

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

**Kaupunginhallitus, § 89, 04.03.2024**

**Kaupunginhallitus, § 43, 05.02.2024**

**§ 89**

**Pirkkala-Linnainmaa-raitotie, Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän toteutusratkaisu**

TRE:2685/08.01.01/2022

**Kaupunginhallitus, 04.03.2024, § 89**

Valmistelija / lisätiedot:

Nurminen Mikko

**Valmistelijan yhteystiedot**

Johtaja Mikko Nurminen, puh. 040 801 2665, etunimi.sukunimi@tampere.fi ja kehitysjohtaja Ville-Mikael Tuominen, puh. 050 343 0700, etunimi.sukunimi@tampereenraitotie.fi

**Lisätietoja päätöksestä**

Lakiasiaintoimiston johtaja Laura Klami, puh. 040 543 2285, etunimi.sukunimi@tampere.fi

**Päätös**

Pirkkala-Linnainmaa-raitotien Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymä toteutetaan tasoratkaisuna. Liittymän ja sen liikennevalo-ohjauksen suunnittelussa otetaan huomioon liittymän ruuhka-aikainen jonoutumisherkyys, jolloin raitiotieliikenteelle ei lähtökohtaisesti anneta risteyksessä vastaavaa liikennevaloetuuksia kuin muualla raitiotiereitillä.

Esittelijä: Yli-Rajala Juha, Konsernijohtaja

**Päätösehdotus**

Pirkkala-Linnainmaa-raitotien Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymä toteutetaan tasoratkaisuna. Liittymän ja sen liikennevalo-ohjauksen suunnittelussa otetaan huomioon liittymän ruuhka-aikainen jonoutumisherkyys. Raitiotieliikenteelle ei anneta risteyksessä vastaavaa liikennevaloetuuksia kuin muualla raitiotiereitillä.

**Kokouskäsitely**

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle ja kehitysjohtaja Ville-Mikael Tuomiselle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana ja poistuivat ennen päätöksentekoa.

Asian esittelijä Juha Yli-Rajala muutti päätösehdotuksensa kuulumaan seuraavasti:

"Pirkkala-Linnainmaa-raitotien Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymä toteutetaan tasoratkaisuna. Liittymän ja sen liikennevalo-ohjauksen suunnittelussa otetaan huomioon liittymän ruuhka-aikainen jonoutumisherkyys, jolloin raitiotieliikenteelle ei

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

lähtökohtaisesti anneta risteyksessä vastaavaa liikennevaloetua kuin muualla raitiotiereitillä."

Puheenjohtaja totesi näin muutetun päätösehdotuksen olevan päätöksenteon pohjana.

### **Perustelut**

Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän vaihtoehtoja käsiteltiin kaupunginhallituksen kehittämiskokouksessa 5. helmikuuta. Vaihtoehdot esiteltiin myös yhdyskuntalautakunnalle ajankohtaisissa asioissa 16. tammikuuta.

Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssi on tarkastellut Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymään seitsemää eri vaihtoehtoa ja niiden alavaihtoehtoja.

Vaihtoehto 0 on 24.4.2023 valtuuston hyväksymän raitiotien hankesuunnitelman mukainen tasoratkaisu. Raitiotie kulkee liittymässä samassa tasossa muun ajoneuvoliikenteen kanssa. Ratkaisun kustannusarvio Hatanpään valtatiellä Vuolteenkadun ja Jokikadun välisellä osuudella on 6,5 milj. euroa. Muiden liittymävaihtoehtojen vaikutuksia on verrattu tähän ratkaisuun.

