



Pirkanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2017

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2017

Uutta liikennepolitiikkaa toteuttamaan

Liikennepolitiikka on Suomessa murroksessa. Avauksia uudelleenlaisen innovatiiviseen ajatteluun on tehty ja jatkossa innovatiivisuutta vaaditaan yhä useammin, sillä valtion kiristynyt taloudellinen tilanne edellyttää myös liikennesektorin toiminnan tehostamista. Tämä on jo näkynyt siten, että liikennehankkeiden sisältöä avataan uusille ratkaisuille. Jatkossa joudumme yhä enemmän hakemaan ratkaisuja muualtakin kuin väylien fyysisestä kehittämisestä.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittäminen on hyvä esimerkki uudelleenlaisen ajattelun tuomisesta alalle. Kaupunkiseudun liikenteelliset ongelmat, etenkin sen häiriöherkillä sisääntulo- ja kehäväylillä, ovat arkipäivää. Niiden helpottamiseksi on etsitty uudennlaisia ratkaisuja esimerkiksi liikenteen hallinnasta, ja jatkossa niin on meneteltävä yhä useammin. Kaupunkikeskustan kehittäminen edellyttää panostusta sekä uusiin liikennemuotoihin että olemassa olevien väylien toimivuuteen. Kaupunkiseudulle laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus, MAL-sopimus, on hyvä alku näiden tavoitteiden yhteensovittamiselle ja niitä toteuttavien toimenpiteiden konkretisoimiselle.

Joukkoliikenteen osalta elämme siirtymäkautta. Joukkoliikenteen järjestämistavat muuttuvat vuoteen 2019 mennessä. Siihen saakka meidän tulee käytännössä sovittaa yhteen vanha

ja uusi toimintamalli. Siitä seuraa väistämättä ratkaisuja, jotka eivät ehkä kaikkia osapuolia miellytä. Toisaalla tavoitteena on joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisääminen, toisaalla taas turvataan alueellinen peruspalvelutaso.

Myllerrysten keskellä emme voi unohtaa perustehtäväämme eli tienpitäjän vastuuta teiden liikennöitävyydestä ja liikenneturvallisuudesta. Huolimatta pyrkimyksistämme ohjata liikkumista kestävämpiin liikkumismuotoihin, tulee liikenne teillämme lisääntymään. Lisääntyvän liikenteen turvaaminen ja liikkujien yhä korkeampi vaatimustaso haastavat kunnossapitomme tehokkuuden. Tienpitäjän vastuuseen kuuluu valtion omaisuudesta huolehtiminen, emmekä voi siirtää korjausvelkaa tuleville sukupolville maksettavaksi. Vaikka liikenneonnettomuuksien syyt ja siten myös keinot turvallisuuden parantamiseen ovat moninaiset, on myös fyysistä liikkumisympäristöä kehitettävä jatkuvasti turvallisemmaksi.

Juha Sammallahti

Johtaja

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Myllerrysten keskelläkin tienpitäjällä on vastuu teiden liikennöitävyydestä ja liikenneturvallisuudesta.

Tienpidon ja liikenteen suunnittelun keskeiset linjaukset ja resurssit

Pirkanmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen toiminnan suunnittelua ohjaavat seuraavat pääperiaatteet:

- Säilytämme päivittäisen kunnossapidon tason
- Varmistamme ensisijaisesti pääväylien ja erikoisrakenteiden kunnan
- Parannamme liikenneturvallisuutta
- Tuemme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Tuemme ja edistämme joukkoliikennettä

Perusväylänpidon rahoitusta on Pirkanmaan ELY-keskuksen käyttöön vuodelle 2013 osoitettu 38,853 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämishankkeiden suunnitteluun on lisäksi myönnetty 0,3 miljoonaa euroa. Liikenneviraston suunnitelukehityksen perusteella tienpidon rahoitusta on vuonna 2014 Pirkanmaalla käytettävissä 38,121 miljoonaa euroa ja vastaavasti vuonna 2015 sitä on 37,745 miljoonaa euroa. Vuosien 2016 ja 2017 rahoituksen on tämän raportin perussuunnitelmassa oletettu säilyvän vuoden 2015 tasolla. Liikenneviras-

ton kehysten mukaan kokonaisrahoitus vielä hieman pienee, mutta sitä ei ole jaettu alueiden kesken. Vuodesta 2014 lähtien Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen MAL 2013–2015 mukaisiin hankkeisiin kohdistetaan varoja yhteensä 10 miljoonaa euroa sillä periaatteella, että valtio ja kunnat osallistuvat yhtä suurella 5 miljoonan euron osuudella hankkeiden kustannuksiin.

Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty valtakunnallisesti siirrettäväksi 100 miljoonaa euroa väylien kehittämiseksi perusväylänpitoon.

Yksityisteiden valtionavustuksiin Pirkanmaalle on vuodelle 2013 osoitettu rahoitusta 0,57 miljoonaa euroa. Pirkanmaan joukkoliikenteen valtion rahoituksen määrärahaikiintiö vuodelle 2013 on 2,2 miljoonaa euroa. Tiealueiden hankintaan, korvauksiin ja lunastuksiin on Pirkanmaalle myönnetty määrärahan käyttöoikeutta 2,5 miljoonaa euroa.

Tienpidon rahoitus 2013–2017 Pirkanmaalla

milj. €

2013

2014

2015

2016

2017

Päivittäinen kunnossapito	16,1	16,8	17,4	18,1	18,9
Ylläpito	21,1	20,0	19,3	18,8	18,0
Parantaminen	2,0	1,3	1,0	0,8	0,8
YHTEENSÄ	39,2	38,1	37,7	37,7	37,7

Tienpidon tavoitteita ovat

turvallinen ja toimiva arkiliikenne

sekä sujuvat kuljetukset.

Teiden kunto heikkenee

Talvihoidon linjauksissa tai talvihoitoluokituksessa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Merkittävin muutos on Kiikoisten kunnan ja sen tieverkon siirtyminen Pirkanmaalle.

Päällysteitä korjataan vuonna 2013 vielä noin 180 kilometriä, mutta määrä laskee suunnitelmakauden loppuun mennessä noin 140 kilometriin vuodessa. Luvut sisältävät myös tieosuuskisien paikkaukset.

Vilkkaiden teiden pintakunto säilyy korjaamalla teitä vuosittain noin 150 kilometriä. Vilkkaiden teiden korjaukset vievät noin 80–90 % päällysteiden ylläpitoon osoitetusta rahoituksesta. Suunnitelmakauden lopulla rahoitus ei riitä edes vilkkaille teille.

Muiden teiden korjausmäärät jäävät alle 30 kilometriin vuodessa. Vähäliikenteisten huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy jatkuvasti. Vuonna 2012 huonokuntoisten tieosuuksien määrä oli noin 230 kilometriä. Tänä vuonna määrän on ennustettu kasvavan jo yli 300 kilometrin päällystystoimista huolimatta. Suunnitelmakauden lopulla huonokuntoisia teitä on jopa yli 500 kilometriä.

Joillain vähäliikenteisimmillä teillä joudutaan erittäin huonokuntoisten päällysteiden kohtuullinen liikennöitävyys varmistamaan muuttamalla tie sorapintaiseksi.

Seuraavan kolmen vuoden aikana huonokuntoisia kevyen liikenteen väyliä on tarkoitus parantaa vähintään 27 kilometriä eli vajaa kymmenen kilometriä vuodessa.

Siltojen peruskorjaukset kohdistetaan pääasiassa vilkkaasti liikennöityjen teiden huonokuntoisille silloille. Peruskorjauksia

tehdään 6–10 sillalle vuosittain. Lisäksi vuosittain uusitaan 3–5 huonokuntoista teräsputkisiltaa ja korjataan kymmeniä kiireellistä korjausta vaativia siltojen yksittäisiä vaurioita. Näillä toimilla saadaan huonokuntoisten siltojen kansipinta-alaa vähennettyä vuosittain 10–15 % ja huonokuntoisten siltojen määrä vähenee vuosittain 5–10 %.

Vaunusillan korjaamiseen maantiellä 249 Sastamalassa on saatu erillisrahoitusta, sillä sen kustannukset ja riskit ovat korkeita. Seuraavassa on listattu muita vuodelle 2013 suunniteltuja sillankorjauskohteita:

- Mt 190 Pyhänavan silta, Lempäälä
- Mt 190 Hääkiven risteyssilta, Lempäälä
- Mt 190 Ryynikän risteyssilta, Lempäälä
- Vt 23 Herraskosken kanavan silta, Virrat
- Vt 23 Herraskosken silta, Virrat
- Mt 332 Ryttilän silta, Parkano
- Vt 3 Harjamäen risteyssilta, Parkano
- Kt 58 Visuveden kääntösilta, Ruovesi.

