huomioon suunnittelussa ja ne ovat kohtuullisesti hallittavissa.
- Hanke on taloudellisesti kannattava ja sen hyöty-kustannussuhde on 1,3. Tien rakentamisella on myös merkittävä työllisyyttä parantava vaikutus.



Jatkotoimenpiteet

Kehityskäytäväselvityksen laatimista oli edellytetty liikennepoliittisessa selonteossa 2012 ja ehdotettaville kehittämistoimenpiteille on laaja sidosryhmien hyväksyntä. Toimenpidekokonaisuuden toteuttamista pyritään edistämään koko valtatien käytävän alueella ja hankekokonaisuus pyritään saamaan seuraavaan hallituskauden toteuttamisohjelmaan. Selvitys toimii myös hankkeiden ohjelmoinnin ja perusteluviestinnän apuna.

Hankkeen suunnitelmavalmius on hyvä. Useita tiesuunnitelmia on hyväksytty tai valmiina hyväksymiskäsittelyyn. Rakentaminen olisi mahdollista käynnistää välittömästi useiden osahankkeiden osalta, jos hanke saa rahoitusta. Kaikista suuremmista kehittämishankkeista on tiesuunnitelmat valmiina ja joistakin kohteista laadittiin myös rakennussuunnitelma.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden osalta suunnitelmavalmiutta tai vaihtoehtojen tarkasteluja pitäisi edistää etenkin seuraavien hankkeiden osalta:

- Pienet liittymä- ja liikenneturvallisuushankkeet tulisi täsmentää ja kohdentaa keskeisimmille kohteille palvelutasopuutteiden kanssa ja laatia sen jälkeen tarvittavat tie- ja rakennussuunnitelmat.
- Jalasjärven (vt 3 / vt 19) liittymän parantamisen osalta tulisi valita ratkaisuvaihtoehto. Kohteeseen on laadittu tiesuunnitelma liittymän parantamiseksi kiertoliittymäksi, mutta selvitystä laaditaan myös liittymän parantamisesta niin sanottuna kevennettynä eritasoliittymänä, joka olisi parempi kuljetusten kannalta. Jos päädytään kevennettyyn eritasoliittymään, siitä olisi laadittava tiesuunnitelma.
- Teikangas-Mansonniemi ohituskaistaparista (hanke 9) tulee laatia tiesuunnitelma.
- Parkanon pohjoispuolelle sijoittuvasta ohituskaistasta (hanke 30) tulisi laatia tiesuunnitelma.
- Laihian ja Vaasan väliltä tulisi käynnistää yleissuunnitelman laatiminen yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa, jotta vaihtoehto tavoitetilanteen ratkaisuksi voitaisiin valita. Tämä on oleellista myös ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden valinnan kannalta, koska kyseisellä tiejaksolla on selkeä tarve palvelutason parantamiselle.
- Kurikan kohdan nelikaistaistamisesta liittymäjärjestelyineen tulisi laatia yleis- tai aluevaraussuunnitelma, koska etenkin maankäytön suunnittelu vaatii ratkaisujen ja aluevarausten määrittelyä.

Vasemmalla: Ensimmäisen vaiheen toimenpide-esitys.
Alla: Suositeltavan hankepaketin toimenpiteet ja kustannusarviot (MAKU 130; 2010=100).

Hankenumero	Nimi	
Hanke 4a	Hämeenkyrön ohitus	65,4 M€
Hanke 5a	Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1)	6,0 M€
Hanke 7	Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille	4,6 M€
Hanke 9	Teikangas-Mansonniemi ohituskaistapari	5,5 M€
Hanke 11 a	Alaskylä–Parkano (Vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu	13,0 M€
Hanke 15	Koskuen ohituskaistapari	4,5 M€
Hanke 17 a	Rajalanmäen ohituskaista ja Mantilan liittymä	5,6 M€
Hanke 30	Lamminkosken ohituskaistapari	5,5 M€
Hanke 18 b	Jalasjärven kevennetty eritasoliittymä (vt19)	6,5 M€
Hanke 20 b,	Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt	5,9 M€
Hanke 25	Laihian keskustan kohta	15,0 M€
Hanke 26 a	Laihia-Helsingby välin 1.vaihe	3,0 M€
Hanke 27	Vt 3 ja Vt 8 Vaasan yhdystien eritasoliittymän parantaminen	5,5 M€
Pienet liittymä- ja liikenneturvallisuushankkeet		12,0 M€
Hanke 1 Hanke 3a+b Hanke 12 Hanke 16 Hanke 17 b Hanke 21 a Hanke 22 Hanke 24	Pentinmaantien liittymä Sasi-Sarkkila keskikaiteet ohituskaistoille Niementien liittymän parantaminen Kuivasjärven ja Koskuen liittymien parantaminen Juustoportin liittymä Tuiskulan (kt 67) liittymän parantaminen Koskenkorven liittymän kanavointi Käyppälä-Kylänpää tie- ja liittymäjärjestelyt	
Yhteensä		158 M€

Sammandrag

Utredningen om utvecklingskorridoren riksväg 3 Tammerfors-Vasa hänför sig till den trafikpolitiska redogörelse som statsrådet överlämnade till riksdagen 2012. Målet har varit att hitta de ur användarnas synvinkel största bristerna i förbindelsesträckans servicenivå samt att skapa en utvecklingsstig mot målsättningen. Utredningen har gjorts i samarbete med NTM-centralerna, kommunerna och landskapsförbunden i området samt Trafikverket. Användarnas behov utreddes med hjälp av intervjuer och en webbenkät.

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors via Tammerfors till Vasa. Den är en av Finlands viktigaste och livligast trafikerade huvudvägförbindelser samt en del av internationella transeuropeiska nätet (TEN-T och E12). Stambanan går i samma riktning som riksväg 3 och betjänar långväga samfärdsel i Tammerfors-, Seinäjoki- och Vasaregionerna.

När det gäller transporter mellan Tammerfors, Seinäjoki och Vasa är godstrafiken koncentrerad till riksväg 3, som tillsammans med riksväg 4 är den viktigaste godstransportrutten för transporter i syd-nordlig riktning i Finland. I förbindelsesträckans ändar, i Tammerfors och Vasa stadsregioner, är riksvägen en livlig trafikled för arbetsresor. Mellan Helsingfors och Tammerfors är riksväg 3 en motorväg, men norr om Tammerfors är riksvägen i huvudsak en enfältsväg. Riksvägen kräver avsevärd utveckling på förbindelsesträckan för att olika användargruppers behov ska kunna tryggas.

Trafikflödet på förbindelsesträckan är redan nu livligt på flera avsnitt och som störst mellan Tammerfors och Ikalis (9 000 - 12 500 fordon/dygn) och mellan Vasa och Laihela (9 100 - 16 900 fordon/dygn). I de mittersta delarna av den granskade sträckan är trafiken något lättare, men till exempel norr om Parkano framhävs den stora mängden tung trafik som utgör en betydande andel av trafiken. På dessa avsnitt flyter trafiken dåligt, vilket stör de dagliga arbetsresorna, transporterna och den långväga personbilstrafiken. Flera tätortsobjekt som Tavastkyro och Laihela samt punktobjekten Parkano och anslutningen från riksväg 19 i Jalasjärvi orsakar dessutom smidighets- och säkerhetsproblem för transporterna och även för andra användargrupper. I tätortsobjekten förekommer avsevärda buller- och trivselolägenheter som orsakas av trafiken. Trafiken på riksvägen är även till nackdel för utvecklingen av markanvändningen samt lokal samfärdsel med bil eller cykel eller till fots.

Trafiksäkerheten är dålig och detta framhävs på avsnitten Tammerfors-Ikalis och Jalasjärvi-Laihela samt i flera enskilda anslutningar. Den dåliga trafiksäkerheten orsakar också tidvis problem för möjligheterna att förutsäga restiden i olyckssituationer.

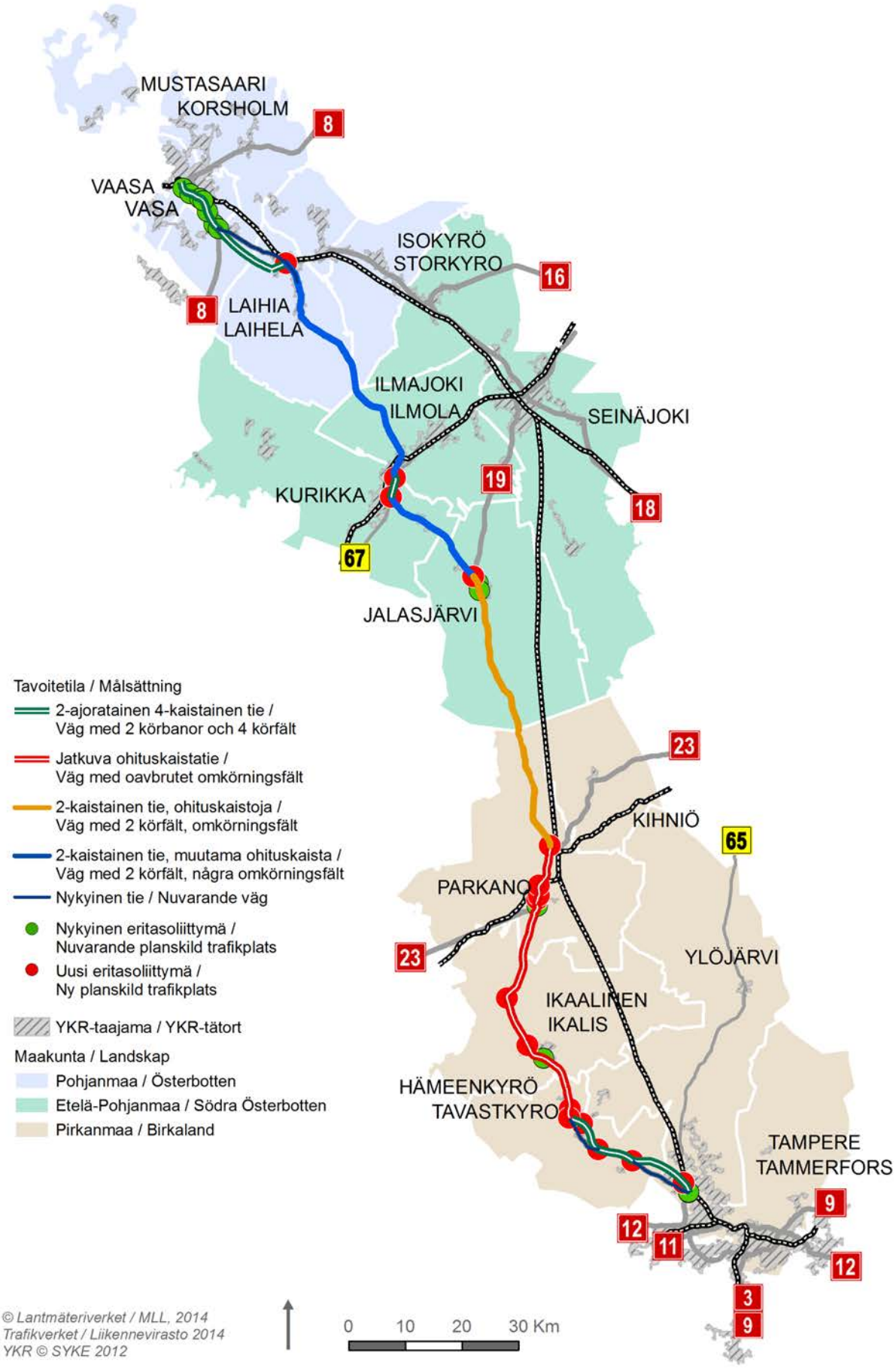
Utmaningar på förbindelsesträcken är framför allt bristen på trygga omkörningsmöjligheter, möjligheterna att ha kontroll över transporter, bristerna i restid och dess förutsägbarhet samt i kollektivtrafikförbindelserna. De viktigaste utvecklingsobjekten finns på avsnitten Ylöjärvi-Tavastkyro samt Laihela-Vasa, där det finns ett klart behov av att förbättra smidigheten och säkerheten på vägen. Även vid Ikalis, Parkano och Kurikka finns väsentliga behov av att förbättra servicenivån.

Syfte och målsättning

Målsättningen för förbindelsesträckan Tammerfors-Vasa baserar sig på de servicenivåmål som fastställts för användarna och på den nivå som krävs på huvudvägarna. Syftet med utvecklingen av förbindelsesträckan är att:

- minska antalet allvarliga trafikolyckor utan att äventyra transporternas funktionsduglighet,
- stödja kostnadseffektiva och punktliga transporter för näringslivet,
- minimera restiden och möjliggöra god förutsägbarhet (restidsgaranti i den tunga trafiken året runt),
- tåget ska förbli det snabbaste färdsättet på förbindelsesträckan för arbets- och fritidsresor och att förbättra kollektivtrafikens anslutningsförbindelser.

Enligt målsättningen är riksväg 3 en huvudled med fyra körfält och planskilda trafikplatser på de livligt trafikerade avsnitten i Tammerfors (Ylöjärvi-Tavastkyro) och Vasas (Laihela-Vasa) stadsregioner i förbindelsesträckans ändar. Även i Kurikka finns ett livligt vägavsnitt där målet är en väg med fyra körfält. Från Tavastkyro till Parkano är målsättningen en väg med oavbrutet omkörningsfält. På övriga avsnitt av förbindelsesträckan är den en trygg huvudväg med regelbundna omkörningsfält och hastighetsbegränsningen 100 km/h.



Riksväg 3, målsättning.

Utvecklingsåtgärder

Det är möjligt att genomföra den första fasen av utvecklingen av förbindelsesträckan före 2025. Åtgärderna i den första fasen har utformats på basis av en servicenivåanalys och bedömningar av utvecklingsalternativens kostnadseffektivitet och verkningsfullhet. Under arbetet undersöktes och jämfördes fem alternativa korgar, och det rekommenderade förslaget utformades i samarbete mellan NTM-centralerna i Birkaland och Södra Österbotten, Trafikverket och landskapsförbunden i området.

Prioriteringarna i de jämförda korgarna varierade med avseende på olika faktorer. Områden som prioriterades var centrala objekt med brister i servicenivån med tanke på framför allt transporterna, trafiksäkerhet, transporter och säkerhet samt kostnadseffektivitet. Små åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten ingick i alla korgar. När det rekommenderade förslaget utformades betonades transporternas och trafiksäkerhetens kostnadseffektivitet samt undanröjande av centrala brister i servicenivån.

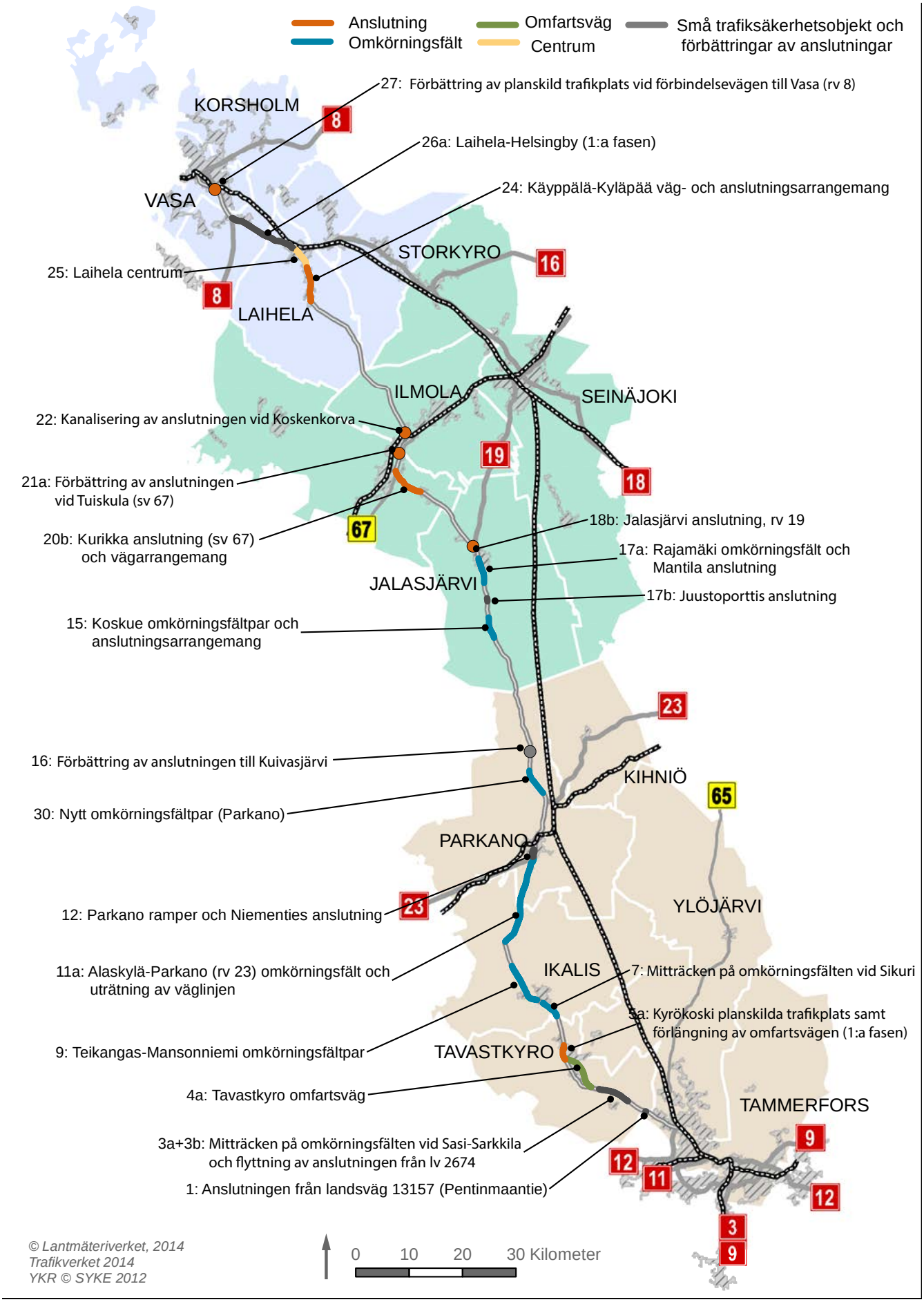
Den första fasens projektkorg fördelar sig på tre olika delkorgar. Den första delkorgen omfattar de mest brådskande projekten, som undanröjer de största bristerna i förbindelsesträckans servicenivå. Till dessa projekt hör Tavastkyro omfartsväg, förbättring av anslutningen i Jalasjärvi samt åtgärderna i 1:a fasen på avsnittet Laihela-Vasa.

Den andra delkorgen består av ett betydande antal kostnadseffektiva åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och smidigheten i anslutningar, och som innebär att smidigheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten på riksvägen förbättras för både den långväga trafiken och den lokala trafiken på hela den granskade sträckan. I korgen ingår dessutom anslutningsparkeringsarrangemang i Koskenkorva och Ikalis som betjänar kollektivtrafiken.

I den tredje delkorgen ingår en grad större projekt, vilkas verkningar i enlighet med målen riktar sig mot möjligheten att ha kontroll över näringslivets transporter samt förbättring av restiden och vardagstrafikens

Kostnadskalkyl samt åtgärder i det rekommenderade projektpaketet (MAKU 130; 2010=100).

Projektnummer	Nimi	
Projekt 4a	Hämeenkyrö omfart	65,4 M€
Projekt 5a	Planskild trafikplats och förlängning av omfartsvägen vid Kyrökoski	6,0 M€
Projekt 7	Mitträcken på omkörningsfältet vid Sikuri	4,6 M€
Projekt 9	Teikangas-Mansonniemi omkörningsfältpar	5,5 M€
Projekt 11 a	Alaskylä-Parkano (rv 23) omkörningsfält och uträtning av väglinjen	13,0 M€
Projekt 15	Koskue omkörningsfältpar och anslutningsarrangemang	4,5 M€
Projekt 17 a	Rajamäki omkörningsfält och Mantila anslutning	5,6 M€
Projekt 30	Nytt omkörningsfältpar (Parkano-Koskue)	5,5 M€
Projekt 18 b	Jalasjärvi anslutning (rv 19)	6,5 M€
Projekt 20 b,	Kurikka anslutning (sv 67) och vägarrangemang	5,9 M€
Projekt 25	Laihia centrum	15,0 M€
Projekt 26 a	Laihia-Helsingby (1:a fasen)	3,0 M€
Projekt 27	Förbättring av planskild trafikplats vid förbindelsevägen till Vasa (rv 8)	5,5 M€
Små anslutnings- och trafiksäkerhetsförbättringspojekt		12,0 M€
Projekt 1 Projekt 3a+b Projekt 12 Projekt 16 Projekt 17 b Projekt 21 a Projekt 22 Projekt 24	Anslutningen från landsväg 13157 (Pentinmaantie) Mitträcken på omkörningsfälten vid Sasi-Sarkkila Förbättring av Niementies anslutning Förbättring av anslutningarna till Koskue och Kuivasjärvi Juustoporttis anslutning Förbätrting av anslutningen till Tuiskula (sv 67) Kanalisering av anslutningen till Koskenkorva Käyppälä-Kylänpää väg- och anslutningsarrangemang	
Totalt		158 M€



Första skedets åtgärdsförslag

smidighet. Genom dessa stora projekt förbättras också säkerheten på riksvägen avsevärt. Åtgärderna består av omkörningsfält, som förbättrar möjligheterna till trygga omkörningar och utvecklar vägen mot en väg med regelbundna omkörningsfält. I åtgärderna ingår också bullerbekämpning och förbättring av de lokala förbindelserna med bland annat viadukter och vägarrangemang.

På de livligaste avsnitten i Tammerfors och Vasas stadsregioner, där det redan nu förekommer trafikstockningar, rekommenderas variabla hastighetsbegränsningar.

Kostnadsförslaget för projekten i den första fasen är 158 miljoner euro (Jordbyggnadsindex 135; 2010=100)

De viktigaste påverkningarna

Åtgärderna i den första fasen undanröjer de största bristerna i servicenivån. Med deras hjälp kan kvalitetsnivån på riksvägen höjas så att transporterna fungerar tillräckligt säkert och snabbt och vardagstrafiken löpen smidigt även i stadsregionerna. Åtgärderna förbättrar avsevärt de riksomfattande transportkedjornas kostnadseffektivitet samt förutsägbarhet från Tammerfors och norrut.

- Genomförandet av projekten avlägsnar avsnitten med hastighetsbegränsningen 60 km/h eller lägre i Tavastkyro, Ilmola och Laihela tätorter, vilket tillsammans med smidigare trafik möjliggör betydligt kortare restid och framför allt för den tunga trafikens del förutsägbara restider. Åtgärderna förbättrar också trafiksäkerheten, trafikekonomin och boendetrivseln.
- Söder om Parkano avlägsnar förbättrandet av riksvägen ett avsnitt med mycket låg kvalitets- och säkerhetsnivå och förbättrar smidigheten hos långväga trafik och transporter samt trafiksäkerheten väsentligt.
- Den livliga plankorsningen mellan riksvägarna 3 och 19 i Jalasjärvi förbättras, vilket betjänar framför allt transporterna och förbättrar säkerheten på bägge riksvägarna.
- Vid Laihela kan hastigheten på riksvägen höjas, vilket betjänar framför allt förutsägbara och smidiga transporter. Samtidigt förbättras trafiksäkerheten och boendetrivseln i tätorten väsentligt.
- Med omkörningsfält och andra åtgärder som försnabbar restiden kan restiden påverkas så att den inte förlängs när trafiken ökar. År 2025 bedöms restiden vara kortare än i nuläget. Effekten gäller både vardagstrafiken och transporter som sköts av den tunga trafiken. Inbesparingen i restid är för personbilarnas del i medeltal fem minuter och för den tunga trafikens del ungefär fyra minuter, vilket betyder att ungefär 40 % av verkningarna i den målsatta situationen uppnås. Under eftermiddagens maxtimme och vintertid är tidsbesparingarna klart större, när man bland annat på omkörningsfälten kan behålla hastighetsbegränsningen 100 km/h även vintertid.
- Vid sidan av den egentliga inbesparingen i restid blir det också bekvämare att färdas, eftersom en stor del av de nödvändiga omkörningarna kan utföras tryggt på omkörningsfälten med mitträcke. Förbättringen av avsnitten med bristfällig geometri som orsakar köbildning och ställen med lägre hastighetsbegränsningar än den målsatta nivån gör att trafiken löper jämnare och minskar störningskänsligheten.
- Trafiksäkerheten förbättras avsevärt. Åtgärderna minskar personskadeolyckorna med 6,1 st./år (20 %) och i förhållande till målsättningen nås över 50 % av nyttan betydligt kostnadseffektivare.
- Åtgärderna minskar till exempel de trivselolägenheter som orsakas av trafikbuller på flera ställen och förbättrar möjligheterna att färdas lokalt med bil och cykel och till fots. Förbättringen av riksvägen betjänar också kollektivtrafikens smidighet, bättre parkeringsförhållanden samt anslutningsparkeringen. I planeringen av markanvändningen har man förberett sig på utvecklingsåtgärder inom riksvägens influensområde, varvid förbättringsprojekten i den första fasen stödjer och främjar kommunernas markanvändningsplaner framför allt i Tavastkyro, Kurikka och Laihela. Projektens miljökonsekvenser har beaktats i planeringen och de kan kontrolleras tämligen bra.
- Projektet är ekonomiskt lönsamt och nyttokostnadsförhållandet är 1,3. Byggandet av vägen har också en avsevärd sysselsättningsfrämjande effekt.

Fortsatta åtgärder

I den trafikpolitiska redogörelsen 2012 förutsattes att det skulle göras en utredning om utvecklingskorridoren och bland intressentgrupperna finns ett brett understöd för de föreslagna utvecklingsåtgärderna. Strävan är att främja genomförandet av åtgärdshel-

heten inom hela riksvägskorridorområdet och att få med projekthelheten i genomförandeprogrammet för nästa regeringsperiod. Utredningen är också till hjälp när projekten ska programmeras och motiveringen till dem kommuniceras.

Planeringsberedskapen för projektet är god. Flera vägplaner har godkänts eller är färdiga för godkännandebehandling. I fråga om flera delprojekt vore det möjligt att starta byggandet direkt, om projektet får finansiering. För samtliga större utvecklingsprojekt är vägplanerna färdiga och i fråga om vissa objekt även arbetsplanerna.

När det gäller åtgärderna i den första fasen borde planeringsberedskapen eller granskningen av alternativ främjas framför allt i fråga om följande projekt:

- Små anslutnings- och trafiksäkerhetsprojekt borde preciseras och inriktas på de viktigaste objekten tillsammans med bristerna i servicenivå och därefter borde nödvändiga väg- och arbetsplaner göras upp.
- Ett lösningsalternativ borde väljas för förbättringen av anslutningen i Jalasjärvi (rv 3 / rv 19). För objektet har det uppgjorts en vägplan för att förbättra anslutning till en cirkulationsplats, men det görs också en utredning om att förbättra anslutningen till en så kallad förenklad planskild trafikplats, vilket skulle vara bättre med tanke på transporter. Om man stannar för en förenklad planskild trafikplats borde en vägplan uppgöras för den.
- En vägplan bör göras upp för Teikangas-Mansonniemi omkörningsfält (projekt 9).
- En vägplan borde göras upp för omkörningsfältet norr om Parkano (projekt 30).
- För sträckan mellan Laihela och Vasa borde en utredningsplan börja göras upp i samarbete med planeringen av markanvändning, så att man kan välja alternativ till lösning för den målsatta situationen. Detta är väsentligt även för valet av åtgärder i den första fasen, eftersom det finns ett klart behov av att förbättra servicenivån på vägavsnittet i fråga.
- För de fyra körfälten jämte anslutningsarrangemang vid Kurikka borde det göras upp en utrednings- eller områdesreserveringsplan i samarbete med planeringen av markanvändningen i området, eftersom framför allt planeringen av markanvändningen kräver att lösningarna och områdesreserveringarna fastställs.



Alkusanat

Selvitystyö on osa niin sanotun uuden liikennepolitiikan soveltamista ja uusien periaatteiden mukaista tarkastelua. Perusperiaatteena on nostaa esiin keskeisimmät käyttäjätarpeet nyt ja tulevaisuudessa, johtaa niiden perusteella palvelutasotavoitteet, selvittää palvelutasopuutteet ja tuottaa kehittämispolku merkittävimpien puutteiden poistamiseksi sekä palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtatie 3 Tampere–Vaasa on noin 230 kilometriä pitkä yhteysväli, jonka merkitystä ja kehittämistarpeita tarkasteltiin laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien ja tienkäyttäjien kanssa. Työn kuluessa toteutettiin käyttäjäkysely, tutkimus tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen näkökulmista sekä pidettiin yhteinen kehittämisseminaari Parkanossa.

Palvelutasotavoitteiden määrittelyvaiheessa hyödynnettiin ”Pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutasotyötä” sekä osin samaan aikaan käynnissä olevien muiden yhteysvälien kehittämisselvitysten näkökulmia, kuten Valtatie 4 Lusi–Haaparanta kehittämisselvitystä. Valtatien 3 matka- ja kuljetusketjujen tarkastelut tehtiin sellaisella tarkkuudella, että voitiin rajata ne keskeiset käyttäjätarpeet, joihin voidaan vastata pääosin valtatietä kehittämällä. Haasteena on erityisesti vastata yhtä aikaa niin paikallisiin, valtakunnallisiin kuin kansainvälisiinkin tarpeisiin. Työssä määritetty toimenpideohjelma kohdistuu pääosin valtatien kehittämiseen vaiheitta kohti tavoitetilaan niin, että 1. vaiheen kehittämistoimenpiteet kohdistuvat suurimpiin palvelutasopuutteisiin ja ovat vaikuttavuudeltaan riittävän merkittäviä. Liikennejärjestelmän muiden kulkumuotojen ja osa-alueiden osalta on esitetty lähinnä palvelutasotavoitteita ja puutteita, joiden parantaminen ei riipu valtatien välttämättömien toimenpiteiden kehittämisestä. Valtatien 3 kehittäminen voidaan nähdä edellytyksenä sille, että liikennejärjestelmä mahdollistaa pitkällä tähtäyksellä yhteysvälin vaikutusalueen kilpailukyvyn ja kehittymisen.

Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Tero Haarajärvi Pirkanmaan Elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskuksesta (ELY-keskus). Työn ohjausryhmään kuuluivat hänen lisäkseen, Jarmo Salo Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, Pekka Ovaska Liikennevirastosta, Tero Voldi Pohjanmaan liitosta, Jorma Ollila Etelä-Pohjanmaan liitosta ja Jouni Koskela Pirkanmaan liitosta.

Työn konsultteina olivat Sito Oy ja Ramboll Finland Oy. Projektipäällikkönä oli Rauno Tuominen Sito Oy:stä. Asiantuntijoina työhön osallistuivat muun muassa Juha Mäkinen, Anna Korpinen ja Taina Klinga Sito Oy:stä sekä Jukka Ristikartano, Jouni Lehtomaa ja Hanna Reihe Ramboll Finland Oy:stä.

Tampereella huhtikuussa 2015

Sisältö

1 Johdanto 8

2 Yhteysvälin käyttäjät ja palvelutaso 10
2.1 Käyttäjäryhmien tarpeet 10
2.2 Suunnittelualueen jaksottelu käyttäjäryhmien pohjalta 13
2.3 Tärkeimmät palvelutasotekijät jaksoittain 15

3 Maankäytön, liikenteen ja ympäristön nykytila 18
3.1 Maankäyttö ja sen kehittyminen 18
3.2 Maakuntakaavoitus 20
3.3 Liikenteen ja väylien nykytila 26
3.4 Ympäristö 39

4 Tavoitteet 50
4.1 Yhteiskunnalliset ja alueelliset tavoitteet 50
4.2 Palvelutasotavoitteet 54

5 Palvelutasoanalyysi 56

6 Yhteysvälin tavoitetila 2040 58

7 Toimenpiteet yhteysvälillä 60
7.1 Vaihtoehtoiset toimenpiteet 60
7.2 Hämeenkyrön ohitustiehankkeen vaihtoehdot 64
7.3 Laihia-Vaasa (Helsingby) välin kehittäminen 65
7.4 Valtatien 3 ja 19 liittymän kehittäminen Jalasjärvellä 70

8 Hankekokonaisuudet 73
8.1 Yleistä 73
8.2 Hankekokonaisuudet toimenpiteineen vuoteen 2025 75
8.3 Hankekokonaisuudet toimenpiteineen vuoteen 2040 89

9 Yhteenveto 90
9.1 Yhteysvälin merkittävimmät kehittämistarpeet 90
9.2 Ensimmäisen vaiheen hankekorin sisältö 93
9.3 Valtatien 3 Tampere–Vaasa 1.vaiheen vaikutusanalyysi 93
9.4 Jatkotoimenpiteet 94

10 Lähteet 96

11 Liitteet 97

1 Johdanto

Liikennepoliittinen selonteko 2012 sisältää liikenneverkon kehittämisohjelman vuosille 2016-2022. Kehittämisohjelman hankkeiden suunnitteluvalmiutta edistetään. Kehittämisohjelma pitää sisällään seuraavat pääteiden yhteysvälit: vt 3 Tampere-Vaasa, vt 5 Mikkeli-Juva, vt 4 Jyväskylä-Oulu, vt 4 Oulu-Kemi, vt 8 Turku-Pori, vt 9 Tampere-Orivesi, vt 12 Lahden eteläinen kehätie, vt 12 Lahti-Kouvola. Näille keskeisten pääväylien yhteysväleille tulee määrittää palvelutasot sekä kehittämispolku, joka pohjautuu laajaan keinovalikoimaan. Liikennepoliittisessa selonteossa määritetään ”Lähivuosien yhteysvälihankkeiden kehittämisratkaisut uudelleen arvioidaan kustannustehokkaamman, käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi ja toimenpiteiden mitoittamiseksi.”

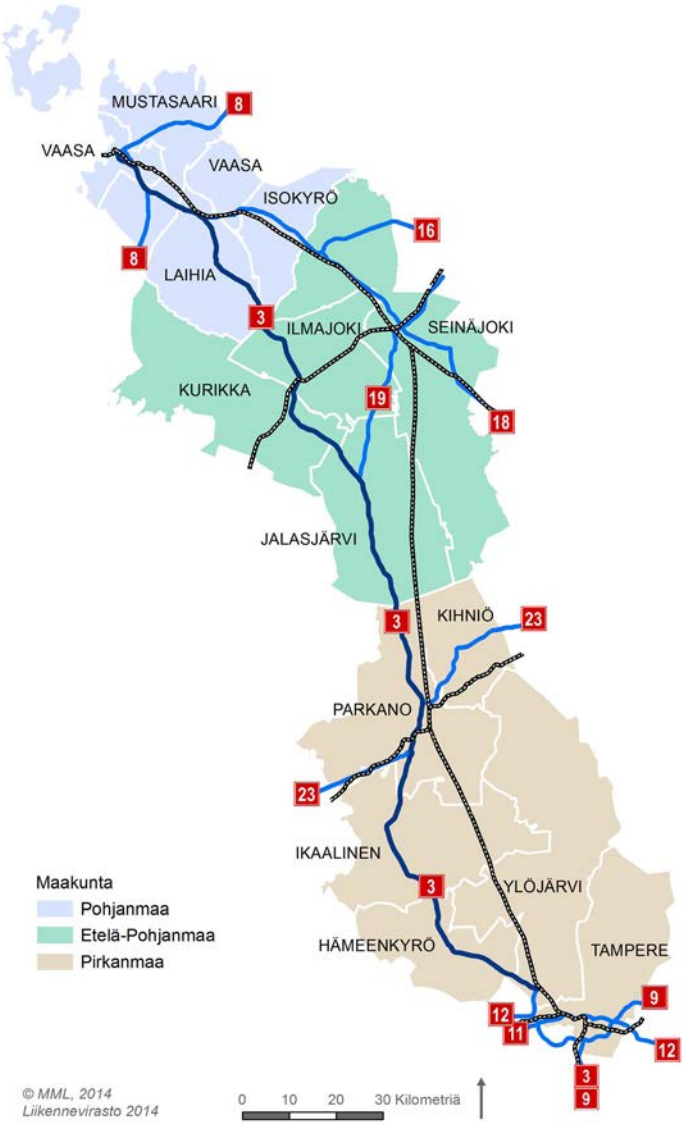
Tässä työssä oli tavoitteena määrittää uuden liikennepolitiikan mukaisesti valtatien 3 yhteysvälin Tampere–Vaasa käyttäjälähtöiset palvelutasotavoitteet sekä merkittävimmät palvelutasopuutteet. Tämän pohjalta määritettiin kehittämispolku kohti valtatien tavoitetilaa. Toimenpiteiden valinnassa huomioitiin laajan keinovalikoiman hyödyntäminen, aikajänteen lyhentäminen ja niukkojen resurssien riittävyys useampaan kohteeseen, jonka johdosta toimenpiteitä on arvioitu niin vuoteen 2025 kuin 2040. Lopputuotteena on erilaisia tien parantamiseen tähtääviä toimenpidekokonaisuuksia eli hankekoreja, joita on vertailtu niiden vaikuttavuuden selvittämiseksi. Valtatien lisäksi tarkastelussa on huomioin mahdollisuudet hyödyntää joukkoliikennettä yhteysvälillä liikkumisessa.

Valtatie 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli on osa E12-tietä Helsingistä Hämeenlinnan kautta Vaasaan. Tie on osa kansainvälistä Eurooppateiden verkkoa sekä EU:n määrittelemää kattavaa TENT-verkkoa. Valtatie 3 yhdistää kolme maakuntakeskusta ja Tampereen, Seinäjoen ja Vaasan kaupunkiseutua toisiinsa ja on tärkeä kuljetusyhteys Etelä-Suomen sekä Pirkanmaan, Etelä-Pohjanmaan sekä Pohjanmaan maakuntien välillä. Tampereen ja Vaasan kaupunkiseudulla valtatie 3 on myös merkittävä seudun sisäisen liikkumisen käytävä ja toimii muun muassa työssäkäyntiyhteytenä. Päärata Helsingistä Tampereen kautta Ouluun kulkee valtatien 3 suuntaisesti Jalasjärvelle asti.

Yhteysvälin Tampere-Vaasa parantamista on suunniteltu koko 2000-luvun ajan ja yhteysvälille on tehty lukuisia eritasoisia suunnitelmia. Merkittävimmät suunnitelmat viime vuosilta ovat:

- Valtatien 3 parantaminen yhteysvälillä Ylöjärvi–Vaasa, kehittämissuunnitelma, 2005. Kehittämisselvityksessä päätettiin yhteysvälin kehittämistavoitteet, joiden pohjalta jatkosuunnittelu on edennyt.
- Valtatien 3 parantaminen välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö, Ympäristövaikutusten arviointi, 2011
- Valtatien 3 parantaminen, Hämeenkyrön ohitus, yleissuunnitelma, 2007
- Valtatien 3 parantaminen välillä Kyröskoski–Hanhijärvi, Hämeenkyrö, tiesuunnitelma, 2009
- Valtatien 3 parantaminen välillä Kostula–Kyröskoski, tiesuunnitelma, 2015
- Valtatien 3 parantaminen rakentamalla Ikaalisten, Jalasjärven ja Hämeenkyrön ohituskaistat, tiesuunnitelma 2009
- Valtatie 3 parantaminen Ikaalisten eritasoliittymän ja Teikankaan välillä, tiesuunnitelma, 2015
- Valtatien 3:n parantamisen yleissuunnittelu välillä Mansonniemi–Ikaalinen, yleissuunnitelma, 2008
- Valtatien 3 parantaminen Parkanon kohdalla, aluevaraussuunnitelma, 2008
- Tiesuunnitelma valtatie 3 ja 19 liittymäalueiden parantamisesta Jalasjärvellä, tiesuunnitelma, 2010
- Valtatie 3 ja kantatie 67 parantaminen Kurikan kohdalla, aluevaraussuunnitelma, 2009
- Valtatie 3 ja 18 parantaminen Laihian kohdalla, tiesuunnitelma, 2008
- Valtatien 9 parantaminen välillä Alaskylä–valtatie 23, tiesuunnitelma, 2010.

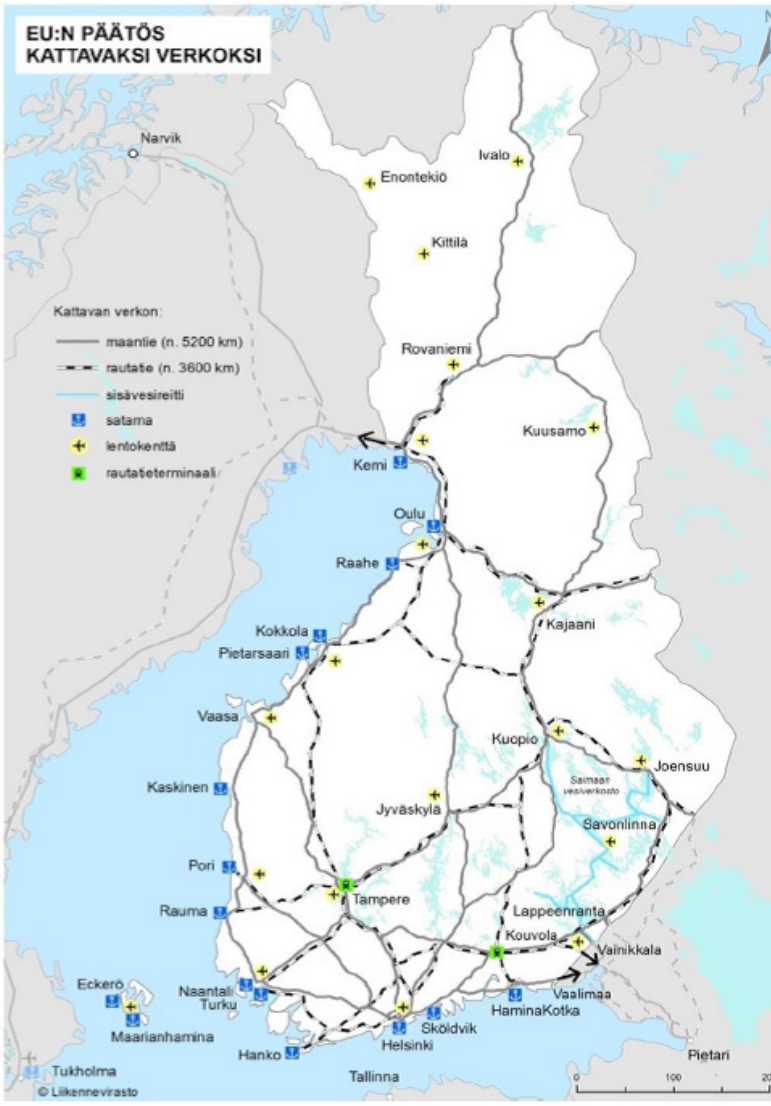
Vuorovaikutus oli keskeisessä osassa työssä: Selvitystyön tiedotteiden lisäksi tehtiin laaja www-pohjainen käyttäjäkysely, johon saatiin yli 600 vastausta. Tätä kyselyä tuettiin kahdella tapaustutkimuksella, josta toinen suoritettiin linja-auton ja toinen rekka-auton kyydissä. Lisäksi haastateltiin muutamia keskeisiä yrityksiä ja järjestettiin koko yhteysvälin yhteinen kehittämisseminaari.



Oikealla: kuva 1.2 Valtatien 3 tarkasteluväli Tampere–Vaasa

Alla: kuva 1.1 EU:n kattava verkko Suomessa





2 Yhteysvälin käyttäjät ja palvelutaso

2.1 Käyttäjäryhmien tarpeet

2.1.1 Kuljetukset

Kilpailun kiristyessä elinkeinoelämä kohdistaa kuljetuksiin ja logistiikkakustannuksiin yhä suurempia vaatimuksia. Kuljetuksilta odotetaan hyvää ennustettavuutta, häiriöttömyyttä sekä nopeutta ja kustannustehokkuutta.

Valtatie 3 on Pirkanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan elinkeinoelämän keskeisin maantieyhteys. Yhteysvälin rooli on merkittävä sekä kotimaisille että ulkomaille suuntautuville kuljetuksille, mistä hyvänä osoituksena ovat sitä käyttävät kuljetusvirrat esim. Helsingin, Kotkan, Vaasan ja Kokkolan satamiin.

Valtatie 3 yhdessä valtatien 8 kuljetuskäytävän kanssa sekä valtatie 4 muodostavat tärkeimmät etelä-pohjoissuuntaiset kansalliset pääyhteydet. Valtatie 3 Tampere-Vaasa yhteysväliä käyttää erityisesti Pohjanmaan maakunnista mm. Pirkanmaalle, Kanta-Hämeeseen ja Uudellemaalle suuntautuva liikenne sekä etelästä pohjoiseen kulkeva liikenne. Kuvassa 2.1 näkyy hyvin valtatien 3 kuljetuskäytävän rooli Pohjanmaalta Pirkanmaalle ja Uudellemaalle sekä kuljetuskäytävän merkitys alueiden elinkeinoelämälle.

Yrityskyselyssä alueen maakuntien yritykset pitivätkin valtatietä 3 yhtenä maakunnan tärkeimmistä maantiekuljetusten väylistä. Vastaavasti Vaasan kaupunkiseudulla valtatie 3 ja 8 ovat elinkeinoelämän tärkeimmät kuljetusreitit.

Osittain samalle yhteyskäytävälle sijoittuu Tampere-Oulu päärata, joka toimii suurten tavaravirtojen pääasiallisena kuljetusreittinä. Kyselytutkimuksen mukaan kuitenkin vain noin joka kymmenes yritys piti rautatietä tärkeänä kuljetusreittinä, koska autokuljetukset soveltuivat paremmin näiden yritysten kuljetustarpeisiin.

Yhteysvälin tärkeimpiä kuljetettavia tavaralajeja ovat metallijalosteet; puu, paperi ja sahatavara, raaka-aineet ja elintarvikkeet sekä ryhmä ”muut”, joka sisältää mm. päivittäistavarat ja erilaiset kuluttajahyödykkeet. Huomion arvoista on, että vaikka Pohjanmaalla on useita satamia, niin yhteysvälin yrityksille tärkeimmät satamat olivat Helsinki ja Turku. Pääkuljetusreitteinä näihin satamiin toimivat valtatie 3 sekä valtatie 8. (Liikennevirasto 2011 ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012)

2.1.2 Henkilöliikenne

Eri käyttäjä- ja liikkujaryhmiä sekä näiden tekemien matkojen ominaispiirteitä suunnittelualueella selvitettiin useita eri lähteitä hyödyntäen. Tausta-aineistona toimivat aikaisempien selvitysten ja suunnitelmien lisäksi mm. ”Matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso – Matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijät ja ketjutarkastelumallin kuvaus” (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2012) sekä ”Palvelutason tavoitekartat - Palvelutasoajattelun ja uuden liikennepolitiikan jäsentelyä tavoitekartoilla” (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2013).

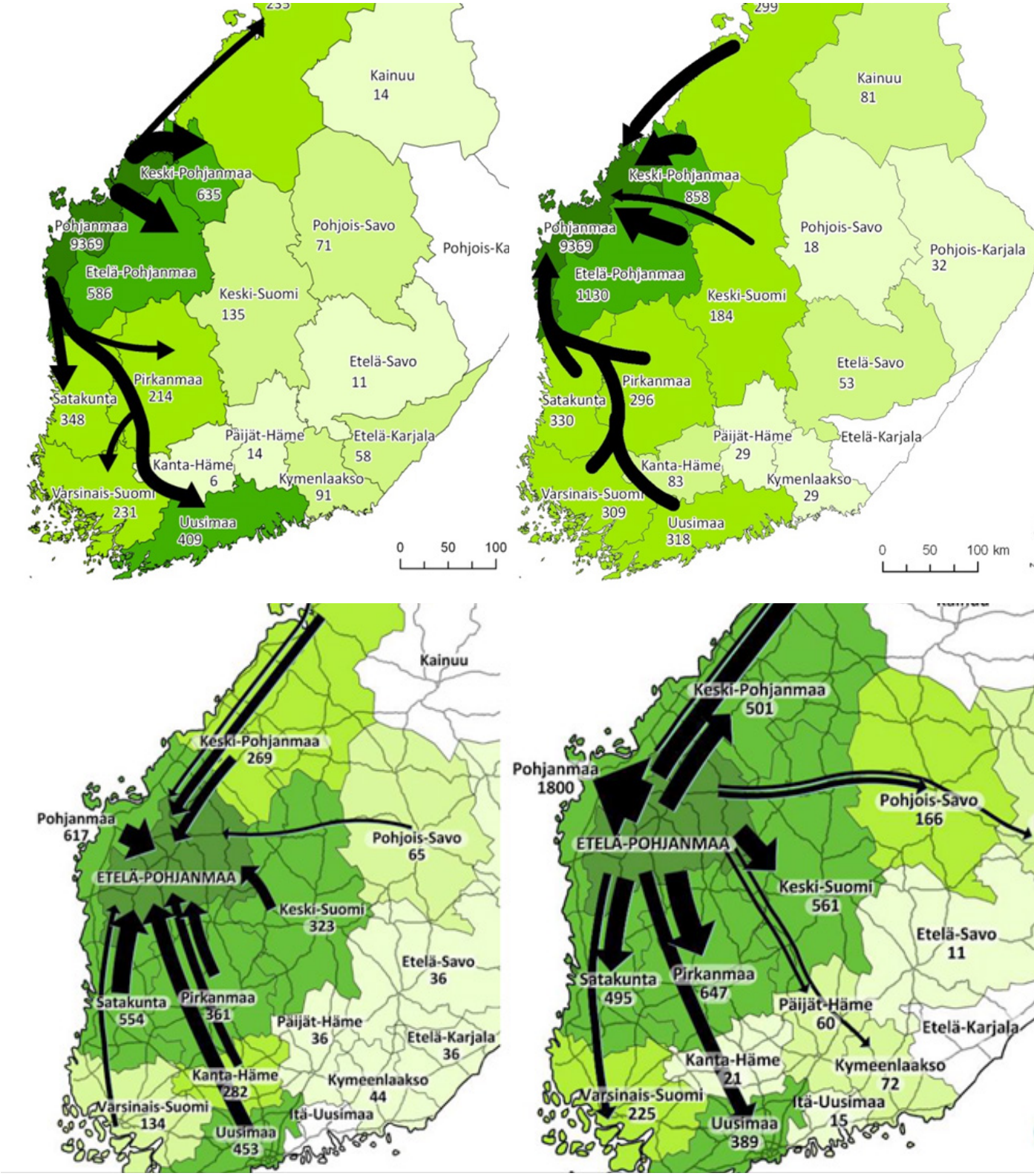
Keskeisenä lähtöaineistona käytettiin lisäksi Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksia vuosilta 2010–2011. Eri käyttäjäryhmien tarpeita kartoitettaessa hyödynnettiin myös asiantuntija-arvioita. Lähtötietona käytettiin myös LAM-pisteiden (Liikenteen automaattinen mittausjärjestelmä) tietoja. Valtatien 3 liikennemäärät on esitetty tarkemmin luvussa 3.1.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) tulosten tarkastelussa on otettava huomioon, että käytetyssä paikkatietoaineistossa matkan alku- ja loppupisteet on paikannettu kunnan keskustaajamaan lyhintä ja nopeinta päätieverkkoa käyttäen. Tämän vuoksi matkojen reititys ei välttämättä vastaa todellista matkareittiä. Lisäksi kunnan sisäiset matkat rajautuvat aineistosta pois. Näin ollen erityisesti kevyen liikenteen matkojen edustavuus ei ole aineistossa todenmukainen. Ulkomaille suuntautuvat matkat on niin ikään rajattu aineistosta pois, mutta niiden osuus koko aineistosta on marginaalinen.

HLT-aineiston tarkastelupisteet sijoittuvat yhteysvälille seuraavasti:

- Piste 1 sijoittuu Tampereen päähän Ylöjärven kohdalle.
- Piste 2 sijoittuu Ikaalisten ja Parkanon välille.
- Piste 3 sijoittuu Parkanon ja Jalasjärven välille.
- Piste 4 sijoittuu Kurikan ja Laihian välille.
- Piste 5 sijoittuu Vaasan päähän Helsingbyn kohdalle.

Tarkastelupisteiden tietojen avulla voidaan muodostaa yhteysvälille viisi erilaista jaksoa, jotka poikkeavat toisistaan sekä tien käyttäjäryhmien että nykyisen tien ominaisuuksien osalta.



Kuva 2.1 Maakuntarajat ylittävät maantiekuljetukset (1000 tonnia). Lähde: Etelä-Pohjanmaan maankäyttö- ja logistiikkaselvitys, Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne ja logistiikkaselvitys



Kulkutavat, matkojen tarkoitus ja suuntautuminen

Tampere-Ikaalinen

Ylöjärven ja Hämeenkyrön välisellä jaksolla korostuu seudullinen lyhytmatkainen liikenne, varsinkin Tampereelle suuntautuva työmatkaliikenne ja seudun sisäinen ostos- ja asiointiliikenne. Tampereen lisäksi myös Hämeenkyrön ja Ylöjärven välillä pendelöidään jonkin verran. Vaikka valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla, on joukkoliikenteen osuus Ylöjärven ja Tampereen välisistä matkoista kuitenkin noin 12 prosenttia ja Hämeenkyrön ja Tampereen välisistä matkoista noin 5 prosenttia.

Seudun läpikulkevaa liikennettä on tarkasteltavalla jaksolla noin viidesosa liikenteestä. Tampereen seudun läpiajavan liikenteen pääsuunta on valtatietä 3 pohjoiseen ja etelään. Pohjoisen suunnasta tulevasta, Tampereen seudun läpi ajavasta liikenteestä 73 prosenttia suuntautuu edelleen valtatietä 3 pitkin etelään. Pohjoisen suuntaan matkaavasta, seudun läpiajavasta liikenteestä 75 prosenttia on tulossa etelästä valtatieltä 3. (Tampereen kaupunkiseutu 2012)

Ikaalinen-Parkano

Ikaalisten ja Parkanon välisessä tarkastelupisteessä nousee pitkämatkaisen liikenteen rooli voimakkaana esiin ja matkaryhmistä vapaa-aikaan liittyvä liikkuminen korostuu. Matkat tehdään pääosin henkilöautolla. Joukkoliikenne perustuu linja-autoliikenteen lisäksi kaukoliikenteen juniin, joita käytetään paljon etenkin pitkillä matkoilla. Kaukojunaliikenteen osuus on kulkutavoista suurimmillaan jaksoilla Ikaalinen-Parkano ja Parkano-Jalasjärvi johtuen siitä, että pääradalla kulkee paljon matkustajia ja tässä kohtaa valtatien liikennemäärät ovat pienimmillään. Joukkoliikenteen osuuden ei kuitenkaan arvioida tästä tulevaisuudessa kasvavan merkittävästi eikä se pysty yhteysvälillä korvaamaan autoliikennettä junaliikenteen harvan asemaverkon (mm. Seinäjoki, Vaasa) johdosta. Liikenne suuntautuu pääasiassa valtatietä 3 pitkin etelään ja pohjoiseen. Vain pieni osuus matkoista jää lähikuntiin.

Parkano-Jalasjärvi

Parkanon ja Jalasjärven välillä on myös jaksoista eniten pitkämatkaista liikennettä ja varsinkin vapaa-aikaan liittyvää matkustusta. Matkat tehdään pääosin henkilöautolla, mutta kuten Ikaalinen-Parkano –jaksolla myös Parkanon ja Jalasjärven välillä käytetään kaukoliikenteen junia pitkämatkaisessa liikkumisessa. Liikenne suuntautuu etelän suunnassa valtatien 3 suuntaan ja pohjoisessa valtatien 3 lisäksi suuressa määrin myös valtatietä 19 pitkin Seinäjoelle. Paikallista liikennettä on vähän ja se suuntautuu joko Parkanoon tai Jalasjärvelle.

Jalasjärvi-Laihia

Jalasjärven ja Laihian välillä korostuu työmatkaliikenne pidempimatkaisen vapaa-ajanliikenteen lisäksi. Matkat ovat tyypillisesti Seinäjoen ja Vaasan seutujen sisäisiä matkoja ja ne tehdään pääasiassa henkilöautolla. Joukkoliikennettä käytetään, mutta sen rooli on pienempi kuin kuin tarkastelualueen eteläosissa. Koskenkorvan ja Laihian välillä on seudullisen liikenteen lisäksi myös huomattava osa pitkämatkaista liikennettä etelän ja pohjoisen suuntaan. Tällä jaksolla lyhyet matkat suuntautuvat huomattavalta osin Kurikkaan ja Laihialle.





Laihia-Vaasa

Laihian ja Vaasan välillä on runsaasti pendelöintiliikennettä Vaasan ja Seinäjoen seutujen vahvasta vaikutuksesta johtuen. Myös ostos- ja asiointimatkoja on Vaasan kaupunkiseudun liepeillä enemmän kuin muilla jaksoilla. Kuten myös Tampereen seudulla, Vaasan seudun lähistöllä liikutaan paljon henkilöautolla. Koko yhteysvälin mittakaavassa Vaasan seudulla henkilöauton kulkutapaosuus on suurimmillaan. Laihian ja Vaasan välisistä matkoista valtaosa (yli 90 %) suuntautuu Vaasaan. Vaasasta matkat suuntautuvat pääosin joko Laihialle tai edelleen Seinäjoelle valtatietä 18 pitkin. Etelään suuntautuu valtatietä 3 pitkin vain 10 % matkoista.