Liittymävaihtoehdossa 1 tarkasteltiin, että raitiotierata alittaa Tampereen valtatie tukimuurien välissä ja siltarakenteen ali. Ratkaisun kustannusarvio Hatanpään valtatiellä Vuolteenkadun ja Jokikadun välisellä osuudella on 20,9 milj. euroa. Ratkaisu lyhentää raitiotieliikenteen matka-aikaa tarkasteluosuudella vähintään 7 sekunnilla ja vähentää raitiotie- ja muun ajoneuvoliikenteen toisilleen aiheuttamaa häiriötilanteiden haittaa. Raitiotie ali -vaihtoehdon rakentaminen liittymäalueelle kestää saman ajan kuin tasoratkaisun rakentaminen, mutta rakentamisen aikainen häiriö ajoneuvoliikenteelle on laajempi. Raitiotien toteuttaminen liittymän ali vähentää Hatanpään valtatie ajokaistoja liittymän pohjoisella tulohaaralla. Ratkaisu ei merkittävästi paranna liittymän liikenteellistä toimivuutta. Merkittävistä lisäkustannuksista ja vähäisistä lisähyödyistä johtuen raitiotie ali -vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Liittymävaihtoehdossa 2 tarkasteltiin, että raitiotierata ylittää Tampereen valtatie liittymän sillalla. Ratkaisun kustannusarvio Hatanpään valtatiellä Vuolteenkadun ja Jokikadun välisellä osuudella on 17,9 milj. euroa. Ratkaisu lyhentää raitiotieliikenteen matka-aikaa lähes saman verran kuin liittymävaihtoehto 1 ja vähentää raitiotie- ja muun ajoneuvoliikenteen toisilleen aiheuttamia häiriötilanteiden haittoja. Raitiotie yli -vaihtoehdon rakentaminen liittymään kestää saman ajan kuin tasoratkaisun rakentaminen, mutta rakentamisaikainen häiriö liikenteelle on laajempi. Raitiotien toteuttaminen liittymän yli vähentää Hatanpään valtatie ajokaistoja liittymän pohjoisella tulohaaralla. Ratkaisu ei merkittävästi paranna liittymän liikenteellistä toimivuutta. Raitiotie yli -vaihtoehdossa lisävaikutuksia ovat merkittävät kaupunkikuvalliset haitat, riski liikennemelun heijastumisesta siltarakenteista ja mahdollinen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

asumismukavuuden heikkenemisen haitta Hatanpään valtatie 15–17 asuinrakennusten kohdalla. Vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Liittymävaihtoehdossa 3 tarkasteltiin, että Tampereen valtatie liikenne ohjataan Hatanpään valtatie ali. Tampereen valtatiellä korkeusaseman pakkopisteinä ovat idässä Jokikadun ja Sorinkadun liittymä ja lännessä Vuolteenkadun liittymä sekä ratinan kauppakeskuksen maanalainen kiertoliittymä ja sen laskevat ja nousevat rampit. Ratkaisu, jossa alittavalta Tampereen valtatieltä tulisi pystyä liittymään Vuolteenkadulle, muodostuu Tampereen valtatie ajokaistojen pituuskaltevuus erittäin jyrkäksi. Tampereen valtatie liikennemäärillä 12–17 prosentin pituuskaltevuudet eivät ole liikenneturvallisuuden eikä liikenteen toimivuuden näkökulmista hyväksyttäviä. Vertailuna Lukonmäen pituuskaltevuus on 12 prosenttia ja Rautatiekadun 7 prosenttia. Vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Tampereen valtatie ali -ratkaisua tarkasteltiin myös niin, että samalla Hatanpään valtatie tasausta liittymän kohdalla nykyisestä nostettaisiin. Tasauksen nosto 1,0 metrillä ei merkittävästi vielä parantaisi Tampereen valtatie pituuskaltevuuksia, mutta heikentäisi jo merkittävästi jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Suurempi Hatanpään valtatie liittymäalueen tasauksen nosto ei ole mahdollinen, koska jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin sekä liittymän ympärillä olevia rakennuksia vasten tulisi esteettömyyttä ja kunnossapitoa haittaavia tukimuuriratkaisuja. Vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Tampereen valtatie ali -ratkaisua tarkasteltiin myös pidemmältä matkalta alittavana tai matalampana tunnelina. Katutunnelin korkeutta ei ole mahdollista alentaa normaalista 4,5 metrillä pelastustoiminnan vaatimuksista johtuen. Poikkeuksellisen matalaa tunnelia ei tarkasteltu tämän vuoksi enempää. Tampereen valtatie alittavan ratkaisun pidentäminen Vuolteenkadun liittymän länsipuolelle asti 2-kaistaisena osoittautui liikenteellisesti erittäin haastavaksi. Kaistanvaihto olisi tarve tehdä hyvin varhaisessa vaiheessa, ratkaisu aiheuttaisi Ratinan kauppakeskuksen ja Ratinanniemen uudisasutuksen maanalaisen kiertoliittymään muutoksia ja ratkaisussa tulisi merkittävästi lisätä siltarakenteita ja tukimuureja myös Vuolteenkadun liittymään. Tampereen valtatie pidemmän tai matalamman alituksen vaihtoehdot esitetään hylättäväksi.