Erillisenä kohteena toteutetaan Tampereella valtatie 9:llä Karunkvuoren tunnelin pintarakenteiden korjaus vuosina 2013 ja 2014.

Sorateiden runkokelirikkokorjauksia on tehty puuhuollon turvaamiseen tarkoitettulla erillisrahoituksella, jota ei enää ole käytettävissä. Sorateiden kelirikko on saatu tämän avulla pidettyä kohtuullisella tasolla, mutta tilanne tulee jatkossa heikkenemään. Runkokelirikon ohella pintojen velliintyminen on haitannut sorateilla liikkuja etenkin vähälumisten ja leutojen talvien aikana.



*Korjauksilla varmistamme
ensisijaisesti pääväylien
ja erikoisrakenteiden kunnon.*



Päällystyskohteet vuonna 2013



Tieverkon kehittäminen

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2013 on Pirkanmaalta esitetty yksi hanke:

- Vt 12 Tampereen Rantaväylä. Hankkeen sopimusvaltuudeksi on esitetty 185 miljoonaa euroa, josta valtion osuus on 61 miljoonaa euroa.

Liikennepoliittisessa selonteossa ei ole esitetty Pirkanmaalle uusia tiehankkeita tälle hallituskaudelle. Hallituskauden jälkeen alkavien, ja siten hallituskauden aikaista suunnittelua ohjaavien hankkeiden joukkoon on esitetty Pirkanmaalta kaksi hanketta:

- Vt 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli
- Vt 9 Tampere–Orivesi-yhteysväli.

Pirkanmaan ELY-keskus pitää edellä esitettyjen lisäksi maakunnan kehittämisen ja valtakunnallisten liikenneyhteyksien turvaamisen kannalta tärkeänä myös valtatie 12:n parantamista välillä Tampere–Kangasala. Lisäksi Pirkanmaalle ovat tärkeitä valtatie 2:n kehittämistoimet, jotka edesauttavat Punkalaitumen ja Urjalan suunnan liikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle.

Perusväylänpidon parantamisinvestoinnit

Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen MAL 2013–2015 mukaisesti valtio rahoittaa 5 miljoonalla eurolla kaupunkiseudun liikennehankkeita. Kunnat osallistuvat näiden hankkeiden kustannuksiin vastaavalla rahoitusosuudella. MAL-sopimuksen mukaiset liikennehankkeet on esitetty oheisessa karttakuvassa.

Perusväylänpidon rahoituksella toteutetaan vuonna 2013 seuraavia maanteiden parantamisinvestointeja.

Vuodelta 2012 jatkuvat hankkeet:

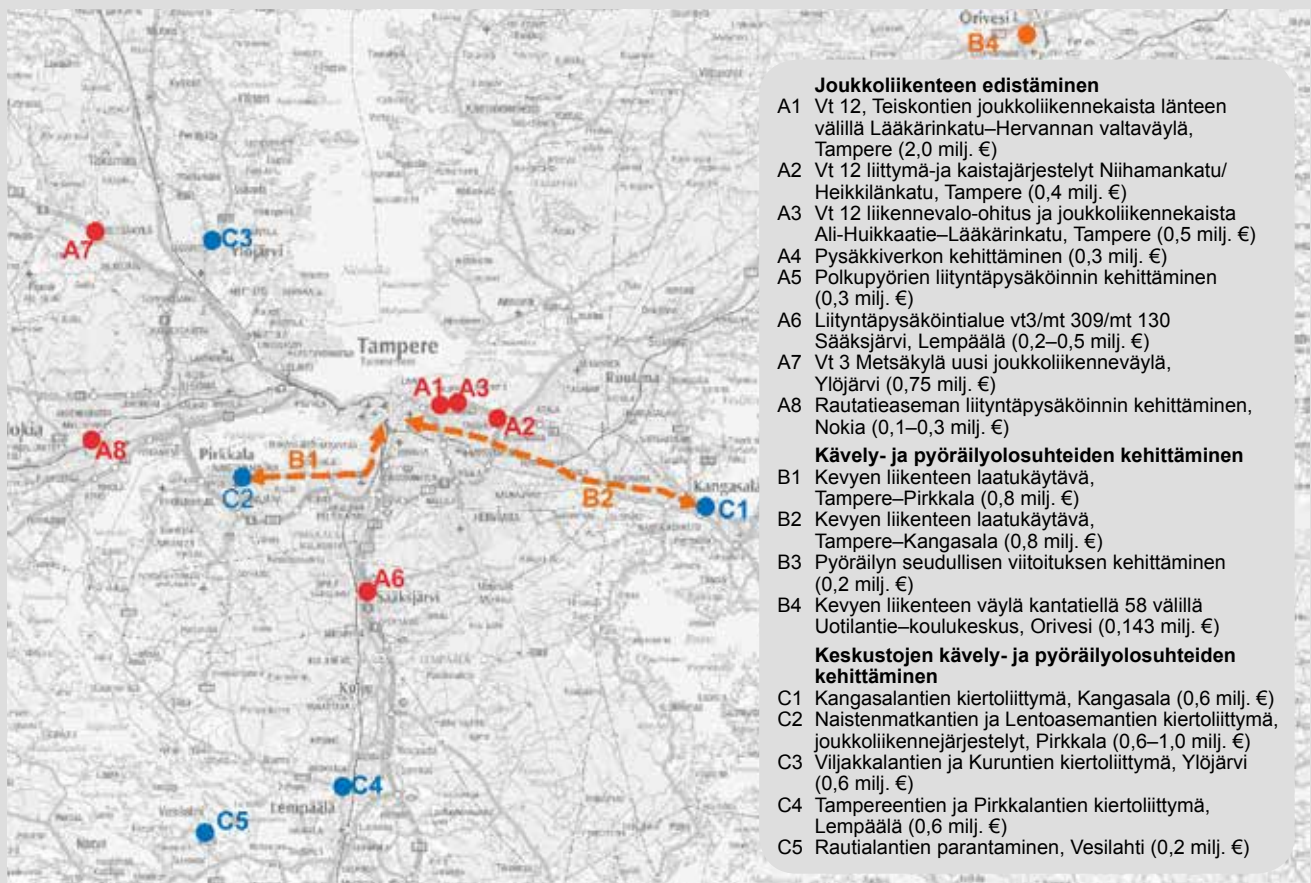
- Vt 12 Ranta-Koiviston eritasoliittymän täydentäminen Kangasalla.

Vuonna 2013 käynnistyvät hankkeet:

- Kt 58 Oriveden kiertoliittymä, Orivesi
- Vt 12 Alasjärven eritasoliittymä, kaistajärjestelyt, Tampere
- Mt 2595 Ikaalisten sisääntulotie, Ikaalinen
- Mt 2851 Sontulan kevyen liikenteen väylä, Akaa

Alueellisiin investointeihin käytettävissä oleva rahoitus jää niin vähäiseksi, ettei sitä voida pidemmällä aikavälillä yksittäisiin hankkeisiin kohdentaa. Pääsääntöisesti perusväylänpidon parantamisrahoitus pyritään vuodesta 2014 lähtien osoittamaan yhteisrahoitteisiin hankkeisiin alueilla, joissa ei ole käytettävissä MAL-rahoitusta investointien toteuttamiseen.

MAL-hankkeet vuosina 2014–2015



Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen järjestämiseen osoitetusta 2,2 miljoonan euron rahoituksesta kolme neljäsosaa käytetään Pirkanmaan ELY-keskuksen hankkimiin liikennepalveluihin ja neljännes valtionavustuksiin. Valtionavustus kuuluu pääasiassa seutu- ja kaupunkilippujen rahoittamiseen ja vähäisessä määrin kuntien joukkoliikenteen kehittämishankkeisiin. ELY-keskukselle osoitetun rahoituksen lisäksi valtion rahoituksesta noin miljoona euroa kohdentuu suoraan Tampereen kaupunkiseudulle.

Joukkoliikennelaki uudistui vuonna 2009 ja muutti joukkoliikenteen järjestämistapoja. Aiempaa linjaliikennettä ajetaan tällä hetkellä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla, jotka päättyvät vuosien 2014–2019 aikana. Tänä aikana ELY-keskuksen

järjestämästä liikenteestä, markkinaehtoisesta liikenteestä ja vielä toistaiseksi siirtymäajan sopimuksilla hoidettavasta liikenteestä on löydettävä kokonaisuus, joka käytettävissä olevin määrärahoihin ylittää tavoitteisiin järjestää toisaalla välttämättömät joukkoliikennepalvelut ja nostaa toisaalla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

Pirkanmaan ELY-keskus vastaa maanteillä myös linja-auto liikenteen sujuvuudesta sekä linja-autopysäkeistä, niiden varusteista ja kunnossapidosta. Erityistä huomiota kiinnitetään matkaketjujen parantamiseen ja siihen, että pysäkeille järjestetään liityntäpysäköintipaikkoja polkupyörille ja henkilöautoille.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Pirkanmaan ELY-keskus osallistuu eri toimijoiden yhteiseen työhön liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittäjänä. Liikennejärjestelmällä, maankäytöllä, asumisella, yhteiskunnan erilaisilla palveluilla ja elinkeinoilla on vahva keskinäinen yhteys, jota hallitaan näiden osa-alueiden vuorovaikutteisella suunnittelulla.