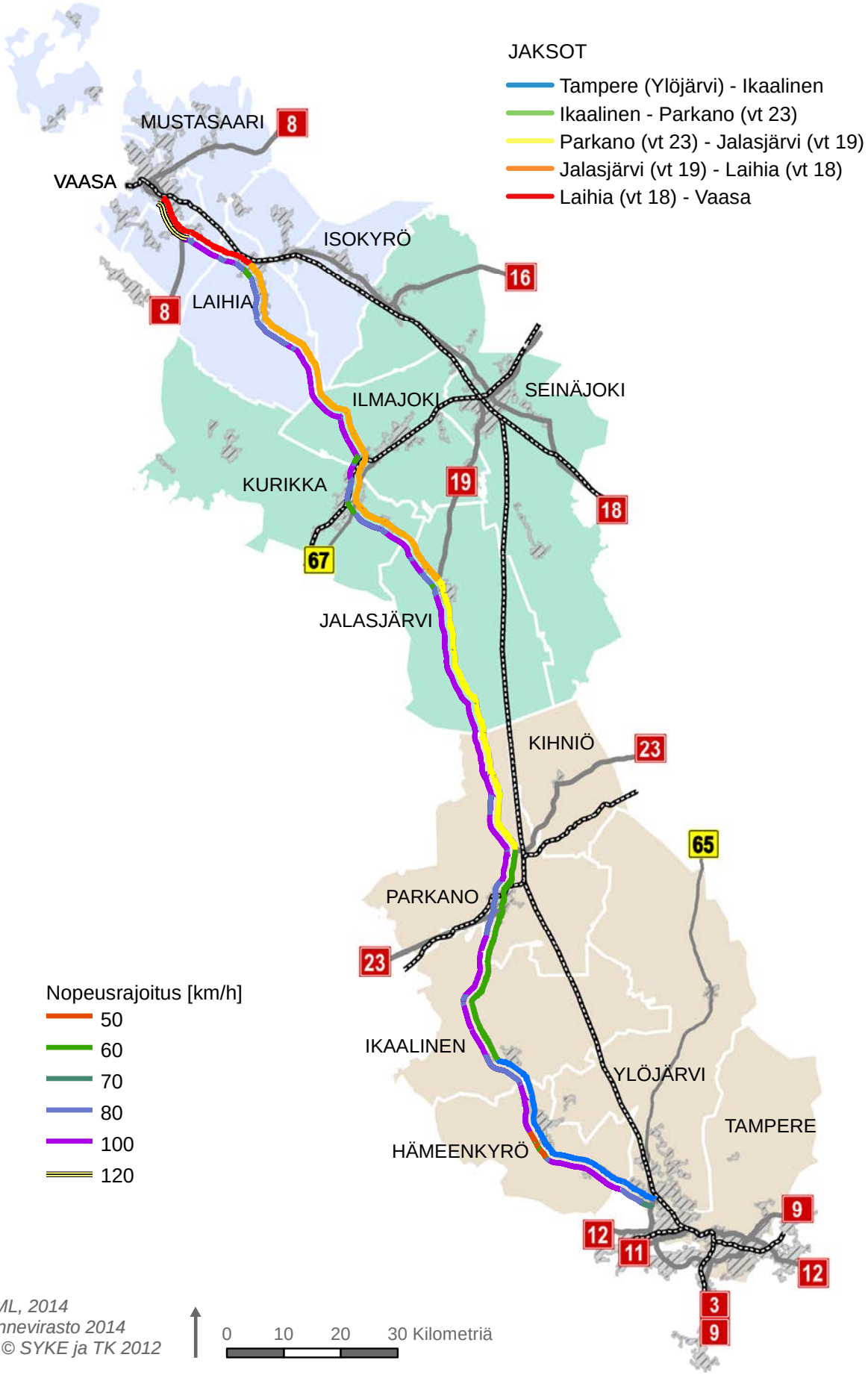
Tampereen Seinäjoen ja Vaasan välisissä pitkissä matkoissa juna ja henkilöauto ovat merkittävimmät kulkutavat. Seinäjoki-Vaasan radan sähköistys on lisännyt tämän välin, että Tampereelta Vaasaan tulevien junamatkan palvelutasoa ja kilpailukykyä. Linja-autoliikenteen osuus pitkissä matkoissa on pieni ja usein vaihtoehtona, kun junamatka tai henkilöautomatka ei ole mahdollisia tai sovellu hyvin käyttäjän matkaan.

2.2 Suunnittelualueen jaksottelu käyttäjäryhmien pohjalta

Liikennemääriin, tieympäristöön sekä liikennetutkimukseen perustuvien käyttäjäryhmien perusteella valtatien 3 suunnittelualue jaettiin viiteen loogiseen jaksoon. Tämä jaksottelu on lähtökohtana sekä nykytilanneanalyysille että palvelutasotarkasteluille. Nämä tarkastelut ja niissä esiin tulleet kehittämistarpeet ovat puolestaan pohjana kehittämistoimenpiteiden valinnalle.

Vilkkaat pendelöintijaksot sijoittuivat Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduille suunnittelualueen molempiin päihin. Pendelöintijakson pituus on Tampereella noin 50 km ja Vaasassa noin 20 km. Nämä ovat selvästi muita vilkkaampia tiejaksoja, joissa korostuu lyhytmatkainen työmatka- ja asiointiliikenne. Liikennemäärät valtatiellä 3 ovat keskimäärin noin 10 000 ajon./vrk.

Yhteysvälin keskiosassa tie on jaettu kolmeen erityyppiseen jaksoon, joissa välillä Ikaalinen–Parkano liikenne koostuu useasta käyttäjäryhmästä ja on eniten sekoittunutta. Liikennemäärä on keskimäärin 6100 ajon./vrk. Parkanon pohjoispuolella liikenne vähenee merkittävästi noin 4000 ajon./vrk ja jaksolla korostuu pitkämatkainen liikenne. Samalla tieympäristö muuttuu metsäiseksi. Jalasjärvellä liikenne jälleen kasvaa paikallisesti ja tieympäristö muuttuu peltomaisemmaksi, jossa maatalousliikenne on rinnakkaistiellä. Jalasjärvellä liikennevirrasta merkittävä osa etenkin raskaasta liikenteestä kääntyy Seinäjoen suuntaan valtatien 19 liittymässä. Valtatietä 3 pohjoiseen jatkaa noin 50 % henkilöautoliikenteestä ja 32 % raskaasta liikenteestä. Jalasjärvi-Laihia väli on yhteysvälin vähäliikenteisin (keskimäärin 2900 ajon./vrk) lukuun ottamatta lyhyttä Kurikka-Ilmajoen kohtaa, jossa kantatie 67 liikenne kulkee valtatietä 3 pitkin. Tällä yhteysvälillä ominaispiirteenä on myös runsaslukuinen maatalousliikenne, joka sekoittuu valtatien pitkämatkaiseen liikenteeseen. Myös pendelöinti kuntien välillä on merkittävää.



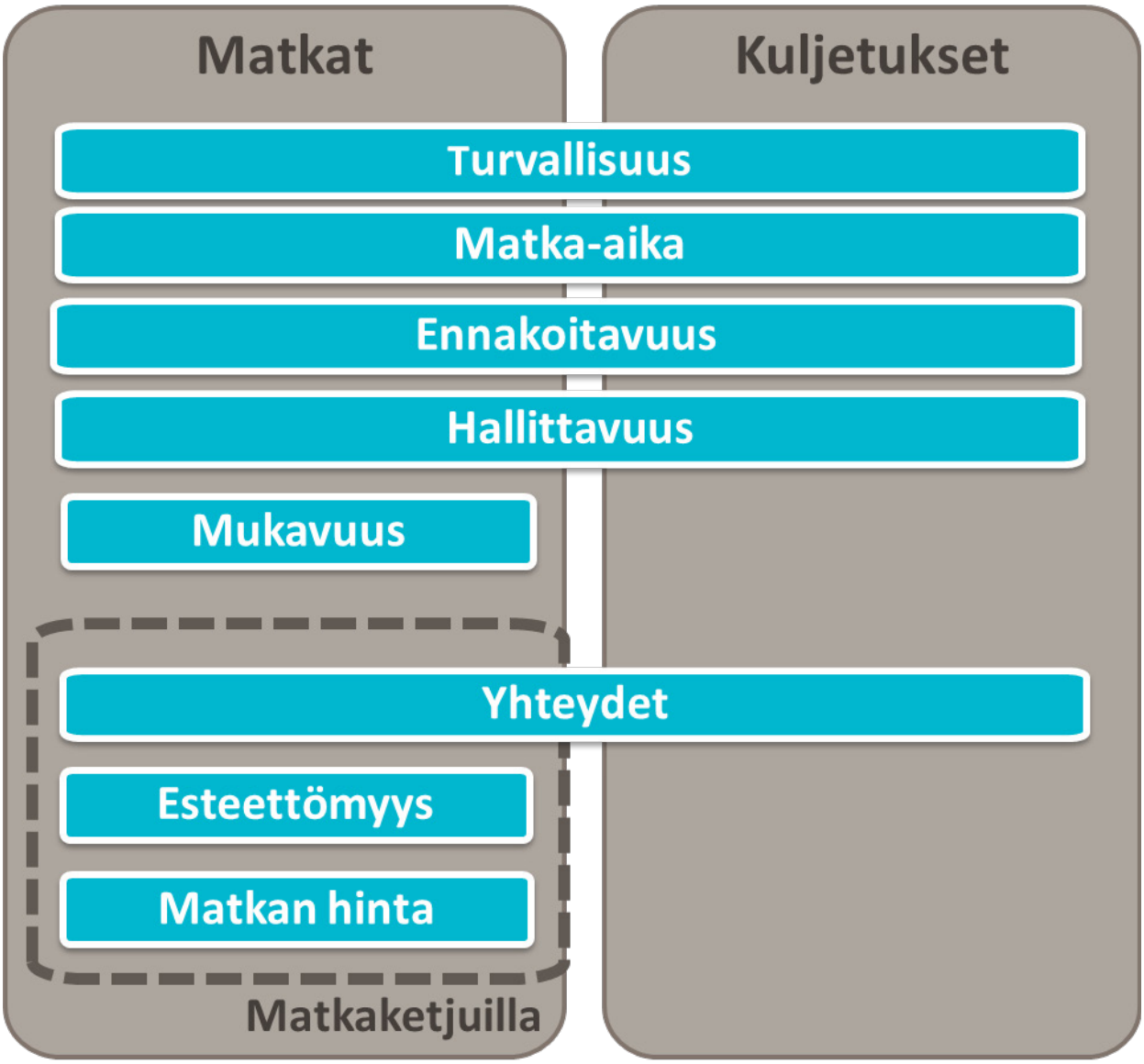
Kuva 2.2 Yhteysvälin tarkastelujaksot ja jaksojen tierekisteriosoitteet.

2.3 Tärkeimmät palvelutaso-tekijät jaksoittain

2.3.1 Keskeisten palvelutasotekijöiden määrittäminen

Palvelutasotekijöiden tarkastelu ja määrittely perustuvat sekä aiemmin että työn aikana tehtyihin valtakunnallisiin selvityksiin. Tarkemmat valtakunnalliseen selvitykseen pohjautuvat määrittelyt pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijöistä on esitetty liitteessä 1.

Henkilöliikenteen näkökulmasta palvelutasotekijöiden valinnassa tehtiin tietoisesti karkeat yleistykset, jotta eri jaksojen liikenteen koostumus voitiin ottaa huomioon ja eri käyttäjäryhmien tarpeet saatiin tuotua esiin. Vaikka kaikki palvelutasotekijät ovat tärkeitä kaikilla matkoilla, pyrittiin tässä työssä korostamaan jaksojen tärkeimpiä tekijöitä. Esimerkiksi säännöllisillä



Kuva 2.3 Pitkämatkaisen liikenteen palvelutasotekijät (Lähde: Pitkämatkaisen liikenteen palvelutasotekijät, Liikennevirasto 2014)



työperäisillä matkoilla korostuu matka-aika, kun taas ja loma- ja vapaa-ajan matkoilla korostuu mukavuus, joka on erittäin laaja ja subjektiivinen käsite. Tässä yhteydessä ei lähdetty tarkemmin määrittelemään mukavuuden sisältöä, vaan se käsitettiin laajasti eri tekijöinä (mm. tienvarsipalvelut, stressittömyys, tien laatutason vaihtelu ja liikkumisen helppous), joiden merkitys korostuu matka-ajan minimoinnin sijaan. Palvelutasotekijöitä hyödynnettiin siis jaksojen erojen esiintuomisessa Tampere-Vaasa yhteysvälillä sekä sen eri jaksoissa. Kuljetusten palvelutasotekijöille ei löydetty jaksotteluperusteita, vaan ne ovat yhtenäiset koko yhteysvälillä samoin kuin pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasotekijät.

Koko yhteysvälillä korostuvat sekä matkojen että kuljetusten palvelutasotekijöinä turvallisuus ja matka-aika. Lisäksi kuljetusten osalta hallittavuus on koko yhteysväliä koskeva palvelutasotekijä. Osittain hallittavuus on sisällä myös matka-ajassa ja sen ennakoitavuudessa, koska hyvä hallittavuus (matkan aikana saatavan informaation pohjalta tehtävät ratkaisut) parantaa matkan ennakoitavuutta vähentämällä tarvetta varautua viivästyksiin. Matka-aika on tärkeä niin elinkeinoelämän kuljetuksissa kuin työ- ja työasiamatkoissa, jollaisia matkoja on merkittävästi koko yhteysvälillä. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen osalta kriittiseksi palvelutasotekijäksi määritettiin yhteyksien olemassaolo.

2.3.2 Matkojen palvelutasotekijät jaksoittain

Tampere–Ikaalinen

Keskeisimpiä palvelutasotekijöitä ovat ennakoitavuus ja yhteydet. Jakso on yhteysvälin vilkkaimpia ja iso osa liikenteestä on työmatkaliikennettä ja pendelöintiä kuntien välillä. Jaksolla on paljon aluekeskuksia, ostospaikkoja ja työpaikkakeskittymiä. Tampereelta on hyvät joukkoliikenteen jatkoyhteydet pääkaupunkiseudulle, Seinäjoelle ja Vaasaan sekä muihin maakuntakeskuksiin, mikä nostaa yhteyksien ja jatkoyhteyksien merkitystä palvelutasotekijänä. Kriittisenä liikkumisryhmänä voidaan pitää työmatkaliikkujia sekä asiointiliikennettä.

Ikaalinen–Parkano

Keskeisimmät palvelutasotekijät ovat yhteydet sekä mukavuus. Liikennemäärät ovat suhteellisen suuria vaihdellen 5700–7400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pääosin seudullisesta liikenteestä koostuvat matkat ovat keskimäärin pidempiä kuin Tampereen kaupunkiseudulla. Pitkämatkaisen vapaa-ajan liikenteen suuri osuus korostaa yhteysvälillä mukavuuden merkitystä. Kriittisenä liikkumisryhmänä voidaan pitää työmatkaliikkujia sekä vapaa-ajan matkaajia.





Parkano–Jalasjärvi

Keskeisimmät palvelutasotekijät ovat yhteydet ja mukavuus. Yhteysvälillä on jonkin verran vaihtelua liikennemäärissä, paikallisen liikenteen sekoittuessa Jalasjärven ja Parkanon kohdalla valtatien pitkämatkaiseen liikenteeseen. Jaksolla on myös pitkä vähäliikenteisempi metsäosuus, jossa tien luonne muuttuu merkittävästi esimerkiksi Jalasjärven tasaisesta ja suorasta peltomaisemasta. Tiejaksolla korostuu viikoittainen vapaa-ajan liikenne. Kriittisenä liikkumisryhmänä voidaan pitää työmatkaliikkujia sekä vapaa-ajan matkaajia.

Jalasjärvi–Laihia

Keskeisin palvelutasotekijä on mukavuus. Liikennemäärät ovat yhteysvälin pienimpiä, mutta silti liikenteestä merkittävä osa on pendelöintiä. Huomioitavaa on myös, että tällä jaksolla raskaan liikenteen osuus on vähäisempää kuin muilla osuuksilla, koska suuri osa siitä on kääntynyt Seinäjoen (vt 19) suuntaan, jolloin sen vaikutukset henkilöautoliikenteeseen ovat esimerkiksi jaksoa Parkano-Jalasjärvi vähäisemmät. Kriittisenä liikkumisryhmänä voidaan pitää työmatkaliikkujia – etenkin pendelöijiä – sekä vapaa-ajan matkaajia.

Laihia–Vaasa

Keskeisimpiä palvelutasotekijöitä ovat ennakoitavuus, yhteydet ja mukavuus. Jakso on yhteysvälin vilkkaimpia Tampere-Ikaalinen -välin ohella. Jakson liikenteestä iso osa on työmatkaliikennettä ja pendelöintiä kuntien välillä. Pendelöintivyöhyke on Vaasasta 25 kilometriä Laihialle, josta se jatkuu valtatien 18 vartta Seinäjoelle asti. Yhteysvälillä onkin merkittävästi hieman pidempää seudullista liikennettä etenkin Seinäjoen suuntaan sekä siihen sekoittunutta paikallista hitaampaa liikennettä. Laihian taajama on oma selkeä paikalliskohde. Nämä tekijät nostavat mukavuuden yhdeksi keskeiseksi palvelutasotekijäksi. Kriittisenä liikkumisryhmänä voidaan pitää työmatkaliikkujia sekä asiointiliikennettä.

3 Maankäytön, liikenteen ja ympäristön nykytila

3.1 Maankäyttö ja sen kehittyminen

Maankäyttö ja asutus

Valtatien välittömässä vaikutuspiirissä on useita taajamajaksoja, joiden kokonaispituus on tierekisterin mukaan yhteensä 46,5 kilometriä. Osa valtatien varren taajamarakenteesta on suhteellisen harvaan rakentunutta. Valtatien melualueella asuu ihmisiä lähes kaikilla taajama-alueilla ja tiheän tienvarsiasutuksen kohdilla.

Suurimmat ristiriidat valtatien liikenteen ja taajama-alueiden maankäytön välillä ovat Hämeenkyrössä, Parkanossa sekä Laihialla.

Pirkanmaan alueella valtatien varren taajamia ovat Ylöjärvi, Hämeenkyrö, Ikaalinen ja Parkano. Ne ovat palvelutasoltaan kaupunkitason keskuksia. Ylöjärvi kuuluu selkeästi Tampereen kaupunkiseutuun. Alkuosassaan valtatie kulkee Soppeenmäen ja Julkujärven laajan teollisuus- ja työpaikka-alueen läpi. Elovainio on suuri kaupungin keskustan tuntumaan sijottuva kaupan alue. Metsäkylässä asutusta sijoittuu valtatien melualueelle.

Hämeenkyrössä valtatie sijoittuu taajama-alueelle tai sen läheisyyteen kymmenen kilometrin matkalla. Hämeenkyrön taajamarakenteessa on kaksi erillistä keskusta, Kirkonkylä ja Kyröskoski. Valtatie kulkee vanhan Kirkonkylän alueen keskeltä. Muutoin pääosa taajamasta on rakentunut valtatien itäpuolelle kirkon lähiympäristöä lukuun ottamatta. Valtatietä sivuavat Ahrolan ja Tippavaaran työpaikka-alueet.

Ikaalisten ydinkeskusta sijoittuu hieman valtatien itäpuolelle. Uusi kaupan suuryksikkö on avattu välittömästi keskustan eritasoliittymän tuntumaan. Muita pienempiä kyläalueita ovat mm. Kilvakkala, Myllykarttu, Mansonniemi ja Riitiälä. Muutaman kilometrin päähän Ikaalisten keskustasta sijoittuu Ikaalisten kylpylä, joka on maakunnallisesti merkittävää matkailupalvelujen alue. Kilvakkalan pohjoispuolella on raskasta liikennettä synnyttävä Teikankaan teollisuusalue.

Parkanossa valtatie kulkee aivan keskustaajaman tuntumassa osin työpaikka- ja kaupallisten alueiden keskellä. Täällä kauppa- ja työpaikka-alueiden lyhytmatkainen liikenne aiheuttaa häiriöitä valtakunnalliselle liikenteelle. Muuta tiheämpää tienvarsiasutusta Parkanon alueella on mm. Alaskylässä ja Kuivasjärvellä.

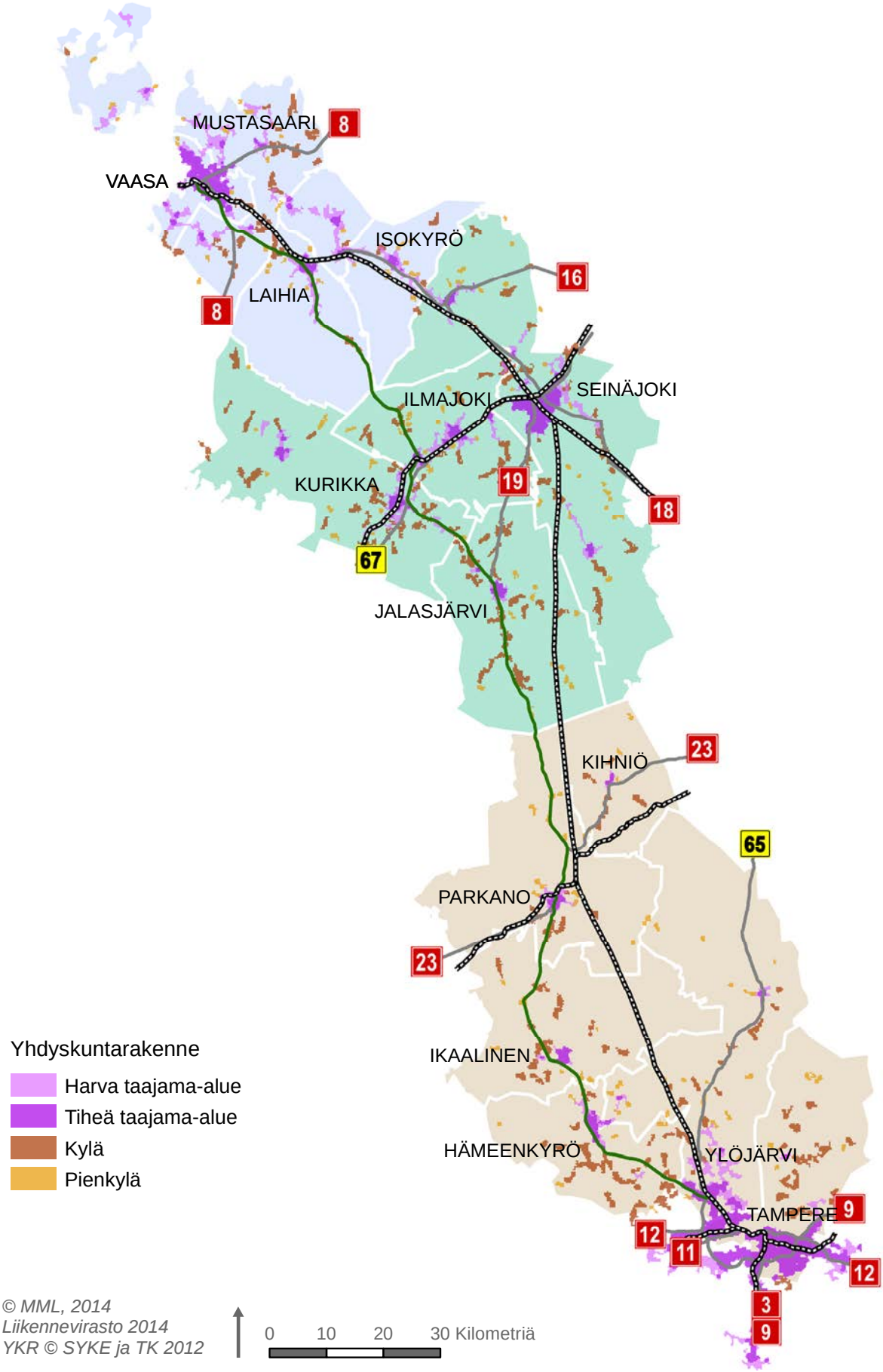
Jalasjärven ja Vaasan välillä valtatie sijoittuu Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntiin. Täällä jokilaaksot ovat vaikuttaneet vahvasti paikallisen aluerakenteen ja tieverkon muodostumiseen. Kuntien keskustat sijoittuvat nauhamaisesti vesistöjen läheisyyteen ja kyläasutus seurailee jokilaaksoja. Valtatien melualueella asuu ihmisiä taajama-alueilla ja monin paikoin tiheän tienvarsiasutuksen kohdilla.

Valtatie kulkee Jalasjärven keskustan reuna-alueella. Jalasjärvellä on työpaikka- ja teollisuusalueita valtatien 3 kummallakin puolella. Etenkin taajaman pohjoispuolella keskustan ja Jokipiin välillä paikallinen liikenne käyttää valtatietä 3. Muutaman kilometrin päässä kuntakeskuksesta valtatien varteen sijoittuu Juustoportin liike- ja työpaikkakeskittymä. Metsäisien jaksojen välissä on asutusta nauhamaisesti valtatien vartta myötäillen mm. Jalasjärven Ala-Koskueella ja Mantilassa.

Kurikan asutuskeskittymistä eteläisimpänä valtatien varressa on Luopan kylä. Varsinainen Kurikan keskusta jää sivuun valtatiestä, mutta läheinen Ikarin teollisuusalue ja muutama pienempi kyläalue ulottuvat valtatielle. Ilmajoen Koskenkorvalla valtatie 3 kulkee keskustan läpi ja tien varressa on merkittäviä työpaikka-alueita. Kurikan ja Ilmajoen alueilla Kyrönjokilaaksossa on runsaasti valtatien melualueelle sijoittuvaa haja-asutusta mm. Saarenkylän ja Tuiskulan alueilla.

Laihialla valtatie osittain halkaisee kuntakeskuksen. Maankäyttöä on levinnyt kummallekin puolelle valtatietä ja valtatie toimii taajamakatuna keskusta-alueen läpi. Metsäisillä osuuksilla Huissinkylän sekä Laihian Jokikylän ja Kylänpään välillä on vain vähän asutusta. Laihianjokilaaksossa on runsaasti asutusta valtatien läheisyydessä.

Mustasaaren merkittävin asutuskeskittymä tien varressa on Helsingby. Yhteysväli päättyy Vaasan kaupunkialueeseen, jossa melualueella sijaitsee asutusta mm. Suvilahden kerrostalojen sekä Korkeamäen pientalojen kohdilla.



Kuva 3.1 Yhdyskuntarakenteen aluejaot.

3.2 Maakuntakaavoitus

Pirkanmaa

Pirkanmaalla ovat voimassa valtioneuvoston 29.3.2007 vahvistama Pirkanmaan 1. maakuntakaava ja ympäristöministeriön 8.1.2013 vahvistama Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaava (turvetuotanto) sekä ympäristöministeriön 25.11.2013 vahvistama Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaava (liikenne ja logistiikka). Maakuntakaavoissa on osoitettu seuraavat liikenteeseen liittyvät varaukset valtatiellä 3 (voimassa olevat merkinnät):

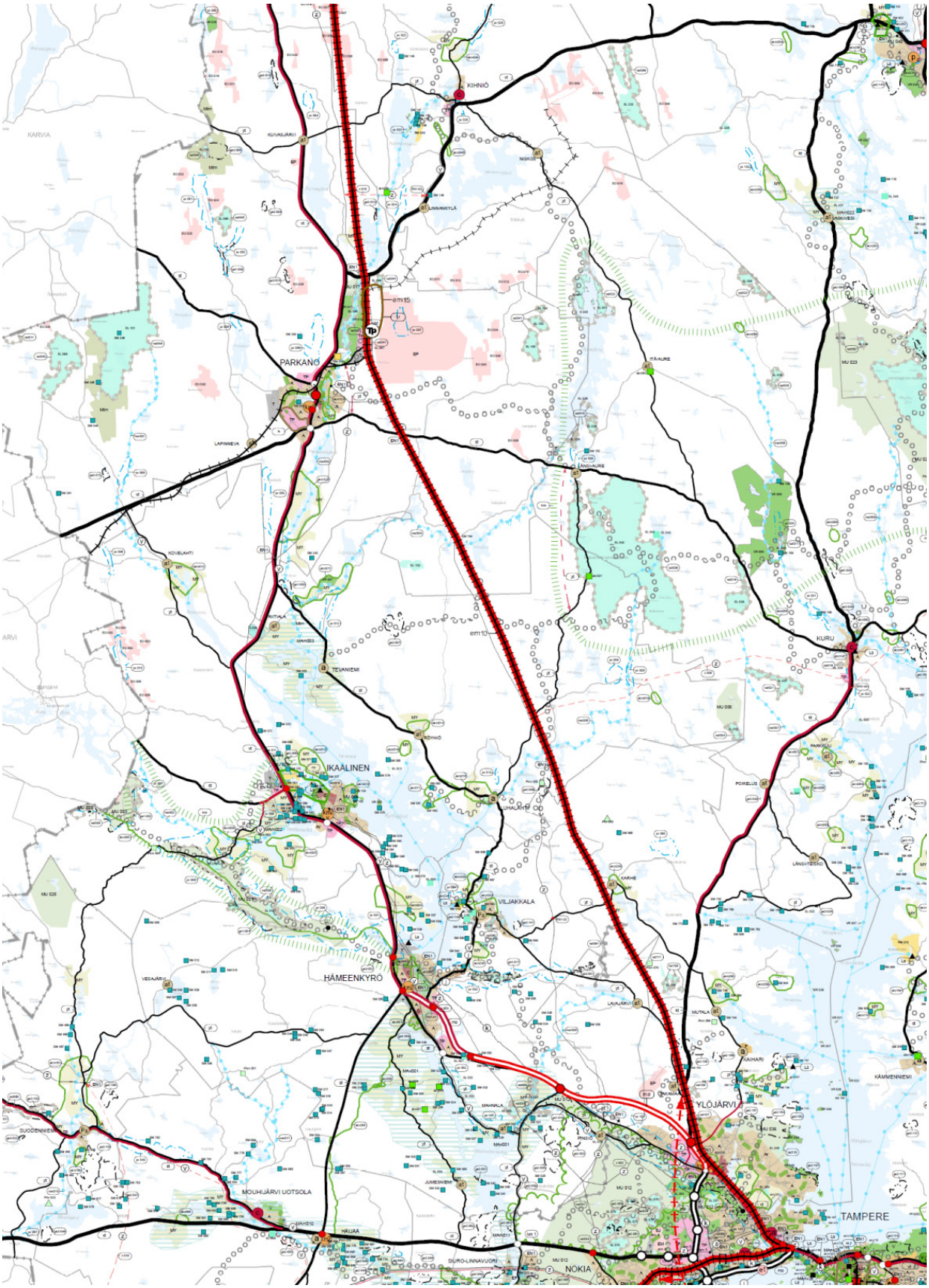
- Valtatie 3 välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö on osoitettu uudella linjauksella merkinnällä moottori- tai moottoriliikennetie /uusi tie.
  - Uuden moottoritien merkintään liittyy suunnittelu määräys: Valtatien 3 Ylöjärvi (Elovainion eritasoliittymä) – Hämeenkyrö (Hanhijärven eritasoliittymä) yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää ulkoilu- ja viheryhteyksien jatkuvuuden sekä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen turvaamiseen, pohja- ja pintavesien suojeluun sekä meluvaikutuksiin.
  - Tieosaan 3 Ylöjärvi (Elovainion eritasoliittymä) – Hämeenkyrö (Hanhijärven eritasoliittymä) liittyy erityismääräys 16 (em 16), suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistuttava siitä, etteivät Sarkkilanjärven (FI0309006) Natura-alueen läheisyydessä suoritettavat toimenpiteet yksin tai yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa merkittävästi heikennä niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 –verkostoon.
- Välillä Ylöjärvi–Hämeenkyrö valtatien 3 rinnakkaistieksi jäävä nykyinen valtatie on osoitettu merkinnällä seututie.
- Valtatie 3 välillä Hämeenkyrö-Jalasjärvi on osoitettu merkinnällä valtatie / merkittävästi parannettava tie. Merkittävästi parannettavan tien merkintään liittyy suunnittelumääräys:
  - Tien parantamisessa on otettava huomioon tien liikenteellinen merkittävyys, maankäyttö ja ympäristö. Parantaminen tehdään pääosin nykyisellä paikallaan. Merkintä ei edellytä koko tiejakson parantamista.
- Uudet erotasoliittymät on osoitettu merkinnällä eritasoliittymä, uusi. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Maakuntakaavassa oleva eritasoliittymä voidaan liikennemäärien tai maankäytön niin salliessa ensi vaiheessa toteuttaa myös tasoliittymänä. Erityisesti maankäytön tarpeita palvelevan eritasoliittymän toteuttamisen ajoitus ja toteuttamismahdollisuudet tulee varmistaa ennen kuin niiden totuttamiseen perustuvaa maankäyttöä asemakaavoitetaan pääteiden varsilla ja taakse. Uudet eritasoliittymät ovat seuraavat
  - Heinikon eritasoliittymä
  - Sasin eritasoliittymä
  - Hämeenkyrön ohitus, itäpää
  - Hämeenkyrö st 276 (Hämeenkyrö-Viljakkala)
  - Hämeenkyrö st 249 (Hämeenkyrö-Vammala)
  - Hämeenkyrö Kyröskoski pohjoinen
  - Ikaalinen Ikaalisten kylpylä.
  - Parkano, keskusta (Niementie)
  - Parkano, keskusta (Keskuskatu)
- Kankaanpää–Ikaalinen-seututien uusi linjaus Kilvakkalassa on osoitettu merkinnällä seututie / uusi tie.

Maakuntakaavan merkinnät lähtevät siitä, että Ylöjärvi, Hämeenkyrö, Ikaalinen ja Parkano kehittyvät ensisijaisesti keskustaajamistaan. Keskustaajamien yhteyteen valtatien 3 läheisyyteen liittyy myös kaikissa edellä mainituissa kunnissa vähittäiskaupan suuryksikkö. Kaikkien kuntien kehittyminen tukeutuu erityisesti työpaikkatoimintojen osalta vahvasti valtatiehen 3. Ylöjärven ja Hämeenkyrön maankäytössä on edetty systemaattisesti uusien väyläratkaisujen mukaisesti.

Kuntien keskustaajamien kehittyminen lisää liikennepainetta näillä kohdilla. Näiden lisäksi muita keskeisiä aluevarauksia valtatien varressa ovat:

- Ylöjärven Elovainion työpaikka-alueet (TP) valtatien ja uuden valtatien linjauksen välissä.
- Hämeenkyrön Kalalahden työpaikka-alueet (TP) ja asuinalueet (A) valtatien ja uuden valtatien linjauksen välissä.
- Hämeenkyrön Kyröskosken teollisuusalueet (T) valtatien itäpuolella.
- Ikaalisen keskustan eteläpuolisen Läykkälän työpaikka-alueet (TP) ja asuinalueet (A) valtatien molemmin puolin.
- Ikaalisten Kilvakkalan työpaikka- ja teollisuusalueet (TP, T) valtatien länsipuolella (seututien 261 liittymä).
- Parkanon keskustaa työpaikka-alueet (TP) ja asuinalueet (A) valtatien itäpuolella (Pahkala ja Kairokoski). Valtatien 23 ja valtatien 3 liittymän tuntumassa sijaitseva Pahkalan alue on osoitettu merkinnällä maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa.

Valtatien kanssa risteää myös ulkoilureittejä sekä viheryhteystarpeita.



Kuva 3.2 Ote Pirkanmaan maakuntakaavojen yhdistelmästä (I-vaihe VN 29.3.2007, II-vaihe YM25.11.2013).

Etelä-Pohjanmaa

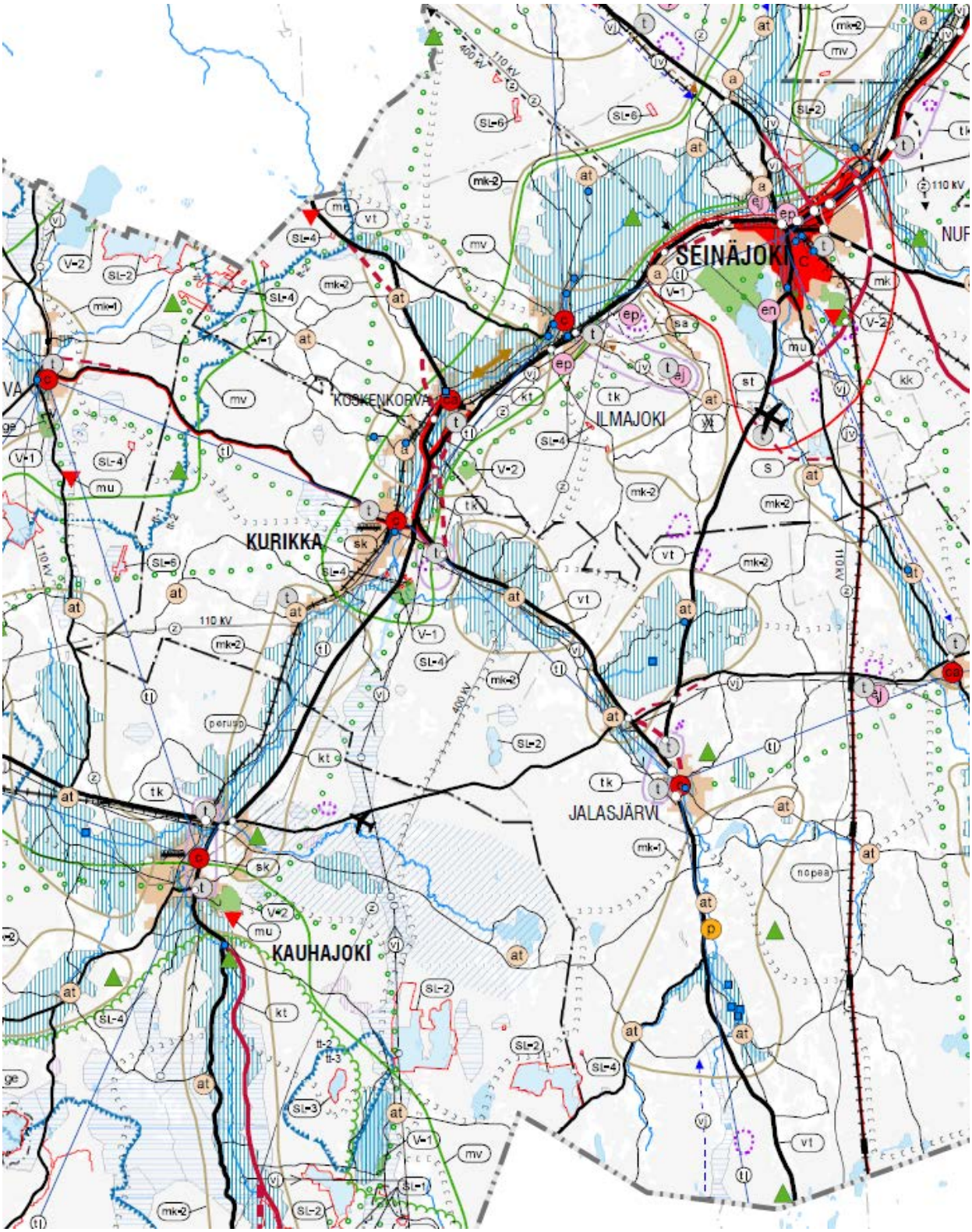
Etelä-Pohjanmaalla on voimassa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 23.5.2005. Maakuntakaavassa on osoitettu seuraavat liikenteeseen liittyvät varaukset valtatiellä 3:

- Valtatie on osoitettu merkinnällä valtatie. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Tieverkostoja suunniteltaessa ja kehitettäessä on otettava huomioon erityisesti TEN-verkosto (vt 3), Via Finlandia -käytävä (vt 3 ja vt 19), Keskipohjola–Pietari -käytävä (vt 18) ja Atlantti–Karjala -käytävä (Sininen tie/vt 16) sekä kantatieverkosto.
- Valtatie (vt) 3 ja kantatie (kt) 67 Kurikka–Koskenkorva on osoitettu merkinnällä merkittävästi parannettava tieosuus. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Tielinjaus on sovitettava ympäristöön ja maisemaan. Kevyt liikenne on otettava huomioon tielinjauksia suunniteltaessa ja kevyen liikenteen väyliä on osoitettava tarpeellisiin kohtiin. Merkinnällä mahdollistetaan lähitulevaisuudessa ko. yhteysvälin merkittävät parannukset/ mahdolliset Saaren ja Koskenkorvan eritasoliittymät sekä vt 3 / kt 67 –liittymä, lisäkaistat ja kevyen liikenteen ratkaisut verrattuna nykyiseen tilanteeseen.
- Uusien teiden ohjeellisia linjauksia on osoitettu valtatiellä 3 Jalasjärvellä (Jalasjärvi-Jokipii), Kurikassa/Ilmajoella (Ikari-Kt 67 / Tuiskula – Kt 67) ja Ilmajoella (Koskenkorvan kierto). Merkintänä niissä on Ohjeellinen uusi tielinjaus tai uuden tien vaihtoehtoinen linjaus. Merkintään liittyy suunnittelumääräys: Tielinjaus on sovitettava ympäristöön ja maisemaan.
- Nykyiset eritasoliittymät on osoitettu merkinnällä eritasoliittymä
- Merkintä ohjeellinen eritasoliittymä on osoitettu Jalasjärven Jokipiihin, Kurikan Ikariin, Kurikan Nikkolaan (ohjeellisten tieyhteyksien risteyskohta) sekä Ilmajoen Jouppilaan.

Muita valtatien kehittämisen kannalta keskeisiä merkintöjä ovat seuraavat:

- Tärkeimmät keskukset valtatien varrella on osoitettu kohdemerkinnöillä. Jalasjärvi on kuntakeskuksen keskustatoimintojen alue (c), Kurikka on seutukuntakeskuksen keskustatoimintojen alue (c/sk) ja Koskenkorva on keskustatoimintojen alakeskus (ca). Näihin kohdemerkintöihin liittyy periaate maankäytön kehittämistä ja merkintä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksiköt.
- Jalasjärven Juustoportti on osoitettu kohde merkinnällä palvelujen alue (p).
- Jalasjärven Kojas ja Koivikko sekä Kurikan Ikari on osoitettu kohdemerkinnällä teollisuus- ja varastoalue (t). Merkintä osoittaa maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät teollisuus- tai varastotoimintojen alueet.
- Yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntaa suuntaa kuvaava nuoli on osoitettu Ilmajoella Koskenkorvan ja keskustaajaman välille. Merkinnän vaikutus ulottuu aina Kurikkaan asti.
- Teollisuuden kehittämisen kohdealueeksi (tk) on merkitty Ikari Kurikka (puusepän- ja metalliteollisuuteen erikoistuva kehittämisalue) sekä Jalasjärvi (tekstiili- ja metalliteollisuuteen erikoistuva kehittämisalue. Sisältää Kojan ja Koivikon teollisuusalueet).

Etelä-Pohjanmaan liitossa on käynnistetty II vaihemaakuntakaavan laatiminen. Se keskittyy Etelä-Pohjanmaan kaupallisiin palveluihin, liikenteeseen ja arvokkaiden kulttuurimaisema-alueiden päivitykseen. Maakuntakaavan valmisteluvaiheen liikenteeseen kytkeytyvistä selvityksistä on valmistunut Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys, Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 –selvitys sekä Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Muut vaihekaavat (I ja III) eivät sisällä valtatien kehittämisen kannalta olennaisia aluevarauksia.

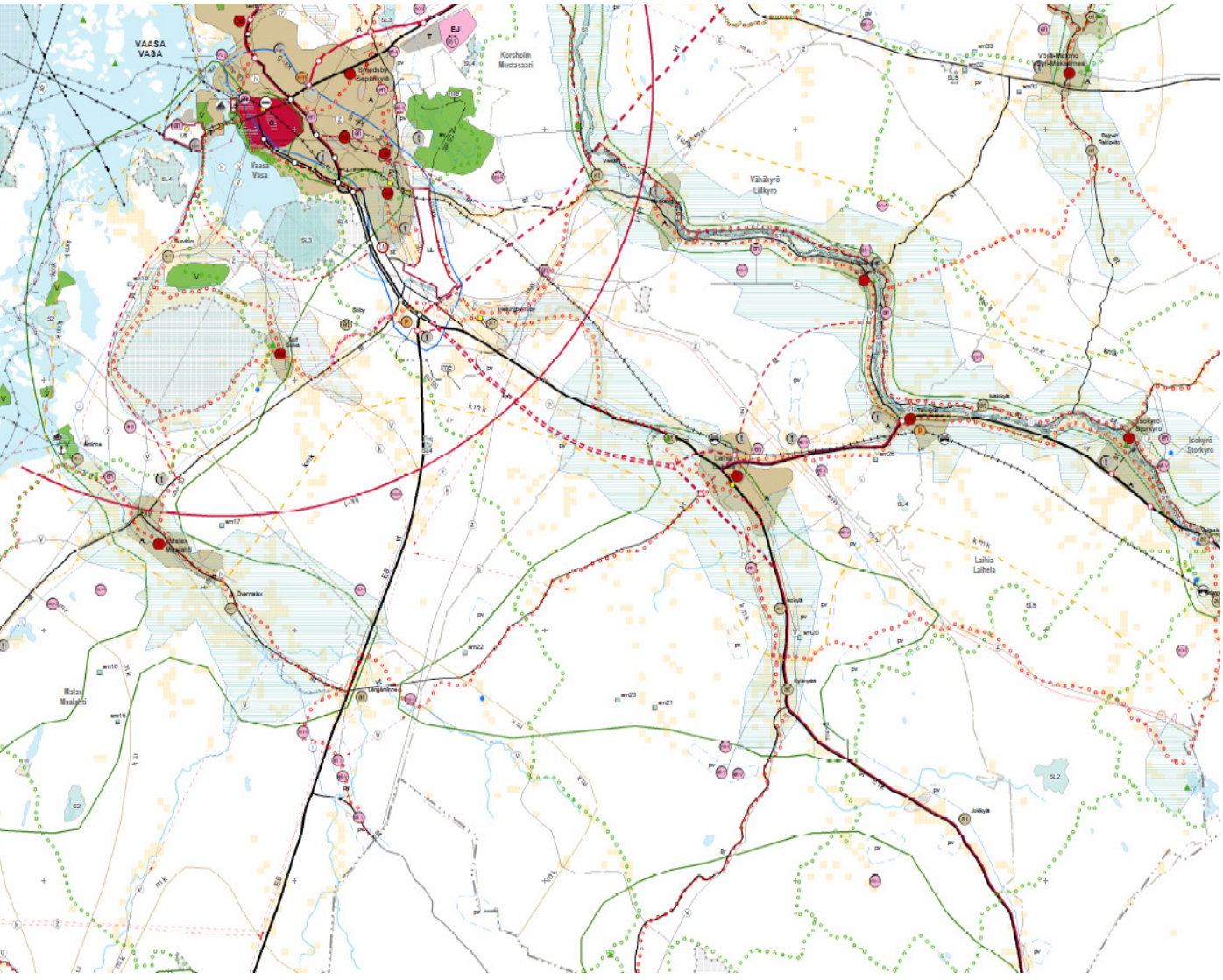


Kuva 3.3. Ote Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta (YM 23.5.2005).

Pohjanmaa

Pohjanmaan alueella on voimassa Pohjanmaan maakuntakaava, joka on vahvistettu ympäristöministeriössä 21.12.2010. Maakuntakaavassa on osoitettu seuraavat liikenteeseen liittyvät varaukset valtatiellä 3:

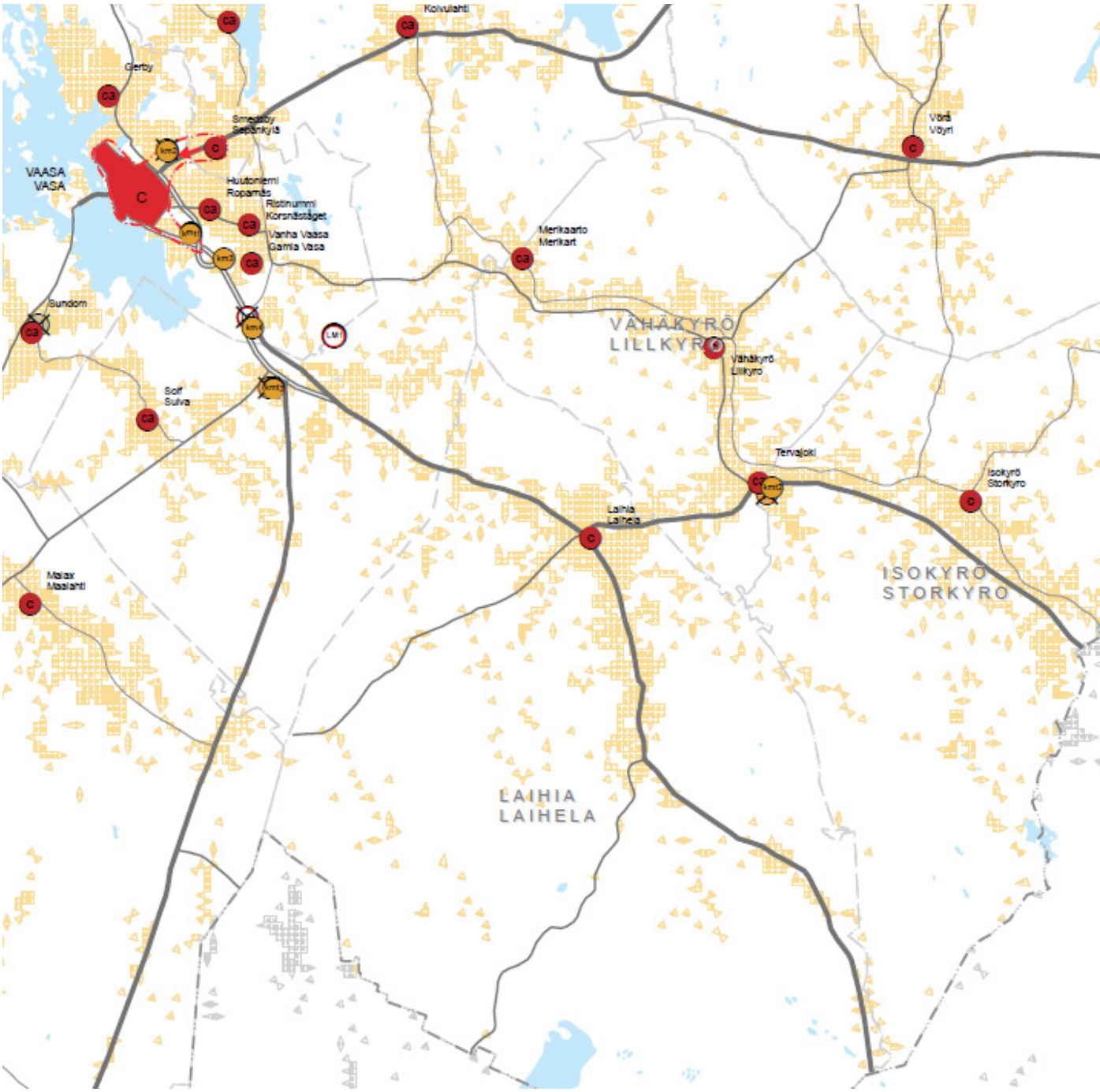
- Valtatie välillä Ilmajoki–Laihian Miettylä on osoitettu merkinnällä parannettava tielinja liittymäjärjestelyineen.
- Valtatie välillä Laihian Miettylä–Vaasan Vikby on osoitettu merkinnällä valtatie.
- Valtatielle on osoitettu uusi ohjeellinen sijainti nykyisen valtatien eteläpuolelle ja Laihian Miettylän Vaasan ja Vikbyn välille. Merkintänä on Ohjeellinen / vaihtoehtoinen tielinjaus. Tästä väli Vikby–Laihia-osuus on moottoritie (mo).
- Uudelta valtatielinjaukselta on osoitettu yhteydet Laihialle kahdesta kohtaa. Näihin on osoitettu eritasoliittymät merkinnällä uusi liittymäjärjestelyjen alue. Valtatiehen yhtyvä uusi ohjeellinen seututie jatkuu Laihian pohjoispuolella Vähäkyröön saakka.
- Valtatie Vaasassa on osoitettu moottoritienä.
- Valtatien tuntumaan on osoitettu useita pyöräilyreittejä.
- Maakuntakaavan taajama-alueet ovat Laihia ja Vaasan kaupunkialue. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu selkeitä maankäytön laajenemisalueita valtatien tuntumassa. Vaasan kaupunkialue on nykyistä aluetta hieman laajempi Vanhan Vaasan alueella.
- Maakuntakaavan I vaihekaava Kaupallisten palveluiden sijoittuminen Pohjanmaan maakunnassa hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 14.5.2012. Maakuntakaavassa on seuraavia valtatien kehittä-



Kuva 3.4 Ote Pohjanmaan maakuntakaavasta (YM 21.12.2010).

misen kannalta keskeisiä merkintöjä:

- Laihian keskusta on osoitettu keskustatoimintojen kohdemerkinnällä, mikä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön tai myymäläkeskittymän sijoittamisen alueelle.
- Merkinnällä logistiikkakeskus (LM1) on varattu alue Vaasan ja Mustasaaren rajalla. Alue on ensisijaisesti tarkoitettu maa-, rautatie- ja lentoliikenteen tarpeita palveleville tavaraterminaaleille.
- Valtatien läheisyyteen, Risön ja Liisanlehdon alueille, on osoitettu kaksi vähittäiskaupan suuryksikköä (km3, km4). Pohjanmaan maakuntakaavassa Risöhön on osoitettu maaliikenneterminaali (LM), jonka merkintä kumoutuu, kun vaihemaakuntakaava vahvistetaan.
- Rantamaantielle on osoitettu paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikkö -merkintä (kmt1).



Kuva 3.5 Ote I-vaihemaakuntakaavasta Kaupallisten palveluiden sijoittuminen Pohjanmaan maakunnassa (maakuntavaltuusto 14.5.2012).

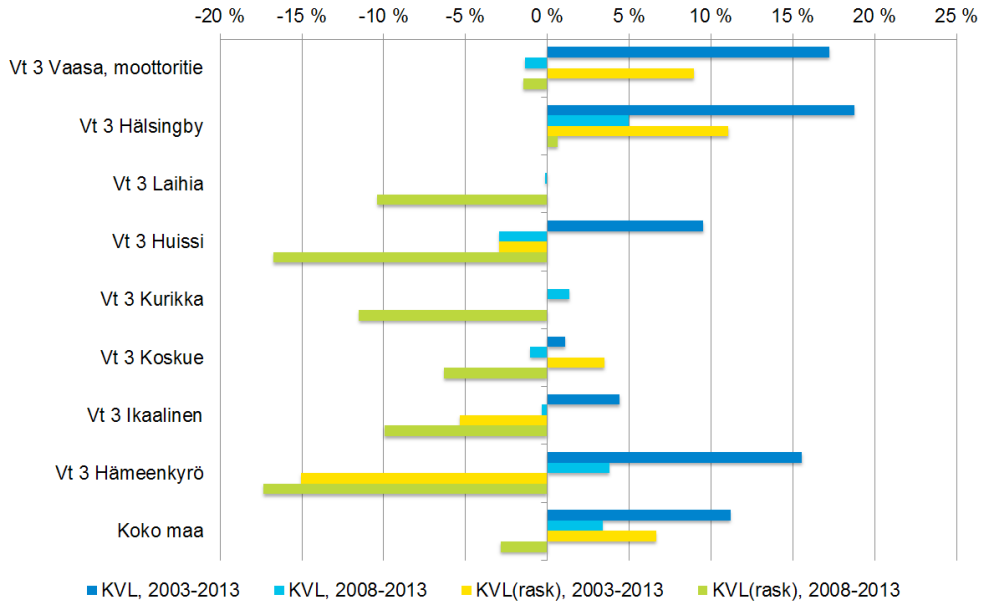
3.3 Liikenteen ja väylien nykytila

3.3.1 Liikennemäärät ja niiden kehitys

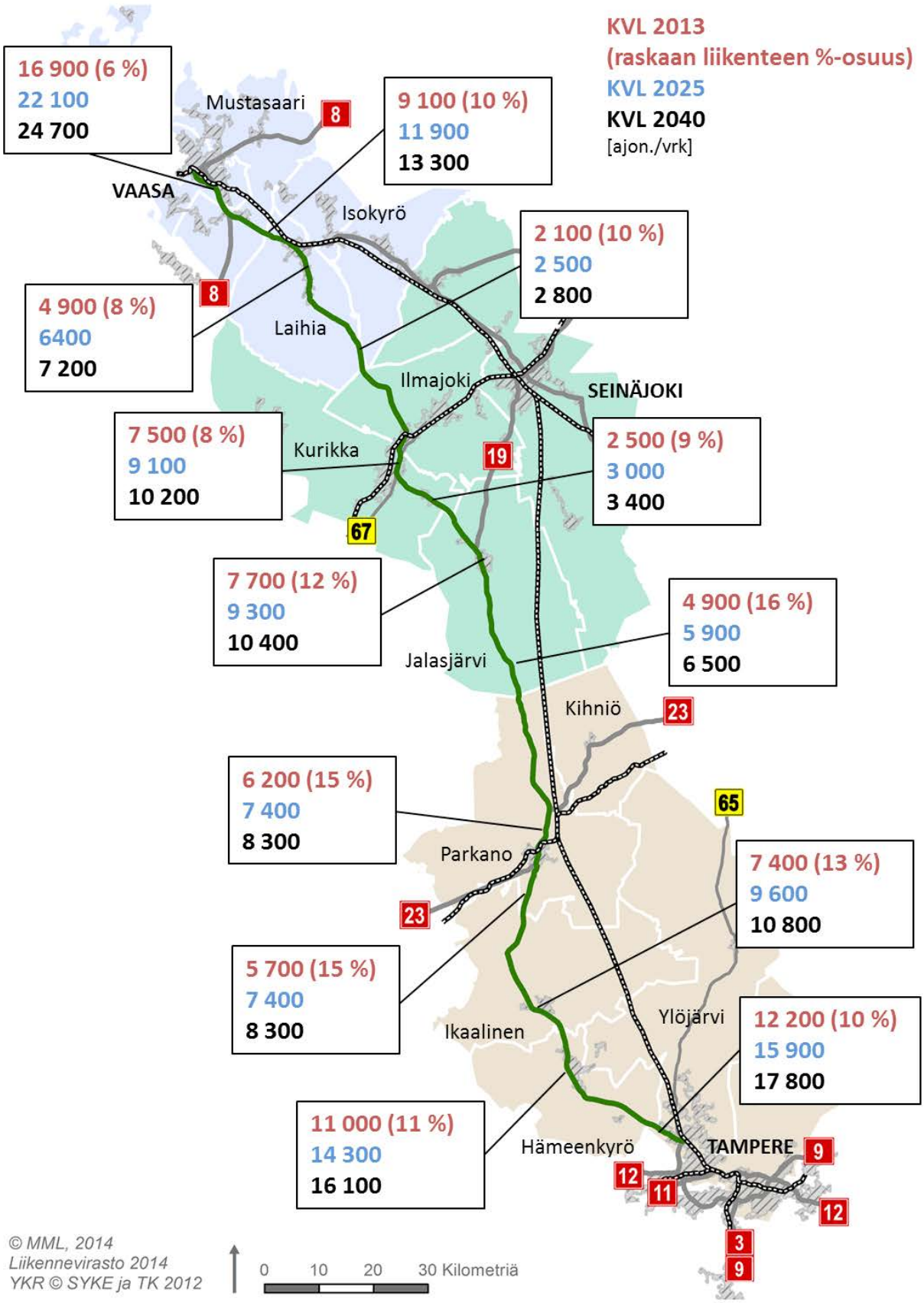
Henkilöautoliikenteen määrä on kasvanut vuosina 2001–2011 koko valtatien 3 Tampereen–Vaasan-yhteysvälillä. Voimakkainta kasvu on ollut Vaasan moottoritiellä, jolla henkilöautoliikenteen määrä on kasvanut tarkasteluvälillä 3 700 ajon./vrk (+ 28 %). Vähäisintä liikenteen kasvu on ollut Parkanon ja Jalasjärven välisellä tieosuudella. Myös raskaan liikenteen määrä kasvoi koko Tampereen ja Vaasan välisellä osuudella vuosina 2001–2007. Laskusuhdanteen johdosta vuonna 2009 raskaan liikenteen määrät putosivat selvästi aiemmista vuosista. Kuvassa 3.6 on esitetty liikennemäärien kehitys vuosina 2003–2013 yhteysvälin eri osuuksilla.