Liittymävaihtoehdossa 4 tarkasteltiin kiertoliittymää. Liittymän liikennemäärät edellyttäisivät 2-kaistaisen turbokierto liittymän toteuttamista. Sellainen kiertoliittymä ei mahdu kyseiseen kohteeseen läheisistä rakennuksista johtuen. Vaihtoehto on hylättävä.

Liittymävaihtoehdossa 5 tarkasteltiin ratkaisua, että raitiotie alittaa liittymän ja Hatanpään valtatie tasausta nostetaan keskimäärin 0,5 metriä nykyisestä. Vaihtoehdossa rakentamisen toimenpidealue laajenisi merkittävästi Tampereen valtatiellä koko Sorinkadun ja Vuolteenkadun liittymien väliselle osuudelle. Laajemmasta rakentamisalueesta tulee merkittävästi lisäkustannuksia ja lisää rakentamisen aikaista haittaa

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

liikenteelle. Puolta metriä suurempi tasauksen nosto ei ole mahdollinen, sellainen vaikuttaisi jalankulun ja pyöräilyn väylien esteettömyyteen ja mm. katualueen kuivatukseen merkittävästi. Liittymän korkeusaseman nosto ja raitiotieradan geometrian lasku mahdollistaisi Hatanpään valtatieltä etelästä hyvin lyhyen toisen vasemmalle kääntyvien kaistan. Ratkaisun kustannusarvio Hatanpään valtatiellä Vuolteenkadun ja Jokikadun välisellä osuudella on 22,5 milj. euroa. Ratkaisun lisäkustannukset ja rakentamisen aikainen lisähaitta ovat erittäin suuret suhteessa saavutettuihin hyötyihin. Vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Liittymävaihtoehdossa 6 tarkasteltiin, että Tampereen valtatie liikenne ohjataan Hatanpään valtatie yli sillalla. Tampereen valtatie korkeusaseman pakkopisteinä ovat idässä Jokikadun ja Sorinkadun liittymä ja lännessä Vuolteenkadun liittymä. Vaihtoehdossa Tampereen valtatie ajokaistojen pituuskaltevuudet muodostuisivat erittäin jyrkiksi sekä liittymään ylittävää siltaa idästä että lännessä lähestyttäessä. Tampereen valtatie liikennemäärillä 10–12 prosentin pituuskaltevuuden eivät ole liikenneturvallisuuden eikä liikenteen toimivuuden näkökulmista hyväksyttävissä. Vaihtoehto esitetään hylättäväksi.

Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymä on jo nykytilanteessa ruuhkatilanteissa häiriöherkkä. Liittymässä esiintyy ajoneuvoliikenteen jonoutumista sekä nykytilanteessa että vuoden 2040 ennustetilanteessa erityisesti Tampereen valtatie läntisellä tulohaaralla ja Hatanpään valtatie eteläisellä tulohaaralla. Raitiotien toteuttamisella eri tasoon tai Tampereen valtatie toteuttamisella eri tasoon suhteessa Hatanpään valtatiehen nähden ei saavuteta merkittäviin kustannuksiin verrattuna riittäviä positiivisia vaikutuksia liittymän ruuhka-aikaiseen toimivuuteen.

Liikenneverkon ruuhkautumishaasteita ei ole mahdollista ratkaista Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän eritasoratkaisuilla. Ongelma tulee ratkaista muilla keinoilla. Näitä ovat mm. Lempääläntien, Viinikankadun ja Ratapihankadun kehittäminen, keskustan maanalaisen pysäköintijärjestelmän ja sen sisäänajojen kehittäminen, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen mm. uudelta Viinikanlahden alueelta keskustaan sekä tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen.

Tarkastellussa liittymässä raitiotieliikenteen kanssa samanaikaisesti voidaan päästää Hatanpään valtatie suoraan ajavaa liikennettä, oikealle kääntyviä ajoneuvojen liikennevirtoja sekä Tampereen valtatie ylittävien suojateiden kulkijoita. Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymä on ruuhka-aikoina hyvin vilkasliikenteinen, Raitiotien etuudet tulee tässä liittymässä sovittaa ruuhka-aikoina liittymän jonoutumisherkkyyteen.

Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän vaihtoehtotarkastelujen perusteella suositellaan edettävän valtuuston hyväksymän raitiotien hankesuunnitelman mukaisella tasoratkaisulla. Tasoratkaisu on investointikustannuksiltaan yli 10 milj. euroa edullisempi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

kuin ratkaisut, joissa raitiotie tai eri ajosuunnat on sijoitettu liittymässä eritasoon. Eritasoratkaisuilla ei ole liikenteellisten toimivuustarkastelujen perusteella saavutettavissa merkittäviä liikenteellisiä toimivuushyötyjä.

#### **Tiedoksi**

Mikko Nurminen, Jukka Lindfors, Ari Vandell, Mika Periviita, Ville-Mikael Tuominen/Tampereen Raitiotie Oy, Sari Valjus ja Arto Viitanen/Pirkkala-Linnainmaa-allianssi

#### Liitteet

1 Kh 4.3.2024 Hatanpää valtatie ja Tampereen valtatie  
liittymätarkastelu

2 Kh 4.3.2024 Hatanpään ja Tampereen valtateiden liittymä, lisäaineisto

---

### **Kaupunginhallitus, 05.02.2024, § 43**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Nurminen Mikko

#### **Päätös**

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Yli-Rajala Juha, Konsernijohtaja

#### **Päätösehdotus oli**

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien kehitysvaiheen tilannekatsaus merkitään tiedoksi.

Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie risteyksen ja kääntöraiteen toteutusratkaisun osalta käyty keskustelu merkitään tiedoksi.

#### **Perustelut**

Valtuusto hyväksyi raitiotien Pirkkala-Linnainmaa hankesuunnitelman 24.4.2023. Samalla valtuusto valtuutti Tampereen Raitiotie Oy:n toteuttamaan hankesuunnitelman mukaista raitiotietä käynnistämällä kehitysvaihe. Valtuusto asetti aikataulutavoitteeksi, että rakentamisesta tulee olla mahdollista suunnittelevalmiuden puolesta päättää lokakuussa 2024. Pirkkalan kunnanvaltuusto teki samana päivänä vastaavat päätökset. Valtuustojen rakentamispäätös edellyttää myös valtion avustusta hankkeeseen. Tätä tavoitellaan meneillään olevissa MAL-sopimusneuvotteluissa. Valtuusto teki myös yksimieliset päätösponnet koskien Hatanpään valtatie, Nuolialantien ja Linnainmaan liikenteellistä toimivuutta.

Pirkkala-Linnainmaa -allianssin kehitysvaiheen allianssisopimus on allekirjoitettu lokakuussa 2023. Pirkkala-Linnainmaa -allianssin Big Room -projektitoimisto on perustettu Hatanpään valtatie varteen. Allianssin kehitysvaiheen aikataulukannustimena on, että valtuustojen päätöksentekomateriaali on valmis syyskuun alussa. Tällä hetkellä kehitysvaiheen kustannuksista on käytetty 15,5 % ja työajasta 17,2 %. Allianssi on tehnyt lähes 16 900 työtuntia. Pirkkala-Linnainmaa -allianssin vastuulla olevan kokonaisuuden suunnittelu ja rakentaminen on jaettu

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

maantieteellisesti viiteen lohkokon. Pohjatutkimuksien valmistusaste on lohkoittain 44–100 % välillä. Allianssin nettisivut on avattu 29. tammikuuta. Tampereen ensimmäinen Raitiotieallianssi rakentaa Tampereen Ratikan toteutusosaa 2B Santalahti – Lentävänniemi, sen rakentaminen etenee suunnittelun mukaisesti, ja tavoitteena on liikenteen avaaminen Lentävänniemeen 7.1.2025.

Pirkkala-Linnainmaa -allianssi on kehitysvaiheen suunnittelun aluksi tarkastellut Hatanpään valtatiellä vaihtoehtoja Tampereen valtatieen liittymään, muihin Hatanpään valtatieen katu- ja tonttiliittymiin ja Nuolialantien itäosaan. Vaihtoehtotarkasteluilla on pyritty vastaamaan valtuuston asettamiin ponsiin. Lisäksi allianssi on tarkastellut Hatanpään valtatielle toteuttamismahdollisuuksia raitiotien kääntöraiteelle, joka palvelisi eri ratahaarojen keskenään erilaisen kysynnän tasaamista ja mm. mahdollisesti Ratinan Stadionin ja Nokia Arenan tapahtumien päättymishetkiä.