Pirkanmaan ensimmäinen, koko maakuntaa koskeva liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui keväällä 2012. Liikennejärjestelmäsuunnitelma koostuu vuoteen 2040 tähtäävästä liikennejärjestelmävisiosta, kehittämisen pääteemoista ja konkreettisista toimenpiteistä. Pääteemoja on kaksi: Pirkanmaan ulkoista kilpailukykyä edistävät toimenpiteet sekä maakunnan asukkaiden arjen sujuvuutta ja turvallisuutta palvelevat

toimenpiteet. Liikennejärjestelmäsuunnitelma laadittiin samanaikaisesti Pirkanmaan toisen vaihemaakuntakaavan kanssa, ja se palvelee myös maakuntakaavan 2040 valmistelua.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden toteutumisesta ja edistämisestä vuosina 2012–2016 allekirjoitettiin 1.10.2012.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys valmistui vuonna 2010. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty rinnan seudun rakennesuunnitelman kanssa. Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2013–2015 allekirjoitettiin 7.2.2013.



Liikenne ja liikenneturvallisuus

Pirkanmaan liikennemäärät ovat lisääntyneet vuoden aikana noin prosentilla. Vieläkin nopeampaa liikennemäärien lisääntyminen on ollut Tampereen kaupunkiseudun kehä- ja sisääntuloteilla. Nykyjärjestelyillä näiden väylien kapasiteetti on loppuun käytetty, joten pienikin häiriö liikenteessä aiheuttaa sujuvuusongelmia laajalla alueella. Liikennevalojen ohjelmoinnilla väylien sujuvuutta on saatu jonkin verran parannettua, mutta jatkossa ohjelmointimuutokset vain siirtävät ongelmia toisaalle. Liikennemäärien edelleen lisääntyessä joudutaan tekemään radikaalimpia ratkaisuja.