Valtatien 3 Tampereen ja Vaasan välisen osuuden nykytilanteen liikennemäärä vaihtelee tieosuuksittain välillä 2 100–16 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tarkastelujaksoista suurimmat liikennemäärät ovat osuuksilla Tampere–Ikaalinen ja Laihia–Vaasa. Yhteysvälin pienimmät liikennemäärät ovat Jalasjärvi–Laihia-jaksolla. Raskaan liikenteen osuus on suurin Parkano–Jalasjärvi-välillä (12–16 % liikennevirrasta), jossa raskaan liikenteen osuus korostuu ja niiden ohittaminen on jaksolla vaikeaa. Kuvassa 3.7 on esitetty yhteysvälin nykytilanteen liikennemäärät ja liikenneennuste vuosille 2025 ja 2040.

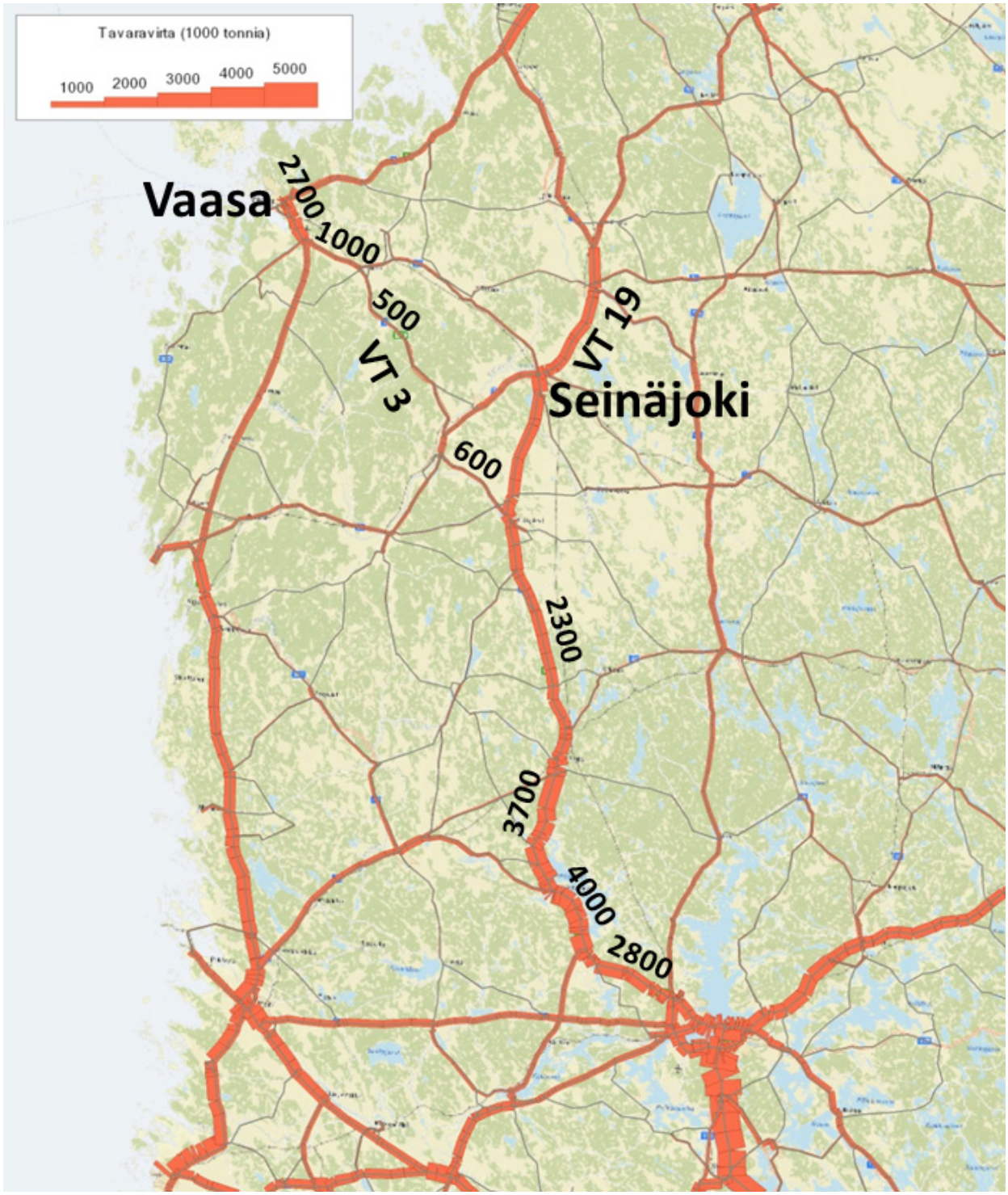
Valtatiellä 3 välillä Tampere-Vaasa kulkee tavaraliikennettä 0,5–4,0 milj. tonnia vuodessa, joista noin 60 % on etelään suuntautuvia kuljetuksia ja 40 % pohjoiseen suuntautuvia. Tavaravirtojen määrä on suurimmillaan yhteysvälin eteläpäässä välillä Tampere–Parkano ja laskee merkittävästi valtatien 19 liittymän pohjoispuolella (kuva 3.8). Ylöjärvi–Hämeenkyrö-välin tavarakuljetuksista noin puolet on raaka-aineita (30 %) ja sekalaisia valmistustuotteita (25 %). Hämeenkyrön pohjoispuoleisella osuudella kulkee pääosin kivihiiltä, koksia ja brikettiä (17 %), elintarvikkeita ja eläimiä (16 %) sekä sekalaisia valmistustuotteita (16 %). Iso osa kuljetusvirroista on valtakunnallisia pitkiä kuljetuksia. Raskaan liikenteen määrät ovat hyvin merkittäviä Hämeenkyröstä Jalasjärvelle sekä Laihialta Vaasaan. Suurimmillaan raskaan liikenteen määrät ovat Hämeenkyrön kohdalla, jossa ne ylittävät 1 000 ajon./vrk. Valtatien 3 tavarakuljetusmäärät ovatkin Tampereen ja Parkanon välillä Tampereen pohjoispuolisen Suomen toiseksi suurimpia valtatien 4 jälkeen ja selvästi suurempia kuin muilla läheisillä pohjois-eteläsuuntaisilla maantieyhteyksillä. Kantateillä 65 ja 66 (Ylöjärvi–Virrat–Lapua) tavarakuljetusten määrä on suurimmillaan vain puolet tavarakuljetusten määrästä valtatien 3 vastaavalla tieosuudella. Valtatien 3 liikennevirran suuresta määrästä kertoo myös vertailu valtatiehen 8. Tampere–Parkano-välin tavarakuljetusten määrä on esimerkiksi noin 30 % suurempi valtatien 8 Pori–Merikarvia-välin tavaraliikenteen kuljetusmääriin verrattuna. Vaasan kaupunkiseudulla tavarakuljetusvirta on suurin valtatien 3 Vaasan ja Helsingbyn välisellä osuudella, jossa valtatie 8 ja valtatie 3 yhdistyvät.



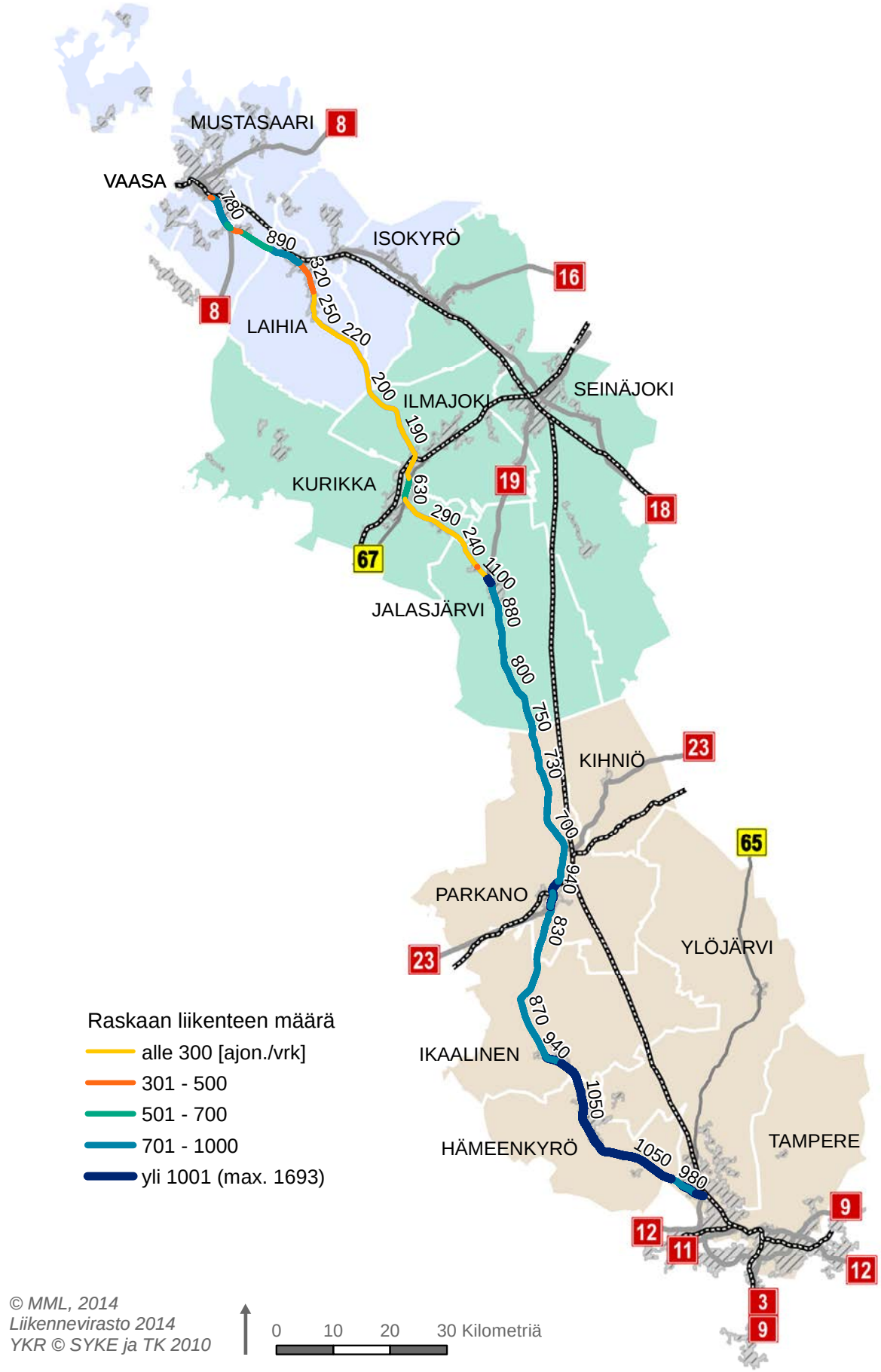
Kuva 3.6 Yhteysvälin Tampere–Vaasa liikennemäärien kehitys vuosina 2003–2013.



Kuva 3.7 Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät (kvl) yhteysvälillä Tampere–Vaasa nykytilanteessa ja ennustetilanteessa. Ennuste perustuu Liikenneviraston valtakunnalliseen tieliikenteen ennusteeseen 2013–2050.



Kuva 3.8 Tavaraliikenteen määrät (1000 tonnia/vuosi) Tampere–Vaasa-yhteysvälillä



Kuva 3.9 Raskaan liikenteen määrät valtatiellä 3

3.3.2 Liikenne-ennusteet

Liikenne-ennuste on laadittu vuosille 2025 ja 2040. Ennuste perustuu Liikenneviraston valtakunnalliseen tieliikenne-ennusteeseen 2013–2050. Tarkastelujaksoilla Tampere–Ikaalinen ja Ikaalinen-Parkano on henkilöautoliikenteelle käytetty yhteysvälin Tampere–Seinäjoki ennustetta ja Parkano–Jalasjärvi-välillä Pirkanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakuntien valtateiden ennusteiden keskiarvoa. Jakson Laihia–Vaasa liikenne-ennuste on määritetty puolestaan yhteysvälin Seinäjoki–Vaasa ennusteen mukaisesti ja Jalasjärvi–Laihia-väli Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien valtateiden ennusteiden keskiarvona. Jaksoittain vaihtelevat ennustearvojen kertoimet perustuvat yhteysvälin eri osien maankäyttötietojen ja kaupunkikeskusten sijainnin myötä syntyvän liikennetuotokseen. Raskaiden ajoneuvojen kertoimet on laadittu samoilla perusteilla painottaen kuitenkin voimakkaammin pitkämatkaisen raskaan liikenteen osuutta.

Ennustetilanteessa vuosina 2025 ja 2040 yhteysvälin Tampere–Vaasa suurimmat liikennemäärät painottuvat yhteysvälin molempiin päihin jaksoille Tampere–Ikaalinen ja Laihia–Vaasa. Henkilöautoliikenteen liikennemäärät kasvavat näillä osuuksilla nykytilanteesta noin 1,3-kertaisiksi vuoteen 2025 mennessä ja vuoteen 2040 mennessä yli 1,4-kertaisiksi. Raskaan liikenteen liikennemäärien kasvu on hieman maltillisempaa, ja sen arvioidaan kasvavan nykytilanteen arvoista vuoteen 2025 noin 1,1-kertaiseksi ja vuoteen 2040 noin 1,2-kertaiseksi.

Taulukossa 3.1 on esitetty eri jaksoilla käytetyt ennustekertoimet.

Yhteysvälillä kulkee runsaasti pitkämatkaista autoliikennettä sekä viikonloppuisin vapaa-ajan liikennettä. Valtatien pohjoisosaa lukuun ottamatta kesäajan liikennemäärät ovat talvea selvästi suuremmat, mikä viittaa vapaa-ajan liikenteen suureen määrään.

Taulukko 3.1 Liikenne-ennusteissa käytetyt kertoimet eri jaksoilla.

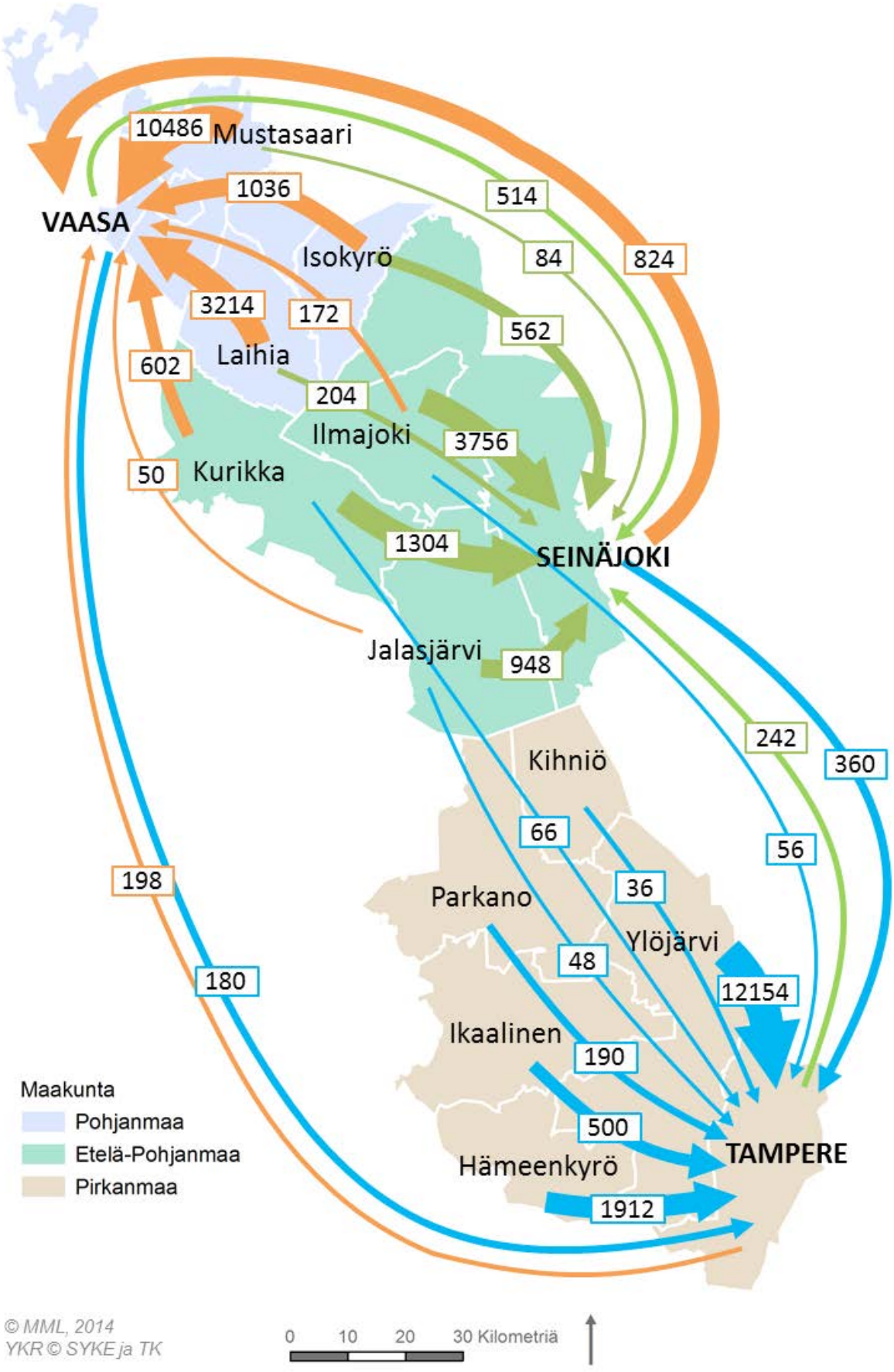
Jakso	2025		2040	
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot
Tampere-Ikaalinen	1,30	1,12	1,46	1,21
Ikaalinen-Parkano	1,30	1,12	1,46	1,21
Parkano-Jalasjärvi	1,23	1,12	1,38	1,21
Jalasjärvi-Laihia	1,21	1,03	1,35	1,12
Laihia-Vaasa	1,31	1,14	1,46	1,23

3.3.3 Työmatkapendelöinti

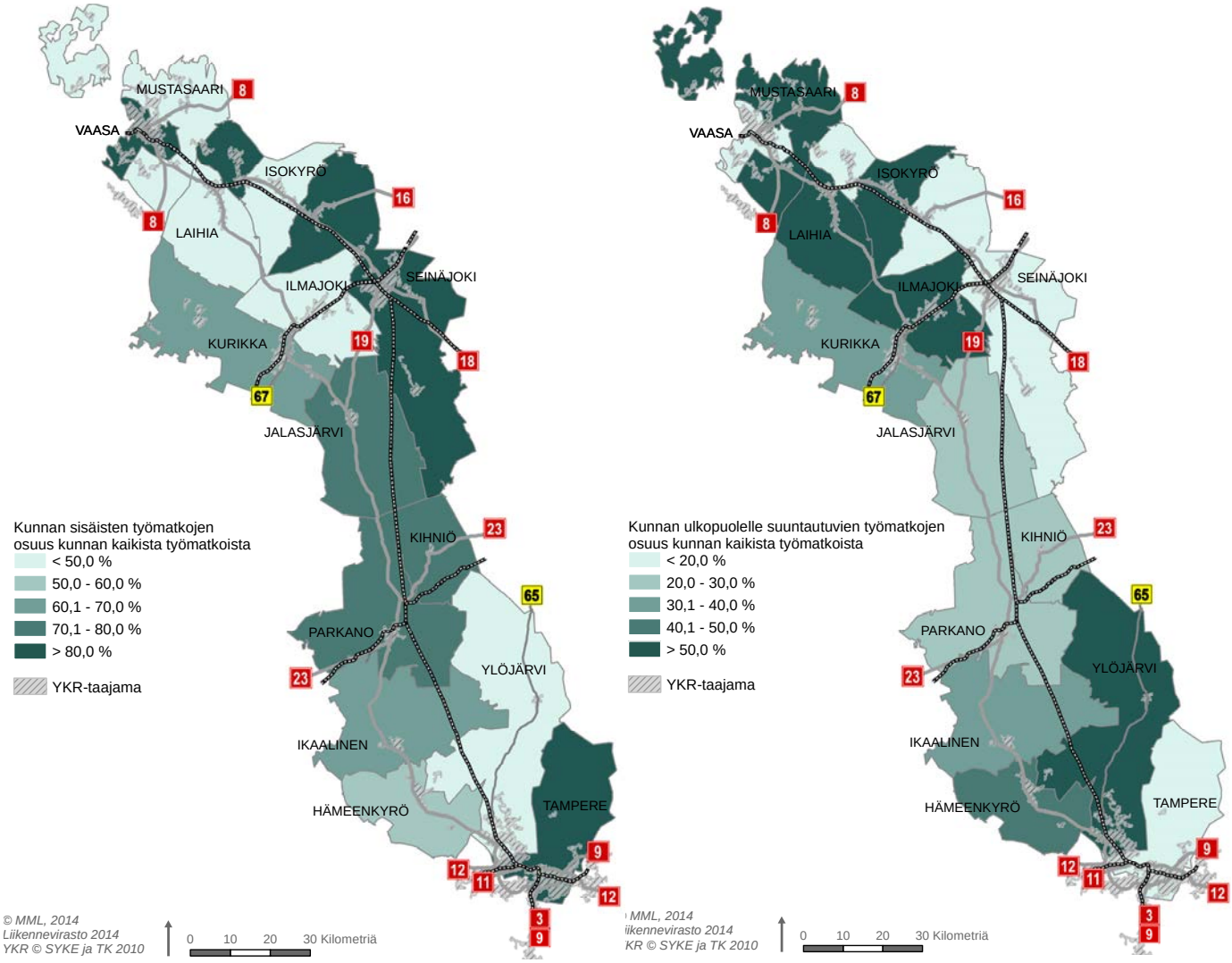
Valtatien 3 työmatkapendelöinti suuntautuu voimakkaasti tarkastelualueen suurimpiin kaupunkeihin Vaasaan, Seinäjoelle sekä Tampereelle. Kaupunkien työmatkavirrat muodostuvat valtaosin kaupunkien ympäryskunnissa asuvien työmatkoista. Työmatkaliikenteessä on maakuntien sisäisten matkojen rooli selkeästi nähtävissä kuvan 3.10 pendelöintikuvaajasta, jossa on esitetty suurimpiin kaupunkeihin suuntautuvat työmatkavirrat tarkastelualueella. Seinäjoelle suuntautuva pendelöintiliikenne syntyy pääosin Etelä-Pohjanmaan alueelta. Vaasaan ja Tampereelle kuljetaan Pohjanmaan ja Pirkanmaan lisäksi jonkin verran Etelä-Pohjanmaalta. Pidemmillä työmatkoilla erityisesti Seinäjoen ja Vaasan välinen työmatkaliikenne erottuu voimakkaasti.

Kuntarajojen ulkopuolelle suuntautuvissa työmatkavirroissa on niin ikään nähtävissä valtatien merkitys ja suurimpien kaupunkien vetovoima (kuva 3.11.). Eniten kunnan rajojen ulkopuolelle suuntautuvia työmatkoja tehdään tarkastelualueella Mustasaaressa ja Ylöjärvellä, joista molemmista 60 % työmatkoista suuntautuu kunnan ulkopuolelle. Mustasaaren ja Ylöjärven lisäksi Isokyrön, Ilmajoen ja Laihian työmatkaliikenteestä yli puolet suuntautuu kunnan ulkopuolelle. Vastaavasti kunnan sisäisiä työmatkoja on selkeästi eniten Tampereella, Seinäjoella ja Vaasassa, joissa yli 80 % työmatkoista tehdään kuntarajojen sisällä.

Pienissä kunnissa suosituin työmatkaliikenteen kulkumuoto on henkilöauto. Linja-autoliikenteen rooli työmatkaliikkumisessa yhteysvälillä on vähäinen pienen vuoromäärän ja työmatkaliikenteeseen sopimattomien aikataulujen vuoksi. Yhteysvälin suurimpien kaupunkien Tampereen, Seinäjoen ja Vaasan välillä on valtatieyhteyden lisäksi sujuva rautatieyhteys, jota käytetään työmatkojen ja vapaa-ajan matkojen kulkemiseen. Pendelöinti kolmen suurimman kaupungin välillä tapahtuukin valtaosin junalla. Juna on saavuttanut suosiota yhteysvälillä erityisesti ajallisen kilpailukykynsä vuoksi.



Kuva 3.10 Työmatkojen suuntautuminen suunnittelualueen kunnista Tampereelle, Seinäjoelle ja Vaasaan. Luvut kuvaavat pendelöivien henkilöiden määrää (esitetty yli 30 hengen pendelöintivirrat) Aineistolähde: YKR, SYKE & TK 2010, mukana 250x250 m ruudut, joissa työmatkojen määrä yli 10.



Kuva 3.11 Tarkastelualueen kuntien sisäisten ja ulkopuolelle suuntautuvien työmatkojen osuudet kaikista kuntalaisten työmatkoista. Aineistolähde: YKR, SYKE & TK 2010, mukana 250x250 m ruudut, joissa työmatkojen määrä yli 10.

3.3.4 Joukkoliikenne

Tampereen ja Vaasan välinen joukkoliikennetarjonta jakautuu juniin ja linja-autoihin. Suomen keskeisin rautatie eli päärata kulkee Helsingistä Tampereen kautta Seinäjoelle ja jatkuu siitä Ouluun. Tampereelta Seinäjoelle kulkevista junista osa jatkaa Vaasaan ja osa pohjoiseen Kokkolaan tai Ouluun. Useimmilta pohjoiseen jatkavilta junilta on vaihtoyhteys Seinäjoki–Vaasa-junaan, joten Tampereelta Vaasaan on päivittäin yhteensä 10 junayhteyttä. Tampereen ja Seinäjoen välinen rataosuus on valtatiehen 3 verrattuna hyvin suora ja se kulkee pääosin selvästi valtatien itäpuolella. Junat pysähtyvät Tampereen ja Seinäjoen välillä ainoastaan Parkanossa, joten rata ei palvele muita yhteysvälin kuntia. Seinäjoki–Vaasa-rata kulkee yhteysvälin kunnista Laihian kautta, jossa on asema keskustaajaman pohjoisosassa. Juna on nopea kulkumuoto, mutta asemia on harvassa, joten se tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon yhteysvälin kunnista ainoastaan Tampereen, Parkanon, Seinäjoen, Laihian ja Vaasan välisille matkoille.

Linja-autot kulkevat pääosin valtatietä 3 pitkin ja niiden vuorotarjonta vaihtelee suuresti jaksosta riippuen. Vuorotarjonta on suurempi yhteysvälin päissä Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla ja pienempi yhteysvälin keskivaiheilla harvempaan asutuilla alueilla. Koko Tampere–Vaasa-välin kattavia vuoroja kulkee tällä hetkellä vain yksi päivässä: aamulla Tampereelta Vaasaan ja iltapäivällä takaisin. Matka-aika on neljä tuntia, joten henkilöauto on selvästi nopeampi. Tilanne on kuitenkin linja-autoliikenteen kilpailun vapautumisen myötä muuttumassa, sillä vuorotarjonta on kasvanut vuoden 2015 alusta neljään päivittäiseen vuoroon.

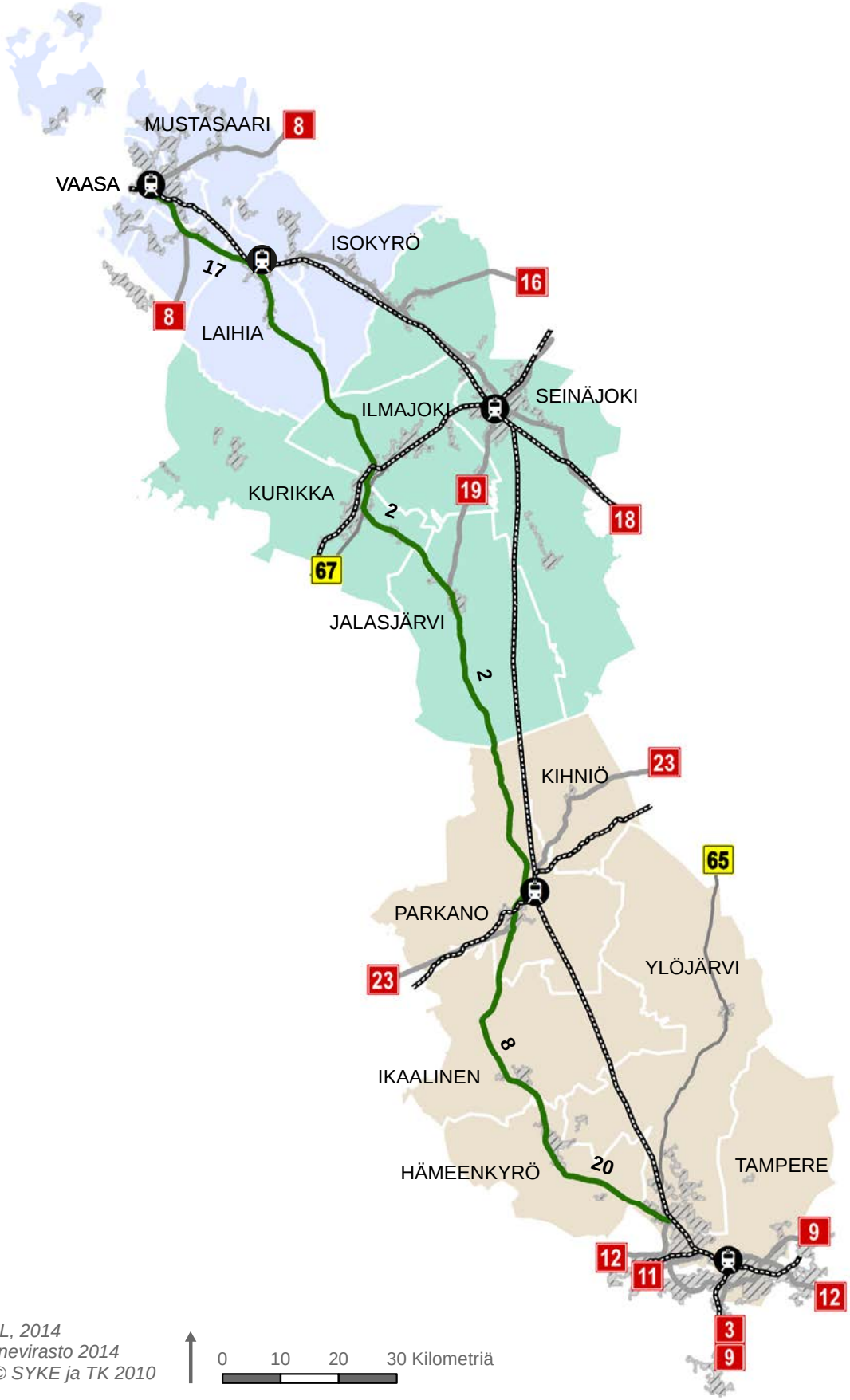
Tampereen ja Ikaalisten välinen joukkoliikennetarjonta on vahvasti Tampereen suuntaan painottunut ja palvelutaso on sitä parempi, mitä lähempänä Tamperetta ollaan. Ikaalisista ja Hämeenkyröstä Tampereelle vuoroja kulkee arkisin noin 20 vuoroa suuntaansa. Lähes kaikki vuorot ovat pikavuoroja ja matka-aika on Ikaalisista 1 h 10 min ja Hämeenkyröstä 45 min. Ylöjärven ja Tampereen välisiin työ- ja opiskelumatkoihin linja-autoliikenne on jo varteenotettava vaihtoehto, sillä Tampereen paikallisliikenteen reitit ulottuvat Ylöjärvelle saakka ja vuoroja kulkee arkisin yhteensä yli sata päivässä suuntaansa. Matka-aika Ylöjärven keskustasta Tampereen keskustaan on 20–30 minuuttia.

Ikaalisista pendelöinti suuntautuu pääosin Tampereelle, mutta pienissä määrin myös Parkanoon. Parkanosta pendelöidään Ikaalisiin ja Tampereelle. Parkanon joukkoliikennetarjonta tukeutuu vahvasti junaan sen ylivertaisen nopeuden vuoksi. Esimerkiksi Tampereelle pääsee junalla noin 40 minuutissa, kun henkilöautolla matka-aika on noin 1 h 15 min ja linja-autolla 1 h 50 min. Linja-autojen vuorotarjontakin on jo selvästi Ikaalisia harvempi, noin 8 vuoroa päivässä. Junan houkuttelevuutta heikentää rautatieaseman syrjäinen sijainti noin 6 kilometrin etäisyydellä keskustasta, mutta noin sadan auton liityntäpysäköintialue parantaa aseman saavutettavuutta.

Parkano–Jalasjärvi-jaksolla liikenteen painopiste on selvästi pitkämatkaisessa henkilöautoliikenteessä. Joukkoliikenteen palvelutaso jaksolla on heikko. Jaksolla kulkee vain pari pitkän matkan pikavuoroa (Tampere–Vaasa ja Tampere–Seinäjoki) päivässä suuntaansa eivätkä niiden aikataulut sovellu työmatkaliikenteen tarpeisiin.

Jalasjärvi–Laihia-jaksolla työmatkapendelöinti suuntautuu Jalasjärveltä pääosin Seinäjoelle, Kurikasta Seinäjoelle ja Vaasaan sekä Laihialta pääosin Vaasaan. Tästä syystä joukkoliikennetarjonta valtatien suunnassa tällä jaksolla on melko vähäistä, pari vuoroa päivässä suuntaansa. Aikataulut tosin soveltuvat edellistä jaksoa paremmin työmatkaliikenteeseen, jos työpaikkana ovat Laihia tai Vaasa. Matka-aika tosin ei ole kovin kilpailukykyinen henkilöauton kanssa (esim. Jalasjärvi–Laihia 1 h 15 min … 1 h 55 min).

Merkittävä osa Laihian työvoimasta pendelöi päivittäin Vaasaan, joten myös pääosa joukkoliikennetarjonnasta suuntautuu sinne. Linja-autoliikenteen palvelutaso Laihialta Vaasaan on kohtalainen, noin 17 vuoroa suuntaansa. Matka-aika on keskimäärin 30–35 min. Linja-autojen lisäksi Vaasaan pääsee myös junalla. Laihian rautatieasemalta on 16 minuutin matka-aika Vaasan rautatieasemalle, mikä on sekä linja-autoon että henkilöautoon verrattuna kilpailukykyinen. Niukka vuorotarjonta (6 vuoroa päivässä) vähentää houkuttelevuutta.



Kuva 3.12 Linja-autojen vuoromäärät yhteysväleittäin sekä yhteysvälin henkilöliikennettä palvelevat rautatie-asemat.

3.3.5 Kävely ja pyöräily

Jalan ja pyörällä tehtävät matkat ovat lyhyitä ja niitä tehdään lähinnä taajamien sisällä. Suurimpien taajamien kohdalla valtatien vieressä kulkee kevyen liikenteen väylät ja kevyen liikenteen risteäminen tapahtuu pääasiassa alikulkujen avulla. Osin valtatiellä joudutaan kuitenkin kulkemaan jalan tai pyörällä valtatien piennarta pitkin, mikä on paikoin hyvin kapea. Tätä voidaan pitää turvallisuusriskinä, kuten myös tasoylityksiä taajamien kohdalla. Yhteensä tarkastelujaksolla valtatien varressa on Tierekisterin tietojen mukaan 78 km kevyenliikenteen väyliä, missä on mukana mm. Jalasjärven rinnakkaistie. Taajamaosuuksia yhteysvälillä on puolestaan 46,5 km.

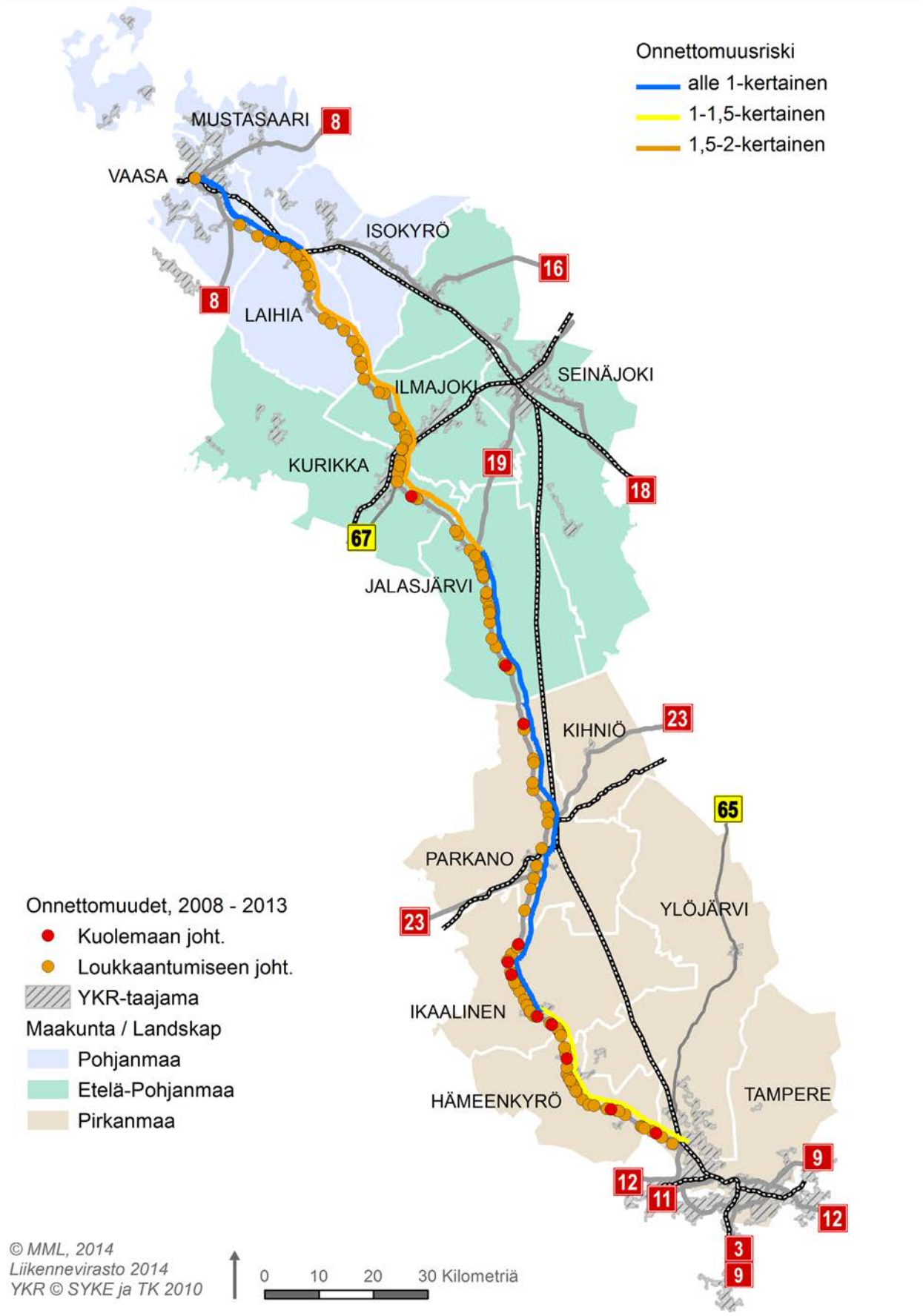
3.3.6 Liikenneturvallisuus

Yhteysvälin liikenneturvallisuustilanne on valtateiden keskimäärää huonompi. Yhteysvälillä on vuosina 2008–2013 poliisin tilastojen mukaan tapahtunut 749 liikenneonnettomuutta, joista 152 on johtanut henkilövahinkoon. Yhteysvälillä tapahtuu keskimäärin noin 30 kuolemaan tai loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut yhteysvälillä (2008–2013) yhteensä 12 kappaletta.

Tyypillisimmät henkilövahinko-onnettomuudet olivat yksittäisonnettomuudet ja peräänajo-onnettomuudet. Myös kohtaamis- ja kääntymisonnettomuudet erottuvat määrällisesti muista onnettomuusluokista. Vuosina 2009–2013 yhteysvälillä tapahtui 31 jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuutta, joista 74 % johti loukkaantumiseen tai kuolemaan. Kevyen liikenteen onnettomuudet keskittyivät taajamien alueille, erityisesti Hämeenkyrön, Ikaalisten, Jalasjärven ja Laihian kohdilla.

Valtakunnallisesti maanteillä tapahtui vuonna 2013 noin 7,5 heva-onn./100 milj. auto-km. Valtateillä vastaava keskiarvoluku oli 5,2 heva-onn./100 milj. auto-km. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella valtateiden onnettomuusaste on keskimäärästä hieman alempi (4,6) ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella keskiarvon yläpuolella (6,8). Onnettomuusasteella mitattuna yhteysvälin vaarallisimmat tieosuudet ovat





Kuva 3.13 Vuosina 2009–2013 tapahtuneet liikenneonnettomuudet ja onnettomuusriski suhteessa valtakunnalliseen keskiarvoon.

Jalasjärvi-Laihia, jossa onnettomuusaste on 11,7 heva-onn./100 milj.ajon-km ja Ylöjärvi-Ikaalinen, jossa onnettomuusaste on 7,4 heva-onn./100 milj.ajon-km. Henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuustiheys yhteysvälillä oli 12,6 heva-onn./100 km, joka on hieman suurempi kuin koko maan valtateiden keskimääräinen onnettomuustiheys 9,7 heva-onn./100 km.

Henkilövahinko-onnettomuuksien tiheydellä mitattuna vaarallisimmat liittymät yhteysvälillä ovat:

- Laihia: Laihiantie, 5,2 onn/100km
- Koskenkorva: Ilmajoentie (Mt 7000) 5,7 onn./100 km
- Ilmajoki, Koskenkorva: Jurvantie (Mt 6880) 7,4 onn./100km
- Koskue: Yli-Vallintie, Peuramäentie (Mt 6921) 4,2 onn./100km
- Kuivasjärvi: Kankarintie, Alkkilantie 6,4 onn./100km
- Kyröskoski: Häijääntie (Mt 249) Shellin/St 1:n kiertoliittymä 6,7 onn./100km
- Elovainio: Soppeentie 5,5 onn./100km

Kuvassa 3.13 on esitetty yhteysvälillä vuosina 2009–2013 tapahtuneet onnettomuudet sekä jaksokohtainen onnettomuusriski suhteessa valtakunnalliseen keskiarvoon.

3.3.7 Liikenteenhallinta

Valtatiellä 3 suunnittelujaksolla ei nykytilanteessa ole erityisiä liikenteenhallinnan keinoja käytössä. Ylöjärvelle tultaessa valtatiellä on käytössä Tampereen läntiseen kehätiehen liittyvä liikenteen opastus- ja häiriöjärjestelmä. Tampere-Vaasa välillä on määritetty onnettomuuksien sattuessa korvaavat vararеitit.

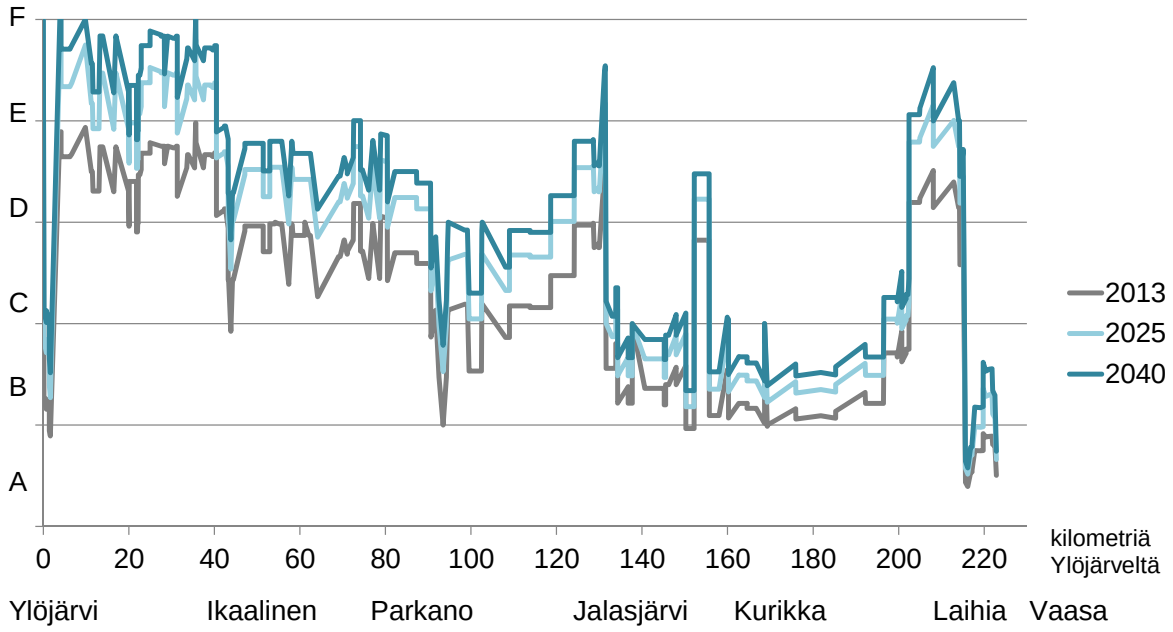
3.3.8 Liikenteen toimivuus

Yhteysvälin liikenteellistä toimivuutta eli liikenteen sujuvuuden palvelutasoa on tarkasteltu IVAR-ohjelmistolla vuosien 2013 eli nykytilanteen liikennemäärillä sekä 2025 ja 2040 ennusteilla. Tarkastelut tehtiin 50., 100. ja 300. vilkkaimman tunnin perusteella pohjautuen HCM-2000 palvelutasoluokitukseen. Kuvassa 3.14 on esitetty 100. tunnin ja kuvassa 3.15 300. tunnin palvelutasot kyseisiltä vuosilta. Näistä vilkkaampi eli 100. tunti soveltuu mitoittavaksi jaksoille Ikaalinen–Parkano ja Jalasjärvi–Laihia, joilla korostuu pitkämatkainen viikonloppuliikenne, ja 300. tunti jaksoille Tampere-Ikaalinen sekä Laihia-Vaasa, joilla päivittäinen työmatka- ja asiointiliikenne ovat tärkeimmät matkaryhmät.

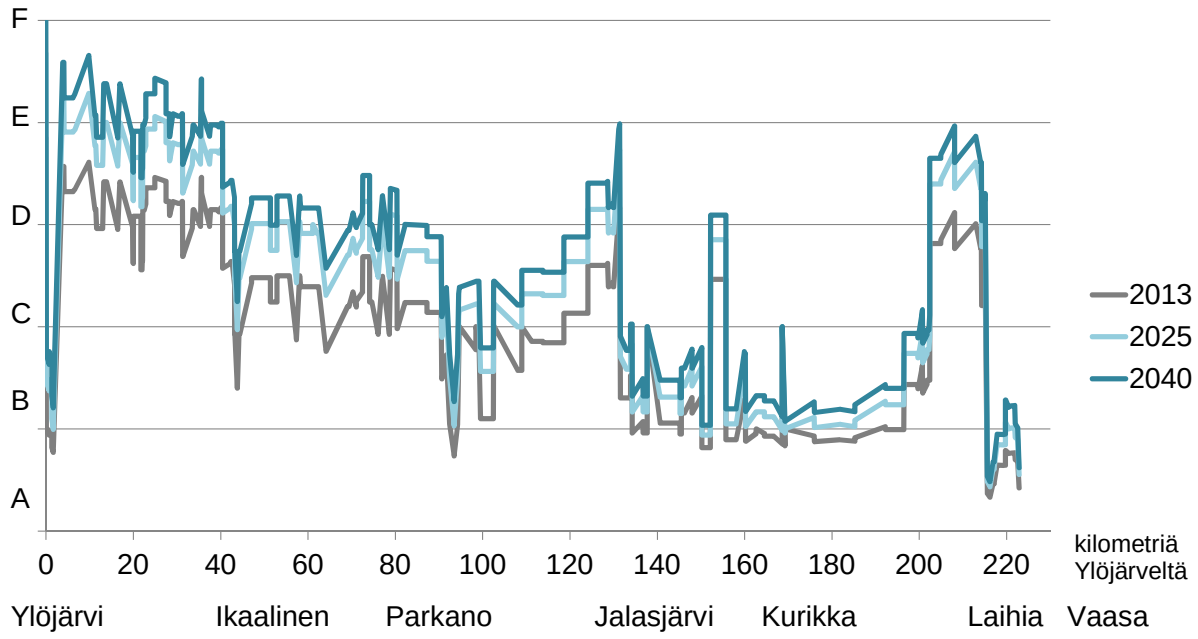
Nykytilanteessa ongelmakohdat liikenteen kannalta keskittyvät Ylöjärven ja Ikaalisten välille, jossa erityisesti korostuu hidas Hämeenkyrön taajamaosuus. Lisäksi Laihia–Vaasa-välin sekä Jalasjärven ja Kurikan pistemäiset kohdat erottuvat palvelutasomäärityksessä. Näillä osuuksilla ilmenee säännöllisiä ongelmia ja palvelutasoluokka on D tai huonompi 300. vilkkaimmalla tunnilla. Muilla tarkasteltavilla osuuksilla ei ilmene palvelutason kannalta säännöllisiä ongelmia. Vuoden 2025 ennusteella palvelutaso heikkenee lähes koko osuudella noin puoli palvelutasoluokkaa, jolloin ongelmia alkaa syntyä osuuksilla Ikaalinen–Parkano, Jalasjärven kohta, Kurikan kohta sekä Laihia–Vaasaväli. Vuoden 2040 ennusteella palvelutaso heikkenee nykytilanteesta noin yhden palvelutasoluokan. Uusia ongelmakohtia ei kuitenkaan tule esille, mutta aiemmin esille tulleet ongelmat voimistuvat selvästi.

Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan puolella valtatien liikenteeseen sekoittuva hidas maatalousliikenne heikentää ajoittain liikenteen palvelutasoa, mikä ei näy IVARin HCM-tarkastelussa. Liikennemäärien kasvaessa lähelle 10 000 ajon./vrk turvallinen ohittaminen ilman ohituskaistoja on vaikeaa. Näitä osuuksia vuoteen 2025 mennessä ovat Tampere–Ikaalinen, Ikaalinen–Parkano ja Laihia–Vaasa. Muilla osuuksilla ongelmana on lähinnä raskas liikenne ja sen tuomat nopeusvaihtelut valtatien henkilöliikenteeseen, mitä korostaa huono tiegeometria muun muassa Parkanon molemmin puolin ja Jalasjärven pohjoispuolella. Raskasta liikennettä on eniten Jalasjärven eteläpuolella.

Taajamaosuudet eivät palvelutasotarkastelussa nouse merkittävissä esiin, koska alemmat nopeusrajoituksen kompensoivat lyhyempiä liittymävälejä. Ainoastaan Hämeenkyrön noin 2 km pitkä taajamaosuus, jossa on vilkas liikenne ja kaksi kiertoliittymää, on jo nykytilanteessa palvelutasoltaan ongelmallinen kohta liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden kannalta.



Kuva 3.14 Palvelutasot 100. vilkkaimman tunnin osalta vuosina 2013, 2025 ja 2040.



Kuva 3.15 Palvelutasot 300. vilkkaimman tunnin osalta vuosina 2013, 2025 ja 2040.

3.4 Ympäristö

Luonnonolot

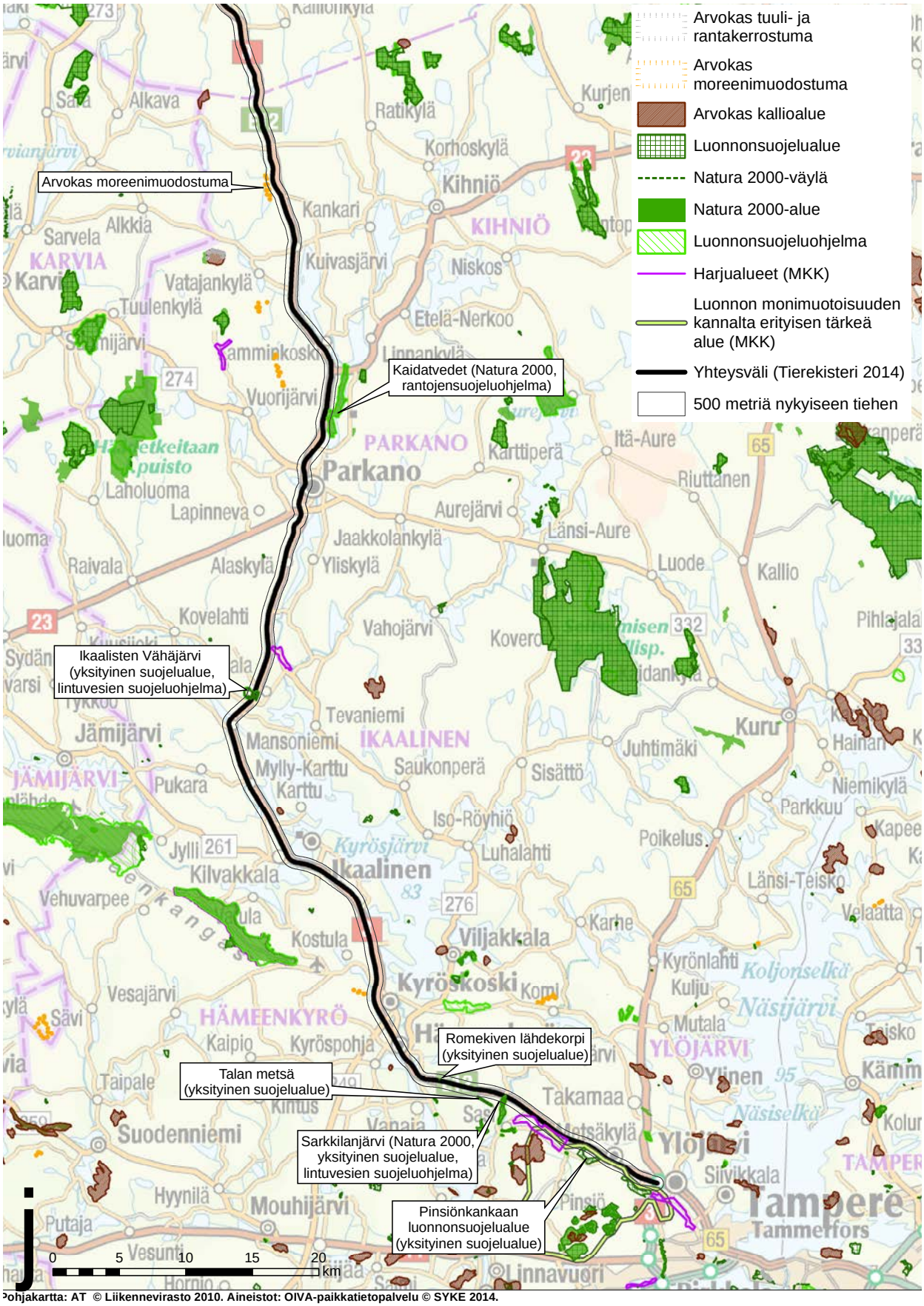
Valtatie 3 kulkee luonnonoloiltaan useiden erityyppisten alueiden läpi. Maantieteellisesti laaja alue sijoittuu eteläboreaaliselle kasvillisuusvyöhykkeelle sekä eteläosassa että Vaasan päässä. Yhteysvälin keskiosa kuuluu keskiboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen.