Allianssin kehitysvaiheen suunnittelun tavoiteaikatauluna on, että Hatanpään valtatieen ja Nuolialantien katusuunnitelmaluonnokset esitellään yhdyskuntalautakunnalle ajankohtaisissa ja asetetaan nähtäville maaliskuussa. Tavoitteena on saada evästystä Hatanpään valtatieen ja Tampereen valtatieen välisen liittymän toteutustavasta sekä raitiotien kääntöraiteen sijainnista. Linnainmaan katuverkosta tehtyjä tarkasteluja esitellään kaupunginhallitukselle myöhemmin erikseen.

Allianssi on tarkastellut useita vaihtoehtoja Hatanpään valtatieen ja Tampereen valtatieen liittymään ja arvioinut eri vaihtoehtojen kustannukset ja muut vaikutukset. Tarkastelujen perusteella on arvioitu, että hankesuunnitelman mukainen tasoratkaisu, vaihtoehto 0, olisi suositeltava vaihtoehto jatkosuunnittelun pohjaksi. Tasoratkaisu on investointikustannuksiltaan yli 10 miljoonaa euroa edullisempi kuin ratkaisut, joissa raitiotie on sijoitettu liittymässä muuhun ajoneuvoliikenteeseen nähden eritasoon. Eritasoratkaisuilla ei ole toimivuustarkastelujen perusteella saavutettavissa merkittäviä liikenteellisiä hyötyjä. Sen sijaan eritasoratkaisuissa Hatanpään valtatieltä Tampereen valtatieen liittymän pohjoispuolelta menetettävät kaistat heikentävät liikenteellistä kokonaisuutta.

Kääntöraidetta on tarkasteltu Hatanpään valtatielle Sorin aukion kohdalle, linja-autoaseman kohdalle, Tampereen valtatieen liittymän pohjoispuolelle, Hatanpään valtatie 38 kohdalle ja Sarankulmankadulle heti Hatanpään valtatieen ja Nuolialantien liittymän eteläpuolelle. Pistoraide Sarankulmankadulla toimisi valmiiksi rakennettuna varauksena Vuoreksen ratahaaran toteuttamiseen. Kääntöraiteen osalta vaihtoehdot 2 ja 5 (kääntöraide sijoittuu Hatanpään valtatielle Vuolteenkadun ja Tampereen valtatieen liittymien väliselle osuudelle) luovat parhaat hyödyt joukkoliikenteelle ja kääntöraiteen vaikutus muun liikenneverkon toimivuuteen on vähäisin. Tämä on tilanne erityisesti silloin, jossa risteyksen jatkosuunnittelua jatketaan vaihtoehdon 0 pohjalta.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

### **Tiedoksi**

Mikko Nurminen, Jukka Lindfors, Ari Vandell, Mika Periviita, Ville-Mikael Tuominen/Tampereen Raitiotie Oy, Sari Valjus ja Arto Viitanen/Pirkkala-Linnainmaa -allianssi

### **Kokouskäsitely**

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Mikko Nurmiselle, kehitysjohtaja Ville-Mikael Tuomiselle, joukkoliikennejohtaja Mika Periviidalle, suunnittelujohtaja Jukka Lindforsille sekä suunnittelupäällikkö Ari Vandellille. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa asian käsittelyn aikana.

Mikko Aaltonen poistui kokouksesta.

Sirpa Pursiainen-Hautala ja Max Nikkari poistuivat kokouksesta päätöksenteon jälkeen.

Ilmari Nurminen ja Pekka Salmi poistuivat kokouksesta.

### Liitteet

1 Kh 5.2.2024 Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien tilannekatsaus ja vaihtoehtotarkastelut

### **Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle**

Pöytäkirja yleisesti nähtäville 12.3.2024 [www.tampere.fi](http://www.tampere.fi)

Päätös on annettu tiedoksi sähköpostilla 8.3.2024.

Tampere  
08.03.2024

Elina Nikkilä  
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## **Muutoksenhakukielto**

§89

### **Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai valitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)
- varhaiskasvatuslain 57 §:n mukaista huomautusta tai huomion kiinnittämistä (Varhaiskasvatuslaki 63 § 2 mom.)