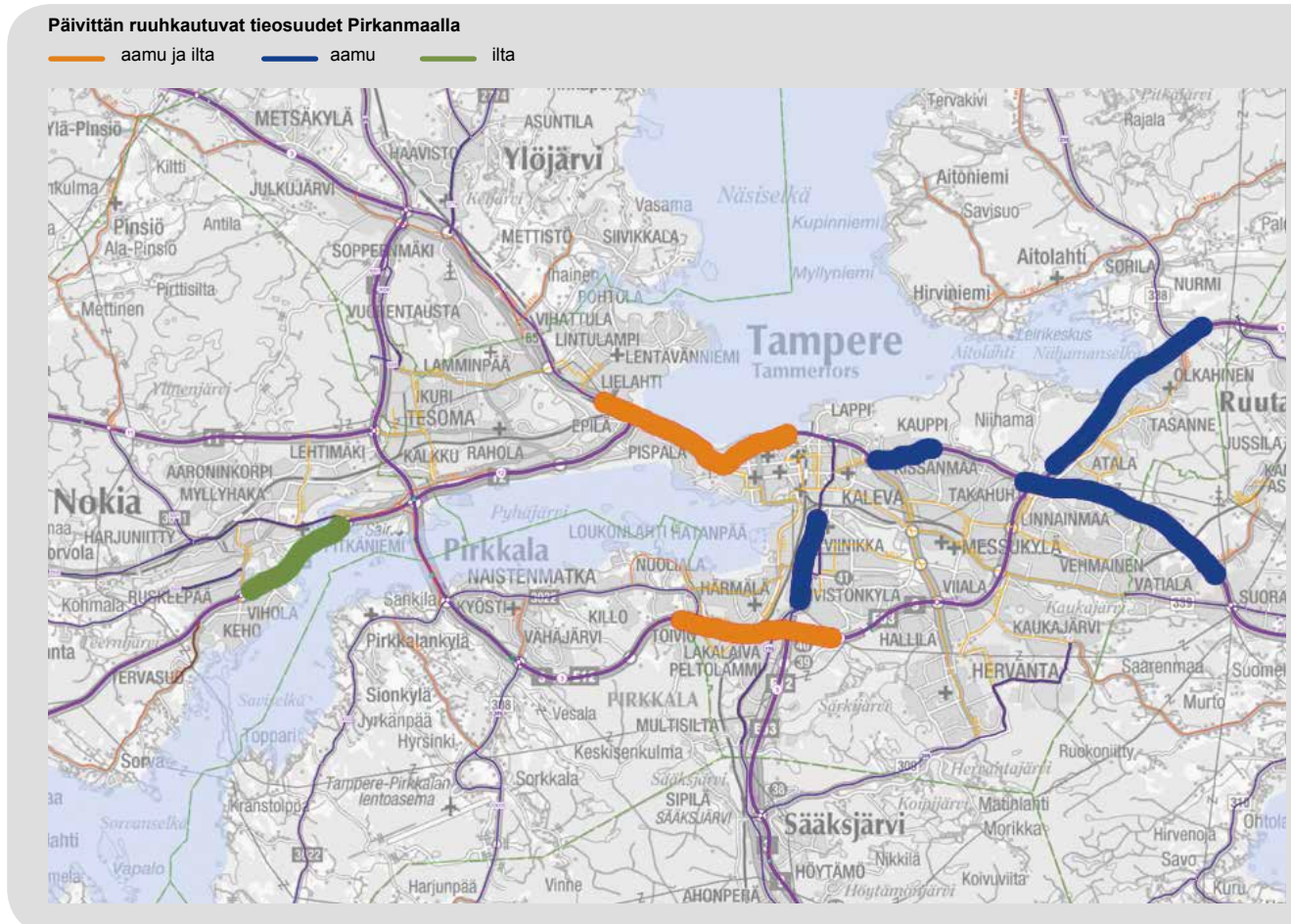
Vasta valmistunut Tampereen läntinen kehätie valtatie 3:lla on saavuttanut jo nyt vuoden 2020 liikenne-ennusteen liikennemäärät, mikä edellyttää toimenpiteitä liikenteen sujuvuuden ja häiriöttömyyden turvaamiseksi. Kehätien kapasiteetin täyttyminen lisää jatkossa liikennettä myös muilla itä-länsisuuntaisil-

la yhteyksillä, kuten Rantaväylällä. Muita sujuvuuden kannalta ongelmallisia väyliä ovat valtatie 9 Oriveden suuntaan, valtatie 12 Kangasalan suuntaan ja valtatie 12 Nokian moottoritien päässä sekä maantie 3495 Kuljun moottoritien jatkeena.

Liikenneturvallisuuden positiivinen kehitys katkesi Pirkanmaalla vuonna 2011 eikä alkuvuosi 2012 näyttänyt paremmalta vakavien onnettomuuksien osalta. Loppuvuoden suopeamman kehityksen johdosta vuoden 2012 onnettomuusmäärät päätyivät edellisvuosien keskimääräiselle tasolle. Onnettomuuksien keskeisenä selittävänä tekijänä ovat usein päihtet ja liikennekäyttäytyminen. Infrastruktuuria kehittämällä voidaan lieventää näidenkin onnettomuuksien vaikutuksia, muttei täysin poistaa niitä. Tienpitäjän rajalliset resurssit rajoittavat toimenpiteet yksittäisiin kohteisiin ja lähinnä liikennettä rauhoittaviin ratkaisuihin.

Tampereen kaupunkiseudun kehä- ja sisääntuloväylien liikenneongelmat kaipaavat ratkaisuja.

Tampereen kaupunkiseudun maanteiden keskeiset liikenteelliset ongelma-kohteet.



Vaikutukset

Ihmisten päivittäinen liikkuminen ja elinkeinoelämän kuljetukset pystytään turvaamaan suunnitelmakauden ajan. Liikenneverkon kunto kuitenkin heikkenee, mikä tulee aiheuttamaan ongelmia tulevaisuudessa. palvelutaso laskee jo suunnitelmakauden aikana päätieverkon välittömän vaikutusalueen ulkopuolella.

Joukkoliikenteen toimintaympäristö muuttuu suunnitelmakauden aikana oleellisesti, mikä aiheuttaa väistämättä muutoksia joukkoliikennetarjonnassa. Resurssien vähäisyys ja ostovoiman vähentyminen puolestaan pakottavat tehostamaan joukkoliikennetarjonnan kohdentamista. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen osuutta tehdyistä matkoista, mutta se ei kuitenkaan hillitse henkilöautoliikenteen kasvua.