Ylöjärven ja Ikaalisen välillä metsät ovat kasvupaikkatyypiltään viljavia. Etelä-Hämeen lehtokeskus ulottuu Hämeenkyröön asti, mikä näkyy luonnonympäristössä lehtokasvillisuutena ja rehevyytenä. Ikaalisten ja Jalasjärven välillä luonnonympäristössä erottuu Suomenselän vedenjakajaseutu, joka on karua ja kasvistoltaan niukkaa suhteessa ympäröiviin alueisiin. Soita on huomattavan paljon. Muutoin yhteysvälille on tyypillistä laajat viljellyt savikkoalueet, jossa kasvistossa korostuu kulttuurivaikutteisuus. Näitä on varsinkin Hämeenkyrön ja Ikaalisten vanhoilla viljelyalueilla ja Pohjanmaan jokilaaksoissa.

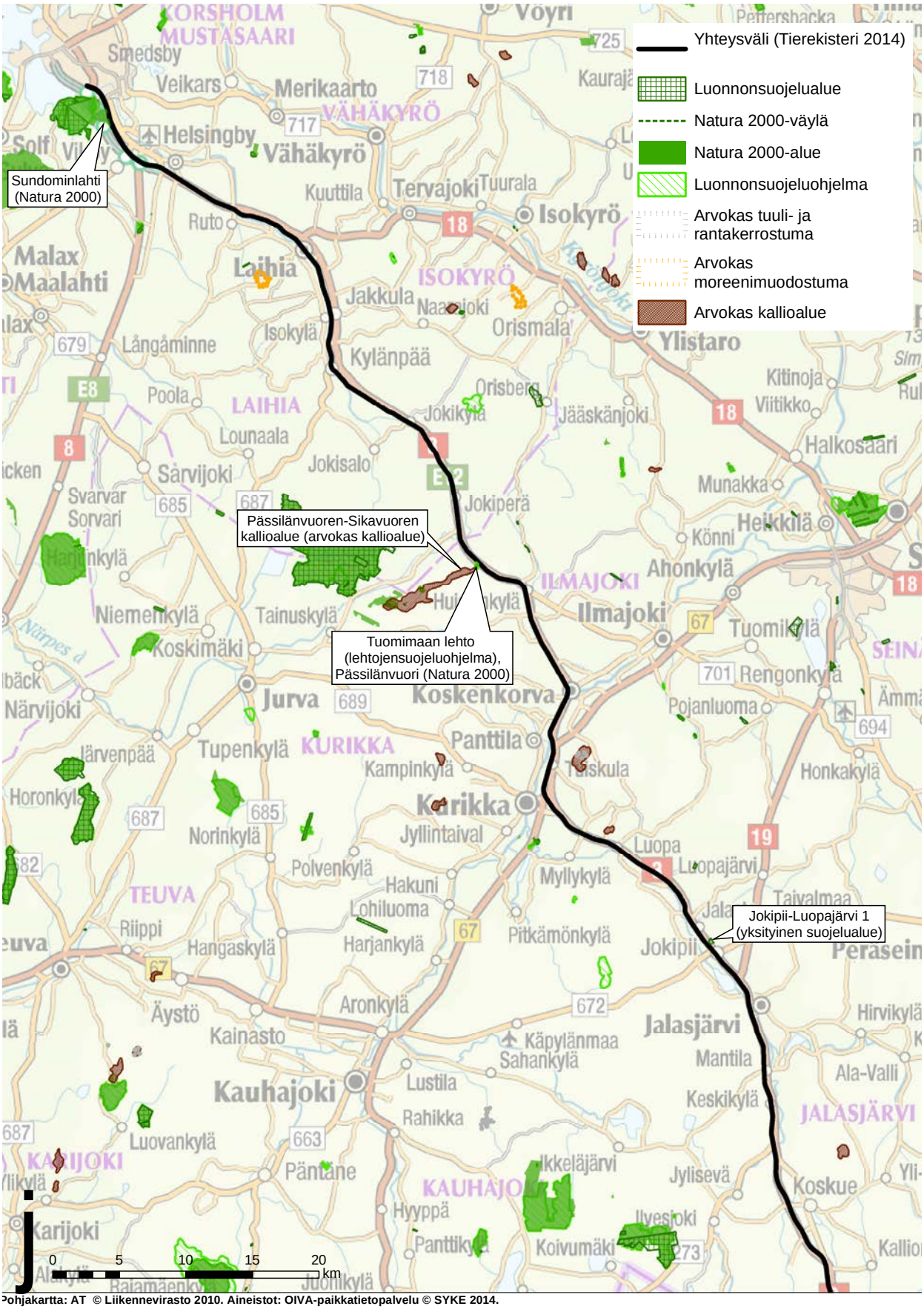
Valtatien 3 läheisyydessä on joitakin valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita. Niistä valtatien kehittämisen kannalta keskeisimpiä ovat seuraavat:

- Hämeenkyrössä valtatien rajautuu Sarkkilanjärven Natura 2000 -alueen pohjoispäähän. Sarkkilanjärvi on umpeenkasvava, ympäröivien peltojen rehevöittämä ja tärkeä muuton-aikainen levähdyspaikka linnuille. Se kuuluu myös valtakunnalliseen lintuvesien suojeluohjelmaan. EU:n luontodirektiivin mukaisia luontotyyppejä ovat vaihettumis- ja pallesuot. EU:n lintudirektiivin mukaisista lintulajeista Sarkkilanjärvellä on havaittu esimerkiksi kaulushaikara, luhtahuitti ja ruisrääkkä, joka on erityisesti suojeltava, uhanalainen laji.
- Ikaalisissa valtatie 3 ylittää Riitialassa sijaitsevan Vähäjärven. Vähäjärvi on rehevä ja matala lintujärvi, joka kuuluu valtakunnalliseen lintuvesien suojeluohjelmaan. Järvi on kasvillisuudeltaan selvästi vyöhykkeinen, kuten hyvät lintuvedet yleensäkin.
- Kaidatvedet on Parkanossa sijaitseva Natura 2000 -alue, joka sivuaa valtatietä noin viiden kilometrin matkalla, lyhimmillään etäisyys valtatiestä Natura-alueeseen on 200–300 metriä. Kaidatvedet on kapeaan murroslaaksoon syntynyt järviketju. Järvien välisissä kapeikoissa on pieniä koskia ja rannat ovat kallioisia, jylhiä ja lähes mökittömiä. Alue kuuluu valtakunnalliseen rantojensuojeluohjelmaan.
- Vaasassa sijaitseva Natura 2000 -alue Sundominlahti sijaitsee valtatien välittömässä läheisyydessä. Valtatie sivuaa aluetta noin 1,3 kilometrin matkalta. Sundominlahti käsittää Vaasan Eteläisen kaupunginselän eteläosan ja se on kansainvälisesti arvokkaaksi luokiteltu lintuvesiensuojeluohjelman kohde. Vesialue on hyvin matalaa ja ruovikkovyöhyke on laajimmillaan jopa pari kilometriä leveä.





Kuva 3.16 Arvokkaat luontokohteet, etelä



Kuva 3.16 Arvokkaat luontokohteet, pohjoinen

Pohja- ja pintavedet

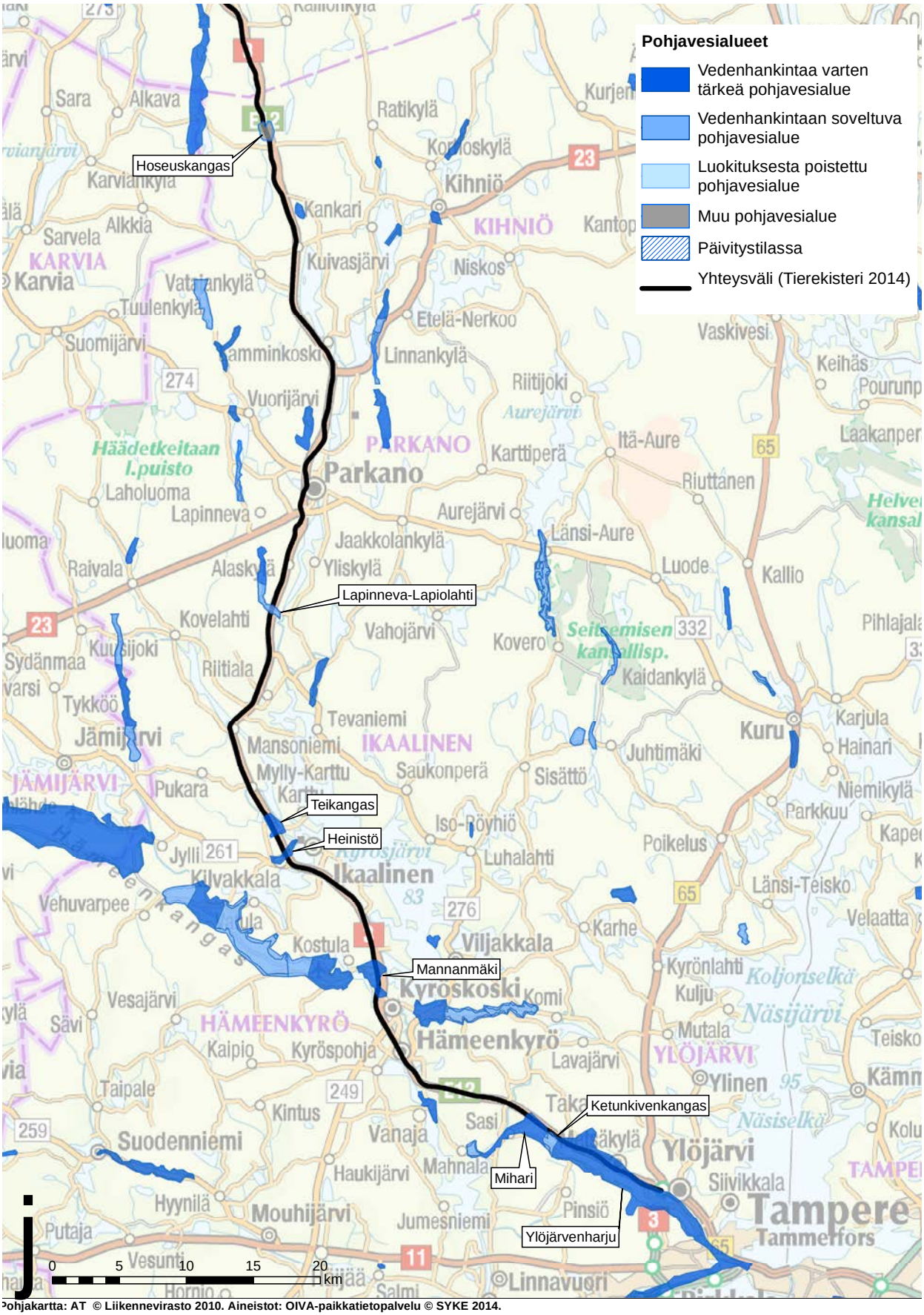
Ylöjärven ja Vaasan välille sijoittuu 10 vedenhankintaa varten tärkeää luokan pohjavesialuetta. Valtatie sijoittuu tai sivuaa vedenhankintaa varten tärkeitä pohjavesialueita 33 kilometrin matkalla. Pohjavesialueet on merkitty taulukkoon 3.1 ja kuviin 3.17.

Selvitysalueen eteläosassa Pirkanmaalla on muutamia vesistöjä valtatien tuntumassa. Suurimmat järvet ovat Hämeenkyrön Kirkkojärvi, Ikaalisten Kyrösjärvi ja Parkanon Kirkkojärvi. Selvitysalueen keskelle sijoittuva Suomenselkä on vedenjakajaseutu, joka erottaa Perämereen laskevien Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan jokien valuma-alueet Järvi-Suomen vesistöalueesta. Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan puolella on runsaasti jokia. Valtatie myötäilee Jalasjokea ja Kyrönjokea sekä Laihianjokea useiden kymmenien kilometrin matkalla.

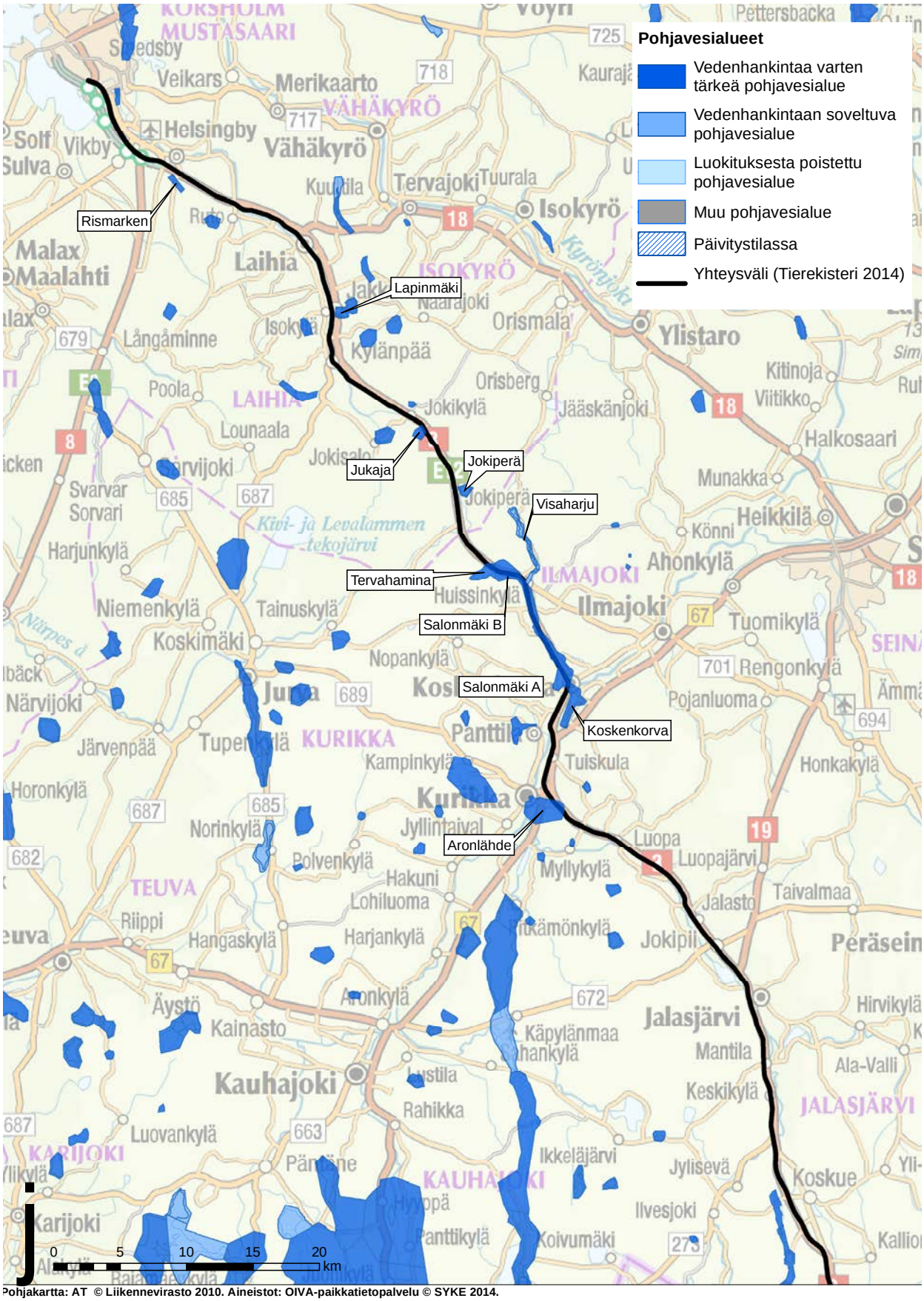
Taulukko 3.1 Pohjavesialueet

Aluetunnus	Pohjavesi Alueennimi	Pohjavesi AlueLuok	Sijainti valtatiellä metrin matkalla	KuntaNimi
498051	Ylöjärvenharju	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	10024	Ylöjärvi
210806	Ketunkivenkangas	Vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue	795	Hämeenkyrö
210808	Mihari	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	1846	Hämeenkyrö
210802	Mannanmäki	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	2607	Hämeenkyrö
214302	Heinistö	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	535	Ikaalinen
214301	Teikangas	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	1619	Ikaalinen
258121	Lapinneva-Lapiolahti	Vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue	617	Parkano
258109	Hoseuskangas	Muu pohjavesialue	2683	Parkano
1030103	Aronlähde	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	1277	Kurikka
1014502 A	Salonmäki A	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	8623	Ilmajoki
1014502 B	Salonmäki B	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	2688	Ilmajoki
1014501	Tervahamina	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	725	Ilmajoki
1039905	Jukaja	Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue	591	Laihia



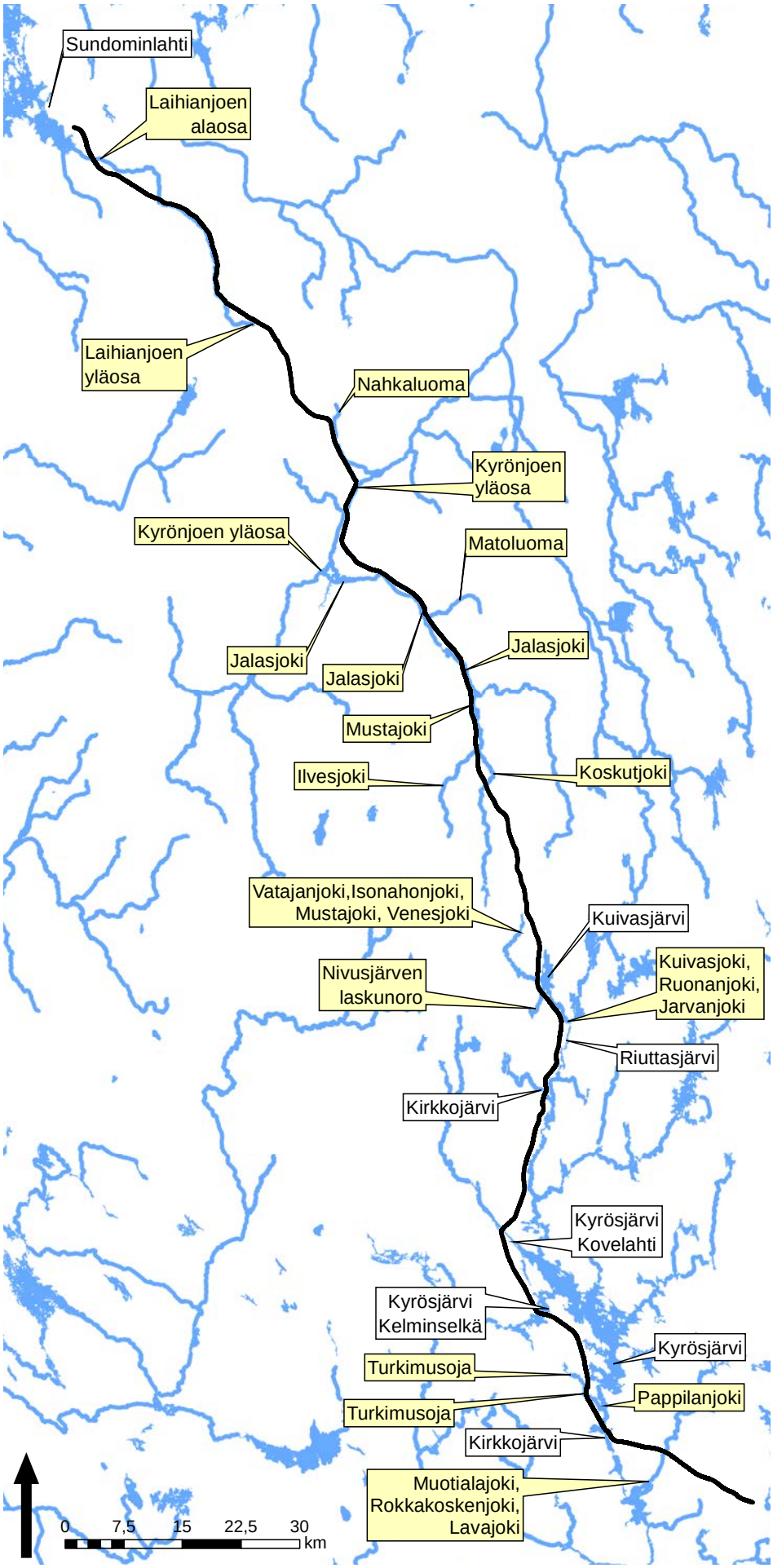


Kuva 3.17 Pohjavesialueet, etelä



Pohjakartta: AT © Liikennevirasto 2010. Aineistot: OIVA-paikkatietopalvelu © SYKE 2014.

Kuva 3.17 Pohjavesialueet, pohjoinen



Kuva 3.18 Keskeiset pintavedet

Maisema ja kulttuuriperintö

Maisemamaakuntajaossa Ylöjärven ja Ikaalisten väli kuuluu Keski-Hämeen viljely- ja järviseutuun. Alueen maisema on monimuotoista ja pienipiirteistä. Alueelle on keskittynyt paljon maisema ja kulttuuriperintöarvoja: vanha asutus, viljavat pellot ja vaihtelevat vesireitit ovat tyypillisiä hämäläiselle maisemalle. Etelä-Hämeen lehtokeskus ulottuu Hämeenkyröön asti, mikä näkyy maisemassa vehreytenä.

Hämeenkyrössä on laaja valtakunnallisesti arvokas kansallismaisemaksi luokiteltu Hämeenkyrön kulttuurimaisemat, jonka läpi valtatie kulkee. Alueen asutus on hyvin vanhaa ja siihen sisältyy monia rakennusperinnöltään arvokkaita alueita. Voimakkaiden ja kauniiden luonnonpiirteiden maisemaa voi luonnehtia harvinaisen eheäksi. Maisema-alueen runkona on harju murroslaaksossa sijaitsevine järvineen. Tien läheisyydessä on umpeenkasvanut Sarkkilanjärvi ja metsäjakson jälkeen Hämeenkyrön taajaman eteläpuolella avautuu maisema Kirkkojärvelle. Hämeenkyrön vanha keskusta (Kirkonseutu) on säilynyt hyvin perinteisessä asussaan tiestönsä ja rakennuskantansa suhteen. Mäellä sijaitseva kirkko on kauas näkyvä maamerkki. Kyröskoskelta on yhteys ilmeisesti keskiaikaiselle Hämeenkankaantielle. Hämeenkyrön pohjoispuolella valtatie kulkee Osaran kylän läpi, joka on valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö.

Ikaalisen keskustan pohjoispuolella sijaitsee kulttuurihistoriallinen ympäristö Kilvakkala–Viljala. Rantaan laskevat viljelykset ja mäenharjanteen tiivis Kilvakkalan rakennusryhmä muodostavat vaikuttavan maiseman valtatieltä katsottuna. Ikaalisissa tiehen rajautuva Kalliokielen–Tevaniemi–Riitialan ympäristö on maakunnallinen kulttuuriympäristö.

Ikaalisista maisema muuttuu siirryttäessä Suomenselän vedenjakajaseudun maisemamaakuntaan. Maasto on ympäristöään karumpaa ja kasvisto niukkaa. Soita on huomattavan paljon. Tämä näkyy valtatien maisemassa erityisesti Parkanon taajamasta pohjoiseen. Vähäinen peltoala on keskittynyt Pohjanmaan jokilaaksojen latvatasankoihin. Suomenselkä on ollut takamaata ja rakennuskannassa on vähän vuosisataisia perinteitä. Asutus on harvaa ja kylät ovat pieniä. Parkanon taajaman arvokkaat alueet,



kuten Parkanon kirkko ympäristöineen jäävät sivuun valtatiestä.

Pohjanmaan maisemamaakunnan läpi kulkevalla osuudella on runsaasti yhtenäistä kulttuurimaisemaa ja rakennusperinnön kohteita. Etelä-Pohjanmaalla on nähtävissä tyypillisiä ja voimakkaita rakennusperinteen piirteitä: raittikylät ja asutusnauhat ovat sijainneet perinteisesti jokien töyräillä. Tiiviimmät kylät sijaitsevat kumpareilla. Tälle pohjalaiselle maisemalle tunnusomaista ovat jokilaaksoihin keskittyneet tasaiset ja viljavat laajat savikkoalueet. Joet ovat tulvaherkkiä ja järviä on vähän.

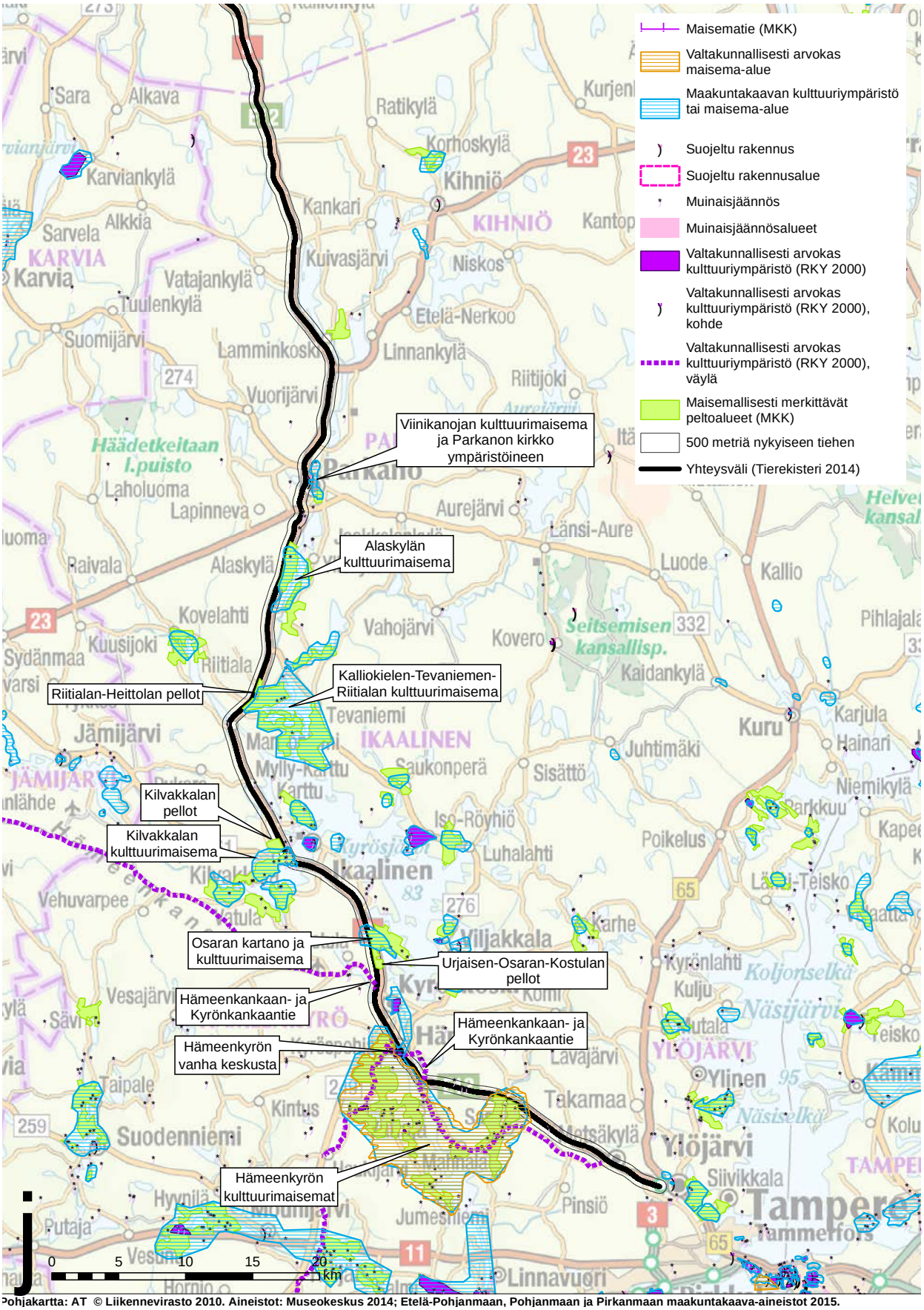
Valtatie 3 kulkee Jalasjärven Koskueella Ilvesjoen ja Koskueen kulttuurimaiseman läpi, joka on huomioitu maakuntakaavassa. Jalasjärven keskustan taajaman arvokkaat alueet jäävät sivuun valtatiestä (Jalasjärven kirkonseutu). Valtatien 19 liittymän jälkeen valtatie 3 sivuaa Jokipiin ja Luopajärven maisema-alueita. Luopajärvi on valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Alueet edustavat laajoja peltotasankoja ja huolella hoidettua maatalousmaisemaa.

Pohjalaismaisema jatkuu Kurikassa ja Ilmajoella. Kyrönjokilaakson maisema-alue myötäilee valtatietä ja jatkuu peltoalueilla pohjoiseen. Tien läheisyydessä olevia kyliä viljelyaukeineen ovat Panttila, Piirtola ja Jouppila. Panttilan kylä on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Koskenkorvalla on runsaasti muinaismuistoja.

Laihialla valtatie kulkee laajan Laihianjoen kulttuurimaiseman läpi, joka ulottuu yhtenäisenä Kyläinpäästä Rudolle. Osa alueesta on valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Alueella on säilynyt hyvin vanhaa pohjalaista rakennuskulttuuria. Käyppälän ja Isokylän välillä on runsaasti myös muinaismuistoja.

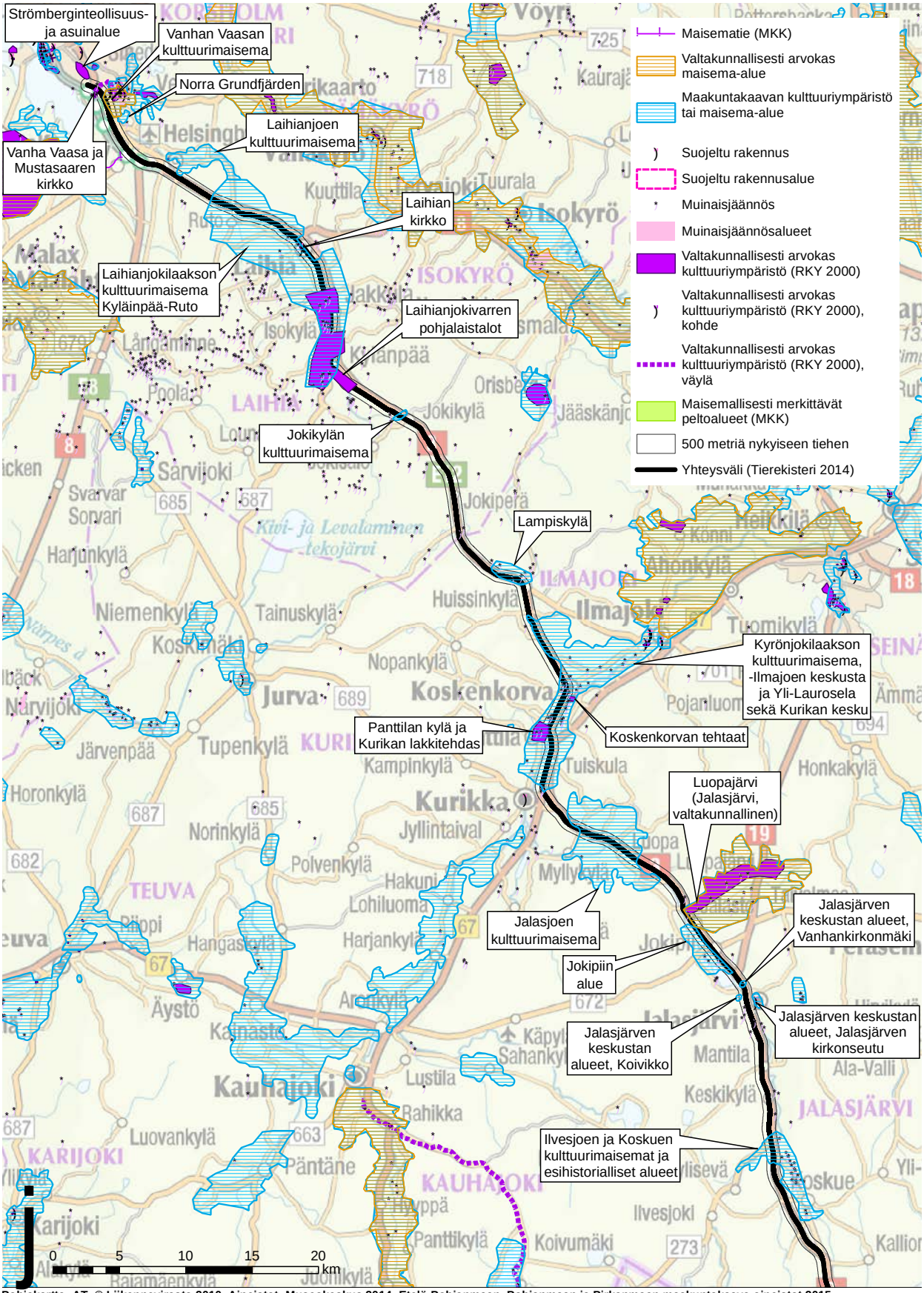
Viljelylakeuksien maisema vaihettuu Vaasan päässä Etelä-Pohjanmaan rannikkoseuduksi. Vaasan ja Mustasaaren osuudella maisemassa näkyy eteläboreaalisen kasvillisuuden vyöhyke. Rannikkoseutu on ollut perinteisesti ruotsinkielistä aluetta, joten rakennuskannassa näkyy suomenruotsalainen kulttuuriperintö. Valtatie 3 sivuaa Vanhan Vaasan valtakunnallisesti arvokasta maisemaa ja kulttuurihistoriallista miljöötä. Monivaiheisen historian omaava Vanha Vaasa on tärkeä virkistysalue ja huomattava matkailukohde. Myös Vaasan kaupunkialueella on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.





Pohjakartta: AT © Liikennevirasto 2010. Aineistot: Museokeskus 2014; Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Pirkanmaan maakuntakaava-aineistot 2015.

Kuva 3.19 Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet, etelä



Pohjakartta: AT © Liikennevirasto 2010. Aineistot: Museokeskus 2014; Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Pirkanmaan maakuntakaava-aineistot 2015.

Kuva 3.19 Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet, pohjoinen

4 Tavoitteet

Yhteysvälin kehittämistavoitteet tulevat toisaalta kansainvälisten ja valtakunnallisten kuljetuskäytävien kehittämishaasteista ja toisaalta seudullisen ja paikallisen liikenteen kehittämistavoitteisiin vastaamisesta. Turvallisuus-, ennakoitavuus- ja hallittavuustavoitteet koskevat koko yhteysväliä ja ne ovat johdettavissa pääosin yhteiskunnallisista tavoitteista.

Turvallisuustavoitteen lähtökohtana on kuolemien ja loukkaantumisten välttäminen. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien määrä minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta. Tavoitteena on saavuttaa turvallisuustaso, joka on parempi kuin pääteillä keskimäärin.

Pitkämatkaisen liikenteen palvelutasotyössä ja muissa logistiikkaan liittyvissä tarkasteluissa ennakoitavuus on selkeästi tärkein kuljetusketjun palvelutasotekijä, johon voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmää kehittämällä. Ennakoitavuus on keskeinen palvelutasotekijä myös työperäisillä henkilöliikennematkoilla, mutta niiden osalta palvelutasovaatimus vaihtelee huomattavasti yhteysvälin eri osissa. Koko tarkasteluväliä koskeva tavoite on mahdollisimman tehokas kuljetuslogistiikka, joka saavutetaan matka-ajan minimoinnilla ja hyvällä ennakoitavuudella.

4.1 Yhteiskunnalliset ja alueelliset tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteet kuvaavat ilmastonmuutokseen vastaamista alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen sekä liikenneverkon näkökulmasta. Keskeisinä pääteitä koskevina tavoitteina nostetaan esiin valtakunnallisesti merkittävien liikenneväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. Elinkeinoelämän edellytyksistä on huolehdittava sekä alueidenkäytön että valtakunnallisten- ja kansainvälisten yhteyksien kannalta. Kaupunkiseuduilla tavoitteina ovat joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edellytysten parantaminen sekä henkilöautoliikenteen tarpeen vähentäminen. Alueiden hyvä saavutettavuus taataan toimivilla matka- ja kuljetusketjuilla, eri liikennemuotojen yhteistyöllä sekä toteuttamalla toimivia matkakeskuksia ja terminaaleja.

Ympäristövaikutusten osalta tärkeimpiä tavoitteita ovat laadukas elinympäristö, luonnon monimuotoisuuden sekä valtakunnallisten suojelukohteiden säilyttäminen sekä arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden turvaaminen. Tavoitteena on ehkäistä ja vähentää liikenteen aiheuttamia haitallisia ympäristövaikutuksia: melua, tärinää ja ilman epäpuhtauksia sekä niiden aiheuttamia haittoja.

Liikennepoliittinen selonteko vuosille 2012–2022 (LVM 2012a) linjaa liikennepolitiikkaa seuraaviksi vuosiksi. Keskeisinä asioina korostetaan palvelutasoon ja käyttäjälähtöisyyteen perustuvaa päätöksentekoa. Linjausten mukaan liikennejärjestelmän palvelutason tulee perustua käyttäjien tarpeisiin. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä sekä kuljetusten ja logistiikan tehokkuutta nostetaan esiin keskeisinä kehittämislinjauksina. Valtatien 3 Laihian kohdan parantaminen on asetettu selonteossa vuosina 2012–2015 aloitettavien liikenneverkon kehittämishankkeiden joukkoon. Valtatie 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli lukeutuu liikenneverkon kehittämisohjelman 2016–2022 suunnittelukohteisiin, joiden suunnitteluvalmiutta edistetään, ja joiden jatkosuunnittelussa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja käytetään monipuolista keinovalikoimaa.

Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 (LVM 2013) asettaa tavoitteet merkittävimpien liikenteen ympäristöongelmien vähentämiseksi. Liikenteen päästöjen osalta tavoitteet pitävät sisällään mm. liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisen (vuoden 2005 tasosta 15 % vuoteen 2020 mennessä) erityisesti tieliikenteen päästöjä vähentäen sekä tieliikenteen typenoksidipäästöjen vähentämisen. Liikenteen yli 55 dBA:n melulle altistuvien määrän tavoitellaan vähenevän noin 20 % vuoden 2003 tasosta vuoteen 2020 mennessä eli noin 50 000 asukkaalla. Pohjavesien hyvä laatu turvataan vuoteen 2020 mennessä myös niillä alueilla, joilla liikenneväylä kulkee pohjavesialueella.

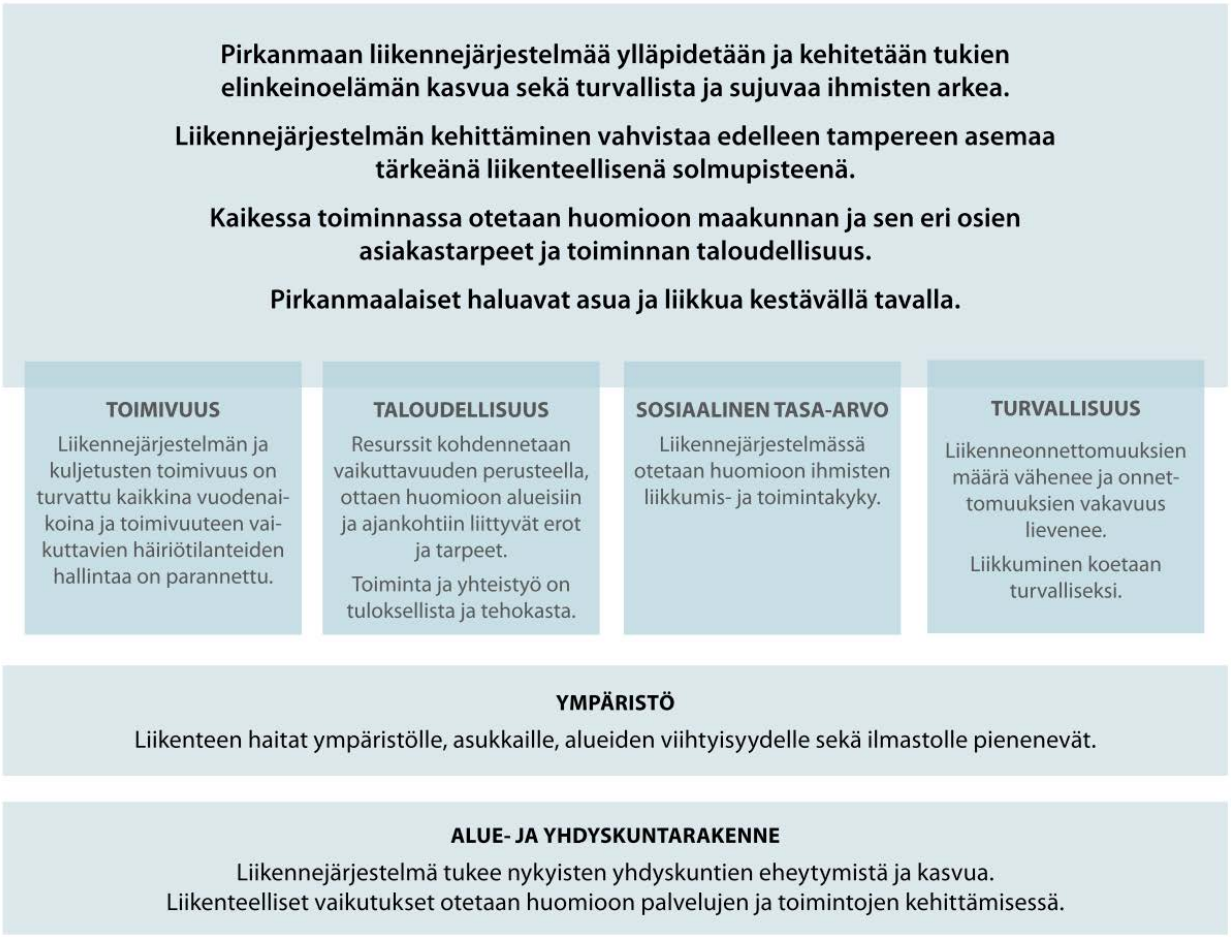
Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa (LVM 2012b) on määritetty tavoitteeksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteena on puolittaa liikennekuolemat ja vähentää liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Pirkanmaan liitto 2012) on esitetty visio maakunnan liikennejärjestelmän tavoitetilasta tulevaisuudessa. Vision muodostavat päävisio sekä tarkentavat liikennejärjestelmän toimivuutta, taloudellisuutta, sosiaalista tasa-arvoa ja turvallisuutta kuvaavat yksilöidyt tavoitteet (kuva 4.1). Valtatie 3 Tampere–Vaasa on mainittu suunnitelmassa kiireellisimpien pääteitä koskevien kehittämishankkeiden joukossa.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (Etelä-Pohjanmaan liitto 2014) muodostaa strategisen tason suunnitelman Etelä-Pohjanmaan maakunnan liikennejärjestelmän tavoitteista sekä konkreettisista toimenpiteistä. Suunnitelman laatimisessa on hyödynnetty uuden liikennepolitiikan mukaista palvelutasoajattelua. Liikennejärjestelmätyössä visioksi on määritelty: ”Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden.”

Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet erityyppisille alueille kuten kuntakeskuksiin ja keskeiselle maakunnan kehityskäytävälle. Valtatietä 3 koskevat palvelutasotavoitteet on kuvattu pääasiassa pitkien ylimaakunnallisten matkojen ja kuljetusten kannalta. Asetetut palvelutasotavoitteet ovat:

- Nopeat työasiamatkat ja sujuvat matkaketjut turvataan Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan sekä kansainvälisille jatkoyhteyksille.
- Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa matka-ajaltaan kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä.
- Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkaketjujen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.
- Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoi-



Kuva 4.1 Pirkanmaan liikennejärjestelmävisio (Pirkanmaan liitto 2012)

taa kustannustehokkaasti, turvallisesti ja häiriöttömästi.
- Kuljetusten kustannustehokkuuden, vaurioitumattomuuden ja vihreyden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä.
- Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan pitkäjänteisesti.
- Roveksen logistiikka-alueen toteuttaminen sekä logistiikkatoimintojen keskittäminen parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.
- Yhteydet Pohjanmaan satamien kautta ulkomaille ovat kilpailukykyiset verrattuna yhteyksiin Etelä- ja Lounais-Suomen satamista.

Valtatie 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli lukeutuu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Etelä-Pohjanmaan maakunnan suurten investointien kärkihankkeiden joukkoon.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman (Pohjanmaan liitto 2013) laatimisen yhteydessä Pohjanmaan liikennejärjestelmälle asetettiin visio ja kolme päätavoitetta sekä niitä koskevat tarkennetut tavoitteet. Visio kuuluu: ”Pohjanmaan maakunta vastaa lisääntyvään globaaliin kilpailuun”. Visio tähtää maakunnan vientiyritysten kilpailukyvyn parantamiseen sekä valtakunnallisesti että kansainvälisesti.

Liikennejärjestelmän kolme päätavoitetta ovat:
- Luodaan edellytykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi Pohjanmaalla
- Kehitetään Pohjanmaan saavutettavuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia
- Parannetaan kuljettamisen toimintaedellytyksiä Pohjanmaalla

Suunnitelmassa pääteiden kehittämistä koskevat tarkennetut tavoitteet ovat:
- Vaasan ja Seinäjoen sekä Pietarsaaren ja Kokkolan kaupunkien keskinäistä yhteistyötä edesau-



tetaan parantamalla matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta kaupunkien välillä.

- Kaupunkien ja kuntien sisäisiä sekä kaupunkien välisiä yhteyksiä kehitetään matka- ja kuljetusketjujen tarpeiden pohjalta.
- Junayhteyksiä Pohjanmaan ja pääkaupunkiseudun välillä nopeutetaan ja palvelutasoa parannetaan.
- Olemassa olevaa infrastruktuuria kehitetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa vaiheittain, tarpeiden mukaan.
- Pohjanmaan pääyhteyksiä ja liikenteen palveluja kehitetään siten, että liikkuminen ja kuljettaminen ovat häiriöttömiä sekä turvallisia ja kuljetusaikataulut ovat ennustettavia.
- Vaasan ja Pietarsaaren seudun logistiikkakeskuksia kehitetään ylimaakunnalliseen palveluun, ja lisäksi mahdollistetaan alueellisten logistiikkakeskusten kehittyminen.
- Mahdollistetaan maakuntaa palvelevat yhdistetyt kuljetukset Suomeen ja ulkomaille.

Valtatie 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli on liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistettu Pohjanmaan vientiteollisuuden kilpailukyvyn sekä kuljetusketjujen toimivuuden kannalta tärkeimpien tieyhteyksien joukkoon.

Yhteysvälin kehittämisen lähtökohtana ovat myös valtakunnalliset ympäristö- ja ilmastotavoitteet. Tämän työn painopisteenä on tarkastella pääosin valtatien kehittämistä ohjaavia tavoitteita ja toimenpiteitä. Esimerkiksi ilmastotavoitteisiin vastaamisessa tehokkaat kulku- ja kuljetusmuotojen työnjakoon vaikuttavat tavoitteet tulee tuottaa osana valtakunnallista ja paikallista koko liikennejärjestelmäkokonaisuutta koskevaa suunnittelua. Tarkemmat, esimerkiksi melua tai pohjavesiä koskevat tavoitteet, määritetään ja otetaan huomioon tarkemmissa suunnitelmissa.



4.2 Palvelutasotavoitteet

Yhteysvälille määritettiin jaksokohtaiset palvelutasotavoitteet pääosin seudullisen ja paikallisen henkilöliikenteen pohjalta. Lähtökohtana pidettiin kriittiseksi tunnistettujen käyttäjäryhmien vaatimuksia, jotka täyttämällä voidaan vastata myös muiden vaatimuksiin. Koko yhteysvälillä kriittisenä käyttäjäryhmänä voidaan pitää pitkän matkan kuljetuksia. Henkilöliikenteessä korostuvat työperäisiä matkoja tekevät käyttäjäryhmät sekä vapaa-ajan matkailijat, joiden osuus koko liikenteestä vaihtelee yhteysvälillä erittäin paljon.

Palvelutasotavoitteet määritettiin ensin käyttäjäryhmittäin. Työ- ja opiskelumatkoissa korostuvat matka-aika, turvallisuus ja matkan hinta. Säännöllisesti tehtäviin matkoihin kuluva aika halutaan minimoida ja niihin halutaan käyttää mahdollisimman vähän rahaa, koska ne ovat toistuvia. Työasiamatkoissa tärkeintä on ennakoitavuus, hallittavuus ja helppous. Edellisiin verrattuna matkan hinnalla ei ole niin suurta väliä, kunhan ollaan varmasti ajoissa perillä ja matkustaminen on helppoa. Vapaa-ajan matkoissa korostuu työperäisiin matkoihin verrattuna selkeästi mukavuus. Matkan tulisi olla myös kohtuuhintainen, mutta toisaalta matka-ajasta ja ennakoitavuudesta voidaan tässä kohtaa hieman tinkiäkin, kunhan aika kuluu mukavasti.

Pendelöinti- ja kaupunkijaksoilla valtatien keskeisenä roolina on välittää nopeaa työperäistä liikennettä, mikä korostaa matka-ajan minimoinnin merkitystä. Kaupunkikeskusten pitkämatkaisessa liikkumises-

Työ- ja opiskelumatkat
Nopea, turvallinen ja kohtuuhintainen matka ·Julkisen liikenteen yhteydet ja aikataulut ovat sellaiset, että sen käyttö on realistinen vaihtoehto henkilöautolle ·Matka-aika on hyvin ennakoitavissa (matka-ajan hajonta pientä) ·Matkaketjujen muodostaminen on helppoa solmupisteissä ·Onnettomuusriski on pieni ja turvallisuuden tunne hyvä ·Vuosittaiset matkakulut ovat käyttäjän talouden kannalta kestettävät ja mahdollistavat pendelöinnin
Työasiamatkat
Ennakoitava, hallittava ja helppo matka ·Julkisen liikenteen yhteydet ja aikataulut ovat sellaiset, että sen käyttö on realistinen vaihtoehto henkilöautolle ·Edestakaisen matkan tekeminen on mahdollista saman päivän aikana ·Matka-ajan ennakointi onnistuu hyvin ja vastaa matkasuunnitelmaa ·Työskentely onnistuu matkan aikana mm. tietoliikenneyhteydet ovat kehittyneet ·Julkisen liikenteen palvelut helppo löytää ja matkaketjujen muodostaminen helppoa ·Korkean palvelutason taukopaikat löydettävissä kohtuullisin välein
Vapaa-ajan matkat
Mukava, helppo ja kohtuuhintainen matka ·Päivittäin matkan mahdollisuus, myös viikonloppuisin ·Mahdollisuus monipuoliseen ajankäyttöön ·Matkan suunnittelu on mahdollista hyvissä ajoin ennen matkaa ja julkisen liikenteen palvelut on helppo löytää ·Tavaran kuljettaminen on mahdollista ·Eri kulkumuotojen yhdistäminen toisiinsa on helppoa (liityntäliikenne) ·Matkan hinta on kohtuullinen ·Korkean palvelutason taukopaikat löydettävissä kohtuullisin välein

Taulukko 4.1 Kulkutavasta riippumattomat palvelutasotavoitteet käyttäjäryhmittäin.

sa juna on tällä yhteysvälillä jatkossakin matka-ajan osalta se houkuttelevin vaihtoehto, mutta sen käyttö on mahdollista vain rajoitetusti. Lähtökohtana työssä on ollut, että henkilöautoliikenteen palvelutason tulee vastata kysyntää ja saavuttaa Suomen runkoreitiltä odotettu palvelutaso myös sujuvuuden osalta. Henkilöautoliikenteen sujuvuuden kehittäminen parantaisi kuitenkin myös joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia turvaamalla osaltaan linja-autoliikenteen palvelutason säilymisen. Mikäli kulkumuotojen väliseen roolitukseen halutaan vaikuttaa laajemmin, tulee se tehdä liikennejärjestelmätasolla ohjaamalla kehitysrahaa joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen.

Käyttäjäryhmien tavoitteiden ja jaksojen palvelutasotekijöiden perusteella määritettiin valtatien 3 eri jaksoille omat palvelutasotavoitteet. Pidemmillä matkoilla pyritään suosimaan junaa niin työ- kuin vapaa-ajan matkoissakin. Sujuvat joukkoliikenteen yhteydet pyritään tarjoamaan yhteysvälin päissä Tampereen ja Vaasan työssäkäyntialueilla, jotta henkilöauto ei olisi ainoa mahdollinen kulkumuoto päivittäiseen työmatkaliikenteeseen. Ruuhka-aikojen viiveet pyritään pitämään maltillisina ja hyvin ennakoitavina. Yhteysvälin keskimmäisillä jaksoilla pyritään varmistamaan hyvä palvelutaso henkilöautoille sekä minimi- tai peruspalvelutaso joukkoliikenteelle, jonka saavutettavuutta parannetaan toimivilla liityntäliikenteen järjestelyillä.

Jakso		PT-tekijät (mittari)	Palvelutasotavoitteet Henkilöliikenne Tavaraliikenne	
Laihia–Vaasa	Turvallisuus, matka-aika, hallittavuusyhteydet	Ennakoitavuus Yhteydet Mukavuus	Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta Turvallisuustaso on parempi kuin päteillä keskimäärin. Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan	Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan sujuva yhteys, joka mahdollistaa työmatkaliikenteen niin henkilöautolla kuin joukkoliikenteellä.Ruuhka-aikojen viivästykset maltillisia ja ennakoitavissa. Nopeustaso sovitetaan hallitusti liikenne- ja keliolosuhteisiin.
Jalasjärvi–Laihia		Mukavuus		Tasainen raskaan liikenteen minimimatka-ajan mahdollistava ajonopeus ympäri vuorokauden ja läpi vuoden. Yhtenäinen, yllätyksetön ja miellyttävä liikenneympäristö. Mahdollisuus taukoihin.
Parkano–Jalasjärvi		Yhteydet Mukavuus		Tasainen raskaan liikenteen minimimatka-ajan mahdollistava ajonopeus ympäri vuorokauden ja vuoden. Yhtenäinen, yllätyksetön ja miellyttävä liikenneympäristö. Korkeatasoiset taukopaikat niin ammatti-kuin vapaa-ajan liikenteelleJoukkoliikennepalvelut käytettävissä ja liityntäliikenne mahdollista
Ikaalinen–Parkano		Yhteydet Mukavuus		Nopeustaso sovitetaan hallitusti liikenne- ja keliolosuhteisiin. Yhtenäinen, yllätyksetön ja miellyttävä liikenneympäristö. Korkeatasoiset taukopaikat niin ammatti-kuin vapaa-ajan liikenteelle Joukkoliikennepalvelut käytettävissä ja liityntäliikenne mahdollista
Tampere–Ikaalinen		Ennakoitavuus Yhteydet		Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys, joka mahdollistaa työmatkaliikenteen niin henkilöautolla kuin joukkoliikenteellä.Ruuhka-aikojen viivästykset maltillisia ja ennakoitavissa.
Pirkän matkan yhteysväli Tampere–Seinäjoki–vaasa		Matka-aika Yhteydet		Juna on nopein tapa matkustaa niin työ- kuin vapaa-ajanmatkoissa. Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä klo 7-22 välisenä aikana Raskaan liikenteen takuumatka-aika ympärivuorokauden ja läpi vuoden Kuljetusvarmuus on hyvä ja keskittää kuljetuksia valtatielle.

Taulukko 4.2. Yhteenveto eri tiejaksojen palvelutasotekijöistä ja tavoitteista.

5 Palvelutasoanalyysi

Palvelutasoanalyysissä käydään läpi palvelutasotavoitteet ja arvioidaan palvelutason nykytilaa ja ennusteiden mukaista kehitystä suhteessa tavoitteisiin. Erot asetettuihin tavoitteisiin nähden kuvaavat puutteita tai ongelmia. Erot voivat olla myös ”positiivisia” eli palvelutaso voi jo nykytilassa ylittää määritetyt tavoitteet.

Palvelutasoanalyysissä käytettiin pohjana yhteysvälin jaksottelua, jaksokohtaista käyttäjäryhmäanalyysiä sekä keskeisiä palvelutasotekijöitä ja -tavoitteita. Palvelutason määrittämisessä hyödynnettiin nykytilaanalyysin yhteydessä tehtyjä aineistoanalyysejä sekä vuorovaikutuksen kautta saatuja tietoja ongelmatilanteista ja -kohdista.

Turvallisuustarkastelussa otettiin huomioon onnettomuusanalyysin ohella käyttäjäkyselyn ja vuorovaikutuksen yhteydessä esiin nousseet turvallisuuden tunteeseen vaikuttavat puutteet. Onnettomuusanalyysissä vertailutasona käytettiin vastaavien tietyyppien valtakunnallista keskiarvoa. Onnettomuusanalyysin perusteella selkeimmät **turvallisuuspuutteet** ovat taajamien kohdilla sekä jaksoilla Tampere–Ikaalinen ja Jalasjärvi–Laihia.

Merkittävimmät **ennakoitavuuspuutteet** ovat jaksoilla, joilla on kapasiteettiongelmia. Näistä puutteellisimpia nykytilassa ovat jaksot Tampere-Ikaalinen ja Laihia-Vaasa. Näiden lisäksi puutteita on kaikilla jaksoilla, joilla hitaiden ajonneuvojen ohittaminen on joko liikennemäärän tai tiegeometrian vuoksi vaikeaa. Näitä osuuksia on etenkin Parkanon molemmin puolin. Traktorit aiheuttavat jonkin verran kausittaisia ennakoitavuusongelmia Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan puolella eli jaksoilla Jalasjärvi-Laihia ja Laihia-Vaasa.

Poikkeuksellisen kelin tai onnettomuuksien aiheuttamia häiriöitä syntyy valtatiellä 3 aina toisinaan, etenkin Tampere-Ikaalinen välillä, missä on suuria korkeuseroja ja paljon liikennettä eikä selvää korvaavaa yhteyttä. Nämä häiriöt voivat aiheuttaa merkittäviä, ennakoimattomia viivästyksiä. Matkan aikana saatavassa häiriöinformaatiossa on vielä kehitysmahdollisuuksia mm. uusien teknologioiden ja mobiilisovellusten kautta. **Hallittavuuspuutteet** kohdistuvat ensisijaisesti osuuksiin, joilla on suurin onnettomuustiheys.

Matka-ajassa katsotaan olevan puutteita, jos nopeusrajoitus ei vastaa tavoitetasoa tai tien kapasiteettipuutteiden vuoksi ei voida ajaa nopeusrajoituksen mahdollistamaa maksiminopeutta. Koko yhteysvälillä on tavoitteena raskaan liikenteen matka-ajan minimointi, millä varmistetaan osaltaan kuljetusten kustannustehokkuus ja ennakoitavuus. Tästä johdettuna kaikki alle 80 km/h nopeusrajoitukset nähdään palvelutasopuutteina. Niillä osuuksilla, joilla työmatkaliikenteen määrä on suuri, tavoitteena on 100 km/h nopeustaso. Selkeimmät matka-aikaan liittyvät **palvelutasopuutteet** ovat välillä Tampere-Ikaalinen sekä taajamien kohdilla (Hämeenkyrö, Parkano, Kurikka, Ilmajoki ja Laihia).

Joukkoliikenteen osalta palvelutasoa tarkastellaan erikseen alueellisena palvelutasona sekä kaukoliikenteen palvelutasona. Kaukoliikenteen osalta Vaasasta on pääosin kohtalaisen junatarjonnan ansiosta toimivan palvelutason yhteydet sekä Seinäjoelle että Tampereelle. Tampereen ja Seinäjoen väliset yhteydet ovat kysyntää lisäävällä tasolla riittävän vuorotarjonnan sekä henkilöautoon verrattuna erittäin houkuttelevan matka-ajan vuoksi. Alueellinen palvelutaso on yhteysvälin molemmissa päissä eli Tampere–Ikaalinen- ja Laihia–Vaasa-jaksoilla keskitasoa, eli 10–20 vuoroa päivässä. Ikaalinen–Parkano-jaksolla vuorotarjonta on peruspalvelutasolla ja Parkano–Jalasjärvi- ja Jalasjärvi–Laihia-jaksoilla minimitasolla.

Jakso		PT-tekijät (mittari)	Merkittävimmät puutteet
Laihia–Vaasa	Turvallisuus, matka-aika, hallittavuusyhteydet	Ennakoitavuus Yhteydet Mukavuus	Merkittäviä puutteita koko jaksolla ennakoitavuudessa ja matka-ajassa. Hidasta liikennettä sekoittunut valtatielle, mikä laskee ajonopeuksia Turvallisuuspuutteita Ohituspaikkojen puute
Jalasjärvi–Laihia		Mukavuus	Alle 80 km/h jaksot nähdään palvelutasopuutteina. Turvallisuuspuutteita mm. talvihoito
Parkano–Jalasjärvi		Yhteydet Mukavuus	Nopeusrajoitus osassa jaksoa tavoitetilaa alhaisempi. Turvallisuuspuutteita Mukavuuspuutteita liittyen tien laatutasoon Puutteita sekä linja-auto- että junayhteyksissä
Ikaalinen–Parkano		Yhteydet Mukavuus	Nopeusrajoitus osassa jaksoa tavoitetilaa alhaisempi. Liityntäliikenne junaan mahdollista vain henkilöautolla Mukavuuspuutteita liittyen tien laatutasoon
Tampere–Ikaalinen		Ennakoitavuus Yhteydet	Nopeusrajoitus osassa väliä tavoitetilaa alhaisempi. Alle 80 km/h jaksot nähdään palvelutasopuutteina, joista ongelmallisin Hämeenkyrön kohta. Turvallisuuspuutteita
Pirkän matkan yhteysväli Tampere–Seinäjoki–vaasa		Matka-aika Yhteydet	Matka-ajan ennakoitavuus heikko Linja-autoliikenteen palvelutaso (vuoromäärä ja matka-aika) heikko Liityntäyhteyksissä puutteita

Taulukko 5.1 Palvelutasoanalyysin yhteenveto.

Jakso	Vuoromäärät, talviarki		Palvelutaso
	Juna	Bussi	
Alueellinen palvelutaso			
Laihia–Vaasa	6	16	Keskitaso
Jalasjärvi–Parkano	-	3	Minimitaso
Parkano–Jalasjärvi	-	2	Minimitaso
Ikaalinen–Parkano	-	8	Peruspalvelutaso
Tampere–Ikaalinen	-	20	Keskitaso
Kaukoliikenteen palvelutaso			
Tampere–Seinäjoki	15	1	Kysyntää lisäävä taso
Seinäjoki–Vaasa	10	6	Toimiva taso
Tampere–Vaasa	10	1	Toimiva taso

Taulukko 5.2

6 Yhteysvälin tavoitetila 2040

Valtatie 3 on tavoitetilassa kaupunkiseutujen vilkkailla jaksoilla 4-kaistainen tie, jatkuva ohituskaistatie Hämeenkyröstä Parkanoon ja muilla osin ohituskaistoin varustettu 100 km /h nopeustason turvallinen päätie. Taajama osuuksilla tavoitteena on 80 km/h nopeustaso. Nelikaistaisilla osuuksilla kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä ja muilla jaksoilla vilkkaat pääteiden liittymät ovat eritasoliittymiä ja muut liittymät tasoliittymiä. .

Tampere-Ikaalinen välillä tavoitteena on matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys työmatkaliikenteelle niin autoilla kuin joukkoliikenteelläkin. Valtatie on tavoitetilassa 2+2-keskikaidetie eritasoliittymillä, ja nopeustaso on 100 km/h. Liikenne on sujuvaa niin työmatkaliikenteessä kuin kuljetusten osalta. 2+2-poikkileikkaus mahdollistaa hyvän välityskyvyn lisäksi turvalliset ohitukset lukuisista hitaammin ajavista rekoista.

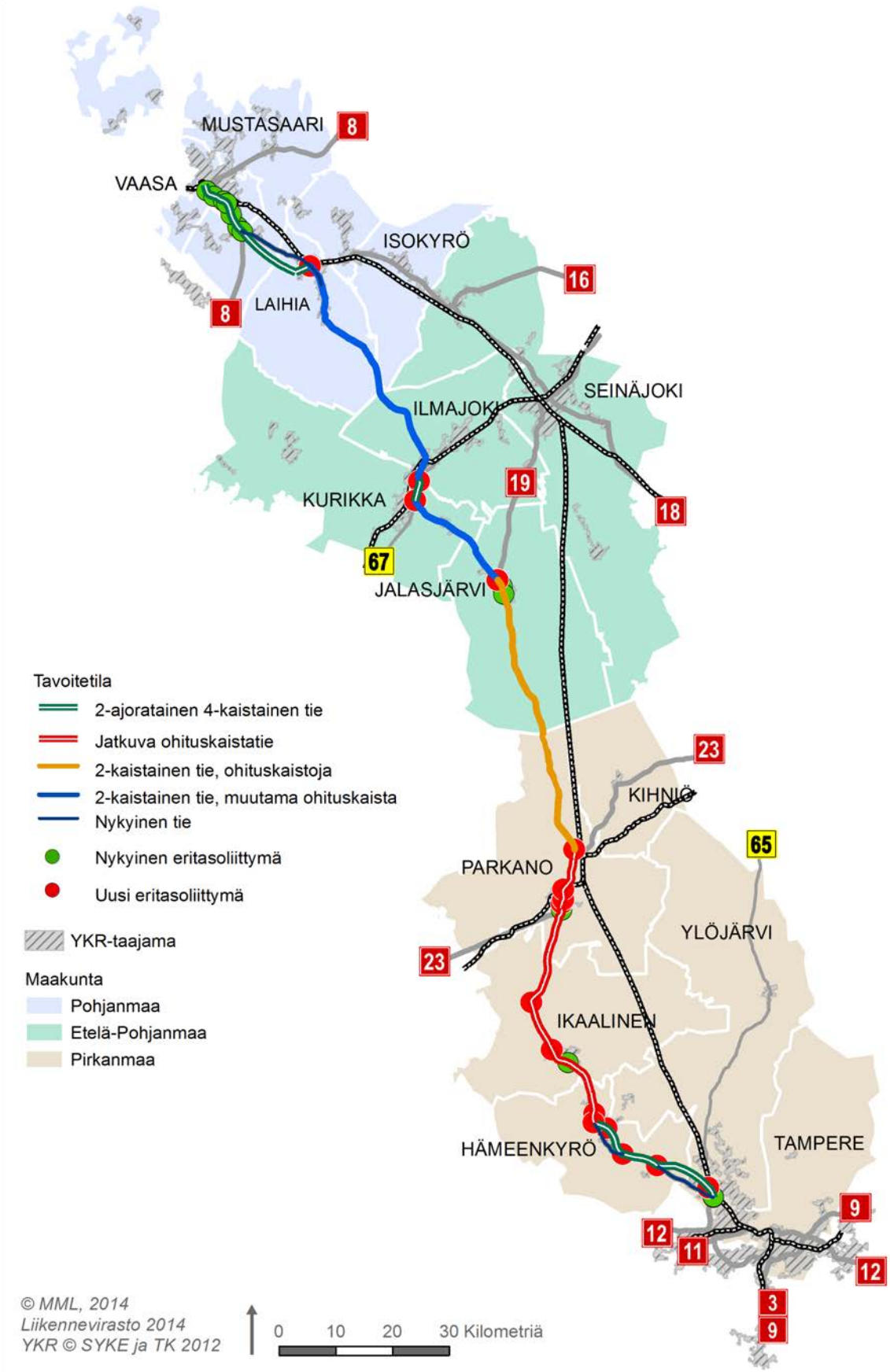
Ikaalinen–Parkano-välillä tavoitteena on turvallisuus ja kuljetusten toimintavarmuus sekä yllätyksetön ja yhtenäinen liikenneympäristö. Tavoitetilassa valtatien tietyyppinä on jatkuva ohituskaistatie, jossa tärkeimmissä liittymissä on eritasoliittymät. Pienempien sivuteiden liittymien kohdilla tie kapenee 1+1-kaistaiseksi ja liittymätyyppinä on kanavoitu tasoliittymä. Tavoitteena on homogeeninen nopeustaso 100 km/h.

Parkano-Jalasjärvi välillä tavoitteena on turvallisuus ja kuljetusten toimintavarmuus sekä yllätyksetön ja yhtenäinen liikenneympäristö. Valtatie on tavoitetilassa 2-kaistainen tie, jossa on säännöllisin välein ohituskaistoja, mitkä mahdollistavat riittävän usein turvallisen ohittamisen. Tavoitteena jaksolla on yhtenäinen 100 km/h nopeustaso. Poikkeuksena muutamassa liittymässä on pistemäinen 80 km/h valtatieosuus. Liittymät ovat pääosin kanavoituja, tarvittaessa porrastettuja tasoliittymiä.

Jalasjärvi-Laihia välillä tavoitteena on turvallisuus, yllätyksetön ja yhtenäinen liikenneympäristö. Valtatie on tavoitetilassa 2-kaistainen tie, jossa on yksittäisiä ohituskaistoja. Lisäksi maatalousliikenteen olosuhteita on parannettu niin, etteivät ne merkittävästi haittaa valtatien liikennettä. Tavoitteena jaksolla 100 km/h nopeustaso, jossa vain muutamassa liittymässä on pistemäinen 80 km/h osuus. Liittymät ovat pääosin kanavoituja, tarvittaessa porrastettuja tasoliittymiä.

Laihia–Vaasa-välillä tavoitteena on matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys työmatkaliikenteelle niin autoilla kuin joukkoliikenteelläkin. Valtatie on tavoitetilassa 2+2-keskikaidetie eritasoliittymillä ja sen nopeustaso on 100 km/h. Liikenne on sujuvaa niin työmatkaliikenteessä kuin kuljetusten osalta. 2+2-poikkileikkaus mahdollistaa hyvän välityskyvyn lisäksi turvalliset ohitukset lukuisista hitaammin ajavista rekoista.

Valtatien 3 Tampere-Vaasa kehityskäytävän tavoitetilanteessa matkaketjut ovat sujuvia ja mahdollistavat joustavan arkiliikenteen liikenteen vaihtokohtien välillä. Matkakeskukset ovat laadukkaitta ja liikennemuodon vaihtaminen niissä on sujuvaa. Merkittäviä matkakeskuksia yhteysvälillä ovat mm Tampere, Ylöjärvi, Parkano, Laihia ja Vaasa. Lisäksi linja-autoliikenteen vaihtopysäkkejä liityntäpaikkoineen on toteutettu Hämeenkyröön, Ikaalisiin, Jalasjärvelle ja Ilmajoelle. Hyvin varustellut vaihtopysäkit tukevat joukkoliikenteen ja matkaketjujen käyttöä. Taajamista tulisi olla hyvät liityntäyhteydet solmukohtien asemiin esimerkiksi kutsujoukkoliikenteellä toteutettuna.



Kuva 6.1 Valtatien 3 tavoitetila

7 Toimenpiteet yhteysvälillä

7.1 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Tässä luvussa esitetään valtatien 3 kehittämiseen kohdistuvia infran parannustoimenpiteitä. Näiden toimenpiteiden lisäksi on mahdollista parantaa valtatietä muun muassa tien ylläpidon ja telematiikan toimenpitein. Lisäksi palvelutasotavoitteisiin pääsemiseksi yhteysvälin liikennejärjestelmää ja palveluita tulee kehittää kokonaisuutena, jolloin liikkuja voi valita itselleen sopivimman kulkumuodon matkan tarkoitus ja määränpää huomioon ottaen.

Lähtökohtana työssä on ollut tarkistaa vuoden 2005 kehittämisselvityksen toimenpiteiden ajantasaisuus sekä vuonna 2010 kootun kehittämispaketin sisältö. Näissä selvityksissä esitetyt toimenpiteet on otettu tarkasteluun mukaan. Lisäksi on katsottu, miltä osin tarvitaan uusia toimenpiteitä vastaamaan liikenteen kasvuun sekä havaittuihin palvelutasopuutteisiin.

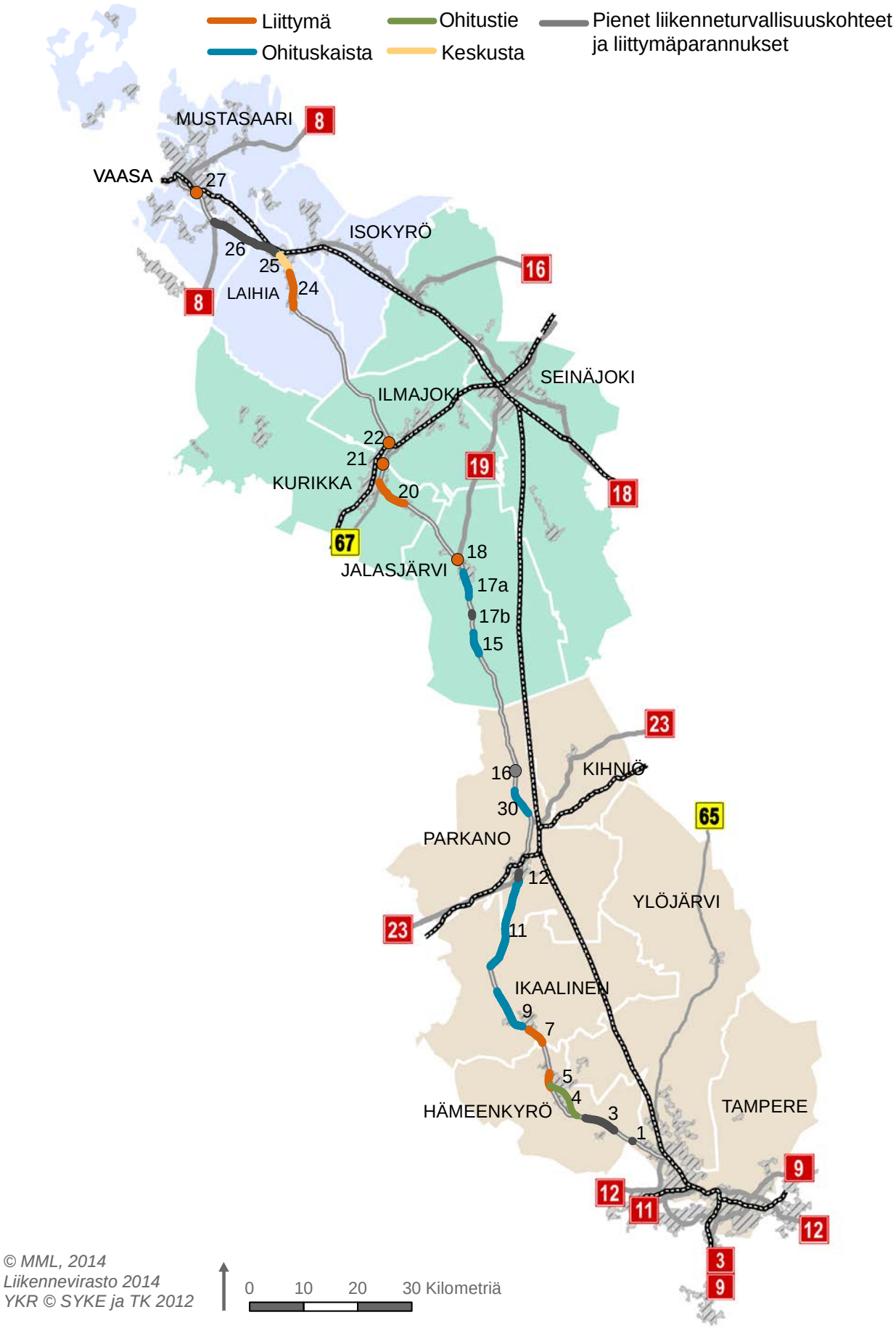
Työssä on tarkasteltu ensin kaikkien hankkeiden yksittäisiä vaikutuksia. Näitä yksittäisiä hankkeita so-

Taulukko 7.1 Yhteysvälin tarkastellut kehittämishankkeet ja niiden kustannusarviot (maku-ind. 130; 2010=100)

Hankenumero	Vt 3 kehittämishankkeet (tieosat)	Kustannusarvio, €
Ylöjärvi–Ikaalinen (203-209)		
1	Pentinmaantien liittymä	0,3
2a	Ylöjärven ohitus 2+2	117,7
2b	Ylöjärven ohitus 2+1	103,6
3a+b	Sasi–Sarkkila keskikaiteet ohituskaistoille	7,3
4a	Hämeenkyrön ohitus 2+2	65,4
4b	*Hämeenkyrön ohitus (2+1 vaihtoehto)*	55,6
4c	*Hämeenkyrön ohitus (kevennys ve 2)*	51,2
4d	*Hämeenkyrön ohitus (kevennys ve 3)*	61,0
5a	Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1)	6,0
5b	Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 2)	12,9
7	Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille	4,6
Ikaalinen–Parkano (210-217)		
8	Ikaalisten kohta	18,5
9	Teikangas–Mansonniemi ohituskaistapari	5,5
10	Mansonniemen oikaisu	21,8
11a	Alaskylä–Parkano (Vt 23) ohituskaista ja tielinjan oikaisu	13,0
12	Niementien liittymän parantaminen	2,0
13	Parkanon keskustan kohta	9,8
Parkano-Jalasjärvi (218-228)		
30	Lamminkosken ohituskaistapari	5,5
14	Karvian liittymän kehittäminen	2,2
15	Koskuen ohituskastapari	4,5
16	Kuivasjärven ja Koskuen liittymän parantaminen	0,3
17a	Rajalanmäen ohituskaista ja Mantilan liittymä	5,6
17b	Juustoportin liittymä	0,1

pivasti yhdistelemällä päästään paremmin muodostamaan yhtenäisiä hankejoukkoja, ja voidaan optimoida kokonaisvaikutukset kustannustehokkaasti. Lisäksi isompien hankkeiden osalta on tarkasteltu muutamia erilaisia vaihtoehtoja sekä vaiheittain toteuttamisen mahdollisuuksia. Tarkasteltavien hankkeiden koko vaihteleekin merkittävästi, osa suurista hankkeista sisältää useita toimenpiteitä, kuten Hämeenkyrön ohitus ja osa hankkeista on pienempiä yksittäisiä liittymän parantamisia. Vaiheittaisuus ja hankkeiden eri vaihtoehdot näkyvät taulukossa numeron perään merkityllä lisäkirjaimella. Näillä tarkasteluilla on haettu uuden liikennepolitiikan mukaisesti kustannustehokasta ratkaisua, jolla valtatietä parannetaan vaiheittain liikennetarpeen mukaan tarjoamalla riittävä palvelutaso eri ennustetilanteissa.

Jalasjärvi–Laihia (229-245)		
18a	Jalasjärvellä kiertoliittymä (vt 19)	5,5
18b	Jalasjärven kevennetty eritasoliittymä (vt 19)	6,5
19a	Jalasjärven kohta vt 3 / vt 19 eritasoliittymä ja uusi linjaus	15,8
20a	Kurikan eritasoliittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt	12,0
20b	Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt	5,9
21a	Tuiskulan (kt 67) liittymän parantaminen	1,0
21b	Tuiskulan (kt 67) eritasoliittymä	3,8
22	Koskenkorven liittymän kanavointi	0,5
23	Koskenkorven liittymähankkeet ja Marjoharjun pohjavesisuojaus	6,8
24	Käyppälä–Kylänpää tie- ja liittymäjärjestelyt	1,0
25	Laihian keskustan kohta	15,0
Laihia–Vaasa (246-252)		
26a	Laihia–Helsingby välin 1. vaihe	8,5
26b	Laihia–Helsingby uusi linjaus	42,7
26c	Laihia–Helsingby ohituskaistoilla	18,1
26d	Laihia–Helsingby 2+2-tie nykyisellä paikallaan	51,5
26e	Laihia–Helsingby lyhyt linjaus	52,0
27	Vt 3 ja vt 8 Vaasan yhdystien eritasoliittymän parantaminen	5,5
Tavoitetilaan vaadittavat muut toimenpiteet		
31	Ohituskaistapari 2 Parkano–Koskue	5,0
32	Ohituskaistapari Jalasjärvi–Kurikka, to 231	5,0
33	Ohituskaistapari Kurikka–Laihia, to 239	5,0
34	Ohituskaistapari Kurikka–Laihia, to 242	5,2
35	Kurikan kohta 2+2 (Tuiskulan suora)	8,0
36	Ohituskaistatie Hämeenkyrö–Parkano, to 208-217	115,0
37	Eritasoliittymä (vt 23), to 218	6,0
38	Laihia Vikby (vt), uusi linjaus 2+2	49,2



Yllä kuva 7.1 Yhteysvälin tarkastellut kehittämishankkeet

7.2 Hämeenkyrön ohitustie-hankkeen vaihtoehdot

Hämeenkyrön ohituksen osalta on tarkasteltu neljää erilaista vaihtoehtoista hankekokonaisuutta. Muuttujina ovat kaistojen määrä, ohituskaistaratkaisut ja eritasoliittymien toteuttaminen.

Uusi kolmostie erkanee nykyisestä valtatiestä Hanhijärven kohdalla Hämeenkyrön eteläpuolella, ja palaa takaisin Hämeenkyrön keskustan pohjoispuolella Tippavaarassa. Ohikulkutien pituus on noin 10 kilometriä, ja sen poikkileikkaus on kapea nelikaistainen keskikaiteellinen valtatie sisältäen 3 eritasoliittymää. Tien turvallisuutta lisää risteävän liikenteen ohjaaminen tien ylittäville silloille, joita rakennetaan kaikkiaan 12 kappaletta. Meluesteitä tehdään noin kuuden kilometrin matkalle asuin- ja virkistysalueiden suojaamiseksi liikennemelulta.

Uudelle ohikulkutielle ennusteessa siirtyy noin 80 % nykyisestä valtatien 3 liikenteestä. Vuoden 2025 ennusteessa ohikulkutiellä kulkee 11 000 ajon./vrk, joista noin 990 on raskasta liikennettä. Nykytilanteessa Hämeenkyrön taajamassa on 50-60 km/h rajoitus yli 2,5 km jaksolla ja tie kulkee keskustaajaman lävitse. Tasoliittymiä on yhteensä 7 kpl, joista kaksi on valtatielle heikosti sopivia kiertoliittymiä. Kiertoliittymät haittaavat etenkin raskaan liikenteen sujuvaa liikennöintiä.

Valtatien pitkämatkaisen nykyisin kuntakeskuksen läpi kulkevan liikenteen siirtyessä ohikulkutielle, haitat keskustan kohdalla pienenevät. Melu, tärinä ja pöly vähenevät, sekä liikenteen aiheuttama estevaikutus pienenee, mikä parantaa nykyisen valtatien lähialueilla asumisviihtyvyyttä.

Vaihtoehtohanke 4a

Vaihtoehdossa Hämeenkyrön ohitustie toteutetaan laaditun tiesuunnitelman mukaisesti. Koko matkalla valtatie parannetaan kapeana keskikaiteellisena nelikaistaisena tienä, jossa eritasoliittymät tehdään Kyröskoskelle, Heiskaan ja Hanhijärvelle. Tämä vaihtoehto on laajin tarkastelluista hankevaihtoehdoista. Kustannusarvio on 65,4 miljoonaa euroa.

Vaihtoehtohanke 4b

Vaihtoehtohanke 4b poikkeaa tiesuunnitelman mukaisesta ratkaisusta ajoradan poikkileikkauksen osalta. Ajoradan poikkileikkausta on muutettu siten, että tiellä muodostuu jatkuva ohituskaistatie 2+1. Eritasoliittymät ovat tiesuunnitelman mukaisesti Kyröskoskella, Heiskassa ja Hanhijärvellä. Kustannusarvio on 55,6 miljoonaa euroa.

Vaihtoehtohanke 4c

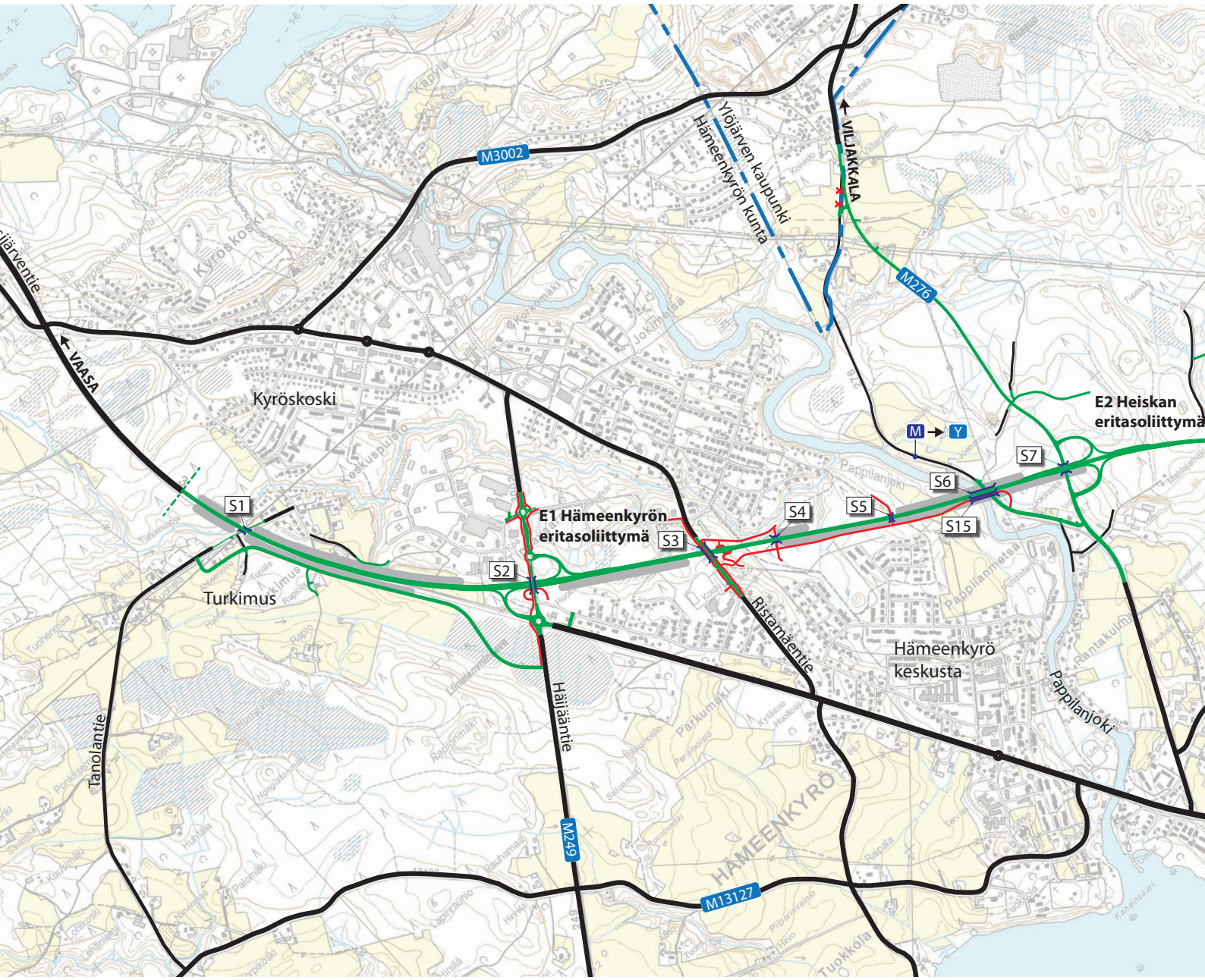
Vaihtoehtohanke 4c on vaihtoehdon 4b mukainen, sillä erotuksella, että hankkeeseen sisältyy ainoastaan kaksi uutta eritasoliittymää (Kyröskoski ja Hanhijärvi). Heiskan eritasoliittymä ja siihen liittyvät poikittaiset maantieyhteydet toteutetaan myöhemmässä vaiheessa. Kustannusarvio on 51,2 miljoonaa euroa.

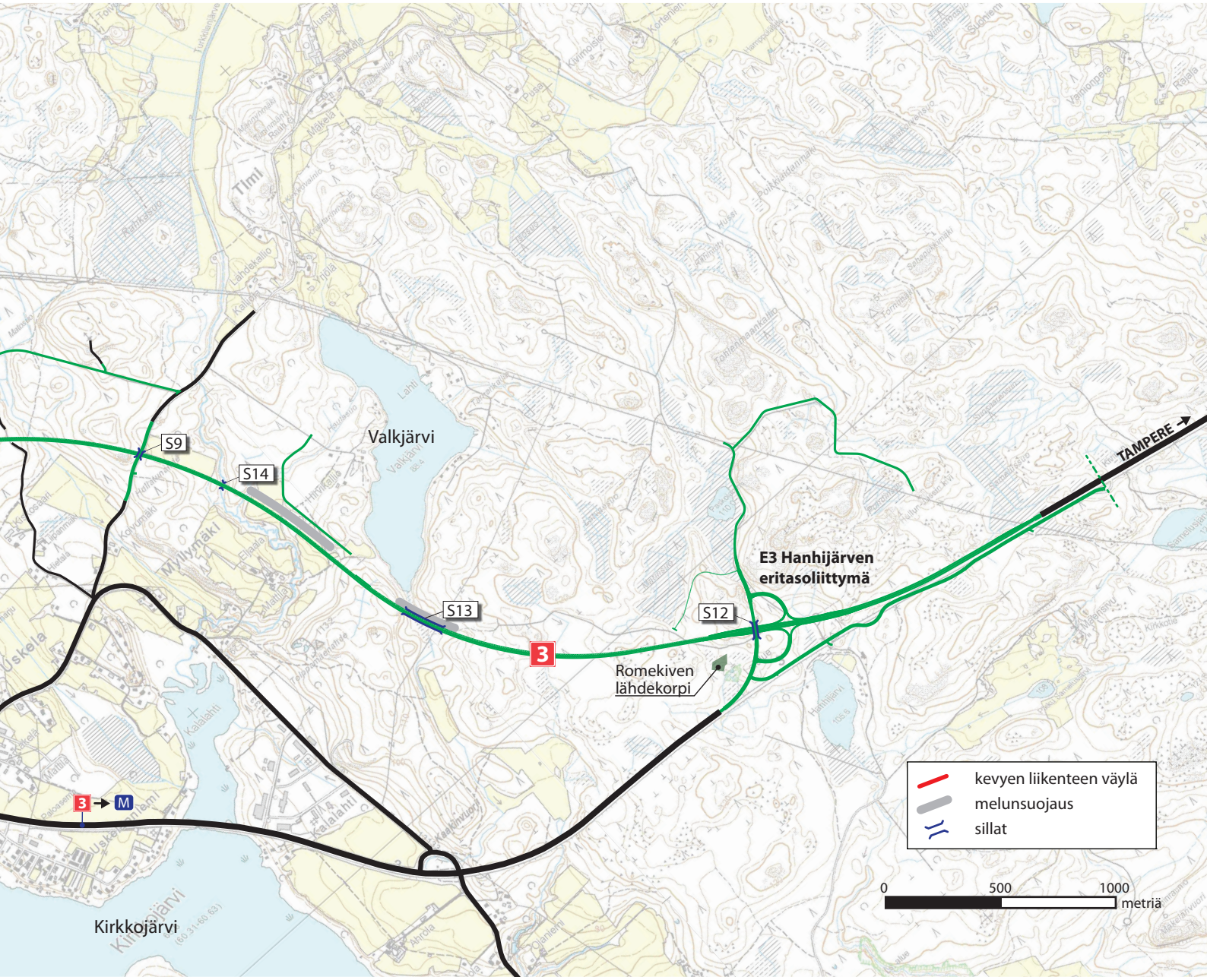
Vaihtoehto 4d

Vaihtoehtohanke 4d on tiesuunnitelman mukainen, sillä erotuksella, että hankkeessa sisältyy ainoastaan kaksi uutta eritasoliittymää (Kyröskoski ja Hanhijärvi). Poikkileikkaus säilyy nelikaistaisena tiesuunnitelman mukaisesti. Heiskan eritasoliittymä siihen liittyvine maanteineen toteutetaan myöhemmässä vaiheessa. Kustannusarvio on 61 miljoonaa euroa.

Vaikuttavuustarkasteluiden (luku 8) perusteella Hämeenkyrön ohitustie on suositeltavaa toteuttaa nelikaistaisena joko vaihtoehdon 4a tai 4d mukaisena. Mikäli päädytään vaihtoehtoon 4d niin Heiskan eritasoliittymän toteutuminen myöhemmin on mahdollista, mutta riskinä on, että se jää toteuttamatta pitkäksi aikaa, mikä heikentää alueellisia hyötyjä merkittävästi.




M3002
Ylöjärven kaupunki
Hämeenkyrön kunta
VILJAKKALA
M276
VAASA
Kyröskoski
E2 Heiskan
eritasoliittymä
M
Y
S7
S6
S5
S4
S15
S1
E1 Hämeenkyrön
eritasoliittymä
S3
S2
Turkimus
Ristamäentie
Hämeenkyrö
keskusta
Pappilanjoki
Häijääntie
Tanolantie
M249
M13127
HÄMEENKYRÖ



Kuva 7.2 Hämeenkyrön ohituksen tiesuunnitelman yleiskartta.

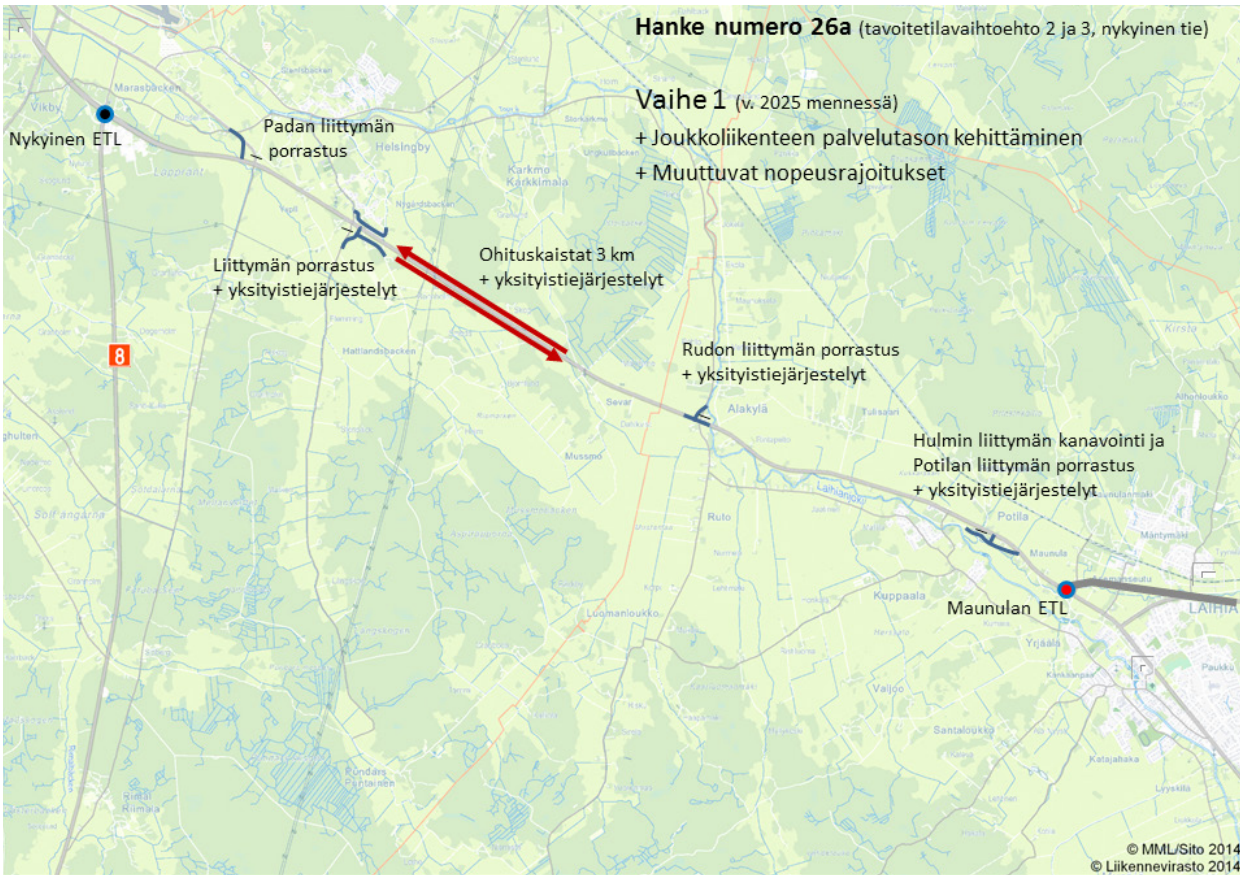
7.3 Laihia-Vaasa (Helsingby) välin kehittäminen

Laihia-Helsingby väli on 13,4 kilometriä pitkä jakso, jossa liikennemäärä on 9 100- 10 400 ajon./vrk. Tiejaksolla on useita ongelmallisia liittymiä ja liikennemäärien kasvaessa ja ylittäen 10 000 ajon./vrk sujuvuus ja turvallisuus ongelmat kasvavat. Liikenne koostuu niin seudullisesta työmatkaliikenteestä, pitkämatkaisesta henkilö- ja tavaraliikenteestä, että hitaasta maatalousliikenteestä. Tässä työssä on selvitetty tämän jakson kehittämisvaihtoehdot ja vertailtu eri vaihtoehtohankkeiden vaikutuksia toisiinsa

Tarkastelujakso alkaa Laihian pohjoispuolella, missä valtatiehen 3 liittyy valtatie 18 Seinäjoen suunnasta, mikä nostaa tiejakson liikennemääriä. Valtatien 3 ja 18 liittymään on tulossa eritasoliittymä (Maunulan), joka kuuluu rahoituksen saaneeseen Valtatien 3 ja Valtatien 18 parantaminen Laihian kohdalla hankkeeseen. Helsingbyn pohjoispuolella Vikbyn eritasoliittymässä valtatie 8 liittyy valtatiehen 3, jonka pohjoispuolella valtatie levenee 2+2-kaistaiseksi moottoritieksi. Laihialta Helsingbyhyn nopeusrajoitukset ovat pääosin 100 km/h, nopeusrajoitus 80 km/h on 2,4 km matkalla taajamien kohdilla. Koko jakso on valaistu ja tien rinnalla on kevyen liikenteen väylä.

Laihian Maunulan ja Vaasan Helsingbyn välille on maakuntakaavassa esitetty vuoden 1991 yleissuunnitelman mukainen uusi tieyhteys nykyisen tien eteläpuolelle. Koska yhteysvälillä on ollut esillä uusi linjaus, ovat parannustoimenpiteet jääneet nykyiselle tielle vähäisiksi. Toisena vaihtoehtona onkin valtatien kehittäminen pääosin nykyisellä paikallaan vaiheittain kohti 2+2-kaistaista tavoitetilaa. Tarkastelujaksolla on nykyisin vakavia turvallisuus ja sujuvuuspuutteita, minkä johdosta vähintään nykyisiä liittymiä tulee parantaa yhteysvälin parantamisen 1. vaiheen yhteydessä.

Tässä luvussa tarkastellaan 1.vaiheen toimenpiteitä sekä 3 erilaista kehittämisvaihtoehtoa tiejakson tavoitetilaksi. Tavoitetilavaihtoehdon valinta esitetään tehtäväksi myöhemmin laadittavan laajemman erillisen yleissuunnitelman pohjalta. Yleissuunnitelma toimisi tulevan maakuntakaavan taustaselvityksenä ja siinä voidaan selvittää tarkemmin melu- ja ympäristöasiat sekä tien lopullinen linjaus.



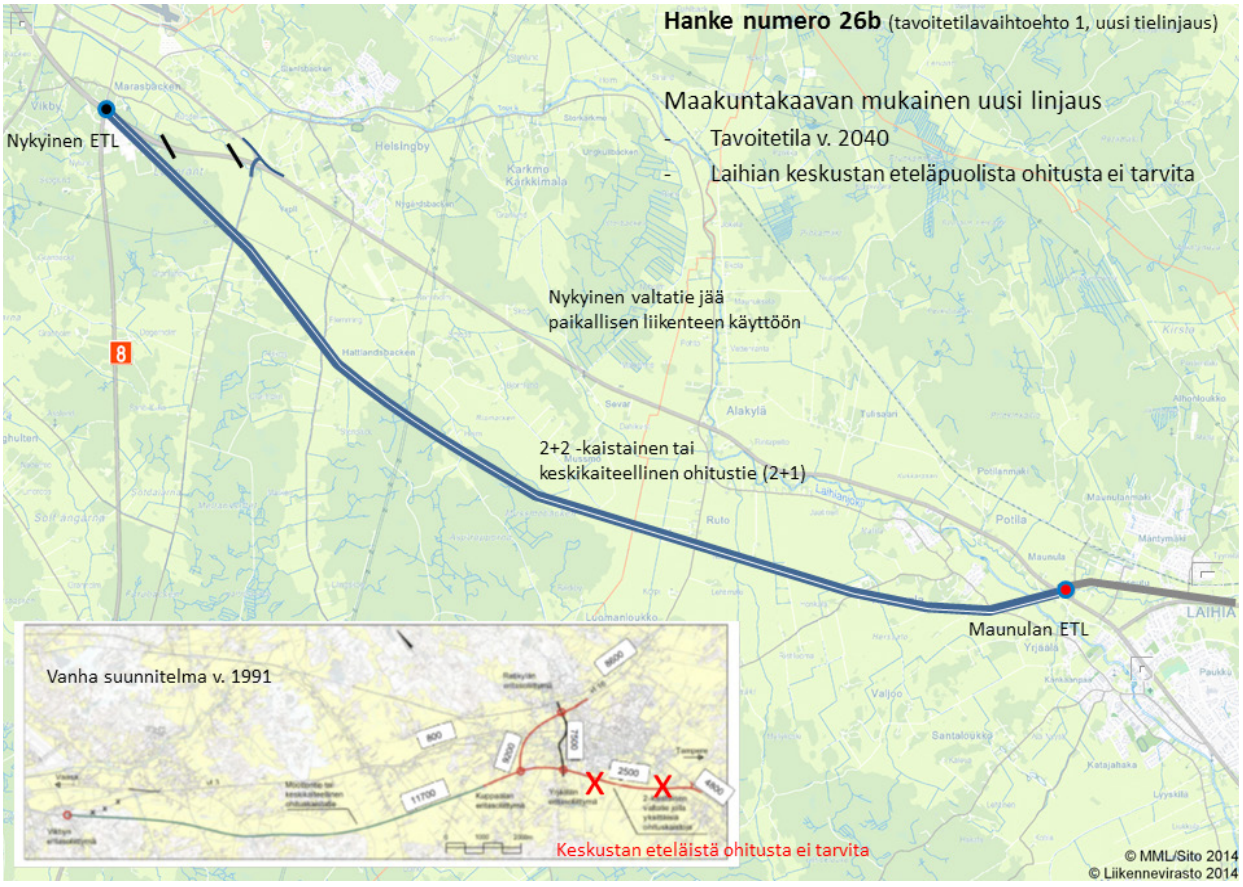
Kuva 7.3 Valtatien kehittäminen nykyisellä paikallaan, 1. toteutusvaihe

Ensimmäinen vaihe

Nykytilanteen ja lähitulevaisuuden palvelutason parantaminen ja turvallisuuspuutteiden korjaaminen tulee tehdä mahdollisimman pian. Kuvassa 7.3 on esitetty ehdotetut ensimmäisen vaiheen toimenpiteet, jotka mahdollistavat nykyisen tien liikenteellinen palvelutason säilyttämisen vuoteen 2025. Toimenpiteet keskittyvät liikenneturvallisuuteen ja toimintavarmuuteen Laihialta Helsingbyhyn. Parantamistoimenpiteinä ovat tärkeimpien ja vilkkaimpien liittymien porrastamiset ja yhden ohituskaistaparin rakentaminen (hanke 26a). Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 9 milj. € (hanke 26a). Mikäli tiejaksoa päätetään kehittää siirtämällä se kokonaan uudelle linjaukselle, ei ohituskaistaa ole järkevää toteuttaa 1.vaiheessa.

Tavoitetilanteen vaihtoehdot

Tavoitetilanteen vaihtoehdossa 1 valtatietä kehitetään Laihia ja Vaasan välillä nykyisen maakuntakaavan mukaisesti rakentamalla uusi 2+2 -kaistainen tie nykyisen tien eteläpuolelle (kuva 7.4). Uusi tielinjaus ei sisällä liittymiä vaan nykyiset pienemmät tiet ylitetään risteyssiltojen kautta ja niillä säilyvät nykyiset yhteydet vanhan tien kautta. Tässä vaihtoehdossa nykyistä tietä ei kannata juurikaan parantaa, koska se jää vähäliikenteiseksi (noin 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa) rinnakkaistieksi, pitkämatkaisen liikenteen (8000 – 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa) siirtyessä uudelle tielle. Näin vältytään nykyisen tien parantamisen hukkainvestoinneilta. Uusi tie pitäisi rakentaa vuoteen 2030 mennessä, koska nykyisen tien palvelutaso laskee siihen mennessä E- F -tasolle, eli valtatieksi liian alhaiselle tasolle.



Kuva 7.4 Maakuntakaavan mukainen tavoiteverkko, joka on tässä tavoitetilavaihtoehto 1 (hanke 26 b)

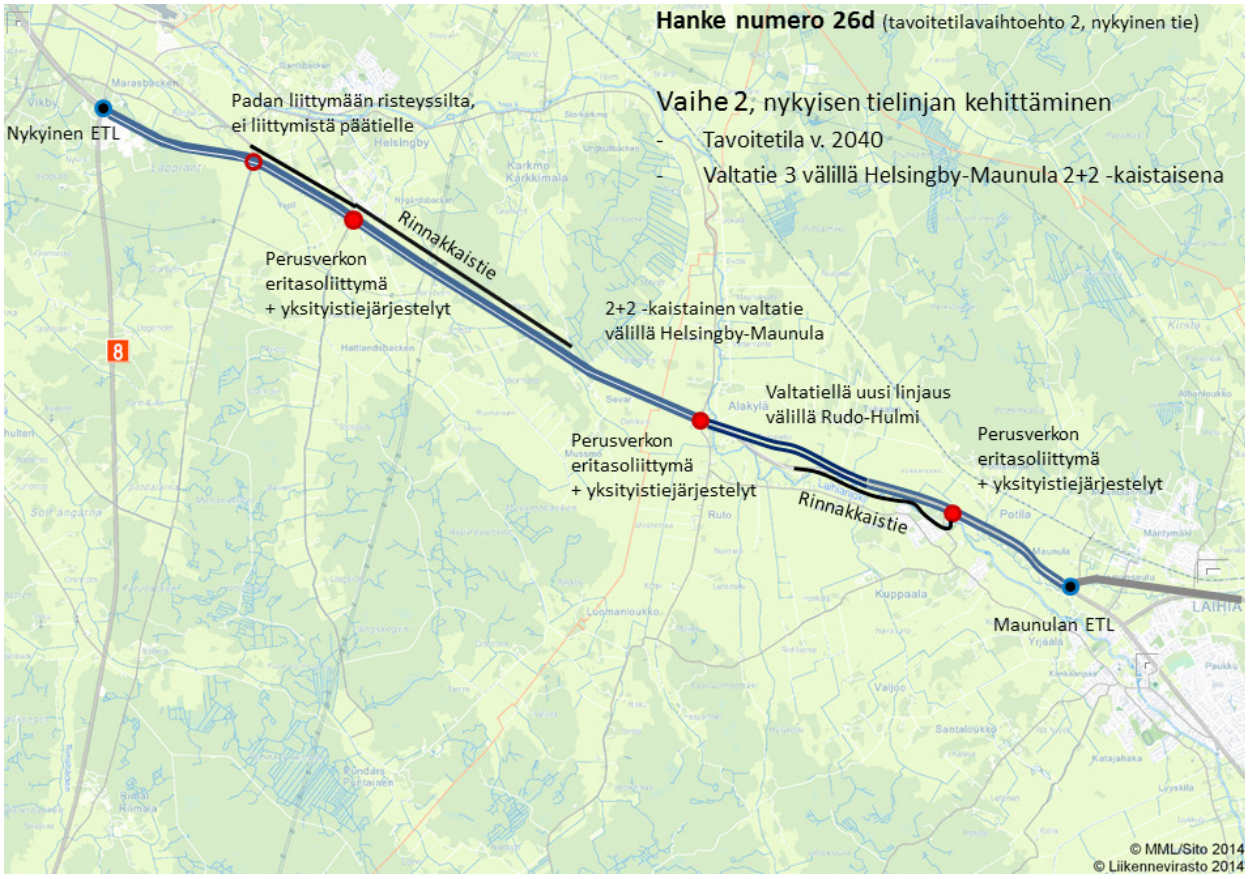
Tavoitetilannevaihtoehdon 1 rakentamiskustannukset ovat noin 50 miljoonaa euroa. Vaiheittain toteuttaminen on mahdollista niin, että tehdään ensin nykyiselle tielle vain pieniä liittymiin liittyviä liikenneturvallisuus parannuksia ja rakennetaan uusi yhteys ensivaiheessa kaksikaistaisena (toinen ajorata). Tämän vaihtoehdon kustannusarvio on noin 35 miljoonaa euroa.

Tavoitetilavaihtoehdossa 2 valtatietä kehitetään sen nykyisessä paikassaan tarvittaessa pienin linjausmuutoksin. Tässä vaihtoehdossa valtatietä pystytään parantamaan hyvin vaiheittain hankkeen 26a toimenpiteillä, jonka jälkeen voidaan tehdä vielä 2.vaihe ennen lopullista tavoitetilaa. Näin uusilla ohituskaistoilla saadaan mahdollisuus lisätä turvallisia ohituspaikkoja ja hyödyntämään niitä osana tavoitetilaa.

Mikäli yhteysväliä päätetään kehittää paikallaan on mahdollista toteuttaa vielä toinen välivaihe, jonka toimenpiteet sijoittuisi vuosiin 2025-2030, jotta nykyisen tien palvelutaso ei laskisi alle D-luokan. Toinen vaihe sisältää ohituskaistoja sekä liittymäjärjestelyjä. Toisen toteutusvaiheen kustannusarvio on 9 miljoonaa euroa, lisättynä hankkeeseen 26 a (1.vaihe).

Kuvassa 7.5 on esitetty tavoitetilavaihtoehto 2, jossa päätie on parannettu välillä Maunula-Helsinby 2+2 -kaistaiseksi nykyisellä tielinjalla. Valtatien kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä ja yksityistiet on koottu rinnakkaisväylille, jotka toimii myös kevyen liikenteen väylinä. Näin kaikki kulkuyhteydet päätielle tapahtuvat eritasoliittymien kautta ja hidas maatalousliikenne on saatu valtatieltä pois. Valtatien palvelutaso vuonna 2040 on hyvä. Tavoitetilavaihtoehdon 2 kustannusarvio on 33 milj. €. Haasteena tässä kehittämisvaihtoehdossa ovat työmaanaikaiset haitat valtatien liikenteelle sekä tilan puute tien leventämiseksi 2+2-kaistaiseksi melusuojauksineen taajamien kohdalla. Taajamakohdat, melusuojaustarpeet sekä eritasoliittymien muodot ja tilavaraukset tulee varmistaa ja tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Tavoitetilavaihtoehdossa 3 päätie on parannettu välillä Maunula - Helsinby 2+1 -kaistaiseksi jatkuvaksi ohituskaistatieksi 2 lyhyellä uudella linjauksella, jossa valtatien kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Tien poikkileikkaus voidaan toteuttaa vaihtoehdossa myös tavoitetilan mukaisella 2+2-kaistaisella ratkaisulla. Vaikutustarkastelut on tehty 2+1-kaistaisella ratkaisulla



Kuva 7.5 Tavoitetilavaihtoehdossa 2 valtatietä kehitetään nykyisellä paikallaan 2+2-kaistaisena (Hanke 26 d).

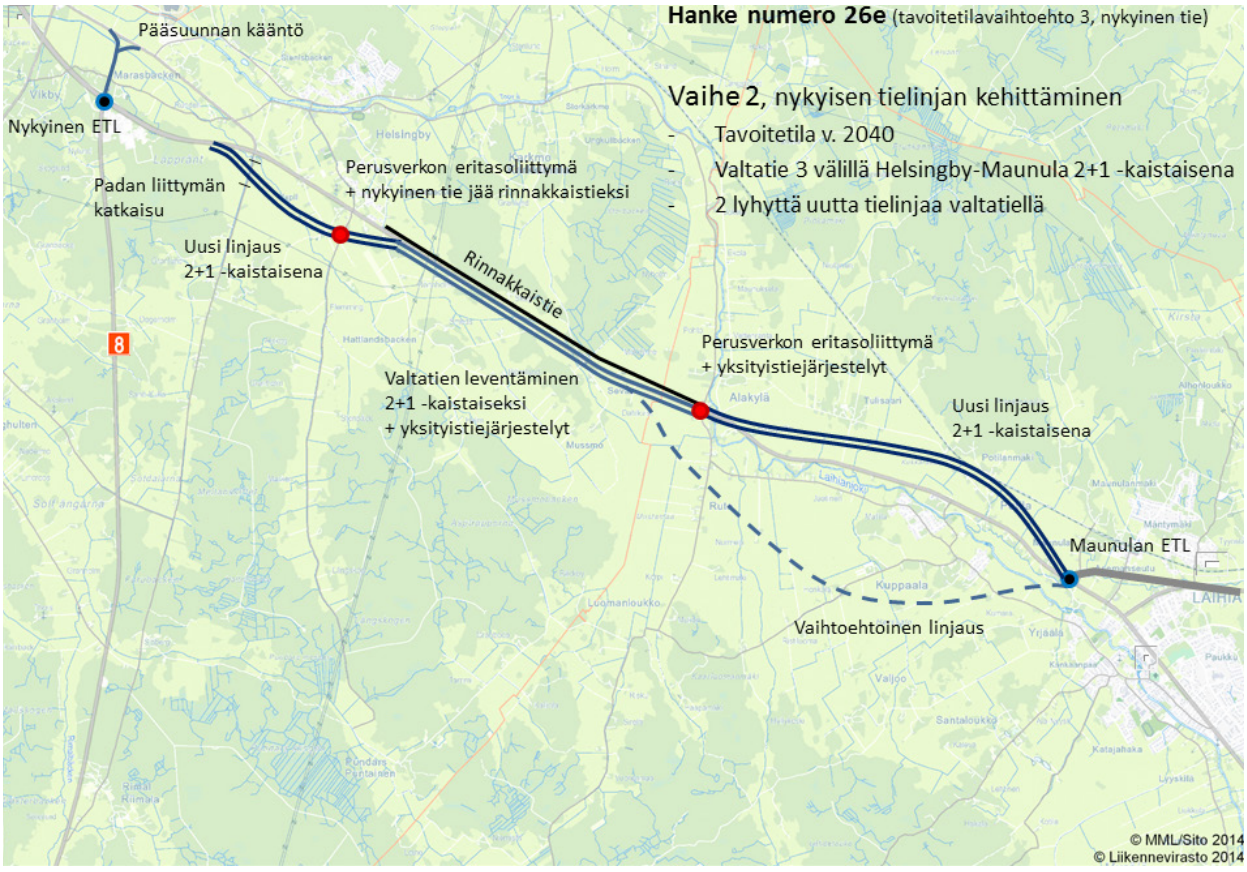
(hanke 26e), mikä on ennustetuilla liikennemäärillä riittänyt takaamaan hyvän palvelutason.

Maunulasta Rudon liittymään on päätielle esitetty uusi tielinjaus nykyisen tien pohjoispuolelle tai eteläpuolelle. Eteläpuoleinen linjaus on Laihian yleiskaavan mukainen ja pohjoinen puolestaan mahdollista toteuttaa niin, että uuteen Maunulan eritasoliittymään ei juurikaan tule muutoksia ja valtatie 3 pysyy pääsuuntana.