Liikenne Tampereen kaupunkiseudulla lisääntyy eikä tehokkaita korjaustoimenpiteitä ongelmien ratkaisemiseksi ole näköpiirissä. Sisääntuloväylät ja kehätiet ruuhkautuvat yhä pahemmin arkiliikenteessä.

Liikenteen lisääntyessä myös liikenneturvallisuus heikkenee. Esitettyjen toimenpiteiden tavoitteena on hillitä onnettomuuksien kasvua ja lieventää niiden seurauksia. Infrastruktuuria ei pystytä tarvittavassa mittakaavassa parantamaan, joten turvallisuustavoitteiden toteuttaminen edellyttää nopeuksien laskemista, automaattisen valvonnan lisäämistä ja ajotapoihin kohdistuvia muutoksia.

Ympäristön tilaa ei pystytä kohentamaan infrastruktuuria kehittämällä. Liikenteen lisääntyessä myös haitat lisääntyvät. Ajoneuvotekniikan kehittyminen ja ajoneuvokannan uusiutuminen hillitsevät haittoja jonkin verran. Luonnonvarojen käyttö ja rakentamisesta aiheutuvat haitat vähentyvät infrastruktuuriin kohdistuvien toimenpiteiden vähentyessä ja toimintatapojen ja teknologian kehittyessä. Aluerakenne hajautuu edelleen lisäten liikenteen haittoja.

Alueiden kehittymistä ei pystytä tukemaan liikenneinfrastruktuuria kehittämällä. Tämä lisää jo nykyisin hyvien yhteyksien varrella olevien alueiden vetovoimaisuutta.



Pirkanmaan liiton lausunto suunnitelmaluonnoksesta

Pirkanmaan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnos 2013–2017 noudattaa Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksen mukaisia linjauksia ja toimenpiteitä. Suunnitelma kattaa myös Pirkanmaan maankäytön suunnittelua palvelevat hankkeet, kuten Tampereen läntiseen ratayhteyteen varautumisen.

Pirkanmaan liitto esittää vakavan huolestumisensa siitä, että tienpidon ja liikenteen alhainen rahoitustaso on johtamassa väestöltään ja liikennemääriltään kasvavassa maakunnassa alueen kehityksen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta kestävämpään tilanteeseen. Valtion liikennehallinnon määrärahojen jaossa tulee jatkossa korostaa enemmän liikennesuorituksen roolia.

Maakunnassa on odottamassa useita tiehankkeita, joita ei rahoitustilanteen vuoksi ole voitu sijoittaa edes tämän suunnitelmakauden loppuvuosille.

Pirkanmaan liitto esittää, että liikennepoliittisen selonteon mukaisen vuodesta 2016 toteutettavan lisärahoituksen pääpainotus tulee olla ihmisten jokapäiväisen liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta merkittävässä perustienpidossa. Liitto esittää myös, että Liikenneviraston tulee osoittaa

erillisrahoitus valtatie 9:llä sijaitsevan Karkunvuoren tunnelin korjausinvestointiin.

Isoista kehittämishankkeista maakunnan ykköshankkeena on valtatie 3:n yhteysväli Tampere–Vaasa ja siinä Hämeenkyrön ohitustien rakentamisen aloittaminen. Pirkanmaalle ovat tärkeitä myös valtatie 2:n kehittämistoimet, jotka edesauttavat Punkalaitumen ja Urjalan suunnan liikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle.

Parempien joukkoliikennepalvelujen järjestämiseksi tulee eri viranomaisten yhteistyötä edelleen edistää.