Vastaavasti Padan liittymän (maantie 715) itäpuolelle on esitetty päätien siirto nykyisen tien eteläpuolelle, jolloin valtatien haitat Helsingbyn asukkaille vähenevät. Valtatien palvelutaso vuonna 2040 on tässäkin vaihtoehdossa hyvä. Vaihtoehdon 3 kustannusarvio on yhteensä 52-62 milj. €. Vaiheittain toteutettuna tavoitetilavaihtoehdon 3 rakennuskustannukset viimeisessä vaiheessa ovat noin 43 milj. €. Kokonaiskustannusten osalta vaihtoehto on hieman kalliimpi kuin heti kokonaan uudelle linjalle rakentaminen.

Jos Laihian ja Helsingbyn välillä päädytään tavoitetilanteessa nykyisen tien kehittämiseen, niin silloin jaksolle on kustannustehokasta toteuttaa liittymän parantamisia järeämpiä toimenpiteitä, kuten ohituskaistoja ja mahdollisia eritasoliittymiä vaiheittain vastaten tasaisesti liikenteen kasvuun ja palvelutason laskuun. Mikäli ratkaisuna on tien parantaminen uudelle linjaukselle, niin järeämpiä toimenpiteitä ei ole taloudellista perusteltua toteuttaa. Mikäli tiejakson merkittävä kehittäminen siirtyy kauaksi tulevaisuuteen niin ongelmat nykyisellä valtatiellä pahenevat ja laskevat oleellisesti sen palvelutasoa.

Tämän työn pohjalta ei ole vielä riittäviä perusteita valita jatkosuunnitteluun tiettyä vaihtoehtoa. Vaihtoehdon valinta vaatii vielä tarkempaa selvittämistä, missä huomioitu myös melu- ja ympäristövaikutukset. Laihia–Vaasa-väliltä suositellaan käynnistettäväksi yleissuunnitelma, jossa määritetään tavoitetilanteen linjaus, kehittämispolku ja -ratkaisut. Yleissuunnitelma tarkentaa myös 1.vaiheen toimenpiteitä, joiden laajuus riippuu siitä kehitetäänkö valtatietä nykyisellä paikallaan vai uudella linjauksella.



Kuva 7.6 Tavoitevaihtoehto 3 pienet oikaisut, jossa valtatietä kehitetään osittain nykyisellä paikallaan ja osittain kokonaan uudelleen linjattuna (Hanke 26 e).

7.4 Valtatien 3 ja 19 liittymän kehittäminen Jalasjärvellä

Valtateiden 3 ja 19 liittymässä on nykytilanteessa Vaasan suunnasta väistötila ja Tampereen suunnasta oikealle kääntyville oma rakenteellisesti erotettu kääntymiskaista. Seinäjoen tulosuunta on väistä-misvelvollinen. Ongelmana liittymässä on valtatien 19 tulosuunta, mitä korostaa suuret raskaan liikenteen virrat, jotka suuntautuvat Seinäjoelle.

Valtatien 3 liikennemäärä on liittymän eteläpuolella 9 400 ajon./vrk, josta merkittävä osa kääntyy Seinäjoen suuntaan. Valtatietä 3 pohjoiseen jatkaa noin 50 % henkilöautoliikenteestä ja 32 % raskaasta liikenteestä. Valtatien 19 liikennemäärä liittymässä on 6 200 ajon./vrk. Valtatien 3 Vaasan suunnan ja valtatien 19 väliset liikennevirrat ovat hyvin pienet johtuen ympäröivästä liikenneverkosta.

Jalasjärven osayleiskaavassa valtatie 3 on linjattu uuteen maastokäytävään ja valtatien 19 liittymäksi on merkitty eritasoliittymä uudelle linjaukselle. Tavoitetilan kustannusarvio on noin 15,8 milj. euroa, joten liittymää on järkevää kehittää vaiheittain. Liittymää on esitetty parannettavaksi 1.vaiheessa nykyisellä paikallaan mm. kiertoliittymänä. Tässä työssä nostettiin esille uutena vaihtoehtona paremmin valtatielle sopiva 1.vaiheen ratkaisu, osittainen eritasoliittymä (ve 2), jossa valtatieltä 19 Tampereen suuntaan tulee puolisuoraramppi pääsuunnan alitse.

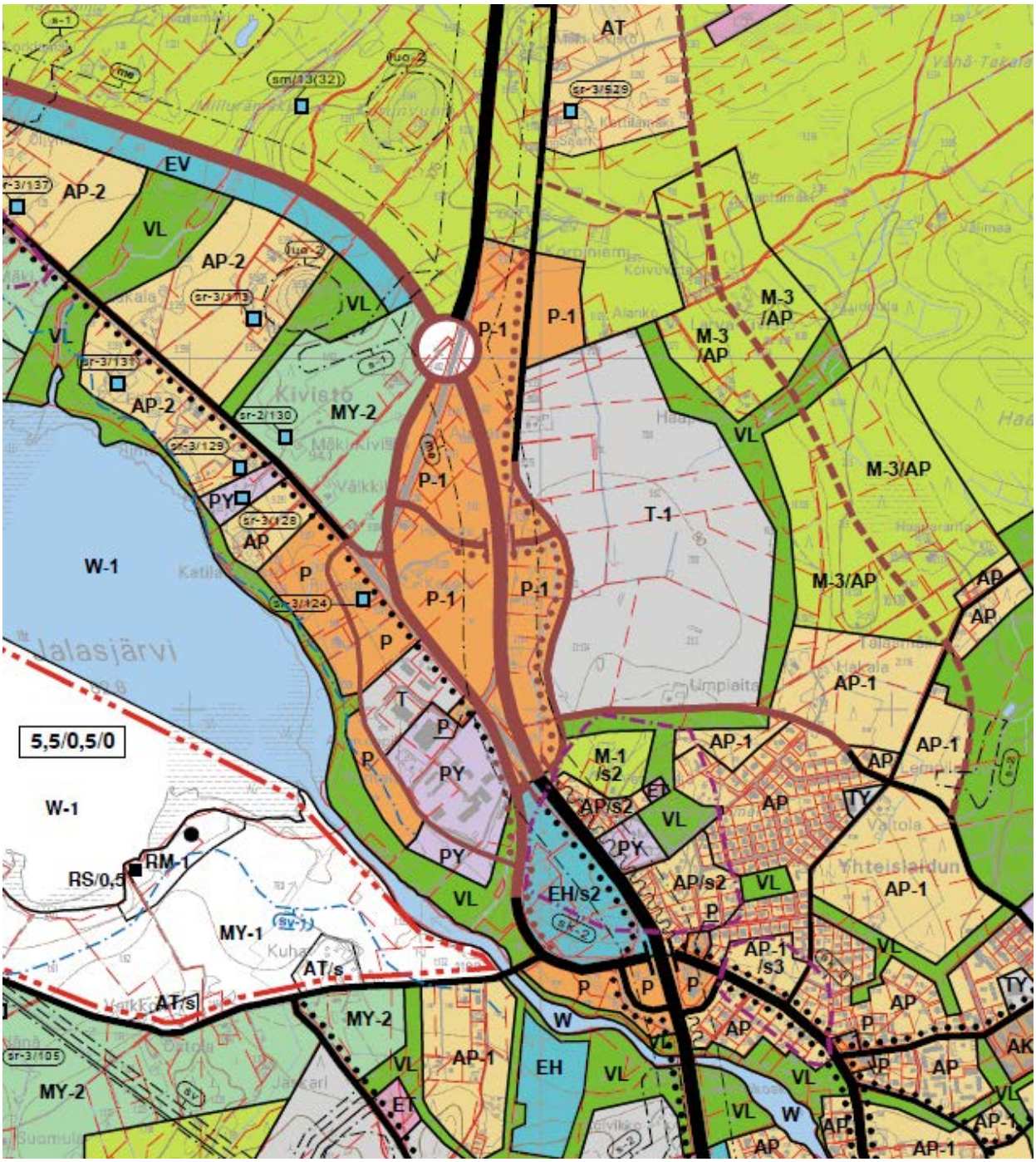
Vaihtoehdossa 1 liittymään tulee kolmihaarainen kiertoliittymä (hanke 18a), jossa kevyen liikenteen väylä kulkee valtatien alitse. Ratkaisu parantaa sujuvuutta valtatien 19 tulosuunnassa, mutta aiheuttaa hidastumista kaikille valtatien 3 liikkujille. Lisäksi tutkimusten mukaan kiertoliittymät sopivat huonosti raskaalle liikenteelle maantieympäristössä, koska kiertoliittymä aiheuttaa pääsuunnan liikenteelle aika- ja päästökustannuksia mm. nopeudenmuutoksen vuoksi. Esimerkiksi pääsuunnalla kuorma-auto joutuu hidastamaan kiertoliittymään tultaessa 80 km/h nopeudesta 20 km/h nopeuteen, mikä lisää yhden kuorma-auton matka-aikaa 26–44 sekuntia verrattuna nykytilanteeseen. Polttoainetta kiertoliittymässä kuluu keskimäärin 0,8 l/raskas ajon. enemmän kuin muissa vaihtoehdoissa. (Lähde: Ari Liimatainen. Liikennevirasto, 2014 & Ohituskaistojen suunnittelu. Raskaan ajoneuvon nopeusprofiili).

Vaihtoehdossa 2 liittymää kehitetään osittaisena eritasoliittymänä (hanke 18b), jossa ongelmallinen sivusuunta alittaa eritasossa pääsuunnan ja liittyy siihen puolisuoralla rampilla (kuva 7.9). Muuten liittymä pysyy pääosin nykyisellään. Saarekkeet muotoillaan uudelleen vasemmalle kääntymisen estämiseksi. Ratkaisu mahdollistaa sujuvat liikennevirrat kaikille merkittäville ajosuunnille ja vain hyvin pienelle liikennevirralle jää vasemmalle kääntyminen tasossa yhden kaistan ylitse.

Kevyen liikenteen väylä voidaan viedä valtatien 3 alitse samassa alituksessa rampin kanssa, jolloin se ei risteä autoliikenteen kanssa lainkaan. Vaihtoehto 2 edellyttää mahdollisesti muutoksia asemakaavoitukseen, jotka määritetään tarkemmin mahdollisessa tiesuunnitelmassa.

Ensimmäisen vaiheen ratkaisujen kustannusarviot sijoittuvat 4,5-6,5 miljoonan euron väliin riippuen ratkaisusta ja niihin liittyvistä muista katujärjestelyistä. Kustannusarviot tarkentuvat jatkosuunnittelussa, mutta merkittävää eroa ei vaihtoehtojen välillä ole.

Valtatien 19 liittymän parantamisesta on käynnissä erillinen liikenneselvitys, jossa vaihtoehtoja vertaillaan tarkemmin. Tässä työssä on vertailtu karkeasti molempia vaihtoehtoja, joista valtatien 3 ja raskaan liikenteen näkökulmasta vaihtoehto 2 on suositeltavampi vaihtoehto. Vaihtoehdon 2 mukainen ratkaisu ei aiheuta haittaa valtatien 3 suunnalle ja säilyttää riittävän palvelutason suhteellisen pitkään. Lopullinen ratkaisu määritetään tiesuunnitelmassa.



Kuva 7.7 Ote tavoitetilanteen mukaisesta Jalasjärven osayleiskaavasta



Kuva 7.8 Ensimmäisen vaiheen ratkaisuvaihtoehto 1 kiertoliittymä. (Lähde: Valtateiden 3 ja 19 liittymäjärjestelyt, Tiesuunnitelma-luonnos, ELY-keskus)



Kuva 7.9 Ensimmäisen vaiheen ratkaisuvaihtoehto 2, osittainen eritasoliittymä. Uutena osana nykyiseen liittymään tasoliittymään puolisuoraramppi pääsuunnan alitse.

8 Hankekokonaisuudet

8.1 Yleistä

Toimenpiteiden vaikuttavuutta tarkasteltiin kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen matka-ajan vähenemän sekä liikenneturvallisuuden paranemisen eli henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisen kannalta. Vaikutuksien osalta vertailukohtana on koko hankejoukon toteuttaminen. Matka-aikaa ja turvallisuutta tarkasteltiin valtatien 3 nykyisellä tai tulevalla linjauksella. Lisäksi tarkasteltiin samojen mittareiden avulla vaikutusten kustannustehokkuutta.

Pienten toimenpiteiden vaikuttavuudet ja kustannustehokkuudet on esitetty omana kokonaisuutenaan, koska pienten ja suurten toimenpiteiden keskinäistä vertailua samoilla mittareilla on vaikea tehdä ja tulokset ovat vain suuntaa antavia. Pienet toimenpiteet voidaan toteuttaa riippumatta suurten toimenpiteiden toteutumisajankohdasta tai järjestyksestä.

Yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuuden ja suhteelliset kustannustehokkuudet kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen matka-aikaan sekä liikenneturvallisuuteen on esitetty kuvassa 8.1.

Osuudella Tampere-Ikaalinen on kaksi suurta toimenpidekohdetta, joilla saavutetaan suurimmat vaikuttavuudet. Ylöjärvi – Hämeenkyrö parantamistoimenpiteet kevennettyine vaihtoehtoineenkin tuottavat eniten kustannustehokkaita vaikuttavuuksia kaikkien mittareiden suhteen. Hämeenkyrön ohitustien vaihtoehdot ovat kuitenkin kustannustehokkaampia kuin Ylöjärven kohdan vaihtoehdot.

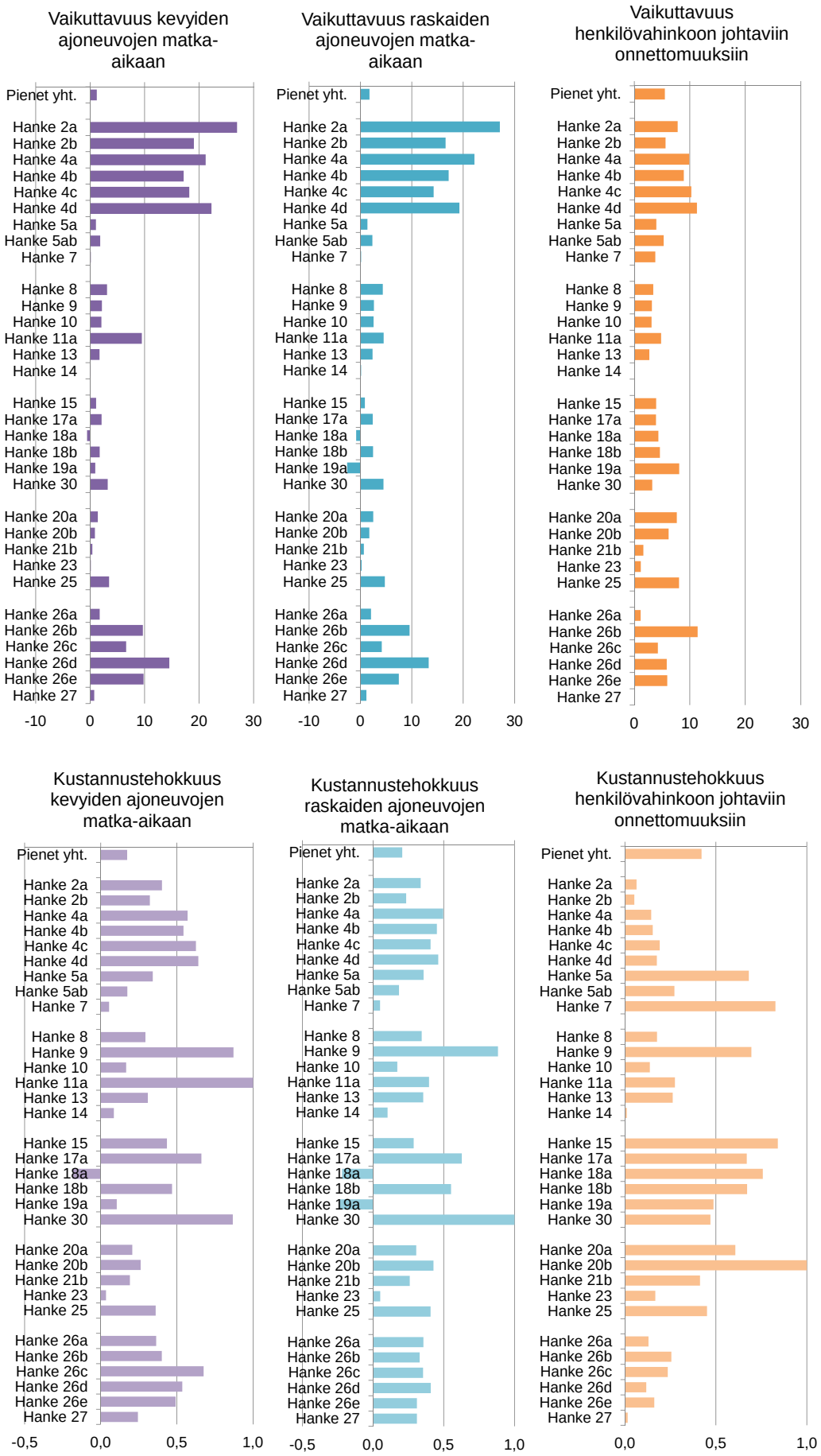
Osuudella Ikaalinen-Parkano tarkasteltavat toimenpiteet ovat kertaluokkaa pienempiä ja myös vaikuttavuus on vähäisempi. Kuitenkin esimerkiksi Teikangas-Mansonniemi ohituskaistaparilla sekä Alaskylä-Parkano ohituskaistalla ja tielinjan oikaisulla saavutetaan hyvä kustannustehokkuus, kun niitä verrataan koko yhteysvälin toimenpiteiden vaikutuksiin.

Osuudella Parkano-Jalasjärvi toimenpiteiden vaikutukset ovat myös suhteessa pienempiä, mutta erityisesti turvallisuutta voidaan esitetyillä toimilla kustannustehokkaasti parantaa. Myös uudet ohituskaistat ovat tällä välillä kustannustehokkaita toimenpiteitä ja toteutuessaan pidentävät säännöllisen ohituskaistatien jaksoa. Huomattavaa on, että Jalasjärven kiertoliittymä ja osayleiskaavan mukainen uusi tielinjaus pidentävät matka-aikoja valtatien 3 suunnassa. Seinäjoen suuntaan matka-ajat kuitenkin lyhenevät.

Osuudella Jalasjärvi-Laihia esiin nousevat erityisesti turvallisuuden paranemiseen liittyvät hankkeet sekä Kurikan kohdan tasoliittymä- ja eritasoliittymävaihtoehdot. Laihian keskustan kohdalla toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-ajan paranemisen että turvallisuuden kannalta kustannustehokkaita vaikutuksia. Lisäksi Laihian keskustajaksolla toteutetaan asukkaiden viihtyisyyttä parantavia melusuojauksia.

Osuudella Laihia-Vaasa korostuvat kustannuksiltaan suuret hankkeet. Laihia-Helsingbyn eri toimenpidevaihtoehdoilla saavutetaan hyvä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus etenkin matka-aikojen paranemisen suhteen.

Kaiken kaikkiaan tarkastelujakson Tampereen ja Vaasan päihin kohdistuvilla toimenpiteillä saavutetaan merkittäviä matka-ajan lyhentymiseen perustuvia vaikutuksia. Turvallisuusvaikutuksia taas saadaan tasaisesti myös yhteysvälin keskivaiheilla tehtävillä pienemmillä toimenpiteillä.



Kuva 8.1 Hankkeiden kustannustehokkuudet kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen matka-aikaan sekä turvallisuuteen. (Asteikossa parhaalla hankkeella vaikuttavuus on 1)

8.2 Hankekokonaisuudet toimenpiteineen vuoteen 2025

8.2.1 Toimenpiteet

Tarkastelluista toimenpiteistä on muodostettu neljä toimenpidekoria vastaamaan palvelutasotavoitteisiin ja puutteisiin kustannustehokkuuden sekä matka-aika- ja turvallisuusvaikuttavuuksien perusteella. Yhteysvälin kehittämisen 1.vaiheessa vuoteen 2025 mennessä esitetään lisäksi, että yhteysvälin liityntäyhteyksiä parannetaan, tehdään potentiaalisiin käyttäjiin ja alueisiin kohdennettu matkaketjuihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne osana matkaa) kohdistuva liikkumisen ohjauksen markkinointikampanja sekä lisätään liikenteen hallintaa ruuhkatuvilla kaupunkiseutujen jaksoilla. Niille voidaan toteuttaa esimerkiksi vaihtuvat nopeusrajoitukset tai liukkaan kelin varoitusjärjestelmä väleille Tampere-Hämeenkyrö ja Laihia-Vaasa. Näillä tiejaksoilla liikennemäärät ovat korkeat, ylittäen yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja ruuhkatunteina liikenteen palvelutaso heikkenee. Lisäksi tiejaksoilla tapahtuu paljon onnettomuuksia, vaikka alueella on automaattinen kameravalvonta. Koska yhteysvälit ovat tärkeitä työmatkaliikenteelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille, suositellaan liikenteen hallinnan järjestelmän toteuttamista mahdollisimman pian.

Joukkoliikenteen osalta tulee valtatien kehittämisen yhteydessä varmistaa nykyisen palvelutason ja vuorojen säilyminen sekä niiden liityntäyhteyksien parantaminen. Tavoitteellista olisi, joukkoliikenteen käyttäjämäärien osuuden nostaminen palvelutasoa parantamalla (mm. vuoromääriä kasvattamalla). Lisäksi ns halpabussiyhtiö Onnibus on aloittanut liikennöinnin Tampere-Seinäjoki-Vaasa välillä, mikä lisää linja-automatkustajien määrää välillä.Korin 1 toimenpiteissä joukkoliikennettä edistävänä infratoimenpiteenä on mukana liityntäpysäkkien toteuttaminen.

Kori 1 sisältää liikenneturvallisuuden ja palvelutasopuutteiden kannalta kriittisimmät toimenpiteet. Korin 1 toimenpiteet on kokonaisuudessaan sisällytetty myös koreihin 2, 3 ja 4. Korin 1 merkittävimmät palvelutasoa parantavat toimenpiteet ovat Hämeenkyrön ohitustie ja sen ansiosta valtatieltä poistuvat kiertoliittymät, Jalasjärven liittymän parantaminen sekä Laihia-Vaasa välin ensimmäinen vaihe. Näillä toimenpiteillä saadaan poistettua päätieltä kohteet, joissa liikenne joutuu hiljentämään nopeutta ja jopa pysähtymään. Kyseiset kohdat heikentävät merkittävissä määrin kuljetusten sujuvuutta aiheuttaen lisäkustannuksia. Esimerkiksi kiertoliittymiä ei ole suositeltavaa käyttää näin tärkeällä kuljetusreitillä.

Hämeenkyrön ohituksen osalta on tutkittu neljä erilaista vaihtoehtoa, joista on löytynyt vaiheittain toteuttamismahdollisuuksia. Näillä on mahdollista saavuttaa 1.vaiheessa kustannussäästömahdollisuuksia tiesuunnitelmaratkaisuun verrattuna. Laihia-Vaasa väliä on mahdollista kehittää vaiheittain ainakin 1.vaiheen verran, mikä toisi välitöntä apua nykyisiin ongelmakohtiin. Toimenpiteet ja vaiheet on tarkemmin esitelty luvussa 7.

Kori 2 sisältää korin 1 toimenpiteiden lisäksi parhaiten liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet. Koriin 3 on sisällytetty turvallisuuden ohella myös kuljetusten olosuhteita eli raskaan liikenteen matka-aikaa ja niiden ennustettavuutta parantavia toimenpiteitä. Korin 4 valinta on perustunut toimenpiteiden kustannustehokkuuteen koko yhteysvälin kannalta.

Korien vaikuttavuutta ja kustannustehokkuutta on vertailtu toisiinsa ja yhteysvälin tavoitetilaan seuraavassa kappaleessa. Ensin työssä tarkasteltiin neljästä eri näkökulmasta koottuja koreja keskenään. Vaikuttavuudeltaan ja kustannustehokkuudeltaan parhaimpina nousivat esiin korit 3 ja 4, joiden pohjalta tavoitteisiin peilaten muodostettiin työryhmässä lopullinen hanke-esitys. Näin kuvissa on mukana vertailun vuoksi korit 1-4 ja lopullinen hanke-esitys. Hanke-esityksen vaikutukset on esitetty pääosin luvussa 8 ja tässä luvussa keskitytty korien 1-4 vertailuun. Tavoitetila koostuu puolestaan kaikista tarkasteltavista hankkeista lisättynä muilla siihen vaadittavilla toimenpiteillä, joiden kokonaiskustannusarvio on noin 480 miljoonaa euroa.

Taulukko 8.1 Toimenpidekorit ja niiden sisältämät toimenpiteet sekä korien kokonaiskustannukset.

Kori	Korin kuvaus	Kustannus M€ (MAKU 130; 2010=100)
1	**Kiireellisimmät palvelutasopuutehankkeet sekä liikenneturvallisuutta korjaavia pieniä toimenpiteitä** Hanke 4a, Hämeenkyrön ohitus 2+2 Hanke 18 b, vt 19 liittymä Jalasjärvellä, kevennetty Hanke 26 a Laihia-Helsingby välin 1. vaihe Pienet liikenneturvallisuus- ja liittymätoimenpiteet Hanke 1, Pentinmaantien liittymä Hanke 3a+b Sasi–Sarkkila keskikaiteet ohituskaistoille Hanke 12, Niementien liittymän parantaminen Hanke 16, Kuivasjärven ja Koskuen liittymän parantaminen Hanke 17 b, Juustoportin liittymä Hanke 21 a, Tuiskulan (kt 67) liittymän parantaminen Hanke 22, Koskenkorven liittymän kanavointi Hanke 24, Käyppälä–Kylänpää tie- ja liittymäjärjestelyt Koskenkorvan ja Ikaalisten liityntäpysäköintijärjestelyt	93
2	**Liikenneturvallisuus** Korin 1 lisäksi Hanke 7, Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille Hanke 15, Koskuen ohituskaistapari Hanke 20 b, Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt	108
3	**Kuljetukset ja turvallisuus** Korin 1 lisäksi Hanke 5a, Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1) Hanke 9, Teikangas–Maisonniemi ohituskaistapari Hanke 11 a, Alaskylä–Parkano (vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu Hanke 17 a, Juustoportin liittymä Hanke 25, Laihian keskustan kohta Hanke 26 c, Laihia-Helsingby ohituskaistoilla (ve 2) Hanke 30, Lamminkosken ohituskaistapari	157
4	**Kustannustehokkuus** Korin 1 lisäksi Hanke 5a, Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1) Hanke 7, Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille Hanke 9, Teikangas–Maisonniemi ohituskaistapari Hanke 11 a, Alaskylä–Parkano (vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu Hanke 15, Koskuen ohituskaistapari Hanke 17 a, Juustoportin liittymä Hanke 20 b, Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt Hanke 26 c, Laihia-Helsingby ohituskaistoilla (ve 2)	149
Hanke-esitys	**VT 3 hanke-esitys** Korin 1 lisäksi Hanke 5a, Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1) Hanke 7, Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille Hanke 9, Teikangas–Maisonniemi ohituskaistapari Hanke 11 a, Alaskylä–Parkano (vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu Hanke 15, Koskuen ohituskaistapari Hanke 17 a, Juustoportin liittymä Hanke 20 b, Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt Hanke 25, Laihian keskustan kohta Hanke 27 Vt 3 & Vt 8 Vaasan Yhdystien ETL parantaminen Hanke 30, Lamminkosken ohituskaistapari	158

8.2.2 Vaikutukset ja vaikuttavuus

Hankekorin 1 toimenpiteiden keskeisimmät vaikutukset ja toimenpiteiden sijoittuminen yhteysvälille

Valtatien 3 Tampere-Vaasa välin liikenne on viimevuosina kasvanut merkittävästi ja ongelmat pahenevat lähitulevaisuudessa ellei niihin puututa. Korin 1 kehittämiskohteet **kohdistuvatkin vilkkaasti liikennöityihin kohtiin**, joista saadaan aikaa paras vaikuttavuus. Lisäksi korissa on liikenneturvallisuuden osalta pienet kustannustehokkaimmat toimenpiteet, jotka hyödyttävät myös paikallista liikennettä. Hankekori sisältää mm. nykyisten ohituskaistojen keskikaiteellistamiset sekä muita merkittävästi onnettomuusriskiä vähentäviä, kustannuksiltaan maltillisia hankkeita.

Kori 1 ei sisällä Hämeenkyrön ohituksen lisäksi muita merkittäviä eritasoliittymä- tai ohituskaistahankkeita, joten liikenteen sujuvuuden osalta palvelutasotavoitteisiin ei päästä. Toisaalta toimenpiteet kohdistuvat kuitenkin ruuhkaisimpiin osuuksiin, jotka vaikuttavat eniten koettuun sujuvuuteen sekä reitin valintaan.

Hankekorin 1 selvästi suurin toimenpide on Hämeenkyrön ohitustie, joka poistaa yhteysvälin pisimmän pullonkaulan Hämeenkyrön taajaman kohdalla (2 kiertoliittymää sekä matalat ajonopeudet). Hämeenkyrön ohitustie tuo myös merkittäviä parannuksia kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin taajamassa. Ohitustie vähentää myös merkittävästi valtatien melu- ja saatehaittoja taajaman asukkaille (tällä kohtaa raskaan liikenteen määrät ovat tiejaksolla suurimmillaan). Hämeenkyrön ohitustiellä onkin liikenteellisten tekijöiden ohella merkittävät positiiviset vaikutukset asuinviihtyvyyteen ja maankäytön kehittämiseen. Hanke on Hämeenkyrön kunnan ja Pirkanmaan maakunnan nimettyjä kärkihankkeita liikenteen palvelutason parantumisen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksien johdosta.

Jalasjärven valtatien 19 liittymä on kuljetusten kannalta merkittävin yksittäinen ongelmallinen liittymä, jonka huono liikenteellinen toimivuus haittaa päivittäin valtakunnallisia kuljetuksia. Huomattavaa on, että liikenteestä merkittävä osa suuntautuu valtatielle 19. Tavoitetilanteen ratkaisuksi on esitetty uusi tielinjaus ja eritasoliittymä, jonka kustannusarvio on 15,8 milj. euroa, joten oli luontevaa esittää tähän 1.vaiheen toimenpiteenä edullisempaa osittaista eritasoliittymää, jossa ongelmallinen sivusuunta (Seinäjoen suunta) alittaa eritasossa pääsuunnan ja liittyy siihen kiihdytyskaistalla (hanke 18b). Laihia-Vaasa välillä tien välityskyky ei vastaa korkeita liikennemääriä ja työmatkoihin kohdistuu palvelutasopuutteita mm. matka-ajan ja ennakoitavuuden osalta. Tieosuutta parannetaan ohituskaistaparilla ja liittymäjärjestelyillä, joilla ongelmaa saadaan vähennettyä.

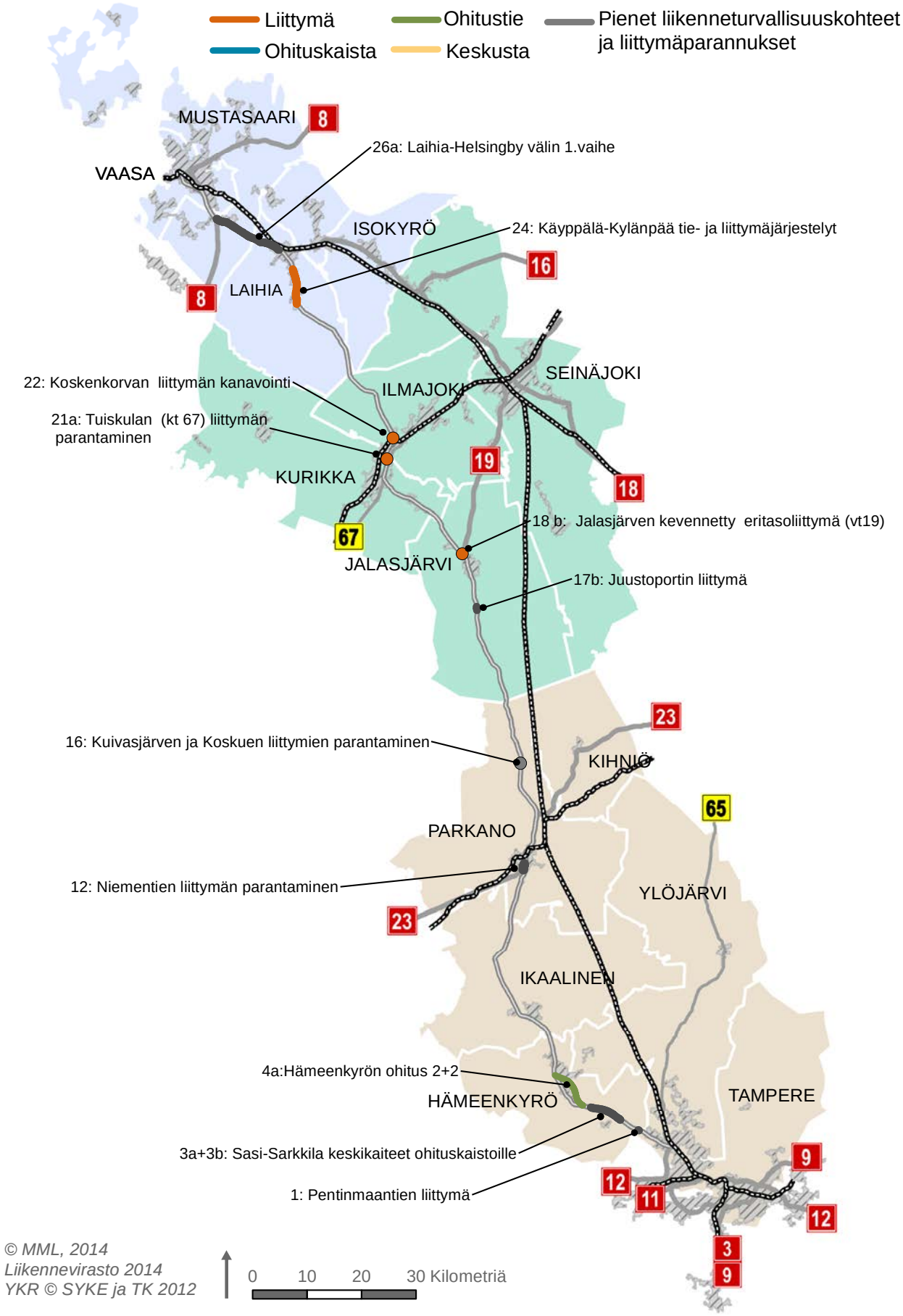
Hankekorin 2 toimenpiteiden keskeisimmät vaikutukset ja toimenpiteiden sijoittuminen yhteysvälille

Hankekori 2 sisältää korin 1 toimenpiteet. Lisäksi siihen on otettu mukaan liikenneturvallisuutta eniten parantavat hankkeet. Tässä korissa vaikutukset painottuvat sujuvuutta enemmän liikenneturvallisuuteen, koska korin 1 hankkeet ovat jo poistaneet suurimmat palvelutasopuutteet. Uusia hankkeita on kolme, joten vaikutukset ovat lähellä koria 1.

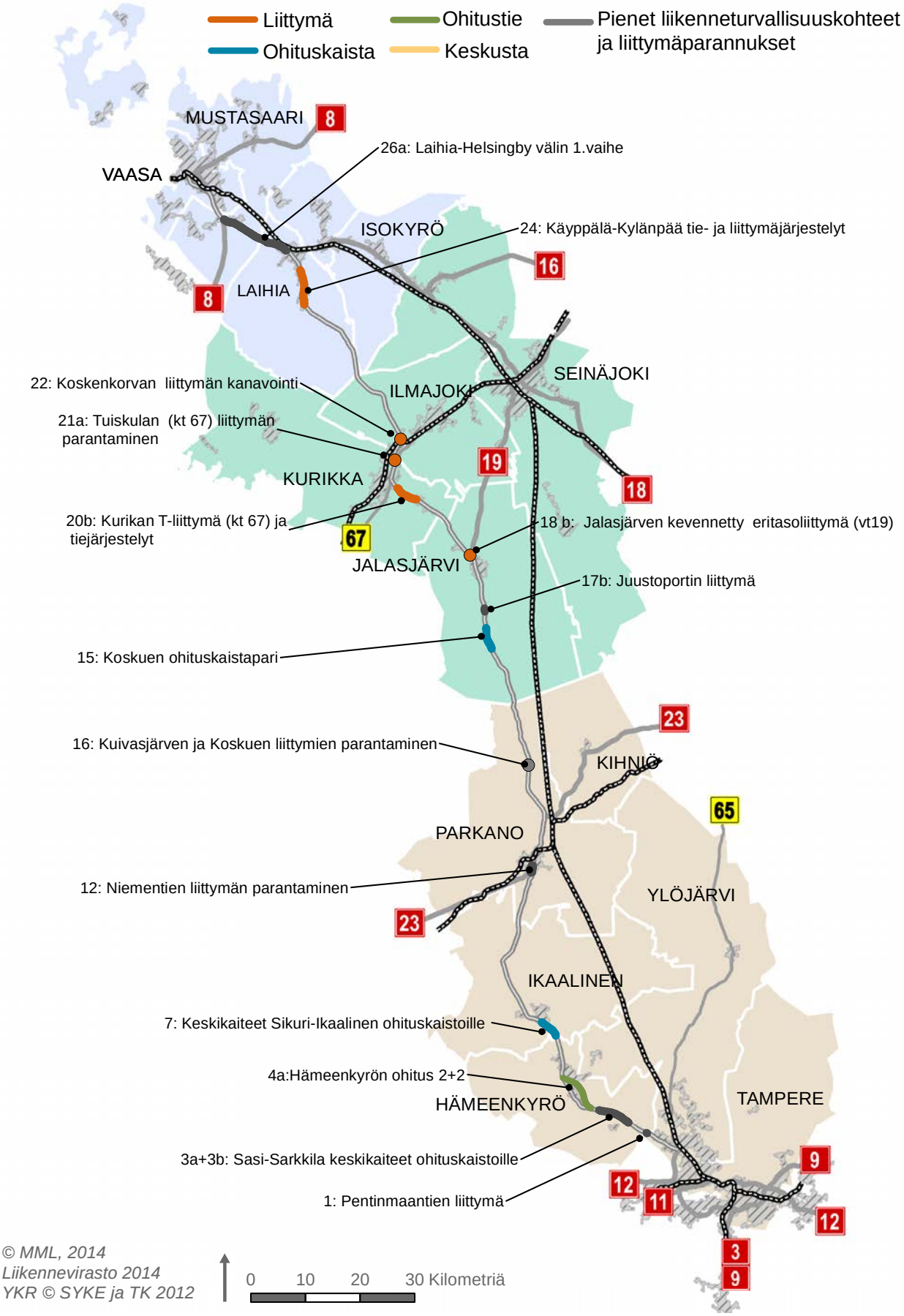
Korin 2 merkittävin uusi toimenpide on Kurikan liittymäjärjestelyt (kantatie 67 liittyy valtatiehen 3). Hanke parantaa liikenneturvallisuutta pistemäisesti, mutta on myös tärkeä maankäytöllinen hanke. Liittymäjärjestely mahdollistaa Kurikan osayleiskaavan mukaisen maankäytön toteuttamisen. Kantatie 67, jonka liikenne on viime vuosina kasvanut runsaasti, on tärkeä väylä Etelä-Pohjanmaan kuljetuksille. Hankekorin 2 kustannusarvio on 108 miljoonaa euroa ja vaikutustarkasteluiden kaaviossa näkyvät hyvin sen liikenneturvallisuushyödyt suhteessa koriin 1.

Hankekorin 3 toimenpiteiden keskeisimmät vaikutukset ja toimenpiteiden sijoittuminen yhteysvälille

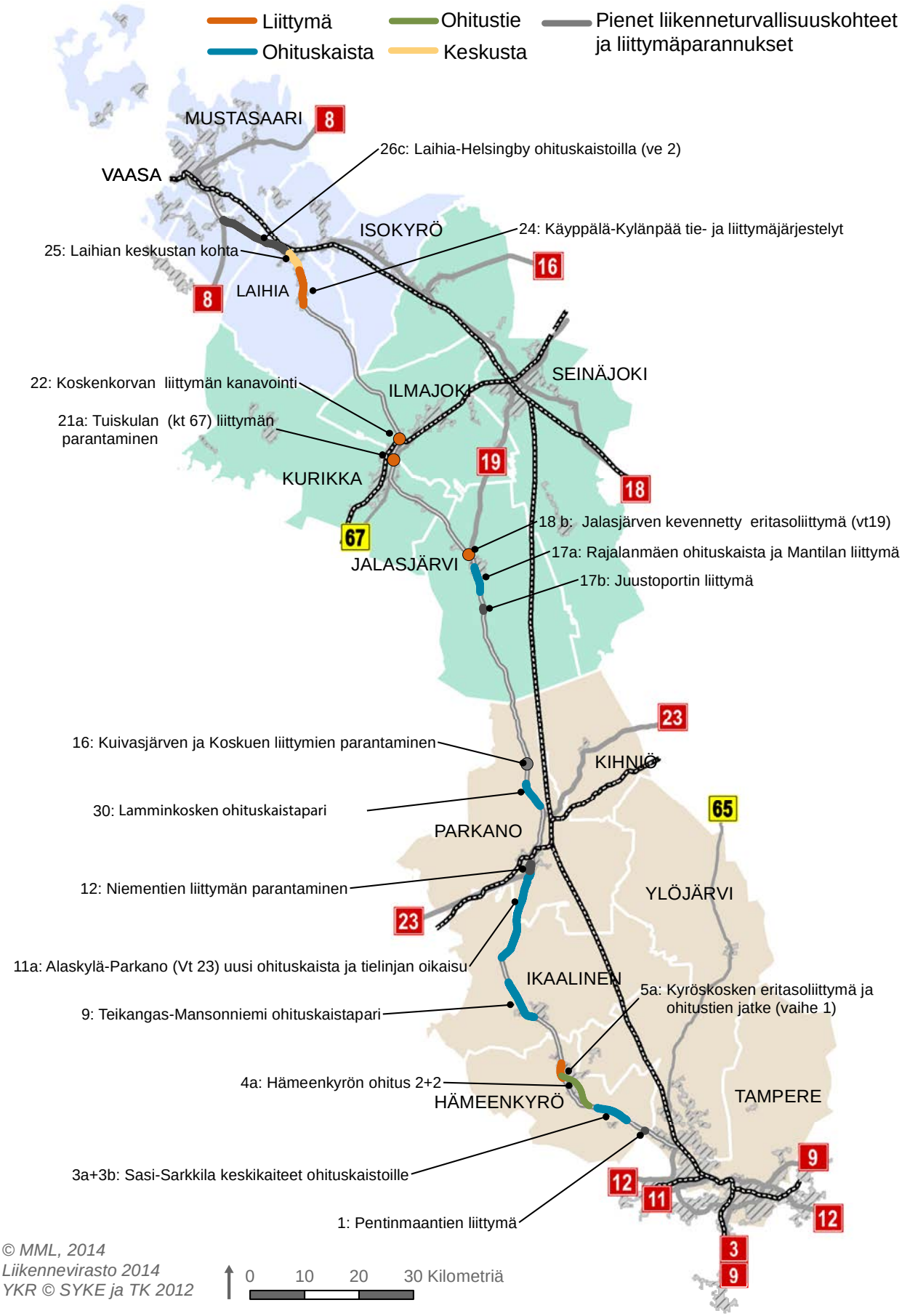
Hankekori 3 sisältää korin 1 toimenpiteet sekä lisäksi siihen on otettu mukaan elinkeinoelämän kuljetuksia eniten tukevat hankkeet. Toisena painopistealueena on ollut liikenneturvallisuus. Hankekoriin on poimittu raskaan liikenteen matka-aikaa lyhentäviä ja täsmällisyyttä lisääviä hankkeita sekä kustannustehokkuudeltaan hyviä liikenneturvallisuushankkeita. Toimenpiteiden osalta korissa korostuvat uudet ohituskaistahankkeet (4 kpl), jotka vastaavat hyvin tavoitteita ja nousivat yksittäisten hankkeiden vertailussa tehokkaina esiin. Korin aika- ja onnettomuuskustannusvaikutukset ovat selvästi suurempia kuin koreissa 1 ja 2 ja ero koriin 4 on vähäinen. Hankkeiden vaikutukset kohdistuvat hyvin koko yhteysvälille, vaikkakin suurimmat hankkeet sijoittuvat perustellusti vilkkaimmille jaksoille.



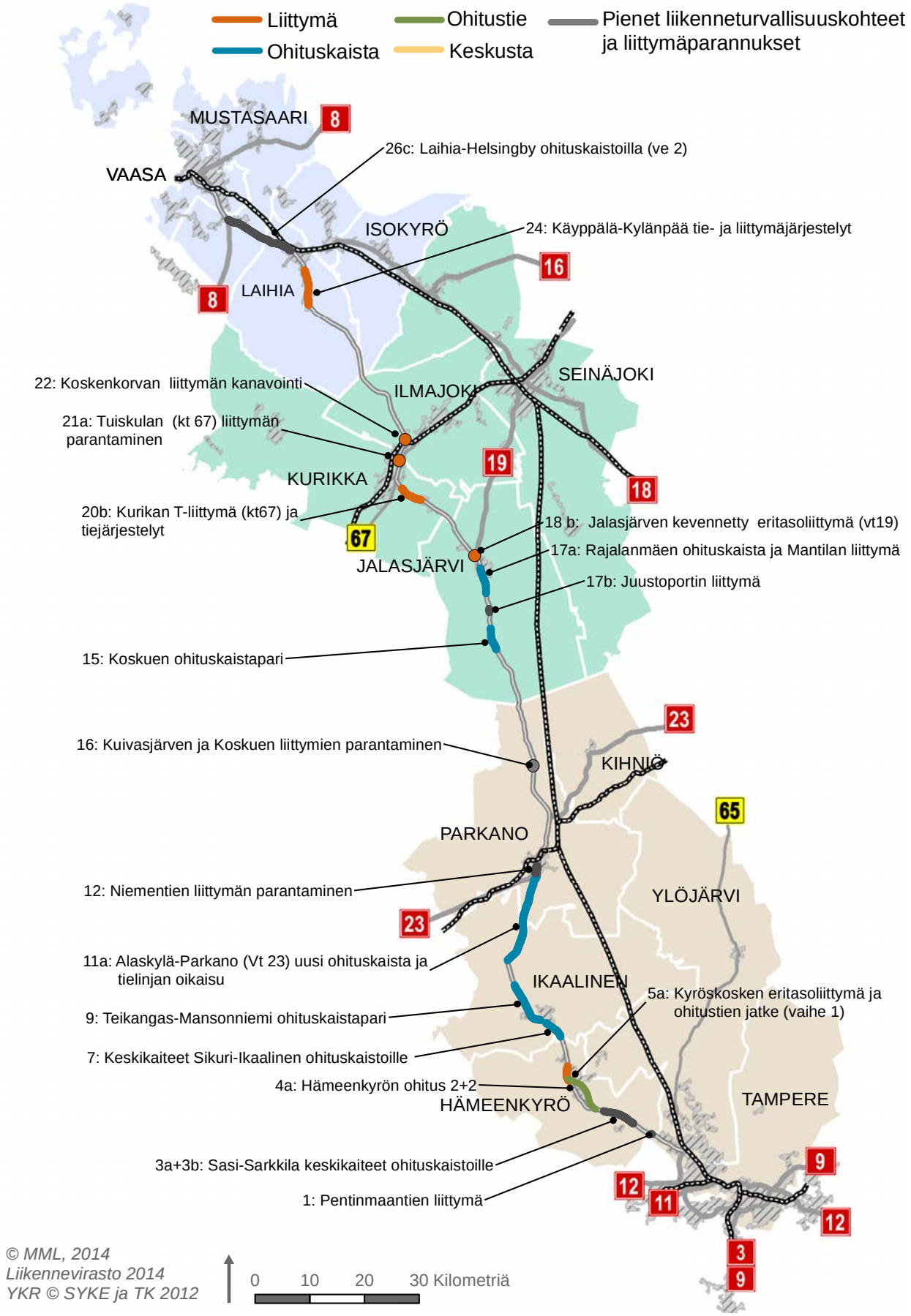
Kuva 8.2 Korin 1 mukaiset toimenpiteet



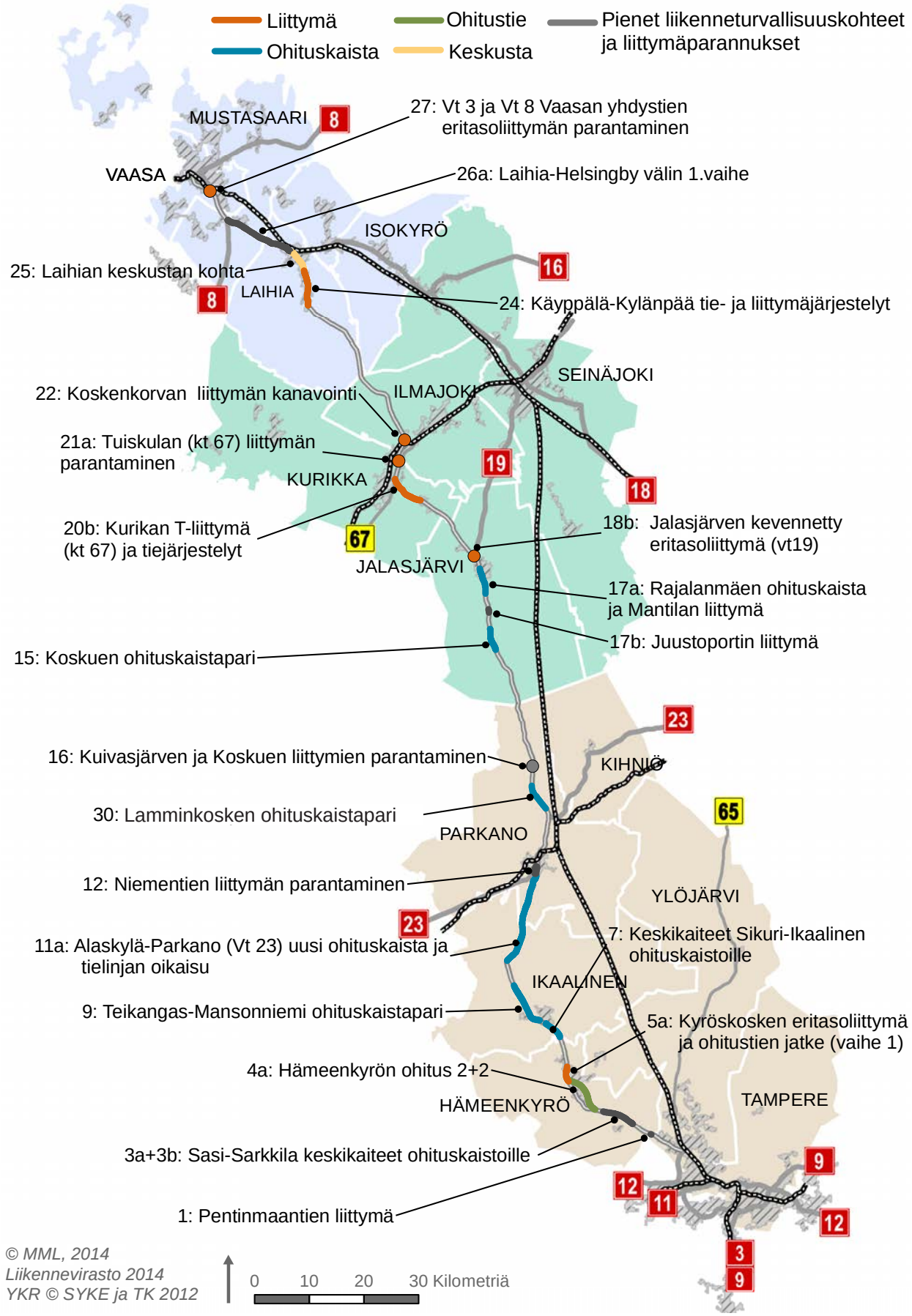
Kuva 8.3 Korin 2 mukaiset toimenpiteet



Kuva 8.4 Korin 3 mukaiset toimenpiteet



Kuva 8.5 Korin 4 mukaiset toimenpiteet



Kuva 8.6 Korin hanke-esitys mukaiset toimenpiteet

Hankekorin 4 toimenpiteiden keskeisimmät vaikutukset ja toimenpiteiden sijoittuminen yhteysvälille

Hankekori 4 sisältää korin 1 toimenpiteet sekä lisäksi siihen on otettu mukaan kaikkein kustannustehokkaimmat hankkeet, jotka vastaavat hyvin asetettuihin palvelutasotavoitteisiin. Kriteerit ovat erilaiset kuin korissa 3, mutta silti koriin valikoitui hyvin paljon samoja yhteysvälin kannattavimpia ja vaikutuksiltaan edullisia hankkeita. Hankkeiden vaikutus kohdistuu hyvin koko yhteysvälille, vaikkakin suurimmat hankkeet sijoittuvat perustellusti vilkkaimmille jaksoille. Korin 4 toimenpiteet ovat kaikkein kustannustehokkaimmat, mutta mm. elinkeinoelämän kuljetuksille tulevat hyödyt jäävät koria 3 pienemmiksi mm. Laihian keskusta (nro 25) ja Parkanon pohjoispuolinen ohituskaista (nro 30) -hankkeiden puuttumisen johdosta.

Hankekorin ”hanke-esitys” toimenpiteiden keskeisimmät vaikutukset ja toimenpiteiden sijoittuminen yhteysvälille

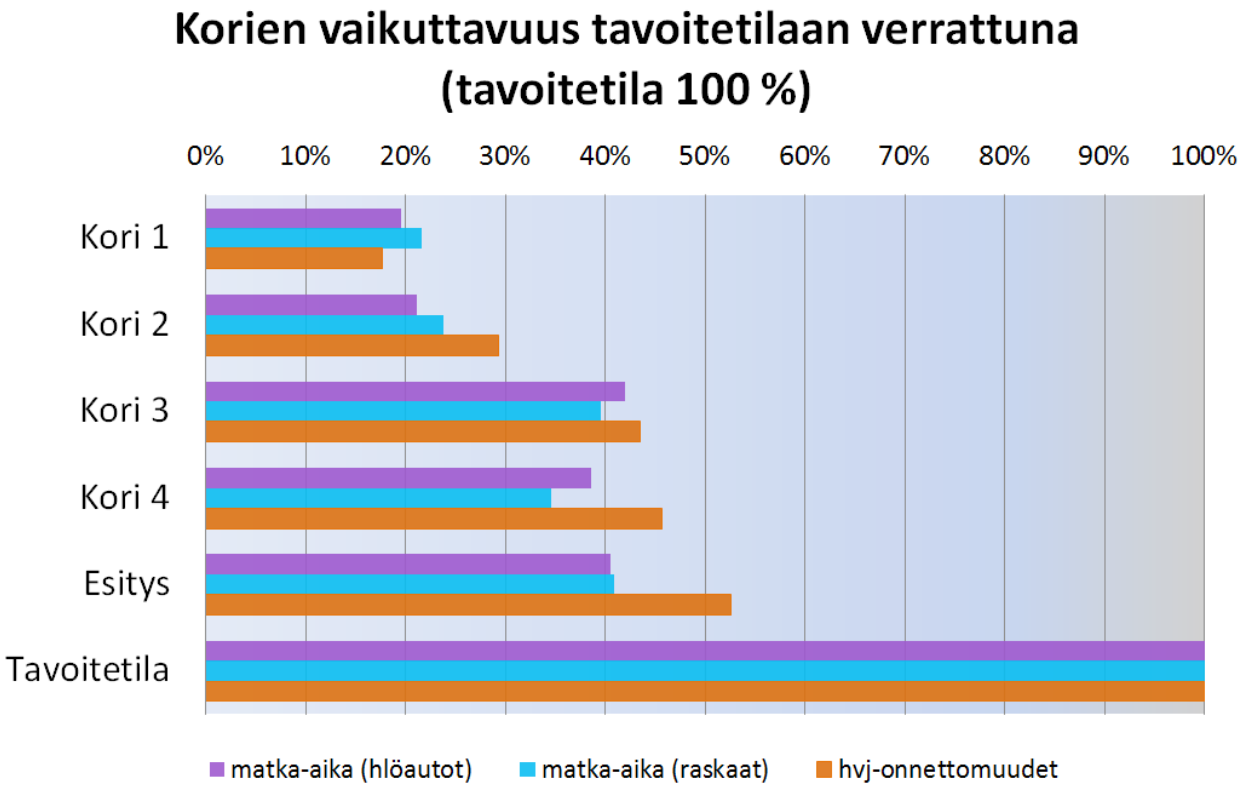
Lopulliseen hanke-esitykseen valittiin toimenpiteet pääosin korien 3 ja 4 pohjalta hyödyntäen eri korien tuloksia, yksittäisten hankkeiden kustannustehokkuutta ja vaikutuksia sekä työryhmän näkemyksiä tärkeimmistä kehittämiskohteista. Korin painopisteinä olivat raskaan liikenteen matka-ajan vaikuttavuus, liikenneturvallisuus ja asetettujen palvelutasotavoitteiden toteutuminen. Jotta koriin saatiin vuoden 2025 tilanteeseen riittävää vaikutusta ja tavoitteiden osalta kaikki tärkeimmät sekä vaikuttavimmat hankkeet niin hankeehdotuksesta tuli koreja 3 ja 4 kustannuksiltaan hieman suurempi.