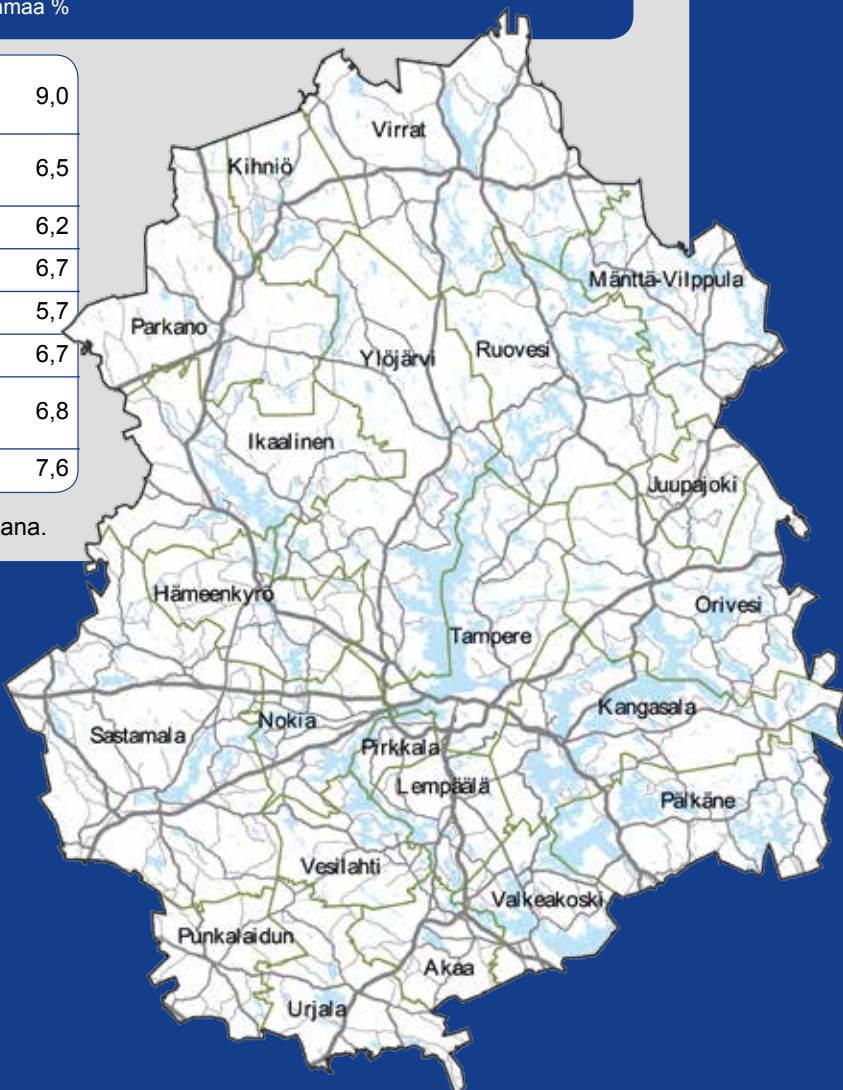
Vaikka esitetyt painotukset ja priorisoinnit ovat tarkoituksenmukaisia, rahoitustaso ei ole Pirkanmaan maakuntasuunnitelman, maakuntaohjelman, kokonaisu- ja maakuntakaavan, liikenteen ja logistiikan vaihemaakuntakaavan tai maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma osoittamien liikenneverkkoon kohdistettujen kehittämissuunnitelmien ja -tarpeiden mukainen. Pirkanmaan liitto korostaa, että kasvavassa maakunnassa ja valtakunnan verkon kriittisessä solmukohtassa liikenteen investoinneista saatava hyöty maankäytön ja kuljetuskäytävien näkökulmasta on suuri.



Koko maa Pirkanmaa Pirkanmaa %

Liikennesuorite, milj. ajokm/v	36 740	3 349	9,0
Tiepituus yhteensä, km	78 139	5 084	6,5
Valtatiet	8 600	533	6,2
Kantatiet	4 729	318	6,7
Seututiet	13 573	771	5,7
Yhdystiet	51 236	3 450	6,7
Kevyen liikenteen väylät	5 249	355	6,8
Sillat	14 770	1 116	7,6

Tiestö- ja liikennetiedot 1.1.2012, Kiikoinen mukana.



Liikenteen asiakaspalvelu

0206 90 300 asiakaspalvelu
(ma-pe klo 9-16) neuvonta ja palautteet
0206 90 301 kundservice (mä-fre kl. 9-16)
0206 90 303 neuvonta yksityisteiden
valtiovastuksista (ma-pe klo 9-16)
Vaihde/växel 0295 036 000

Tienkäyttäjän linja

0200 2100, ilmoitukset tiestön
kunnosta ja liikenteen ongelmista
(24h/vrk)

Pirkanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Yliopistonkatu 38
PL 297, 33101 Tampere
www.ely-keskus.fi/Pirkanmaa

Lisätietoja suunnitelmasta:

Johtaja Juha Sammallahti
puh. 0295 036 210
Taluspäällikkö Janne Lintilä
puh. 0295 036 263

www.ely-keskus.fi