Valitun korin hyöty-kustannussuhde 30 vuoden tarkastelujaksolla on noin 1,3. Kannattavimpina hankkeina IVAR-tarkasteluiden mukaan ovat:

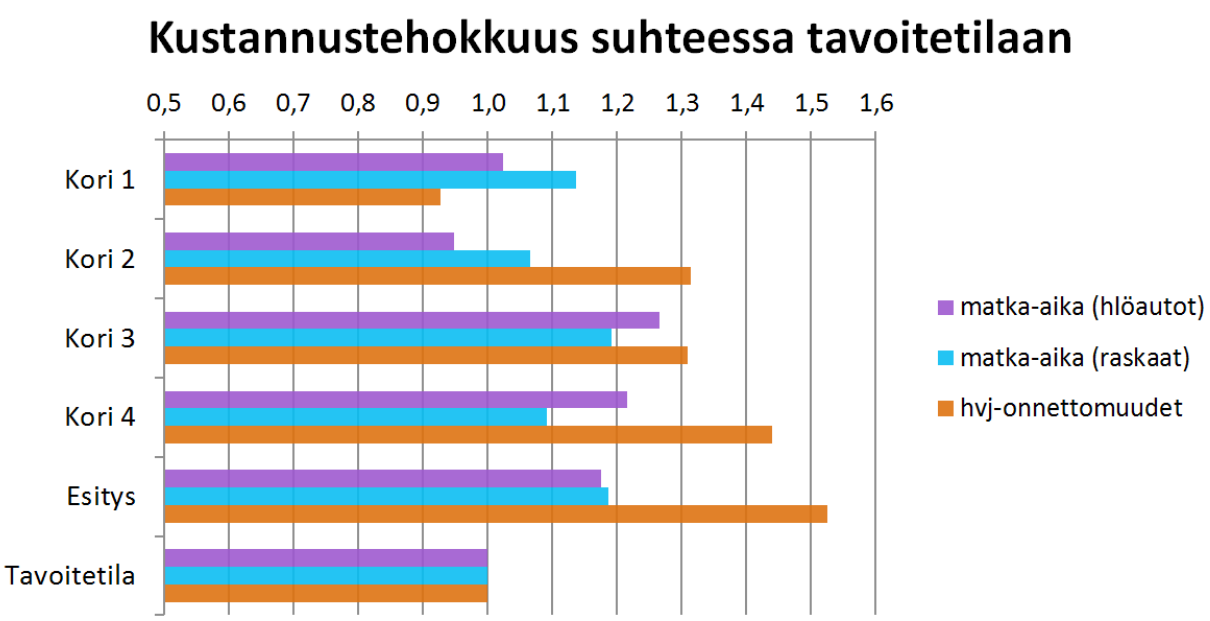
- hanke 7; keskikaiteet Sikuri-Ikaalinen ohituskaistoille
- hanke 17a; Rajalanmäen ohituskaistahanke
- hanke 18b; Jalasjärven liittymän kehittäminen.

Vaihtoehtoisten hankekorien vertailu

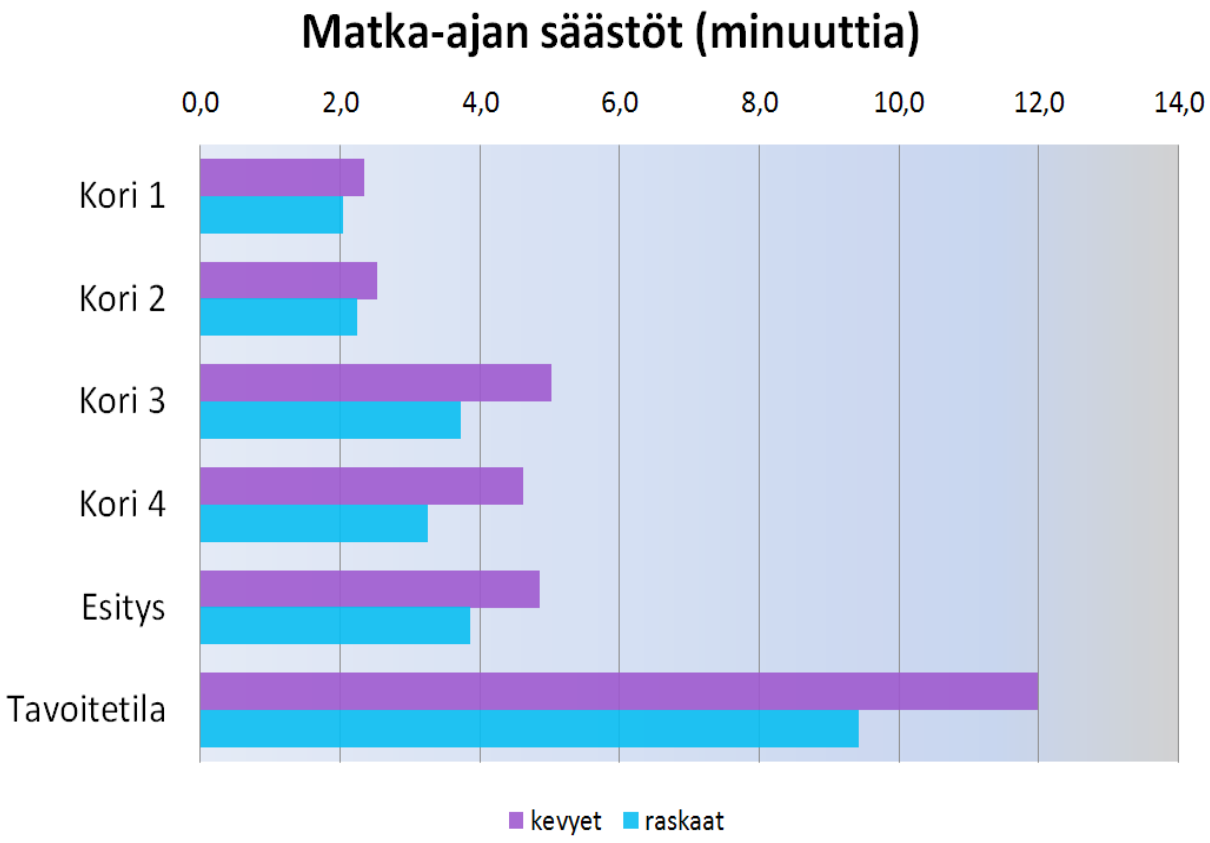
Vaihtoehtoisten korien sekä tavoitetilanteen vaikuttavuudet kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen matka-aikaan sekä henkilövahinko-onnettomuuksiin on esitetty kuvassa 8.7. Koreilla 1 ja 2 saavutetaan noin 20-30 prosenttia ja koreilla 3-4 noin 30-40 prosenttia tavoitetilan vaikutuksista. Korilla 3 saavutetaan etenkin ras-



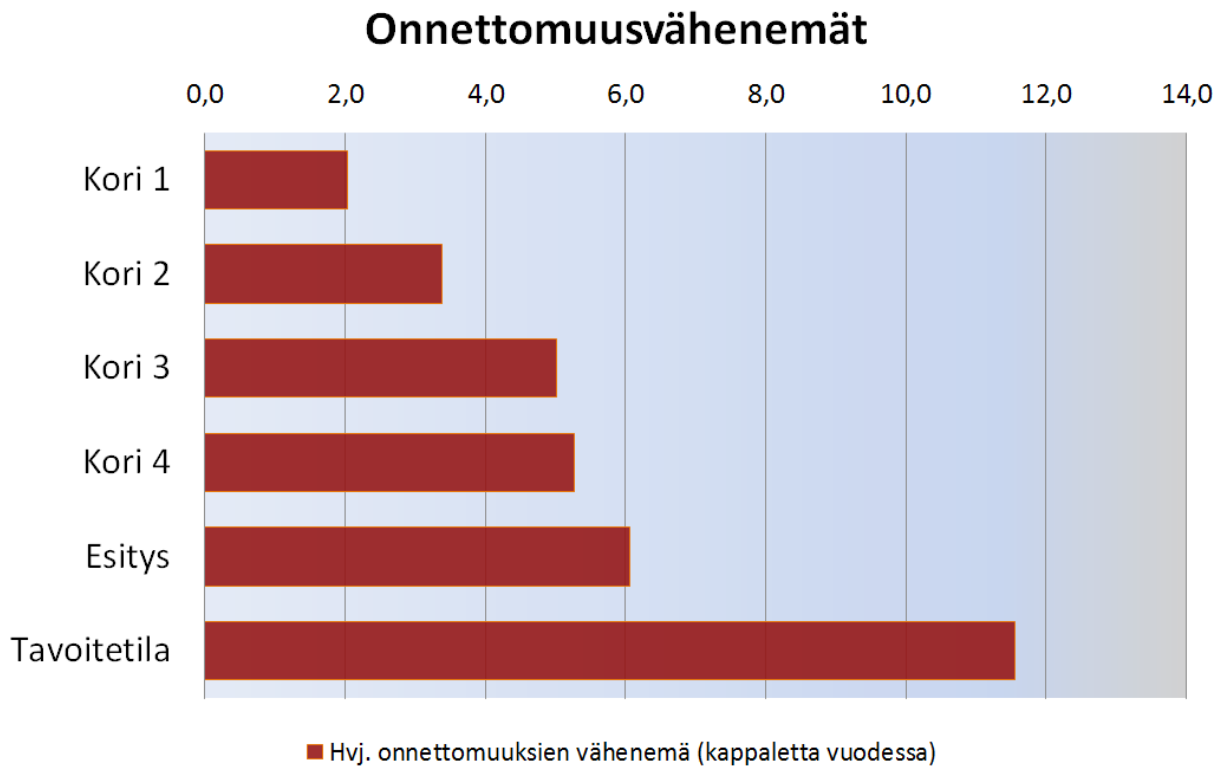
Kuva 8.7 Vaihtoehtokorien vaikuttavuus tavoitetilaan verrattuna (tavoitetila 100 %, nykytila 0 %).



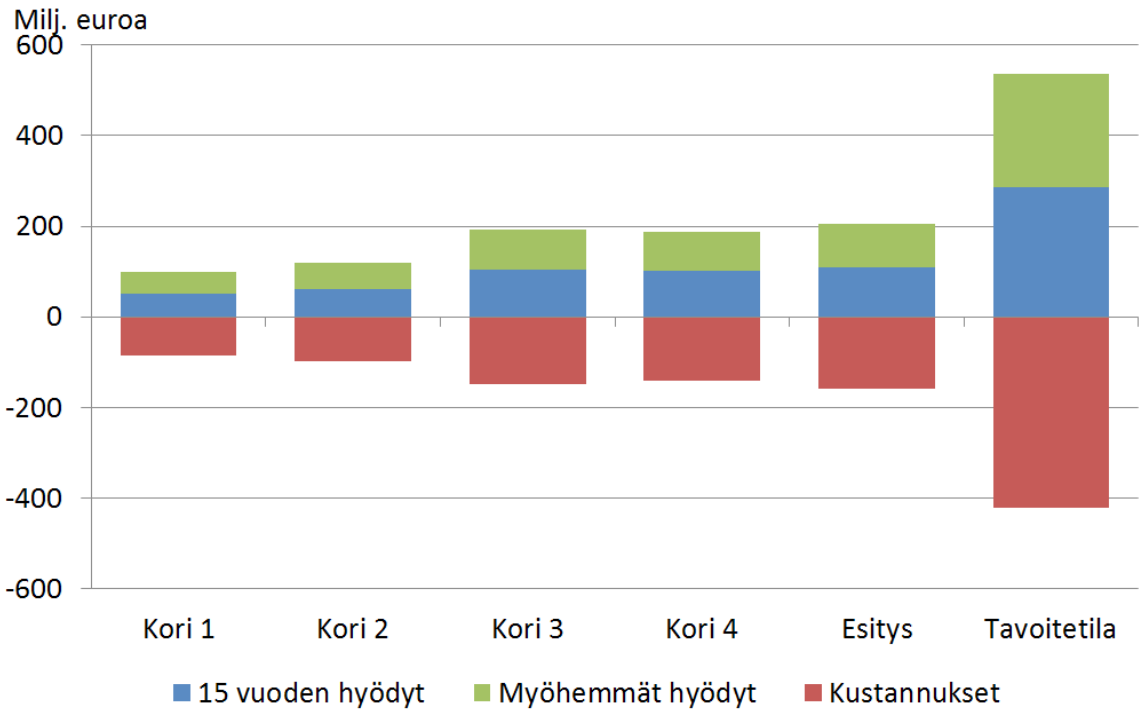
Kuva 8.8 Vaihtoehtokorien kustannustehokkuus tavoitetilaan verrattuna (tavoitetila=1).



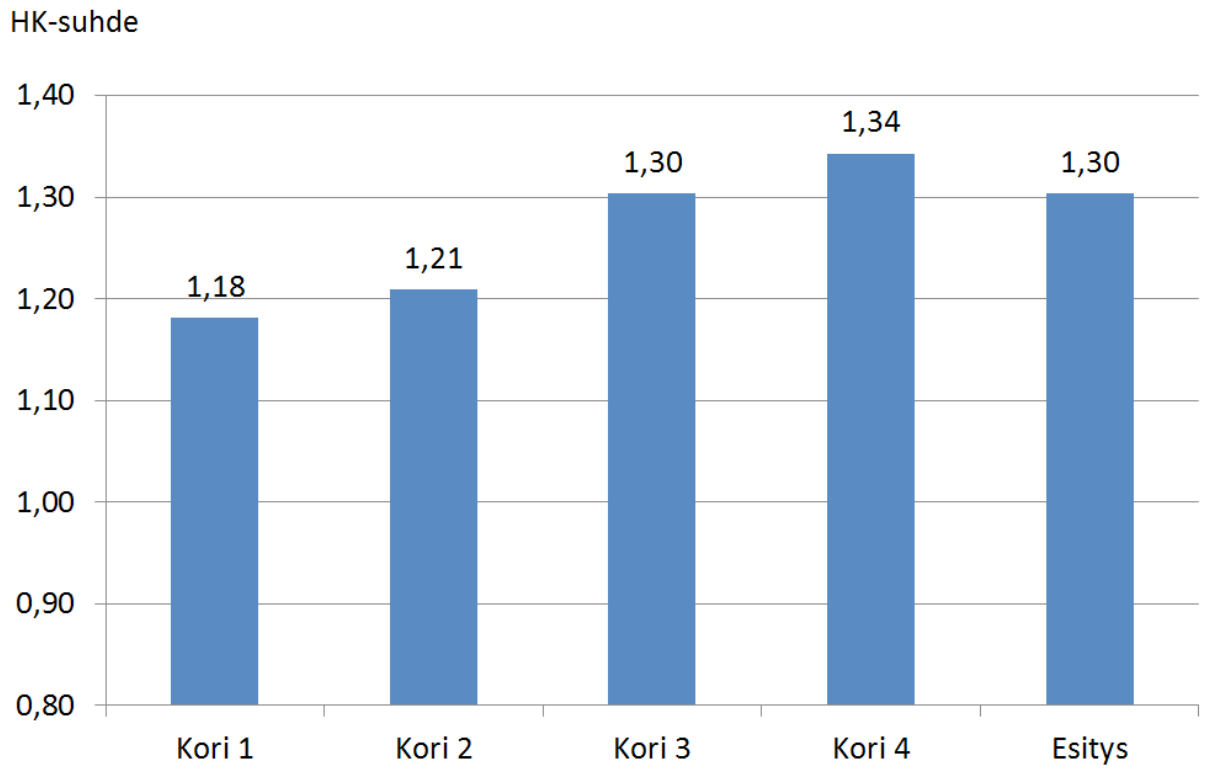
Kuva 8.9 Vaihtoehtokorien matka-ajan säästö nykytilaan verrattuna vuoden 2025 tilanteessa



Kuva 8.10 Vaihtoehtokorien henkilövahinko-onnettomuus vähenemä nykytilaan verrattuna vuoden 2025 tilanteessa.



Kuva 8.11 Vaihtoehtokorien diskontatut hyödyt 15 / 30 vuodelta verrattuna investointikustannuksiin.



Kuva 8.12 Vaihtoehtokorien hyöty-kustannussuhteet

kaan liikenteen matka-ajan vähenemisen suhteen parempi vaikuttavuus kuin korilla 4, mutta vaikuttavuus turvallisuuteen on korilla 4 hieman suurempi. Hanke-esityksen mukaisella ratkaisulla saavutetaan noin 40 % tavoitetilan aikahyödyistä ja hieman yli 50 % liikenneturvallisuushyödyistä kustannustehokkaasti.

Korien kustannustehokkuudet mittareittain suhteessa tavoitetilaan on esitetty kuvassa 8.8. Kaikkien mittareiden suhteen tavoitetilaa kustannustehokkaampia ovat korit 3 ja 4. Kori 4 on onnettomuuksien suhteen kustannustehokkain, mutta matka-aikojen lyhenemisen suhteen korilla 3 saavutetaan parhaat kustannustehokkuudet. Hanke-esityksen mukaisella toimenpidejoukolla saavutetaan 3 ja 4 koreissa vastaava kustannustehokkuus niin, että se kohdistuu hyvin asetettuihin tavoitteisiin.

Matka-aika vähenee kaikilla tarkasteluilla koreilla nykytilanteeseen nähden, mutta merkittävä parannus saadaan vasta suuremmilla koreilla. Matka-ajan säästö on laskettu IVAR-ohjelmalla ja se kuvaa keskimääräistä matkaa Tampere-Vaasa välillä. Ruuhka-aikaan tai talvella erot ovat suurempia.

Eri hankekorit vähentävät onnettomuuksia vuoden 2025 liikennemäärillä 2-6 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Eniten onnettomuuksia vähentää hanke-esityksen mukainen hankekori, jonka kuuden onnettomuuden vähenemä vastaisi nykytilanteen 30 vuosittaiseen onnettomuuteen noin 20 prosentin vähenemää henkilövahinko-onnettomuuksien osalta ilman liikenteen kasvun huomioimista. Tavoitetilanteessa onnettomuusvähenemä on lähes kaksinkertainen eritasoliittymien ja muiden suurten hankkeiden johdosta.

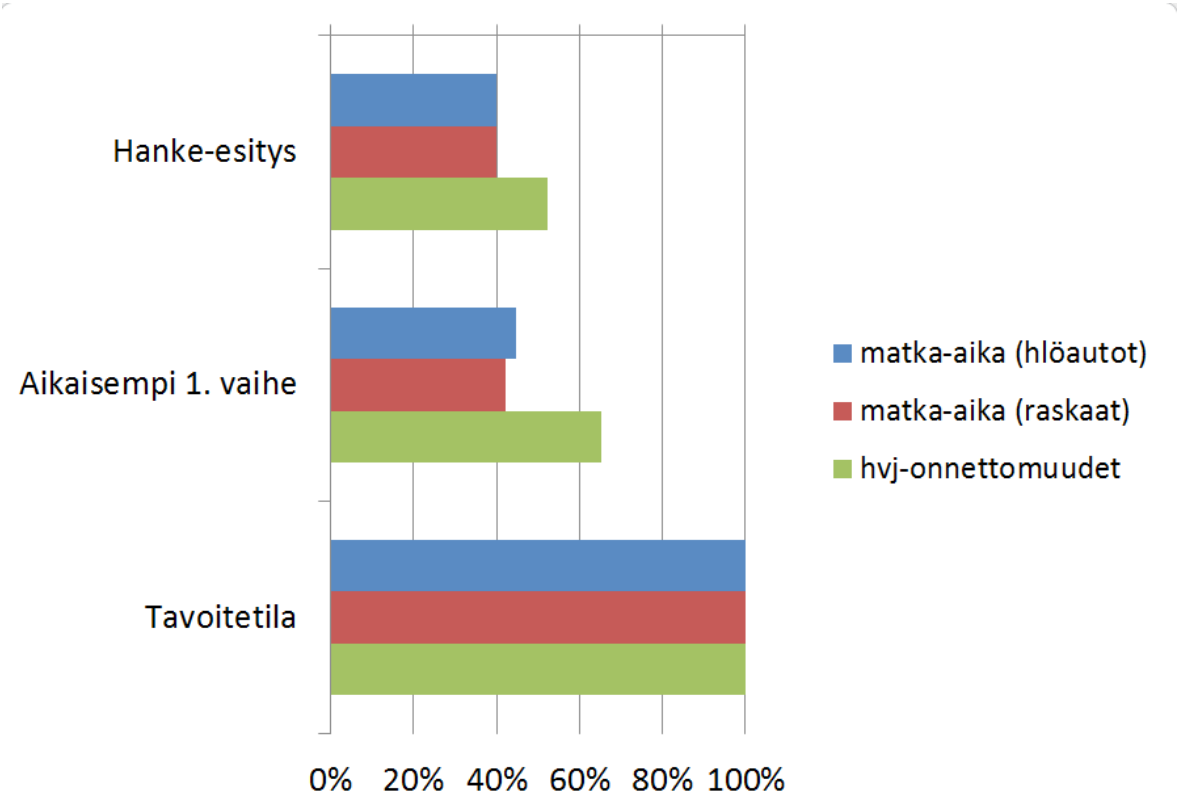
Kuvassa 8.11 on esitetty vaihtoehtokorien diskontatut hyödyt 15 / 30 vuodelta ja hankekorien investointikustannukset, joiden väliset erot ovat pieniä. Hankekorien hyödyt 15 vuoden ajalta sijoittuvat 50-115 miljoonan euron välille. Kannattavimpia ovat korit 3 4 sekä hanke-esityskori. Hanke-esityksen hyödyt ovat hieman suuremmat kuin korien 3 ja 4.

Hankekorien muodostusmenetelmä, joka pohjautui yksittäisten hankkeiden tarkasteluun ja tiettyjen teemojen ja tavoitteiden mukaisten korien luomiseen onnistui hyvin. Pääosin korien kannattavuuserot ovat vähäisiä ja kaikki korit ovat kannattavuudeltaan hieman yli yhden. Kori 1 on kustannuksiltaan alhaisin, mutta kannattavuudeltaan heikoin, mikä on hieman yllättävää. Tämä osittain johtuu kuitenkin pienien liittymähankkeiden hyötyjen kohdistumisesta sivusuunnille sekä palvelutasopuutteiden kautta valittujen kärkihankkeiden matalista hyöty-kustannussuhteista.

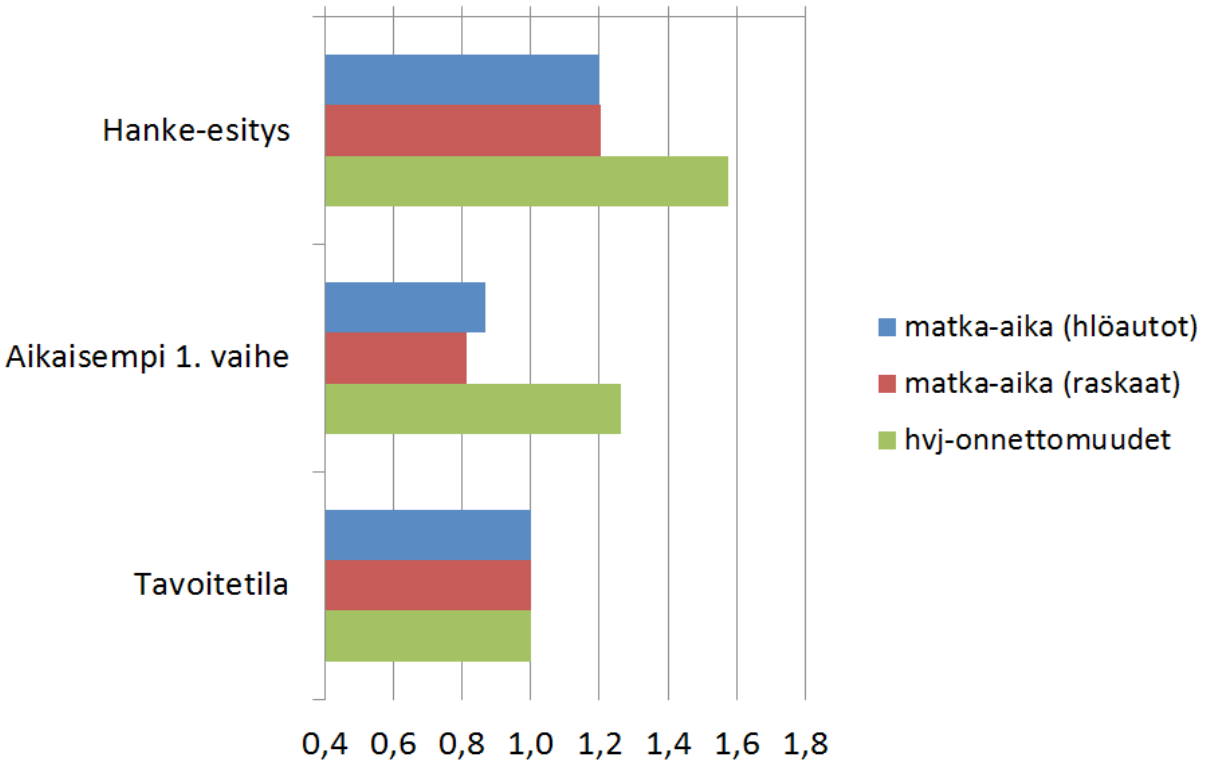
8.2.3 Vertailu aikaisempaan ensimmäisen vaiheen hankekokonaisuuteen

Vuonna 2005/2010 laadittu aikaisempi ensimmäisen vaiheen hankekokonaisuus sovitettiin vastaamaan nykytilannetta poistamalla jo tehdyt toimenpiteet ja sovittamalla se vertailukelpoiseksi työn yhteydessä tutkittujen korien kanssa. Tätä hankekokonaisuutta on siten voitu vertailla toteutettavaksi ehdotetun hanke-esityskorin ja tavoitetilan kanssa. Näitä on vertailu vaikuttavuuksien ja kustannustehokkuuksien kautta. Aikaisemman 1.vaiheen kustannusarvio on noin 240 miljoonaa euroa (Maku2010/130).

Suositeltavan korin ja aikaisemman ensimmäisen vaiheen hankekokonaisuuden toimenpiteillä saavutetaan matka-ajan lyhenemisen suhteen noin 40 prosenttia tavoitetilan vaikuttavuudesta. Myös turvallisuuden paranemisen osalta uusi hankekokonaisuus on lähellä aiempaa esitystä. Onnettomuusvähenemien ero johtuu pääosin muutaman suuremman, ei kovin kustannustehokkaan toimenpiteen, pois jättämisestä tai keventämisestä. Esimerkiksi Kurikan kohdalla ehdotetaan toteutettavaksi vaiheen 1 mukainen tasoliittymäratkaisu eritasoliittymähankkeen sijaan. Kustannustehokkuudessa uusi esityksen mukainen kori on ylivertainen. Sillä saavutetaan kaikkien mittareiden osalta sekä tavoitetilaa että aikaisempaa ensimmäistä vaihetta parempi kustannustehokkuus.



Kuva 8.13 Aikaisemman vt 3 hankkeen ja uuden hanke-esityksen vaikuttavuus tavoitetilaan verrattuna (tavoitetila 100 %, nykytila 0 %).



Kuva 8.14 Aikaisemman vt 3 hankkeen ja uuden hanke-esityksen kustannustehokkuuden vertailu tavoitetilaan (tavoitetila =1).

8.3 Hankekokonaisuudet toimenpiteineen vuoteen 2040

8.3.1 Toimenpiteet

Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavaksi ehdotettavan korin jälkeen jää tavoitetilanteeseen nähden toteuttamatta suurimmista toimenpiteistä muun muassa Ylöjärven ohitustie, Hämeenkyrö-Parkano jatkuva ohituskaistatie, Kurikan kohdan 2+2-kaistainen osuus, ohituskaistapareja, Laihia-Vaasa uusi linjaus 2+2-kaistaisena tienä sekä eritasoliittymiä. Yhteysvälin 2.vaiheen kehittäminen on priorisoitava myöhemmin 1.vaiheen toteuttamisen jälkeen.

8.3.2 Vaikutukset ja vaikuttavuus

Merkittävimmät kehittämishankkeet ovat Ylöjärvi-Hämeenkyrö-osuuden sekä Laihia-Vaasa jaksojen kehittäminen, koska niissä kohdin on selkeä tarve tien sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiselle. Myös Ikaalisten, Parkanon ja Kurikan kohdilla on palvelutasossa selkeää parantamistarvetta. Osa hankkeista ei ole kustannustehokkuuden kannalta kovinkaan hyviä, mutta niillä on oleellinen rooli valtatien yhtenäisen laatutason saavuttamisessa.

Jäljelle jäävien toimenpiteiden vaikuttavuudet ja kustannustehokkuudet on esitetty liitteessä 4. Tehokkaimpia toimenpiteitä sekä matka-ajan paranemisen että henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemän suhteen ovat:

- Hanke 2a, Ylöjärven ohitus
- Hanke 33, Kurikan kohta 2+2 sisältäen hankkeen 20a, Kurikan eritasoliittymä
- Hanke 28, ohituskaistatie Hämeenkyrö-Parkano
- Hanke 34, ohituskaistapari Kurikka-Laihia
- Hanke 32, ohituskaistapari Jalasjärvi-Kurikka
- Hanke 26f, Laihia-Helsingby, uusi linjaus 2+2

Taulukko 8.1 Valitun hanke-esityskorin jälkeen tavoitetilanteeseen nähden toteuttamatta jäävät toimenpiteet.

Hankenumero	
2a	Ylöjärven ohitus 2+2
5b	Kyröskosken ETL ja ohitustien jatke (vaihe 2)
8a	Valtatie 3 parantaminen Ikaalisten eritasoliittymän ja Teikankaan välillä
10	Mansonniemen oikaisu
13	Parkanon keskustakohta
19a	Jalasjärven kohta vt3/vt9 etl+uusi linjaus
20a	Kurikan eritasoliittymä* sis. hankkeeseen 33
21b	Tuiskulan (kt 67) ETL
23	Koskenkorven liittymähankkeet + Marjoharjun pohjaveden suojaus (Jouppila-Maitoharju)
26a-e	Laihia-Vaasa välin 2.vaihe / lopullinen ratkaisu
28	Ohituskaistatie Hämeenkyrö-Parkano
29	Eritasoliittymä vt 23
31	Ohituskaistapari Parkano-Koskue
32	Ohituskaistapari Jalasjärvi-Kurikka
33	Kurikan kohta 2+2 sisältäen hankkeen 20a, Kurikan eritasoliittymä
34	Ohituskaistapari Kurikka-Laihia
37	Eritasoliittymä to218 (tie23)

9 Yhteenveto

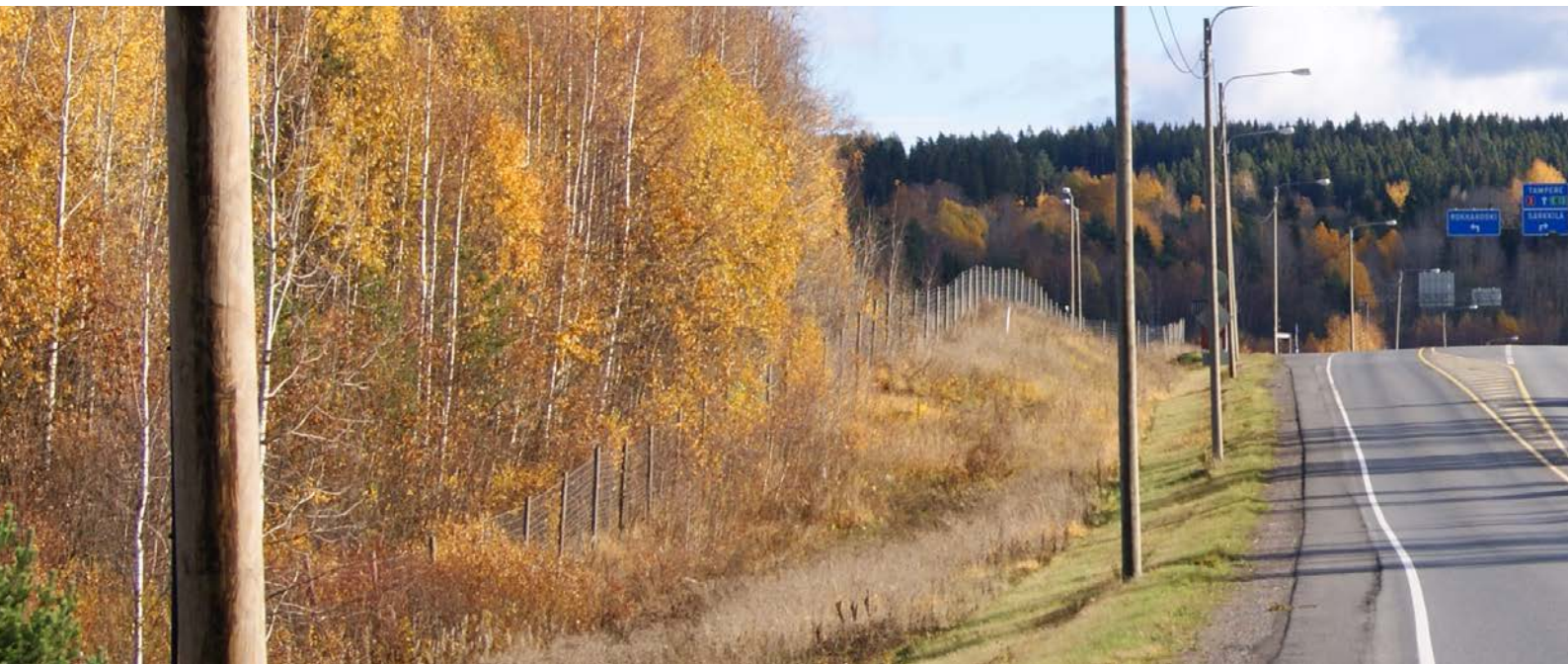
Valtatie 3 Tampere-Vaasa on Pirkanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien ja niiden elinkeinoelämän keskeisin tieyhteys. Elinkeinoelämä kohdistaa kuljetuksiin ja logistiikkakustannuksiin yhä suurempia vaatimuksia. Kuljetuksilta odotetaan hyvää ennustettavuutta, häiriöttömyyttä sekä nopeutta ja kustannustehokkuutta. Yhteysvälin rooli on merkittävä sekä kotimaisille että ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Valtatie 3 on myös yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista etelä-pohjoissuuntaisista yhteyksistä Tampereen pohjoispuolella ja se kuuluu TEN-T verkkoon.

Elinkeinoelämän kuljetusten lisäksi keskeisimpinä tiejakson käyttäjäryhminä ovat Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla työssä kävijät, mistä johtuen pendelöinti korostuukin lähes koko yhteysvälillä. Valtatie palvelee myös muita työmatkoja, vapaa-ajan matkailua ja ostosmatkoja. Näiden ryhmien tärkeimmiksi palvelutasotavoitteiksi koko yhteysvälillä määritettiin turvallisuus, hallittavuus ja matka-aika. Lisäksi ruuhkaisilla Tampere-Hämeenkyrö ja Laihia-Vaasa väleillä korostuu ennakoitavuus ja yhteydet muihin kulkumuotoihin. Raskaan liikenteen osalta tavoitteena on saavuttaa luotettava matka-ajan ennakoitavuus kaikkina vuoden ja kellon aikoina sekä hyvä kuljetusvarmuus. Näiden tavoitteiden saavuttaminen edistää elinkeinoelämän kuljetusten liikkumista valtatiellä 3 ja todennäköisesti myös siirtää kuljetuksia muilta samansuuntaisilta teiltä valtatielle 3.

9.1 Yhteysvälin merkittävimmät kehittämistarpeet

Merkittävimpänä kehittämistarpeena pidetään Hämeenkyrön kohdan liikenneolosuhteiden parantamista toteuttamalla uusi ohikulkutie. Ohitustie poistaa yli 3 kilometrin pituisen hitaan tiejakson ja lisää niin autoliikenteen kuin kävelyn ja pyöräilynkin turvallisuutta. Asukkaiden liikkumisolosuhteet paranevat merkittävästi, kun noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista 1000 ajoneuvoa on raskasta liikennettä, siirtyy taajamasta pois. Päätien liikenteen sujuvuuden parantumisen lisäksi hanke mahdollistaa Hämeenkyrön maankäytön kehittämisen laadittujen kaavoitusten mukaisesti.

Liikenteen sujuvuuspuutteet kohdistuvat vilkasliikenteisille (yli 10 000 ajon./vrk) Tampere-Ikaalinen ja Laihia-Vaasa väleille, joissa ruuhka-ajan palvelutaso uhkaa laskea välttäväksi tai jopa huonoksi vuoteen 2025 mennessä. Näillä osuuksilla liikennemäärien kasvu on kriittistä, jolloin lähitulevaisuudessa ruuhkaosuudet kasvat ja ruuhkien kesto pitenee. Ruuhkautuminen häiritsee etenkin jaksojen päivittäistä työmatkaliikennettä, mutta myös kuljetuksia ja pitkämatkaista henkilöautoliikennettä. Laihian kohta on ongelmallinen kuljetuksille alhaisen nopeusrajoituksen ja useiden tasoliittymien vuoksi. Liikenne aiheuttaa myös meluongelmia. Lisäksi pistemäisenä ongelmakohtee-



na on valtateiden 3 ja 19 liittymä Jalasjärvellä, jossa väistämisvelvollinen valtatien 19 Seinäjoen suunta ruuhkautuu. Ongelma korostuu erityisesti raskaalla liikenteellä, joiden liittyminen päätielle on hidasta.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta heikoimmat jaksot ovat Tampere-Ikaalinen onnettomuustiheyden osalta ja Jalasjärvi-Laihia onnettomuusriskin osalta. Lisäksi monet yksittäiset liittymät ovat turvattomia. Näistä liittymistä nousevat erityisesti esille

- Koskenkorva: Ilmajoentie (Mt 7000) 5,7 onn./100 km
- Ilmajoki, Koskenkorva: Jurvantie (Mt 6880) 7,4 onn./100km
- Koskue: Yli-Vallintie, Peuramäentie (Mt 6921) 4,2 onn./100km
- Kuivasjärvi: Kankarintie, Alkkilantie 6,4 onn./100km
- Kyröskoski: Häijääntie (Mt 249) Shellin/St 1:n kiertoliittymä 6,7 onn./100km

Valtatien 3 laatutaso vaihtelee merkittävästi Parkanon etelä- ja pohjoispuolella, missä tie on valtatieksi liian kapea ja tiegeometrialtaan huono. Tämä koetaan mukavuuden osalta palvelutasopuutteena eikä sovi valtakunnallisesti tärkeälle elinkeinoelämän pääväylälle. Nämä kohteet nousivat erityisesti esiin elinkeinoelämän haastatteluissa, mutta myös käyttäjäkyselyssä.

Valtatiellä 3 on myös useita taajamajaksoja, joissa valtatien molemmin puolin on maankäyttöä ja nopeustaso on alhainen. Tavoitteena on poistaa merkittävimmät alhaisen nopeustason jaksot niin, että valtatien nopeustaso lähenee tavoitetilaa turvallisuudesta tinkimättä ja on käyttäjälle yllätyksetön.

Ohitusmahdollisuuksien puute nousi käyttäjäkyselyssä vahvasti esiin osin juuri Parkanon seudulla. Ohituskaistat mahdollistavat turvallisen ohittamisen ja parantavat osaltaan matkan sujuvuutta ja mukavuutta. Käyttäjät arvostivat nykyisiä ohituskaistoja toivoen niitä lisää. Valtatien 3 liikennemäärillä ja raskaan liikenteen merkittävällä osuudella säännöllisesti toistuvat ohituskaistat ovat perusteltuja. Uusilla ohituskaistaosuuksilla parannetaan samalla myös tien geometriaa. Tämä antaa myös kuljetusvarmuutta raskaan liikenteen kuljetuksille ja vähentää häiriöherkkyyttä, mikä on yhtenä yhteysvälin parantamisen keskeisenä tavoitteena.

Valtatien liikenteestä aiheutuu paikallisia liikennemelu- ja viihtyisyyshaittoja, jotka korostuvat Hämeenkyrön ja Laihian kohdilla ja muissa taajamakohteissa.

Yhteysvälillä joukkoliikenne (linja-auto ja raideliikenne) palvelevat lähinnä suurien kaupunkien välistä liikennettä Tampereen - Seinäjoen, Tampereen - Vaasan, sekä Seinäjoen ja Vaasan välillä. Lisäksi päärадalla on asema Parkanossa, mutta se on suhteellisen kaukana Parkanon keskustasta ja asutuksesta. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen vuorotarjonta on nykyisin heikkoa eikä se pysty kilpailemaan henkilöautoliikenteen tai junaliikenteen kanssa.



Taulukko 9.1 Suositeltavan hankepaketin toimenpiteet ja kustannusarviot (MAKU 130; 2010=100).

Hankenumero	Nimi	
Hanke 4a	Hämeenkyrön ohitus	65,4 M€
Hanke 5a	Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke (vaihe 1)	6,0 M€
Hanke 7	Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen ohituskaistoille	4,6 M€
Hanke 9	Teikangas-Mansonniemi ohituskaistapari	5,5 M€
Hanke 11 a	Alaskylä–Parkano (Vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu	13,0 M€
Hanke 15	Koskuen ohituskaistapari	4,5 M€
Hanke 17 a	Rajalanmäen ohituskaista ja Mantilan liittymä	5,6 M€
Hanke 30	Lamminkosken ohituskaistapari	5,5 M€
Hanke 18 b	Jalasjärven kevennetty eritasoliittymä (vt19)	6,5 M€
Hanke 20 b,	Kurikan T-liittymä (kt 67) ja tiejärjestelyt	5,9 M€
Hanke 25	Laihian keskustan kohta	15,0 M€
Hanke 26 a	Laihia-Helsingby välin 1.vaihe	3,0 M€
Hanke 27	Vt 3 ja Vt 8 Vaasan yhdystien eritasoliittymän parantaminen	5,5 M€
Pienet liittymä- ja liikenneturvallisuushankkeet		12,0 M€
Hanke 1 Hanke 3a+b Hanke 12 Hanke 16 Hanke 17 b Hanke 21 a Hanke 22 Hanke 24	Pentinmaantien liittymä Sasi-Sarkkila keskikaiteet ohituskaistoille Niementien liittymän parantaminen Kuivasjärven ja Koskuen liittymien parantaminen Juustoportin liittymä Tuiskulan (kt 67) liittymän parantaminen Koskenkorven liittymän kanavointi Käyppälä-Kylänpää tie- ja liittymäjärjestelyt	
Yhteensä		158 M€



9.2 Ensimmäisen vaiheen hankekorin sisältö

1.vaiheessa toteutettava hankekori jakautuu kolmeen erilaiseen osakoriin. Ensimmäinen osakori kattaa kiireellisimmät hankkeet, joilla poistetaan suurimmat yhteysvälin palvelutasopuutteet. Näitä hankkeita ovat Hämeenkyrön ohitus, Jalasjärven liittymän parantaminen ja Laihia-Vaasa välin 1.vaiheen toimenpiteet.

Toisena osakorina toteutetaan merkittävä määrä kustannustehokkaita liikenneturvallisuuden ja liittymien sujuvoittamistoimenpiteitä, joiden vaikutuksesta valtatien sujuvuus, liikenneturvallisuus ja liikkumisen mukavuus paranevat koko tarkasteluosuudella sekä pitkänmatkaliikenteelle että paikalliselle liikenteelle. Lisäksi korissa on mukana myös joukkoliikennettä palvelevia liityntäpysäköintijärjestelyjä Koskenkorvalla ja Ikaalisissa. Toisen osakorin toimenpiteitä voidaan tarkentaa jatkosuunnittelun yhteydessä, jotta koriin saadaan mukaan kaikkein kustannustehokkaimmat toimenpiteet.

Kolmantena osakorina ovat astetta suuremmat hankkeet, joiden vaikutukset kohdistuvat tavoitteiden mukaisesti elinkeinoelämän kuljetusten hallittavuuden, matka-ajan ja arkiliikenteen sujuvuuden parantumiseen. Myös valtatien turvallisuus paranee näillä suurilla hankkeilla merkittävästi. Toimenpiteet koostuvat ohituskaistatoimenpiteistä, jotka lisäävät turvallisen ohittamisen mahdollisuuksia ja kehittävät tietä kohti säännöllistä ohituskaistatietä. Toimenpiteisiin sisältyy myös meluntorjuntaa ja paikallisten yhteyksien parantamista muun muassa risteyssilloilla ja tiejärjestelyillä.

Vilkkaimmille, jo nykytilanteessa ruuhkautuville, osuuksille Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla suositellaan toteutettavaksi vaihtuvat nopeusrajoitukset.

Lisäksi Laihia-Helsingby välillä on tunnistettu tarve tarkemman suunnittelun käynnistämiseen, jolla määritetään tavoitetilanne ja kehittämispolku tavoitetilanteen saavuttamiseksi. Tässä yhteydessä selvitetään voidaanko nykyistä valtatietä parantaa vai tuleeko toteuttaa osittain tai kokonaan maakuntakaavan mukainen uusi tielinjaus. Linjaus on laadittu vuonna 1991, joten sitä tulee tarkentaa yleissuunnitelmatasoisessa selvityksessä. Yleissuunnitelmaratkaisu vaikuttaa osuuden 1.vaiheen toimenpiteiden muodostamiseen sekä tulevaan maakuntakaavaan.

Ensimmäisen vaiheen hankkeiden kustannusarvio on 158 miljoonaa euroa (MAKU 130; 2010=100)

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet on esitetty tarkemmin kartalle sijoitettuna liitteessä 5.

9.3 Valtatien 3 Tampere–Vaasa 1.vaiheen vaikutusanalyysi

Valtatien 3 yhteysvälin Tampere–Vaasa 1.vaiheen tavoitteena on poistaa merkittävimmät palvelutasopuutteet ja nostaa valtatien laatutaso tasolle, jolla kuljetusten toimintavarmuus ja nopeus ovat riittävät ja päivittäinen arkiliikenne on sujuvaa myös kaupunkiseuduilla.

Hankkeiden toteuttaminen poistaa matalat 60 km/h tai alle nopeusrajoitusosuudet Hämeenkyrön, Ilmajoen ja Laihian taajamissa, mitkä osaltaan yhdessä liikenteen sujuvuuden paranemisen kanssa mahdollistavat matka-ajan merkittävän lyhenemisen ja etenkin raskaan liikenteen osalta hyvin ennakoitavissa olevan matka-ajan.

Nykyisin Hämeenkyrössä hieman yli 1000 rekkaa joutuu ajamaan päivittäin kahden kiertoliittymän läpi, joissa ne joutuvat lähes pysähtymään ja kiihdyttämään uudestaan. Tämä lisää merkittävästi kuljetuskustannuksia ja samalla raskas liikenne aiheuttaa merkittävää haittaa muun liikenteen sujuvuudelle sekä meluhaittaa lähialueelle. Suunnitellulla ohitustiellä sekä kuljetusten että muun pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus on hyvä ja liikenteen nopeus tasainen. Ohitustie parantaa myös kasvavan pendelöintiliikenteen sujuvuutta. Ohitustie lisää asuinviihtyisyyttä nykyisen tien varrella ja vähentää lähiympäristön meluhaittoja. Myös taajama-alueen maankäytön kehittämiselle avautuu uusia mahdollisuuksia pitkämatkaisen liikenteen poistuessa Hämeenkyrön keskustasta. Valittuun hankekoriin päädyttiin ottamaan Hämeenkyrön ohitustien osalta vaihtoehto 4a, koska siinä on suurimmat hyödyt valtatien 3 liikenteelle ja Hämeenkyrön maankäytön kehittymiselle.

Parkanon eteläpuolella valtatien parantaminen poistaa laatu- ja turvallisuustasoltaan erittäin heikon osuuden ja parantaa pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta oleellisesti.

Jalasjärvellä oleva valtateiden 3 ja 19 vilkas tasoliittymä parannetaan osittaiseksi eritasoliittymäksi. Valtatien 19 suunnan ongelmallinen ruuhkautuva liikenne ohjataan pääsuunnan ali turvallisesti, jolloin myös raskaat ajoneuvot pystyvät sujuvasti liittymään valtatien liikenteeseen. Osittainen eritasoliittymäratkaisu mahdollistaa sujuvan valtatien liikenteen molempien valtateiden osalta, mutta on kustannuksiltaan alle puolet tavoitetilanteeseen suunnitellusta ratkaisusta.

Laihian kohdalta saadaan hankekoriratkaisuilla valtatien nopeustasoa nostettua, mikä palvelee etenkin

kuljetuksien ennakointia ja sujuvuutta. Samalla liikenneturvallisuus ja asuinviihtyisyys taajamassa paranevat oleellisesti.

Yhdessä nämä hankkeet parantavat merkittävästi valtakunnallisten kuljetusketjujen kustannustehokkuutta ja ennakoitavuutta Tampereelta pohjoiseen.

Ohituskaistoilla ja muilla matka-aikaa nopeuttavilla toimenpiteillä voidaan vaikuttaa matka-aikaan niin, ettei se kasva liikenteen kasvaessa. Vuoden 2025 matka-ajan arvioidaan olevan pienempi kuin nykytilanteessa. Vaikutus koskee sekä arkiliikennettä että raskaan liikenteen kuljetuksia. Matka-ajan säästö on henkilöautojen osalta keskimäärin 5 minuuttia ja raskaan liikenteen osalta 3,9 minuuttia, mikä tarkoittaa, että tavoitetilanteen vaikutuksista saavutetaan noin 40 %. Iltapäivän huipputunnin aikaan ja talviaikana aikasäästöt ovat selvästi suuremmat, kun muun muassa ohituskaistoilla voidaan talvisinkin säilyttää 100 km/h nopeusrajoitus.

Varsinaisen matka-aikasäästön ohella myös matkustamisen mukavuus paranee, koska suuri osa välttämättömistä ohituksista voidaan suorittaa turvallisesti keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla. Jonoutumista aiheuttavien geometrialtaan puutteellisten tieosuuksien ja tavoitetasoa alempien nopeusrajoituskohtien parantaminen lisää liikenteen tasaisuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä.

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi. Toimenpiteet vähentävät henkilövahinko-onnettomuuksia noin 20 % verrattuna parantamattomaan tiehen. 1. vaiheen toimenpiteillä saavutetaan yli 50 % tavoitetilan tuomista hyödyistä huomattavasti kustannustehokkaammin. Yhteenvetona voidaan todeta, että 1.vaiheen hankkeella saavutetaan riittävä palvelutaso valtatielle 3 vähintään vuoteen 2025. Lisäksi toimenpiteet vähentävät esimerkiksi liikennemelun aiheuttamia viihtyisyyshaittoja useissa kohteissa ja parantavat paikallista liikkumista autolla sekä jalankulku- ja pyöräilyllä. Valtatien parantaminen palvelee myös joukkoliikenteen sujuvuutta sekä pysäkkiolosuhteita ja liityntäpysäköintiä. Maankäytön suunnittelussa on varauduttu valtatien vaikutusalueen kehittämistoimenpiteisiin, jolloin 1 vaiheen parannushankkeet osaltaan tukevat ja edistävät kuntien maankäyttösuunnitelmia. Hankkeiden ympäristövaikutukset on huomioitu suunnittelussa ja ne ovat kohtuullisesti hallittavissa. Hanke-esityksen mukaiset toimenpiteet täyttävät annetut tavoitteet kustannustehokkaammin kuin muut vertailussa olleet hankekorit ja poistavat valtatieltä suurimmat palvelutasopuutteet.





9.4 Jatkotoimenpiteet

Valtatien 3 parantamiseksi Tampereen ja Vaasan välillä ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa luvussa 9 esitettyjä toimenpiteitä, joilla vastataan käyttäjälähtöisesti ja kustannustehokkaasti keskeisiin palvelutasopuutteisiin. Kehityskäytäväselvityksen laatimista oli edellytetty liikennepoliittisessa selonteossa 2012 ja ehdotettaville kehittämistoimenpiteille on laaja sidosryhmien hyväksyntä.

Toimenpidekokonaisuuden toteuttamista pyritään edistämään koko valtatien käytävän alueella ja hankekokonaisuus pyritään saamaan vuonna 2015 alkavan hallituskauden toteuttamisohjelmaan. Selvitys toimii myös hankkeiden ohjelmoinnin ja perusteluviestinnän apuna.

Hankkeen suunnitelmavalmius on hyvä. Useita tiesuunnitelmia on hyväksytty tai valmiina hyväksymiskäsittelyyn. Näitä ovat muun muassa Hämeenkyrön ohitustie, Alaskylä-Parkano (vt 23) ohituskaista ja tielinjan oikaisu ja Laihian keskustan kohta. Rakentaminen olisi mahdollista käynnistää välittömästi useiden osahankkeiden osalta, jos hanke saa rahoitusta. Kaikista suuremmista kehittämishankkeista on tiesuunnitelmat valmiina ja joistakin kohteista on myös rakennussuunnitelmat.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden osalta suunnitelmavalmiutta tai vaihtoehtojen tarkasteluja pitäisi edistää etenkin seuraavien hankkeiden osalta:

- Pienet liittymä- ja liikenneturvallisuushankkeet tulisi täsmentää ja kohdentaa keskeisimmille kohteille palvelutasopuutteiden kanssa ja laatia sen jälkeen tarvittavat tie- ja/tai rakennussuunnitelmat.
- Jalasjärven (vt 3/vt 19) liittymän parantamisen osalta tulisi valita ratkaisuvaihtoehto. Kohteeseen on laadittu tiesuunnitelma liittymän parantamiseksi kiertoliittymäksi, mutta selvitystä laaditaan myös liittymän parantamisesta niin sanottuna kevennettynä eritasoliittymänä, joka olisi parempi kuljetusten kannalta. Jos päädytään kevennettyyn eritasoliittymään, siitä olisi laadittava tiesuunnitelma.
- Teikangas-Mansonniemi ohituskaistasta (hanke 9) tulee laatia tiesuunnitelma.
- Parkanon pohjoispuolelle sijoittuvasta ohituskaistasta (hanke 30) tulisi laatia tiesuunnitelma.
- Laihian ja Vaasan väliltä tulisi käynnistää yleissuunnitelman laatiminen yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa, jotta vaihtoehto tavoitetilanteen ratkaisuksi voitaisiin valita. Tämä on oleellista myös ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden valinnan kannalta, koska kyseisellä tiejaksolla on selkeä tarve palvelutason parantamiselle.
- Kurikan kohdan nelikaistaistamisesta liittymäjärjestelyineen tulisi laatia yleis- tai aluevarayssuunnitelma yhteistyössä alueen maankäytön suunnittelun kanssa, koska etenkin maankäytön suunnittelu vaatii ratkaisujen ja aluevarausten määrittelyä.

Myös joissakin muissa pienemmissä kohteissa tulee laatia tai tarkentaa tiesuunnitelmia.



10 Lähteet

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. 2012. Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne ja logistiikkaselvitys. Raportteja 7/2012.

Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikennevirasto. 2011. Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Loppuraportti.

LVM. 2012a. Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä - Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012.

LVM. 2013. Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020.

LVM. 2012b. Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014.

Pirkanmaan liitto. 2012. Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Pohjanmaan liitto. 2013. Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Tampereen kaupunkiseutu. 2012. Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012. Liikennelaskennat ja läpiajoliikenteen tutkimus.

11 Liitteet

LIITE 1. Käyttäjäkyselyn tulosten yhteenveto

LIITE 2. Raskaan liikenteen kuljettajahaastattelun yhteenveto

LIITE 3. Linja-auto matkahaastattelun yhteenveto

LIITE 4. Vaikuttavuus

LIITE 5. Ehdotetun hankekorin 3 toimenpidekartat

Liite 1 Käyttäjäkyselyn tulosten yhteenveto

Yhteysvälin nykytilan ja kehittämistarpeiden selvittämiseksi toteutettiin yhteysvälin käyttäjäkysely, jolla saatiin suunnittelutyötä tukevaa tietoa keskeisten sidos- ja asiakasryhmien näkemyksistä. Kyselyllä kerättiin tärkeää tietoa tiellä liikkumisesta ja tiellä tehtävistä kuljetuksista sekä yhteysvälin nykytilan ongelmista. Toteutetun kyselyn avulla laajennettiin lisäksi suunnitteluprosessin vuorovaikutusta.

Käyttäjäkysely toteutettiin karttapalautekyselynä ja se oli vastattavissa lokakuun 2014 ajan. Kyselystä tiedottamiseen käytettiin useita tiedotuskanavia; ELY-keskusten tiedotteita, kuntien kirjaamojen sähköpostilistoja sekä lehti-ilmoituksia. Lehti-ilmoitukset julkaistiin alueen suurimmissa sanomalehdissä, Vasabladetissa, Pohjalaisessa, Ilkassa ja Aamulehdessä. Lisäksi Pohjalainen ja Ilkka huomioivat kyselyn ja valtatien 3 kehittämisen suunnittelun tiedotteen myötä myös artikkeleissaan.

Käyttäjäkyselyyn saatiin vastausajan puitteissa yhteensä 796 vastausta. Vastaajat olivat valtaosin työikäisiä 26–65-vuotiaita ja asuivat yhteysvälin suunnittelualueella. Kappalemääräisesti eniten vastauksia saatiin Vaasasta ja Jalasjärveltä.

Kyselyvastauksista käy ilmi, että valtatie 3 palvelee etenkin työmatkaliikennettä ja vapaa-ajan matkustajia, joiden suosituin kulkutapa on henkilöauto. Henkilöauto on 92 % kyselyyn vastanneilla yhteysvälin tyypillisimmin käytetty kulkutapa. Päivittäinen liikkuminen, kuten työ- ja opiskelumatkat, olivat kyselyvastausten perusteella yleisimpiä yhteysvälin päissä (Tampere–Ikaalinen ja Laihia–Vaasa), mutta myös Jalasjärven, Kurikan, Laihian ja Seinäjoen alueilla ilmoitettiin liikuttavan useita kertoja viikossa. Muilla valtatien suunnittelujaksoilla vastaajien liikkuminen on epäsäännöllisempää ja tapahtuu harvemmin. Säännöllisesti yhteysvälillä kulkevat vastaajat suosivat henkilöautoa. Koko yhteysväliä, Tampereelta Vaasaan, matkustavilla tyypillisin matkustustiheys on puolestaan muutaman kerran kuussa tai tätä harvemmin. Heillä juna on henkilöautoa yleisempi kulkutapa.

Kävellen tai polkupyörällä ilmoitti kulkevansa 11 % yhteysvälillä liikkuvista vastaajista. Kevyen liikenteen kulkutapojen liikkumismahdollisuudet nähtiin suunnittelujaksoista huonoimpina Tampereen ja Ikaalisten välillä ja parhaina Laihia–Vaasa välillä.

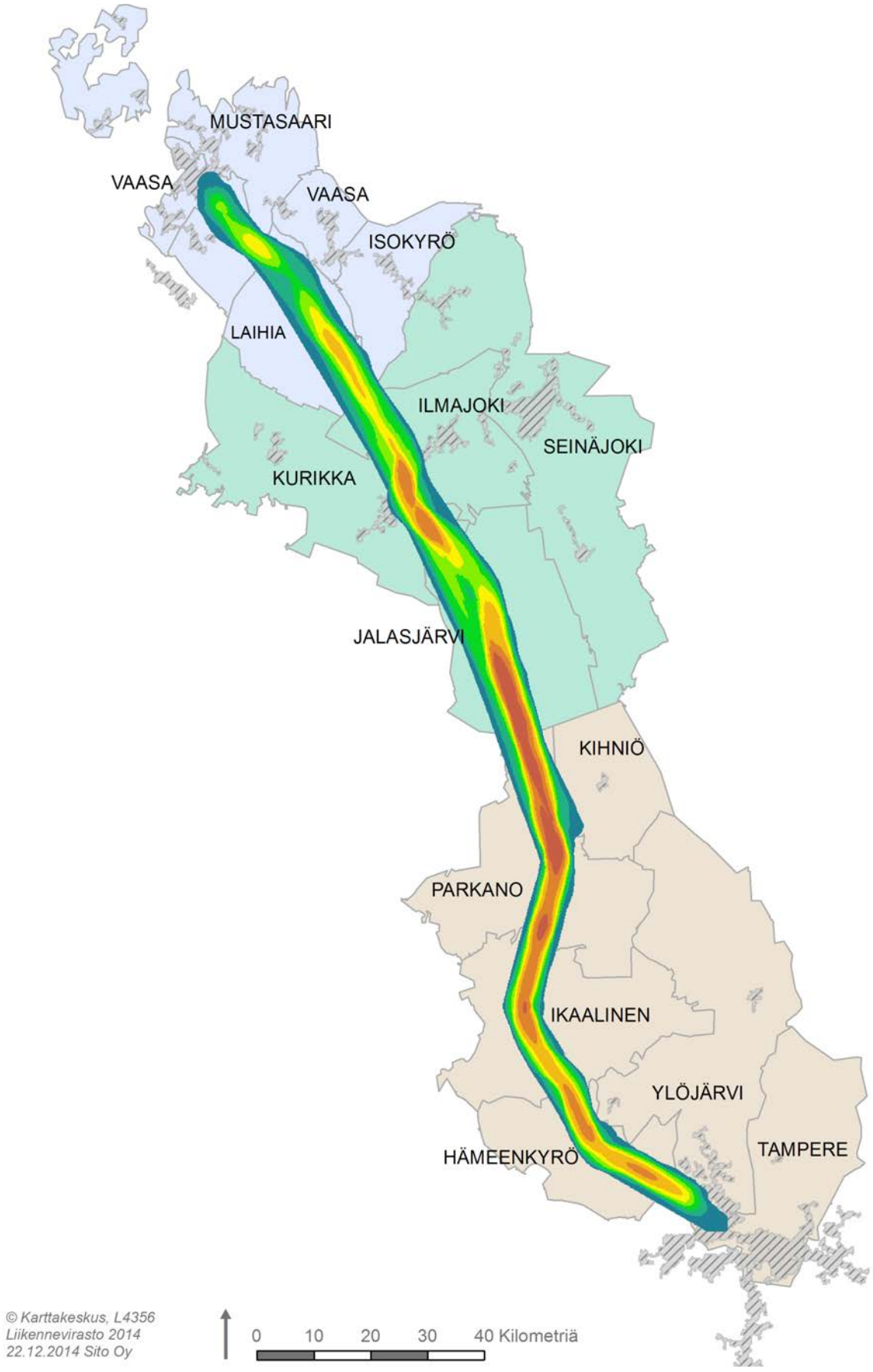
Yhteysvälin korkea liikennemäärä ja liikennevirran huomattava raskaan liikenteen osuus nähtiin suurimpina haasteina valtatien sujuvuuden ja liikenteen ennakoitavuuden kannalta. Heikoimmaksi sujuvuus koettiin yhteysvälin päiden liittymissä Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla. Tien kuntoa, valaistusta, ja kunnossapidon laatua pidettiin sen sijaan keskimäärin hyvinä.

Henkilöauton kuljettajien vastauksissa korostui liikenteen sujuvuusongelmat erityisesti yhteysvälin niillä tieosuuksilla, joilla ei nykyisin ole ohituskaistoja. Vastauksista käy ilmi, että ohitusmahdollisuudet nähtiin huonoina koko yhteysvälillä ja erityisesti Parkano–Jalasjärvi-välillä. Ohituskaistojen olemassa oloa arvostettiin korkealle, sillä niiden kohdalla ohittaminen koettiin turvalliseksi ja liikenne sujuvaksi. Kyselyn karttapalautteen kehittämisehdotuksina annettujen ohituskaistatarpeiden sijoittuminen yhteysvälille on kuvattu kuvan 1 kartassa.

Liikenteen sujuvuuden parantaminen koettiin tärkeäksi erityisesti liittymäkohdissa. Muita kyselyvastauksissa esiin nousseita yhteysvälin liikenneympäristön kehittämistoiveita olivat valaistuksen parantaminen Jalasjärvi–Kurikka-välillä ja tien kunnon parantaminen Tampere–Ikaalinen-välillä. Myös liikenneturvallisuuden arvostus näkyi voimakkaasti kyselyvastauksissa ja sen parantaminen nähtiin erittäin tärkeänä.

Kuvassa 1 on havainnollistettu muita kyselyvastauksissa ja karttapalautteessa esiin nostettuja asioista. yhteysvälin liikenteen sujuvoittamisen lisäksi pidettiin tärkeänä muun muassa valaistuksen lisäämistä sekä kevyen liikenteen käytön lisäämisen mahdollistamista. Liikenneturvallisuusnäkökulmasta nähtiin hirviaitojen lisääminen tarpeellisena.

Joukkoliikenteen rooli työmatkaliikenteessä vähäinen yhteysvälillä Tampere–Vaasa ja kyselyyn vastanneet näkivät joukkoliikenteen palvelutasossa ja sen käyttömahdollisuuksissa runsaasti kehittämistarpeita. Vastaajat kertovat joukkoliikenteen käytön esteiksi muodostuvan tyypillisesti omien liikkumistarpeiden, vuorotarjonnan sekä aikataulujen sopimattomuus. Lisäksi henkilöauton nopeutta joukkoliikenteeseen nähden pidettiin erittäin tärkeänä syynä joukkoliikenteen käyttämättömyydelle. Joukkoliikennettä koskeneet palautteet kohdentuivat pääasiassa Tampere–Ikaalinen-välille. Kuvassa 2 on esitetty tyypillisimmin vasta-

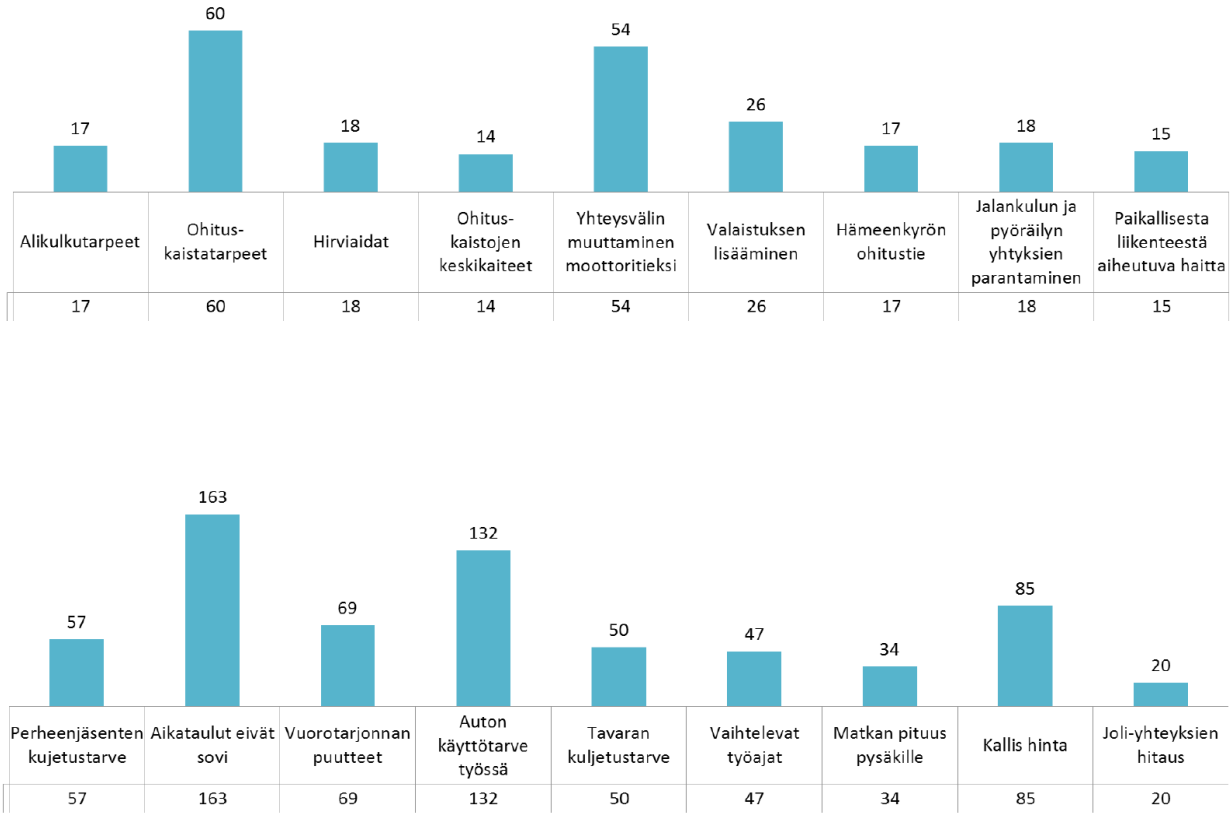


Kuva 1 Kyselytulokset: ilmenneet ohituskaistatarpeet. Kysyntä on suurinta punaisen värin kohdalla, johon on tullut useampi esitys samalle kohtaa

uksissa esinntyneet syyt joukkoliikenteen käyttämättömyydelle yhteysvälillä.

Yhteensä 26 % vastaajista näki kuitenkin joukkoliikenteen käytön lisäämisen mahdollisena omalla kohdallaan. Suurin joukkoliikenteen käytön kasvupotentiaali on vapaa-ajan matkoilla ja tiejaksoista Tampere–Ikaalinen-välillä sekä Laihia–Vaasa-välillä. Yhteysvälin ääripäissä Tampere–Ikaalinen-välillä ja Laihia–Vaasa-välillä nähtiin potentiaalia myös joukkoliikenteeseen perustuvaan työpaikkamatkustamiseen, jos kysyntään tulevaisuudessa vain kyetään vastaamaan paremmin. Tämä edellyttäisi mm. vakiovuorojen lisäämistä, mikä mahdollistaa linja-auton kyytiin nousemisen myös muilta kuin pikavuoropysäkeiltä. Junalla matkustavat henkilöt olivat keskimäärin linja-autolla liikkuvia tyytyväisempiä yhteys-välin joukkoliikennemahdollisuuksiin. Yksittäisenä kehittämiskohteena nähtiin Laihian rautatieaseman kehittäminen.

Kyselyn päätyttyä vastausten analysoinnin jälkeen vastaajia kiitettiin laatimalla toinen tiedote, jossa kuvattiin kyselyn keskeiset tulokset. Tiedote jaettiin ELY-keskuksen jakeluna.



Kuva 2 Kyselytulokset: tyypillisimmät syys joukkoliikenteen käyttämättömyydelle (vastausmäärä, kpl).

Liite 2 Raskaan liikenteen kuljettajahaastattelun yhteenveto



Suunnittelutyön vuorovaikutuksen laajentamiseksi kerättiin tietoa raskaan liikenteen kuljetusten näkökulmasta toteuttamalla kuljettajahaastattelu yhteysvälillä liikennöivän kuljetusyrityksen kanssa. Kuljettajahaastattelu toteutettiin palvelumuotoilun näkökulmasta havainnoiden valtatien 3 liikenneympäristöä ja keskustelleen kuljettajan näkemyksistä valtatien nykytilanteeseen ja kehittämiseen liittyen.

Kuljettajahaastattelu toteutettiin 20.11.2014 Schenker Oy:n kuljettajan kanssa Tampere–Seinäjoki-välillä liikennöitävän yövuoron runkokuljetuksen kyydissä.

Seuraavassa on kuvattu haastattelun aikana esiin nousseita huomioita nykytilanteesta ja niihin liittyviä kehittämisnäkökulmia.

- Valtatien 3 liikenneympäristö on vaihtelevaa. Pirkanmaalla taajamakohdissa paikallinen liikenne sekoittuu pitkämatkaiseen valtatieliikenteeseen. Näissä kohdissa on myös paljon jalankulkijoita tai pyöräilijöitä. Valtatien taajamakohdissa, kuten Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä sivusuunnilta valtatielle liittyminen on hankalaa ruuhka-aikaan. Näissä kohdissa on tyypillisesti paljon valtatielle liittyvää ja sen ylittävää liikennettä. Pieniin väleihin kiihdyttävät henkilöautot aiheuttavat usein vaaratilanteita liikennevirrassa.
- Erityisesti kesäisin pientareella on paikoin paljonkin pyöräliikennettä. Tampereen ja Ikaalisten välillä pientareen leveys on hyvä. Mikäli kevyen liikenteen väylä puuttuu, on leveää piennarta syytä suosia. Se luo turvallisuuden tunnetta molemmin puolin, niin kuljettajalle kuin myös kävelijälle tai pyöräilijälle.
- Ohituskaistoilla henkilöautot kiihdyttävät rekan ohitse, jolloin keskikaiteet lisäävät turvallisuutta. Tampere–Ikaalinen-välin haastavimmat paikat raskaan liikenteen kannalta ovat ehdottomasti Sasin ylämäet (erityisesti talviaikaan). Sasin kohdan ohituskaistat ovat kuitenkin juuri sopivassa kohdassa, sillä mäessä raskaan liikenteen nopeus laskee huomattavasti. Myös kaistojen pituus on sopiva, sillä kaistan päättyessä yhdistelmärekka jaksaa taas kiihdyttää vauhtiaan.
- Hämeenkyrössä kiertoliittymät toimivat hyvin ja ovat sujuvia myös raskaalla liikenteellä. Vaikka nopeudet putoavat, ei yöaikaan juuri tarvitse pysähdellä. Kiertoliittymissä haasteena on autoilijoiden vilkun käyttämättömyys, mikä vaikeuttaa toiminnan ennakoitavuutta
- Syksyn pimeys on kaikille kuljettajille ja erityisesti ammattikuljettajille raskasta. Tampereelta Ikaalisiin asti on hyvä valaistus, mutta Parkanoa lähestyttäessä valaistusta alkaa olla vain liittymäkohdissa. Valaistuksen lisääminen parantaisi osaltaan liikenneturvallisuutta. Ikaalisten jälkeen valtatien liikenneympäristö muuttuu myös muilta osin voimakkaasti. Valaistuksen puuttumisen lisäksi pysty- ja vaakageometrian voimakkaammat muutokset sekä huonot näkemät luovat haasteita raskaalle liikenteelle. Tieosuudella tapahtuu usein myös muita jaksoja enemmän jonoutumista. Esimerkiksi

Mansoniemen kohdalla olisi sopiva paikka ohituskaistalle ja valtatein oikaisulle olisi myös tarvetta. Jonoutuminen on tyypillisesti suurinta tässä kohdassa. Lisäksi Ikaalinen–Parkano-välin kapea poikkileikkaus ja kapeat pientareet luovat niin ikää haasteita raskaalle liikenteelle. Parkanon jälkeen valtatien poikkileikkaus levenee jälleen.

- Valtatieympäristössä kunnossapitourakoiden aluerajat näkyvät toisinaan hyvinkin selvästi talvikelillä ja yöaikaan. Toisin paikoin aura tai suola-auto on jo ehtinyt käymään. Nykykalustolla tie pysyy kuitenkin melko hyvässä kunnossa koko yhteysvälillä.
- Etelä-Pohjanmaan puolella on valtatien varressa rinnakkaistie, joka palvelee paikallista liikennettä hyvin. Tiellä on paikoin myös alikulkuja, jotka vähentävät valtatien ylittämisen tarvetta ja lisäävät osaltaan liikenteen sujuvuutta. Ratkaisu nähdään pitkämatkaisen raskaan liikenteen kannalta parempana kuin Pirkanmaan alueella valtatien liikennevirran kanssa tasossa risteävä paikallisliikenne. Pohjanmaata kohden ajettaessa maan pinnanmuodot tasaantuvat ja mäkiä on koko ajan vähemmän. Samalla raskaan liikenteen kannalta ohituskaistatarve pienenee.
- Myös rekat ohittavat ohituskaistoilla. Niille ohituskaistat ovatkin ainoita mahdollisia paikkoja päästä toisen hitaamman rekan ohi. Hitaampi rekka auttaa usein ohituksessa hidastamalla nopeuttaan ja ammattikuljettajien väliset ohitukset ovat yleensä sujuvia. Raskaanliikenteen ohitustilanteissa on kuitenkin aina olemassa omat riskinsä.
- Liittymäkohdat, joissa on kääntymiskaistojen sijaan levikkeet, toimivat pääosin hyvin raskaalla liikenteellä. Vaikka edellä kääntyvä auto olisi toinen rekka, pääsee vierestä yleensä hyvin ohi.
- Yhteysvälillä on riittävästi levähdyspaikkoja. Yöaikaan Tampereen ja Seinäjoen välillä on kolme levähdyspaikkaa, joissa palvelut ovat auki 24 h. Levähdyspaikat sijaitsevat Parkanossa ja Jalasjärvellä. Päivällä mahdollisia pysähdyspaikkoja on useampia. Palveluasemien lisäksi yhteysvälillä on useita palveluttomia pysähdysalueita.
- Tien päällyste on melko hyvässä kunnossa koko yhteysvälillä eikä urautumista ole juurikaan havaittavissa. Urat häiritsevät raskasta liikennettä sillä renkaat hakeutuvat uriin aiheuttaen rekan ”huojumista”. Parkanon ja Ikaalisten välillä havaittiin jonkin verran urautumista. Hämeenkyrössä Sasin kohdalla on jo tehty urapaikkauksia.
- Myös ajoradan reunaan jyrsityt tärinäraidat parantavat liikenneturvallisuutta. Raidat on havaittavissa hyvin raskaalla kalustolla. Moottoritieympäristössä käytetyt suuremmat heräteraidat toimivat vielä toki paremmin raskaalla liikenteellä, mutta voi häiritä muuta liikennettä kuten mopoja.
- Peuroja näkee usein valtateiden varsilla. Yhteysvälillä hirviaitoja on hyvin ohituskaistaosuuksilla. Muilla osuuksilla aitoja ei juurikaan ole. Niiden lisääminen parantaisi liikenneturvallisuutta.





Liite 3 Joukkoliikenteen kuljettaja- ja matkustajahaastattelujen yhteenveto

Suunnittelutyön vuorovaikutuksen laajentamiseksi kerättiin tietoa myös joukkoliikenteen näkökulmasta toteuttamalla kuljettaja- ja matkustajahaastattelu Tampere–Vaasa-välillä liikennöivän Väinö Paunu Oy:n linja-auton kyydissä. Haastattelu toteutettiin syysloman aikaan perjantaina 17.10.2014. Matkustajahaastattelut tehtiin kyydissä matkan aikana ja kuljettajahaastattelu perillä Vaasassa.

Testimatkan aikana kyytiin nousi yhteensä 18 matkustajaa. Mukana oli niin iäkkäitä sukulaisiaan tapaamaan menossa olevia eläkeläisiä kuin kotiin palaavia syyslomalaisiakin. Toisin kuin odotimme, bussi ei ollut täynnä syyslomalaisia. Linja oli kuulemma hiljaisempi kuin normiperjantaina. Alkuviikosta linjalla oli kulkenut syyslomalaisia lomanviettoon, joten kuski arveli heidän palaavan lomalta viikonlopun jälkeen.

Ennakko-oletusten mukaisesti matkustajat eivät käyttäneet linjaa kovin pitkien välimatkojen taittamiseen, vaan se palveli lyhyempien matkojen kulkijoita. Matkustajat olivat tyytyväisiä linjaan, mutta vuorojen vähennys yhteen päivässä kirvoitti monilta negatiivista palautetta.

Reittisuunnitelma ja matka-aikataulu

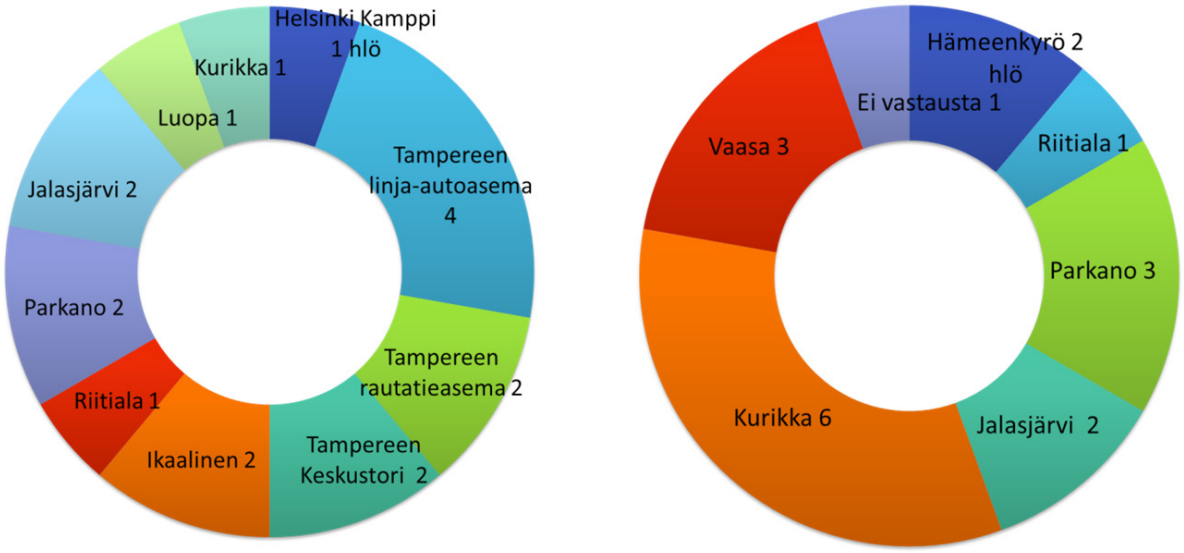
Vuoro Tampereelta Vaasaan lähtee Tampereelta aamulla kello 9.00. Vuoro ajetaan Helsingistä asti, josta bussi lähtee liikenteeseen Kampin linja-autoasemalta kello 06.05 aamulla. Tampereelta bussi kulkee Ylöjärven, Hämeenkyrön, Ikaalisten, Parkanon, Kurikan ja Laihian läpi Vaasaan. Pysäkkejä on tien varressa paljon, mutta vuoro pysähtyi lopulta vain 11 pysäkillä päästämään matkustajia sisään tai ulos. Vaasassa vuoro oli ajallaan kello 13.05.

Sekä Tampereella että Vaasassa matkustajien on mahdollista odottaa bussia joko linja-auto- tai juna-asemalla. Molemmissa kaupungeissa asemalla on kahvio ja istumatilaa odottaa bussia.



10 huomiota tien päältä

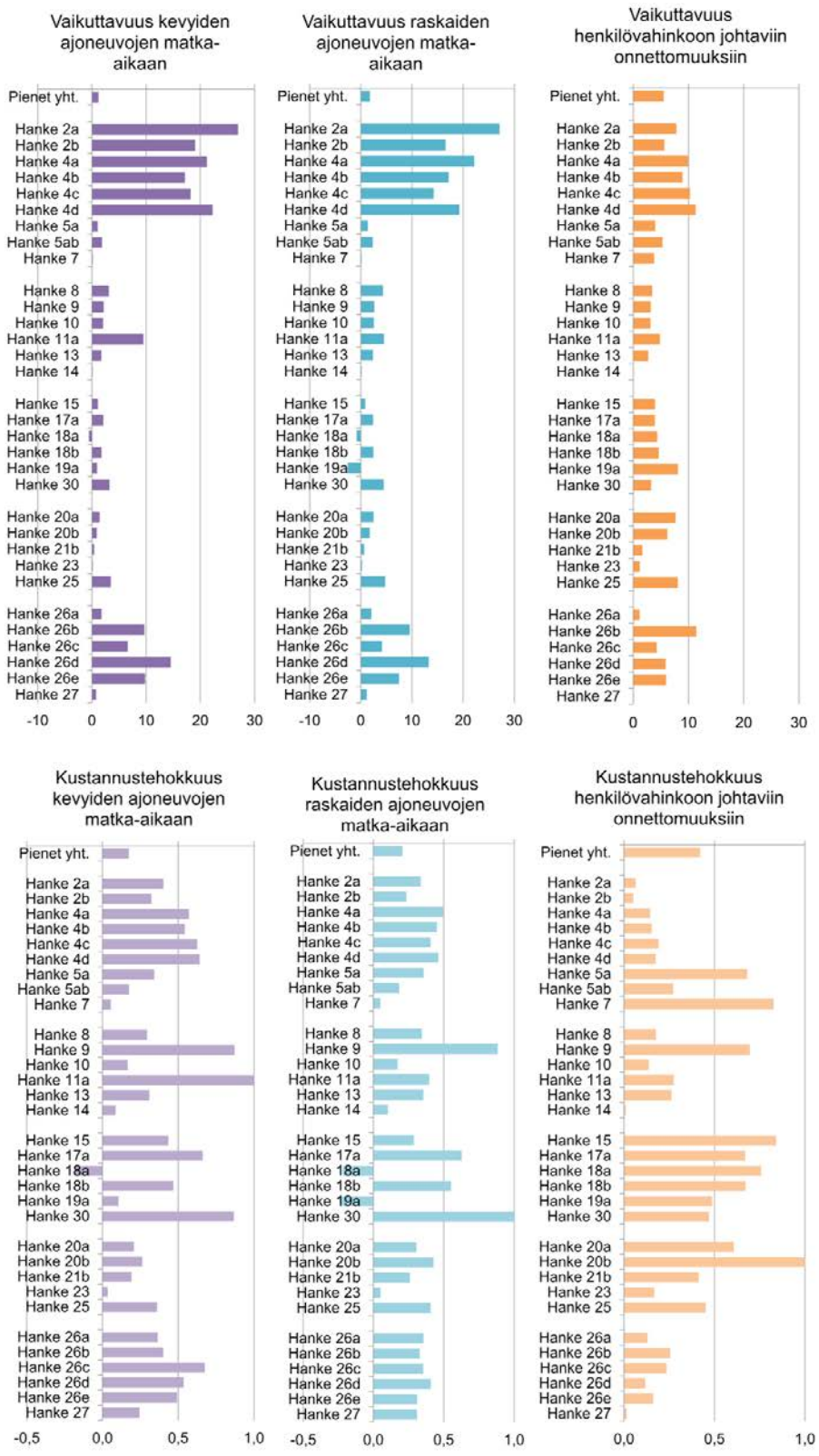
1. Kyydissä oli eniten 58–68-vuotiaita matkustajia ja toiseksi eniten alle 18-vuotiaita matkustajia. Yhteensä matkan aikana kyytiin nousi 18 matkustajaa.
2. Testimatka osui syyslomaviikolle, joten bussilla kulki normaalia vähemmän matkustajia. Normaaliviikolla linjaa käyttävät muun muassa Ikaalisten kotiteollisuuskoulun oppilaat. Aiemmin viikolla ja edellisenä viikonloppuna lomalaisia oli jo kulkenut lomanviettoon Vaasaan päin, josta kuski epäili heidän palaavan vasta viikonlopun jälkeen.
3. Yleisesti matkustajat olivat tyytyväisiä matkaan. Monet matkustajat nostivat esiin, että vuorojen vähennys on huonontanut heidän mahdollisuuksiaan käyttää linjaa. Tampere–Vaasa-vuoro ajetaan entisen neljän vuoron sijaan enää kerran päivässä.
4. Kaikki matkustajat olivat vapaa-ajan matkalla. Puolet matkustajista oli menossa tapaamaan sukulaisiaan. Kukaan ei ollut koulu- tai työmatkalla, eikä kyydissä ollut yhtään turistia. Jos linjalla kulkee turisteja, he ovat kuskin mukaan kotimaan matkailijoita. Esimerkiksi venäläisturisteja ei linjalla kulje enää käytännössä ollenkaan.
5. Reittiä käytettiin pääasiassa lyhyiden matkojen kulkemiseen, eikä kukaan kulkenut koko matkaa Tampereelta Vaasaan. Suurin osa matkustajista nousi kyytiin Tampereelta ja eniten matkustajia jäi pois Kurikassa.
6. Pistorasiat lisäpalveluna nousivat muutaman matkustajan puheessa esiin, mutta nettiyhteyttä kukaan ei kaivannut bussiin.
7. Suurin osa matkustajista kertoi matkustavansa niin lyhyen matkan, että matka kuluu kuin itsestään. Yleisin tapa viettää aikaa bussissa oli maisemien katselu. Toiseksi yleisin oli nukkuminen.
8. Kuskin mukaan vuoro on aina myöhässä 10–15 minuuttia, sillä tiepätkällä ei ole paljon mahdollisuuksia ohittamiseen ja pysäkkejä on tiheästi. Linjaa saattaa toisinaan myöhästyttää myös rahti. Testimatkalla vuoro oli välillä myöhässä jopa 15 minuuttia, mutta Vaasaan tullessa aikataulu oli kiritty kiinni.
9. Alennusliput olisivat matkustajien mukaan hyvä tapa nostaa matkustajamääriä, ja kuskin mukaan halpalippujen tulo valikoimaan onkin nostanut matkustajamääriä.
10. Matkustajista suurin osa valitsi bussin kulkuvälineeksi sen vuoksi, että se oli ainoa tai helpoin vaihtoehto. Tampereen ja Vaasan asemilla odotusajan voi viettää joko linja-auto- tai juna-asemalla, joissa esteettömyys ja opasteet oli otettu hyvin huomioon. Yhtä vanhempaa matkustajaa piti auttaa autoon noustessa ja sieltä poistuessa, sillä hän ei huonojen jalkojensa takia saanut omin voimin noustua bussin jyrkkiä portaita.



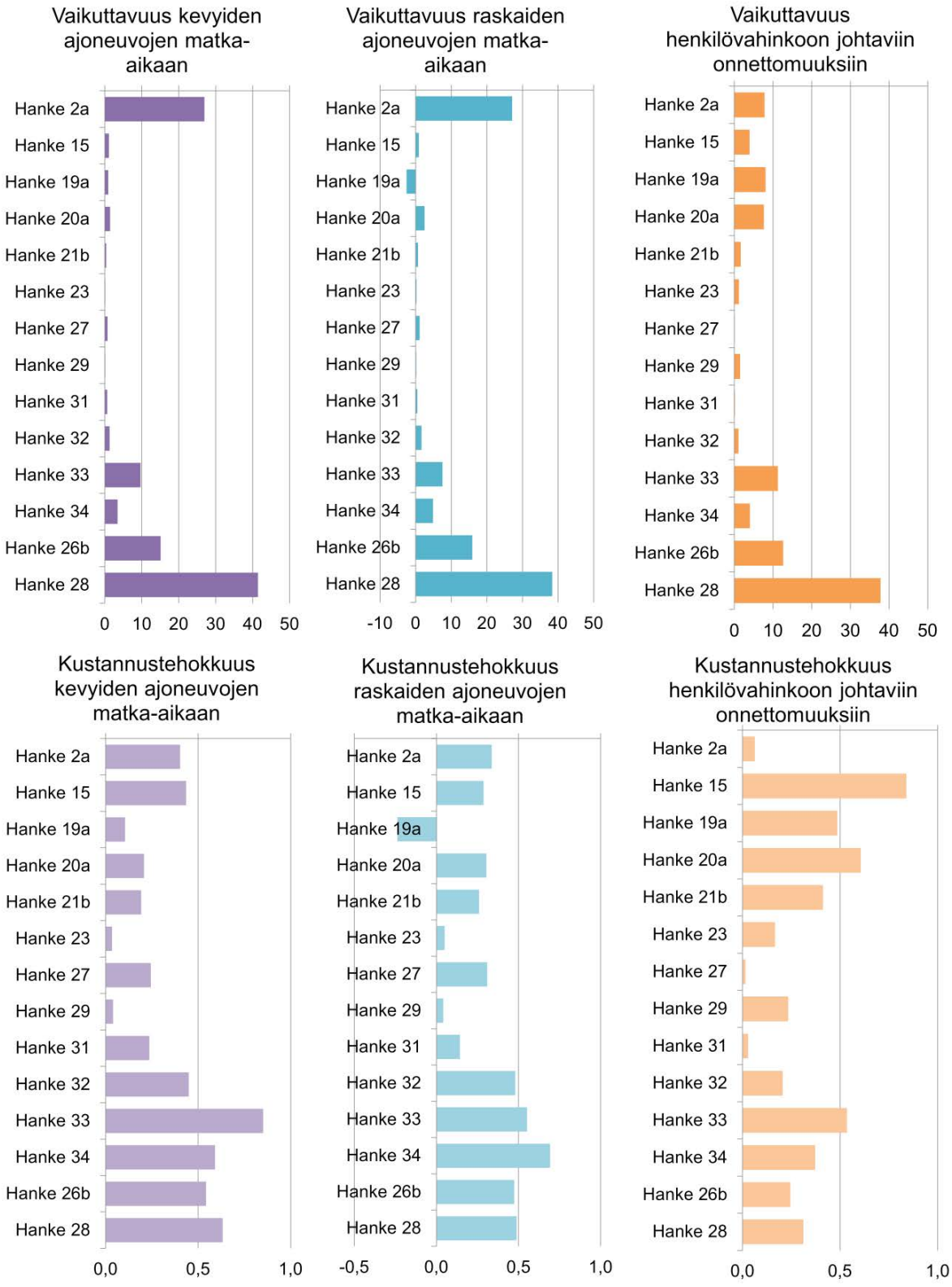
Kuva 1 Matkustajien jakautuminen lähtö- ja määräpaikan mukaan.

Liite 4

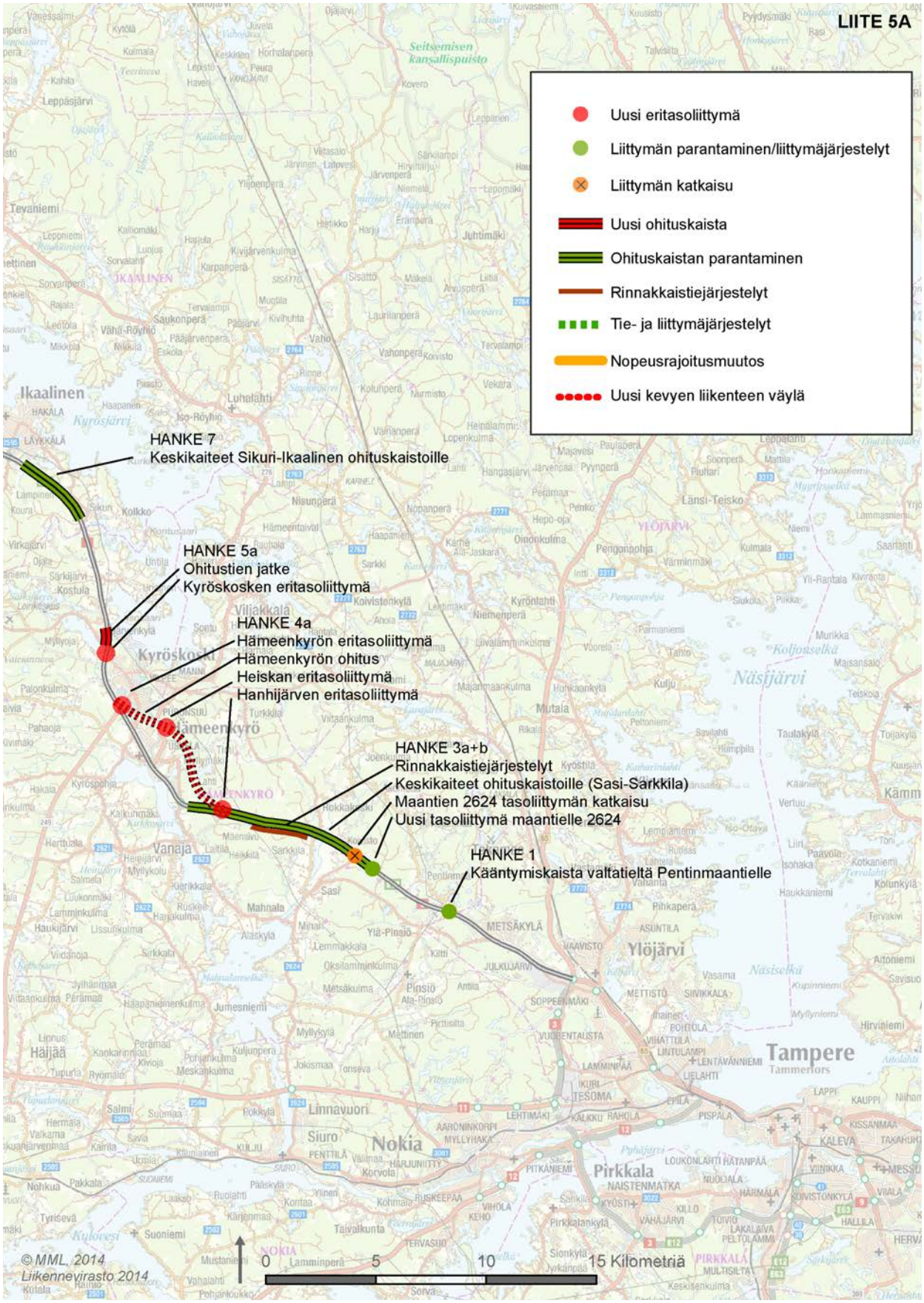
Toimenpiteiden vaikuttavuudet kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen matka-aikaan ja henkilövahinko-onnettomuuksiin



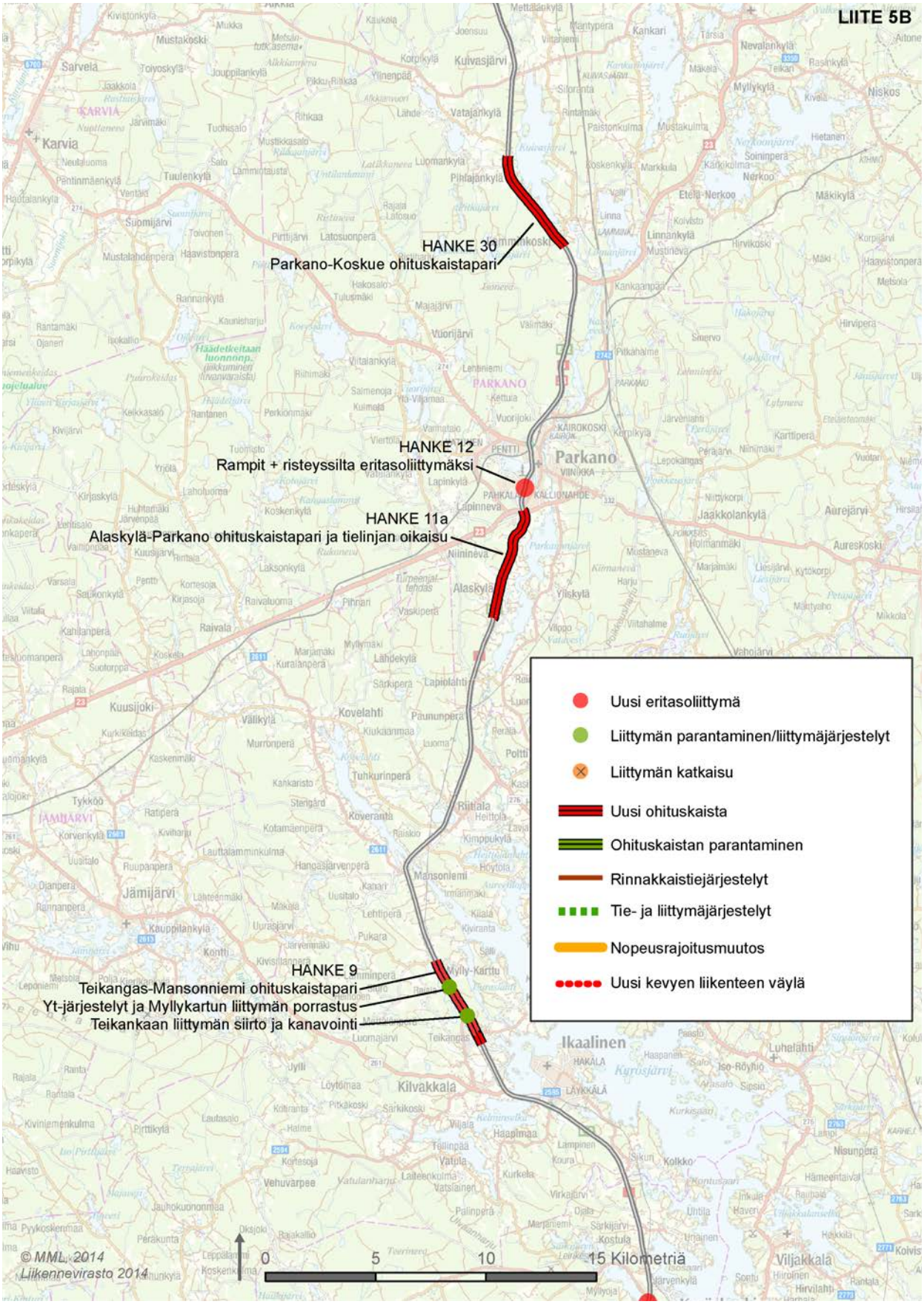
Vuoteen 2025 mennessä toteutettavan hankekokonaisuuden jälkeen jäljelle jäävät tavoitetilan toimenpiteet



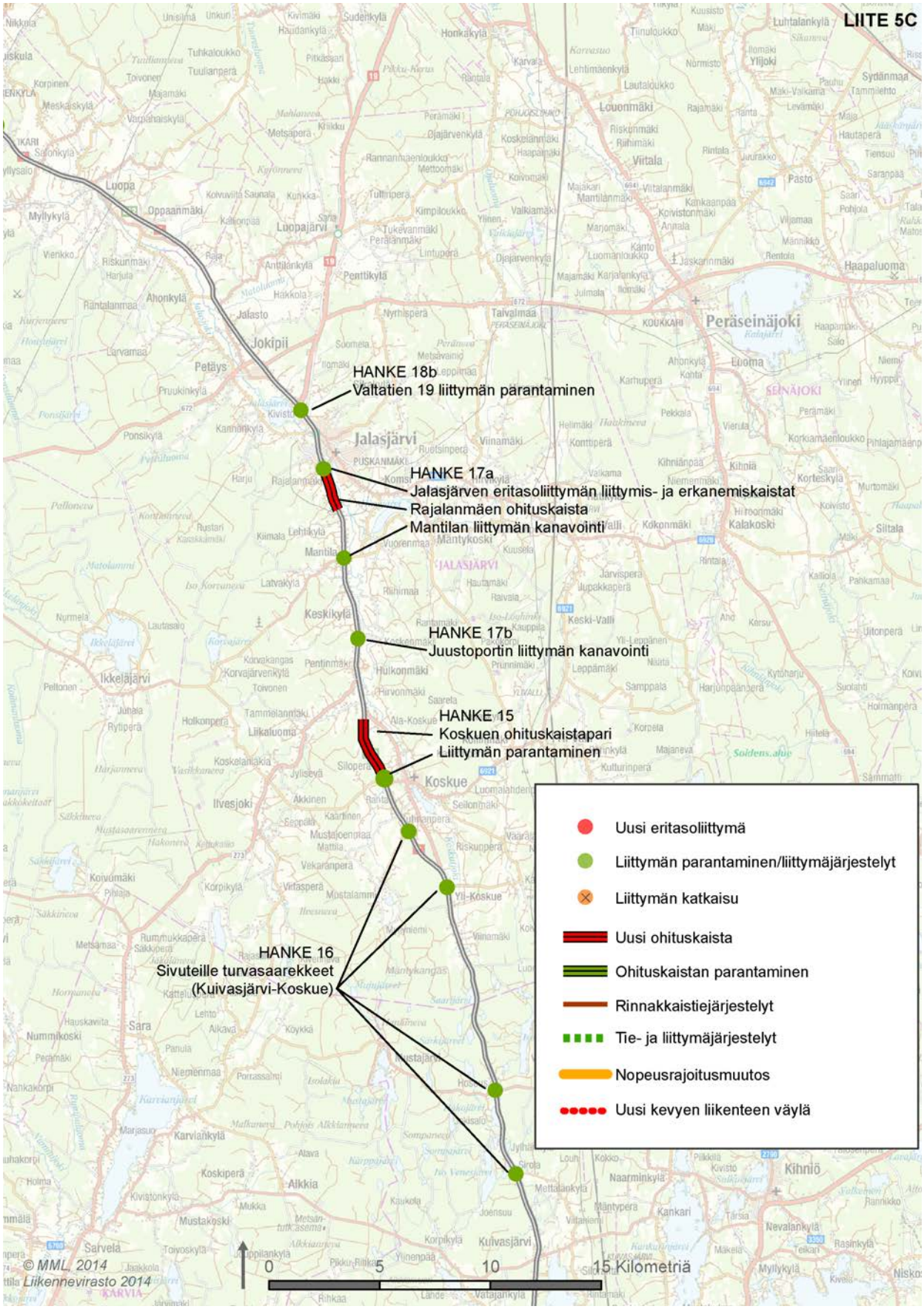
Liite 5A


LIITE 5A
Uusi eritasoliittymä
Liittymän parantaminen/liittymäjärjestelyt
Liittymän katkaisu
Uusi ohituskaista
Ohituskaistan parantaminen
Rinnakkaistiejärjestelyt
Tie- ja liittymäjärjestelyt
Nopeusrajoitusmuutos
Uusi kevyen liikenteen väylä
HANKE 7
Keskikaiteet Sikuri-Ikaalinen ohituskaistoille
HANKE 5a
Ohitustien jatke
Kyröskosken eritasoliittymä
HANKE 4a
Hämeenkyrön eritasoliittymä
Hämeenkyrön ohitus
Heiskan eritasoliittymä
Hanhijärven eritasoliittymä
HANKE 3a+b
Rinnakkaistiejärjestelyt
Keskikaiteet ohituskaistoille (Sasi-Sarkkila)
Maantien 2624 tasoliittymän katkaisu
Uusi tasoliittymä maantielle 2624
HANKE 1
Kääntymiskaista valtatieltä Pentinmaantielle
Ikaalinen
Kyröskoski
Hämeenkyrö
Vanaja
Sasi
Mutala
Näsijärvi
Ylöjärvi
Tampere
Nokia
Pirkkala
Linnavuori
Siuro
Häijää
© MML, 2014
Liikennevirasto 2014
0
5
10
15 Kilometriä

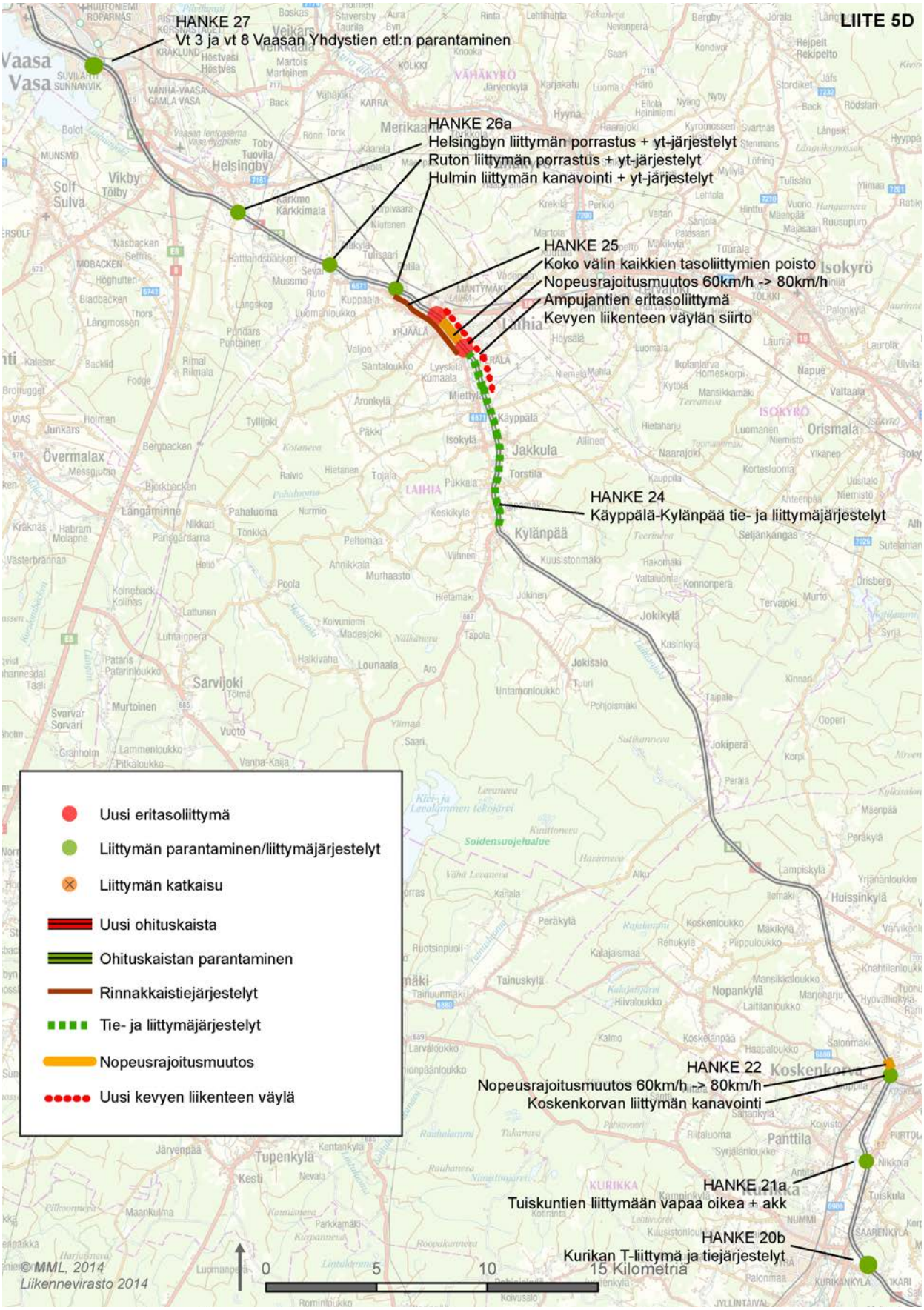
Liite 5B


LIITE 5B
HANKE 30
Parkano-Koskue ohituskaistapari
HANKE 12
Rampit + risteyssilta eritasoliittymäksi
HANKE 11a
Alaskylä-Parkano ohituskaistapari ja tielinjan oikaisu
HANKE 9
Teikangas-Mansonniemi ohituskaistapari
Yt-järjestelyt ja Myllykartun liittymän porrastus
Teikankaan liittymän siirto ja kanavointi
Uusi eritasoliittymä
Liittymän parantaminen/liittymäjärjestelyt
Liittymän katkaisu
Uusi ohituskaista
Ohituskaistan parantaminen
Rinnakkaistiejärjestelyt
Tie- ja liittymäjärjestelyt
Nopeusrajoitusmuutos
Uusi kevyen liikenteen väylä
© MML, 2014
Liikennevirasto 2014
0
5
10
15 Kilometriä

Liite 5C


LIITE 5C
HANKE 18b
Valtatien 19 liittymän parantaminen
HANKE 17a
Jalasjärven eritasoliittymän liittymis- ja erkanemiskaistat
Rajalanmäen ohituskaista
Mantilan liittymän kanavointi
HANKE 17b
Juustoportin liittymän kanavointi
HANKE 15
Koskuen ohituskaistapari
Liittymän parantaminen
HANKE 16
Sivuteille turvasaarekkeet
(Kuivasjärvi-Koskue)
Uusi eritasoliittymä
Liittymän parantaminen/liittymäjärjestelyt
Liittymän katkaisu
Uusi ohituskaista
Ohituskaistan parantaminen
Rinnakkaistiejärjestelyt
Tie- ja liittymäjärjestelyt
Nopeusrajoitusmuutos
Uusi kevyen liikenteen väylä
© MML, 2014
Liikennevirasto 2014
0
5
10
15 Kilometriä

Liite 5D


LIITE 5D
HANKE 27
Vt 3 ja vt 8 Vaasan Yhdystien etl:n parantaminen
HANKE 26a
Helsingbyn liittymän porrastus + yt-järjestelyt
Ruton liittymän porrastus + yt-järjestelyt
Hulmin liittymän kanavointi + yt-järjestelyt
HANKE 25
Koko välin kaikkien tasoliittymien poisto
Nopeusrajoitusmuutos 60km/h -> 80km/h
Ampujantien eritasoliittymä
Kevyen liikenteen väylän siirto
HANKE 24
Käyppälä-Kylänpää tie- ja liittymäjärjestelyt
HANKE 22
Nopeusrajoitusmuutos 60km/h -> 80km/h
Koskenkorvan liittymän kanavointi
HANKE 21a
Tuiskuntien liittymään vapaa oikea + akk
HANKE 20b
Kurikan T-liittymä ja tiejärjestelyt
Uusi eritasoliittymä
Liittymän parantaminen/liittymäjärjestelyt
Liittymän katkaisu
Uusi ohituskaista
Ohituskaistan parantaminen
Rinnakkaistiejärjestelyt
Tie- ja liittymäjärjestelyt
Nopeusrajoitusmuutos
Uusi kevyen liikenteen väylä
© MML, 2014
Liikennevirasto 2014
0
5
10
15 Kilometriä

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero
Raportteja 33/2015

Vastuualue
Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät
Tero Haarajärvi (Pirkanmaan ELY-keskus); Rauno Tuominen, Juha Mäkelä, Taina Klinga (Sito); Jukka Ristikartano, Jouni Lehtomaa (Ramboll)

Julkaisuaika
Toukokuu 2015

Kustantaja /Julkaisija
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Julkaisun nimi

Valtatie 3 Tampere-Vaasa

Palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys

Tiivistelmä

Valtatie 3 Tampere-Vaasa kehityskäytäväselvitys on Liikenneviraston liikennepoliittiseen selontekoon liittyvä yhteysvälin liikenneselvitys. Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista päätieyhteyksistä sekä osa kansainvälistä Euroopan laajuista kattavaa verkkoa (TEN-T ja E12) Tampereelta Vaasaan. Tarkasteluosuuden pituus on 230 km.

Tampereen, Seinäjoen ja Vaasan välisissä kuljetuksissa tavaraliikenne keskittyy valtatielle 3. Yhteysvälin päissä, Tampereen ja Vaasan kaupunkiseuduilla liikennemäärät ovat suuria 9 000 - 16 900 ajon./vrk. Tarkastelujakson keskiosissa liikenne on hieman vähäisempää, mutta esimerkiksi Parkanon pohjoispuolella korostuu raskaan liikenteen suuret määrät. Yhteysvälin haasteina ovat ennen kaikkea turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute, kuljetusten hallittavuus, puutteet matka-ajassa ja sen ennakoitavuudessa sekä joukkoliikenteenyhteys puutteet, joita 1.vaiheen kehittämistoimenpiteillä on pyritty parantamaan.

Toimenpiteet on muodostettu palvelutasoanalyysin ja kehittämisvaihtoehtojen kustannustehokkuus- ja vaikuttavuusarvioiden perusteella. Työssä tutkittiin ja vertailtiin neljää vaihtoehtoista koria, joista suositusehdotus muodostettiin yhteistyössä Pirkanmaan ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskusten, Liikenneviraston ja alueen maakuntaliittojen kesken.

Valtatietä 3 parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan kaksikaistaisena, mutta tie on tavoitetilassa 4-kaistainen Tampereelta Hämeenkyröön ja Vaasasta Laihialle. Merkittävin parannushanke on Hämeenkyrön ohitustie, jossa valtatie on 4-kaistainen ja ohittaa nykyisen ongelmallisen Hämeenkyrön taajamaosuuden. 1.vaiheen hankepaketti sisältää myös useita ohituskaistahankkeita, sekä pienempiä liittymä ja liikenneturvallisuushankkeita, jotka on katsottu kustannustehokkaiksi.

Valtatien 3 ensimmäisen vaiheen hankkeiden kustannusarvio on 158 miljoonaa euroa. Hanke on taloudellisesti kannattava ja sen hyöty-kustannussuhde on 1,3. Hankkeen suunnitelmavalmius on hyvä. Useita tiesuunnitelmia on hyväksytty tai valmiina hyväksymiskäsittelyyn.

Asiasanat (YSA:n mukaan)
tieliikenne, liittymät, valtatie 3, liikenneturvallisuus, autoliikenne, kuljetukset, uudelleen arviointi, palvelutaso, kehityskäytävä, ohituskaista

ISBN (Painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
978-952-314-241-1	978-952-314-242-8	2242-2846	2242-2846	2242-2854

www	URN	Kieli	Sivumäärä
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-242-8	Suomi	122

Julkaisun tilaukset
Osoite ja puhelinnumero/sähköposti

Kustannuspaikka ja -aika	Painotalo
Tampere 2015	Juvenes Print

RAPORTTEJA 33 | 2015
VALTATIE 3 TAMPERE–VAASA
PALVELUTASOLÄHTÖINEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄSELVITYS

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-214-1 (painettu)
ISBN 978-952-314-242-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-242-8

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi