

Ala-ähtävän osayleiskaavan liikenneselvitys

Pedersöre

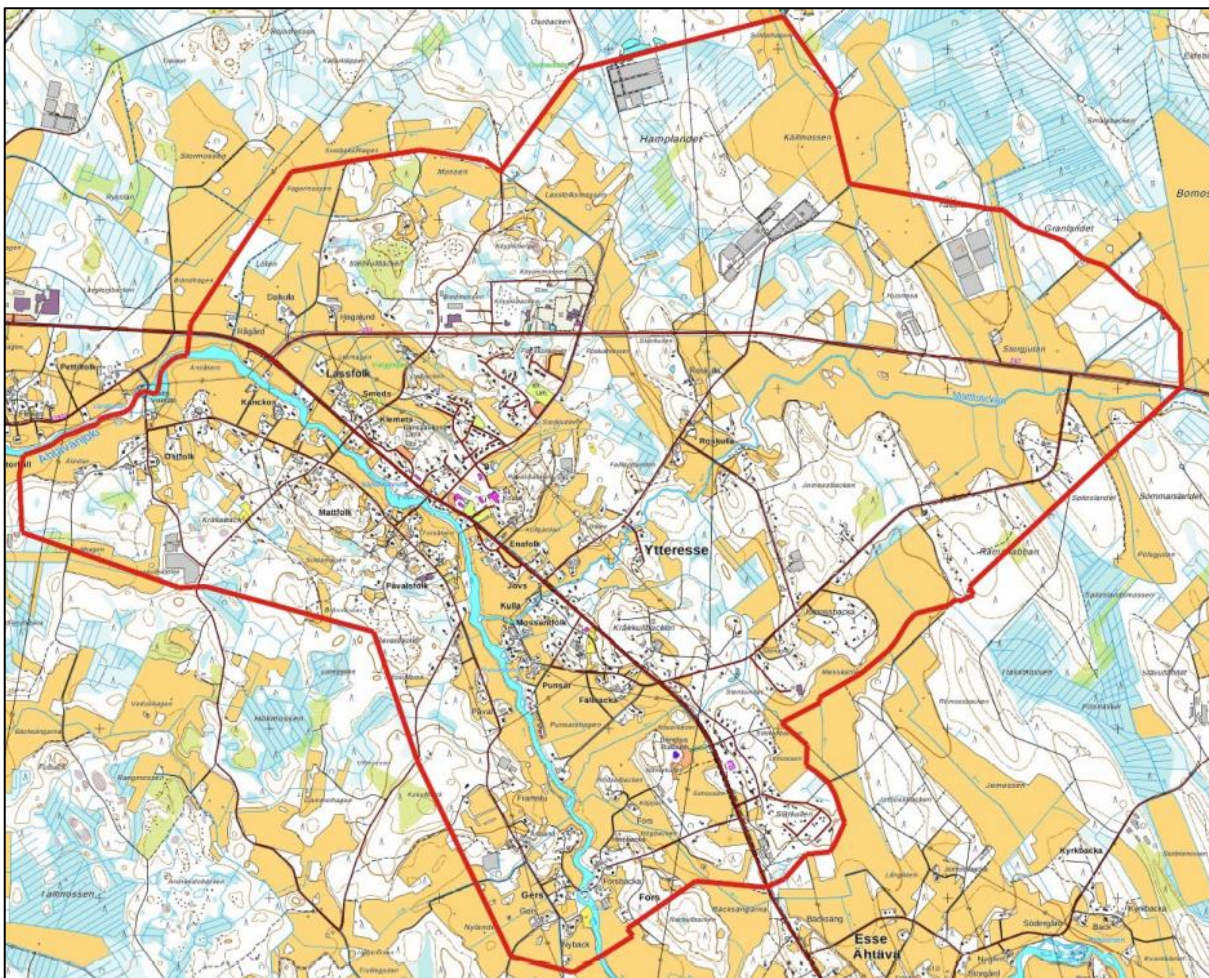
Projekti	Ala-Ähtävän osayleiskaavan liikenneselvitys
Projekti nro	
Vastaanottaja	Anna-Karin Pensar
Asiakirjatyyppi	Liikenneselvitys
Versio	1
Päivämäärä	19.9.2023
Laatija	Hannakaisu Turunen
Tarkastaja	
Hyväksyjä	Anna-Karin Pensar

Sisältö

1.	Johdanto	2
2.	Nykytilanne	3
2.1	Maankäytön toiminnot	3
2.2	Liikenneverkon hierarkia ja liikennemäärät	3
2.3	Nopeusrajoitukset	4
2.4	Onnettomuudet	5
2.5	Jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyt ja joukkoliikenne	5
2.6	Ongelmakohteet	6
3.	Tavoitteet	7
3.1	Maankäytön tavoitteet	7
3.2	Liikenteelliset tavoitteet	8
4.	Liikenneverkon ratkaisut	9
4.1	Tie- ja katuverkon toimenpiteet	9
4.2	Toimenpiteet kt 68:lla	11
4.3	Mt 747 Liittymien porrastaminen	13
5.	Vaikutukset	13
5.1	Sujuvuus	13
5.2	Turvallisuus	15
5.3	Kestävä kehitys	15
6.	Yhteenveto	16

1. Johdanto

Ala-Ähtävälle ollaan laatimassa osayleiskaavaa. Osayleiskaavaluonnos on laadittu vuonna 2021 ja käynnissä olevan osayleiskaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä on tarkoitus tutkia myös kaavassa huomioitavia liikenteellisiä asioita sekä kaavan aiheuttamia liikenteellisiä vaikutuksia. Ala-Ähtävän kylä on yksi Pedersören nopeimmin kasvavista kylistä. Sen asukasluku on noin 1800 ja suuri osa asukkaista on alle 14-vuotiaita. Osayleiskaavan tarkoituksena on yhdistää useita osayleiskaavoja yhdeksi yhtenäiseksi Ala-Ähtävän alueen osayleiskaavaksi, jolla ohjataan yhdyskuntarakentamista, maankäyttöä ja rakentamista alueella. **Kuvassa 1** on esitetty kaava-alueen raja. Liikenteen osalta tavoitteena on kaava-alueen läpi kulkevan kantatien 68 turvallisuuden parantaminen sekä koko alueella paikallisen liikenteen erottaminen läpiajoliikenteestä. Liikenneselvityksen tavoitevuosi on 2040.



Kuva 1. Kaava-alueen raja.

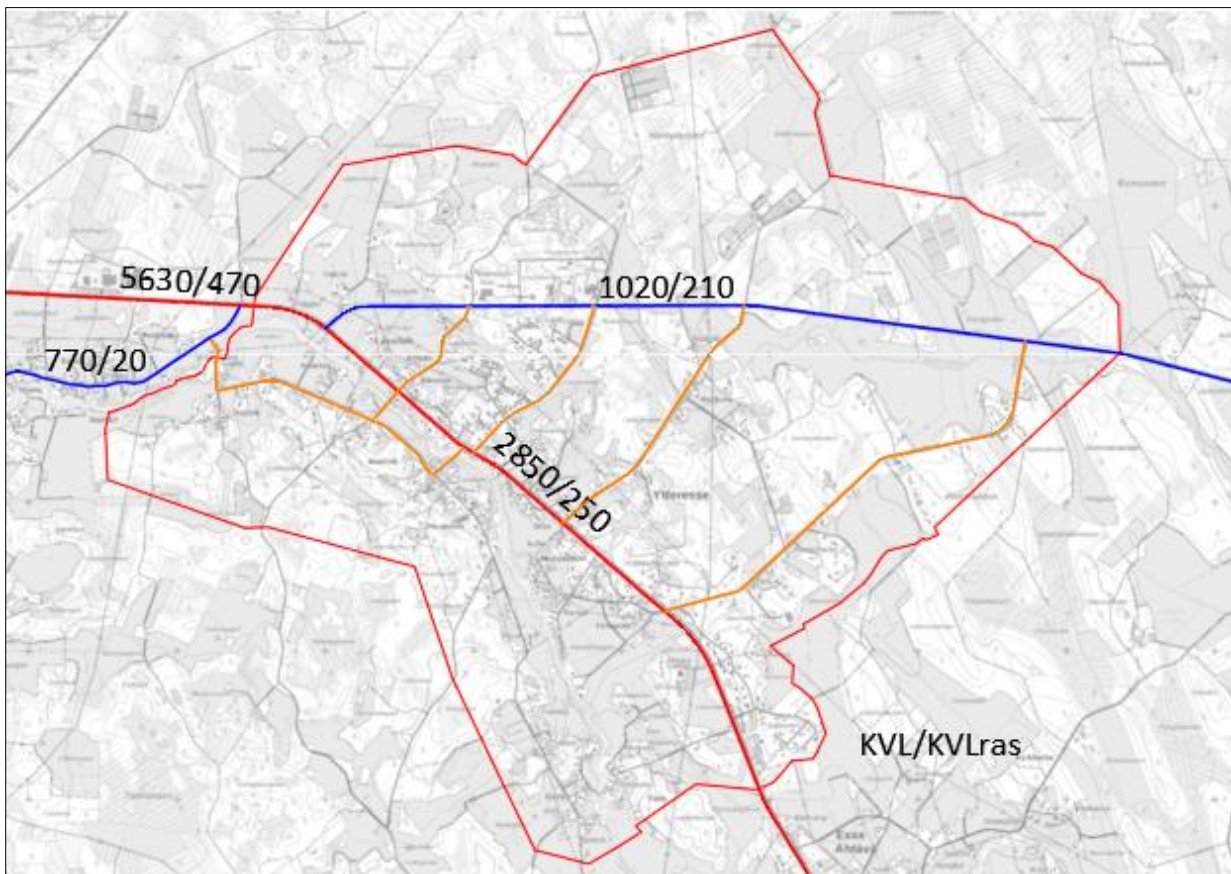
2. Nykytilanne

2.1 Maankäytön toiminnot

Kaava-alueen maankäyttö koostuu asumisen lisäksi maatalouden ja teollisuuden alueista sekä muutamista lähipalveluista. Maisemallisesti tärkeänä pidetään jokivarren aluetta.

2.2 Liikenneverkon hierarkia ja liikennemäärät

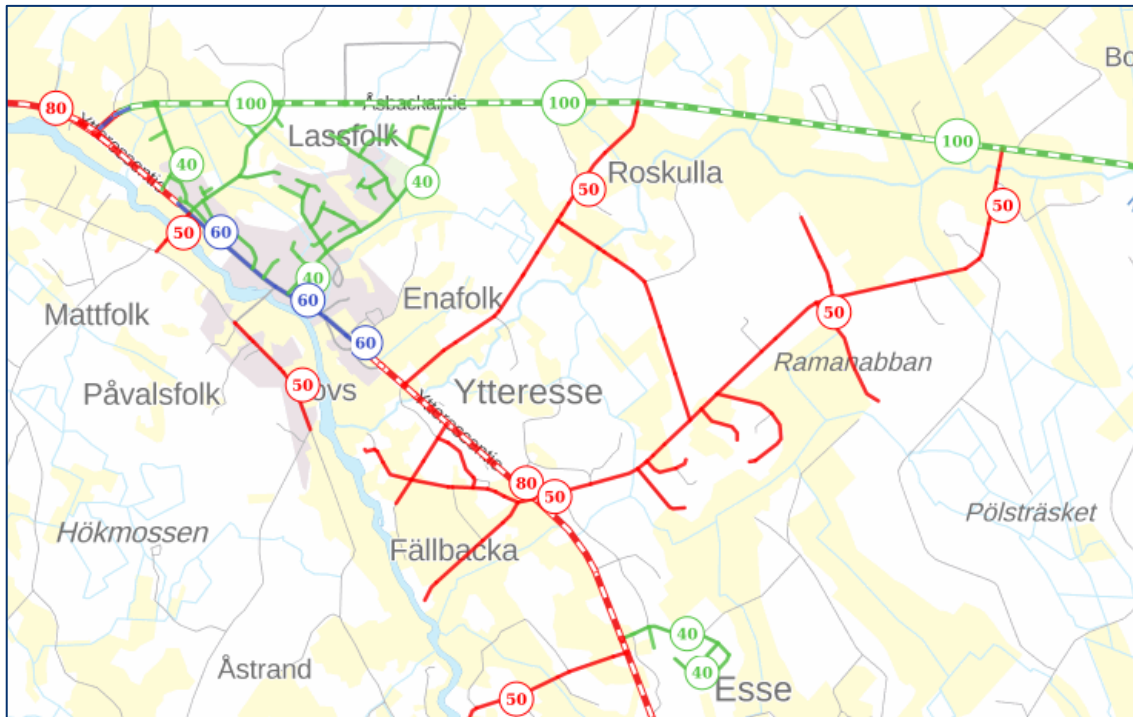
Kuvassa 2 on esitetty osayleiskaava-alueen liikenneverkon hierarkia sekä yleisten teiden nykytilanteen (2022) liikennemäärät erikseen kokonaisvuorokausiliikenteen ja raskaan liikenteen osalta. Punaisella on esitetty seudullinen pääväylä (kt 68), sinisellä alueelliset pääväylät ja oranssilla paikalliset kokoojakaadut, joiden liikennemäärätietoja ei ole ollut saatavilla.



Kuva 2. Liikennemäärät, KVL/KVLras (ajon/vrk) vuonna 2022 sekä liikenneverkon hierarkia.

2.3 Nopeusrajoitukset

Kuvassa 3 on esitetty osayleiskaava-alueen teiden ja katujen nopeusrajoitukset. Kantatiellä 68 nopeusrajoitus on 80 km/h muuten, paitsi koulun ja muiden lähipalveluiden kohdalla lyhyehkö paikallinen 60 km/h nopeusrajoitusosuus. 60 km/h nopeusrajoitusalueella ei ole nopeusrajoitusta tukevia elementtejä, jolloin nopeudet helposti nousevat, mikä heikentää mm. suojatieylitysten turvallisuutta. Maantiellä 747 nopeusrajoitus on 100 km/h, joten sen pohjoispuolelle ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa laajemmin jalankulku- ja pyöräliikennettä synnyttäviä toimintoja kuten asumista. Tonttikatujen nopeusrajoitukset vaihtelevat 40-50 km/h välillä.



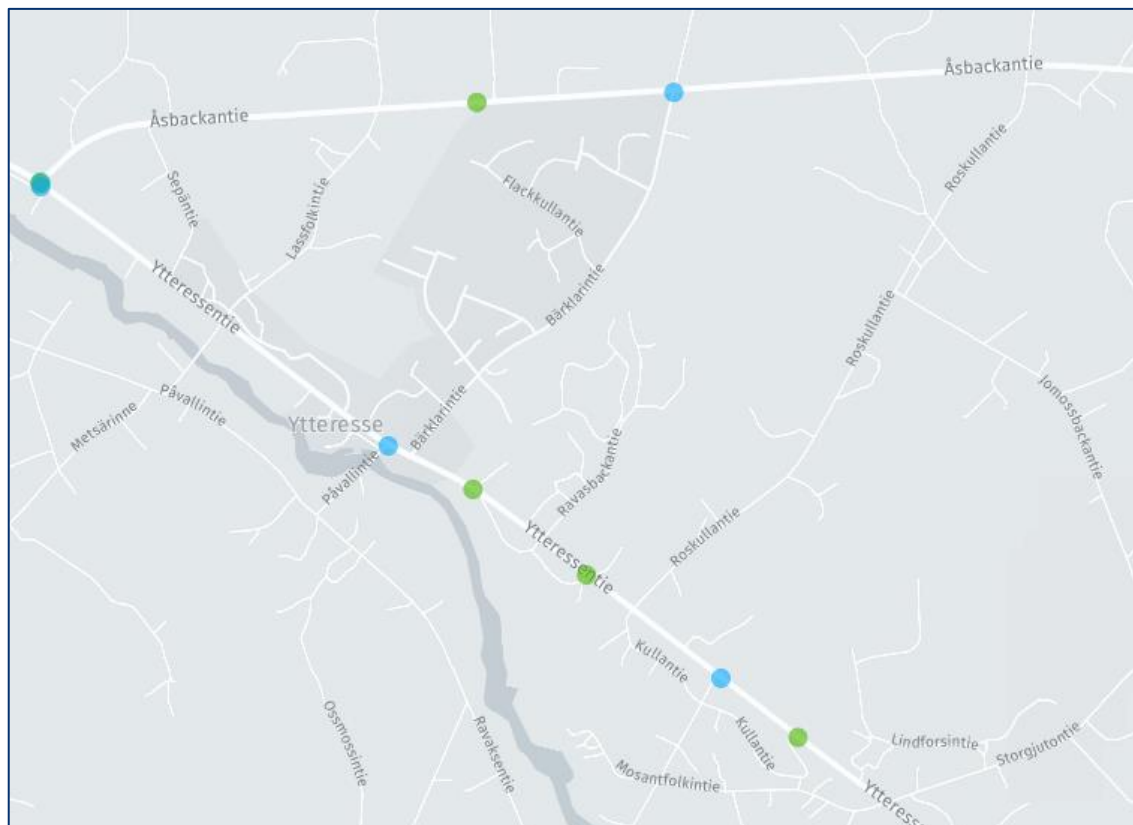
Kuva 3. Nopeusrajoitukset osayleiskaava-alueen teillä ja kaduilla.

2.4 Onnettomuudet

Kuvassa 4 on esitetty osayleiskaava-alueella vuosin 2017-2021 sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet on esitetty sinisellä ja omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet on esitetty vihreällä. Kt 68/Mt 747 liittymässä on sattunut kaksi henkilövahinkoon johtanutta ja yksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus.

Polkupyöräonnettomuuksia on sattunut yksi (mt 747) ja mopedionnettomuuksia kaksi.

Jalankulkijaonnettomuuksia ei ollut sattunut lainkaan. Kt 68:n 60 km/h nopeusrajoitusalueella on sattunut useita peräänajo-onnettomuuksia.

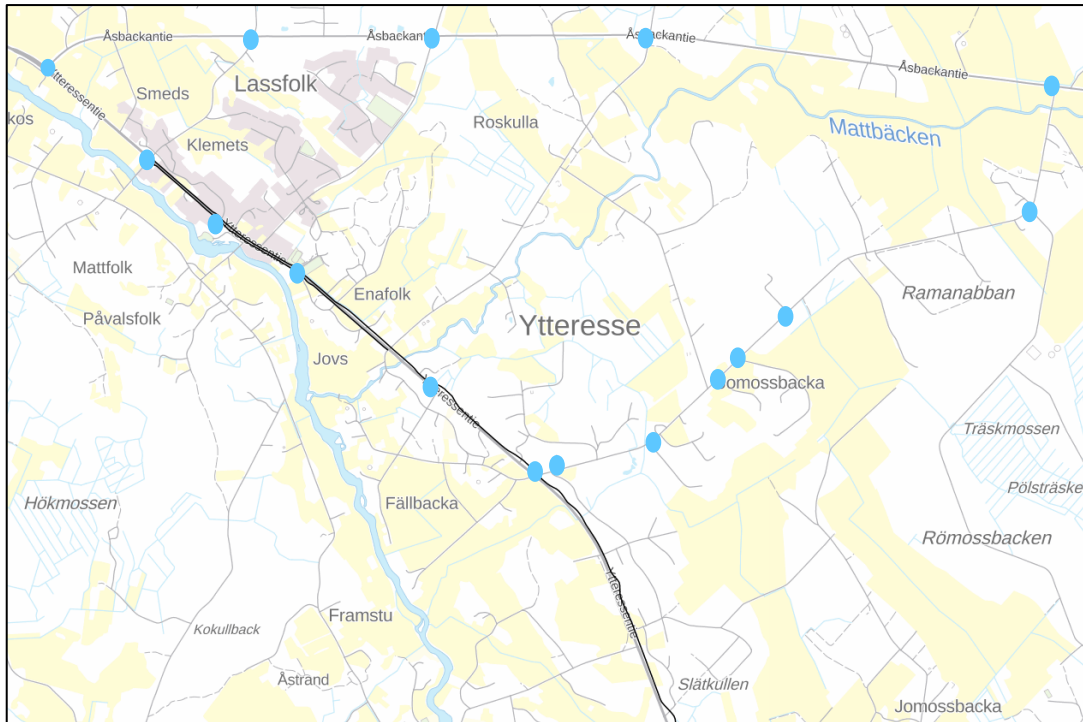


Kuva 4. Osayleiskaava-alueella vuosina 2017 – 2021 sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet.

2.5 Jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyt ja joukkoliikenne

Kantatiellä 68 on yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet molemmin puolin tietä välillä Lassfolkintie – Bärklarintie. Bärklarintiestä Ähtävän suuntaan jalankulku- ja pyörätie jatkuu vain tien pohjoispuolella. **(kuva 5)** Jalankulku- ja pyörätiet on toteutettu korotettuina, eikä ajoradan ja pyörätien välillä ole erotuskaistaa. Lisäksi reunakivi on jäänyt matalaksi tien päällystysten myötä, mikä tekee väylän turvattoman tuntuiseksi ja turvattomaksi etenkin lumiseen aikaan.

Kantatiellä 68 on bussipysäkit mt 747 liittymässä, Lassfolkintien liittymässä, Kappelitien liittymässä, koulun liittymässä, Punsarintien liittymässä sekä Storgjutontien liittymässä. Storgjutonttiellä on kuusi pysäkkiä ja Maantiellä 747 Storgjutontien liittymässä, Roskullantien liittymässä, Bärklarintien liittymässä sekä Lassfolkintien liittymässä. **(kuva 5)**



Kuva 5. Jalankulku- ja pyörätiet sekä bussipysäkit osayleiskaava-alueella.

2.6 Ongelmakohteet

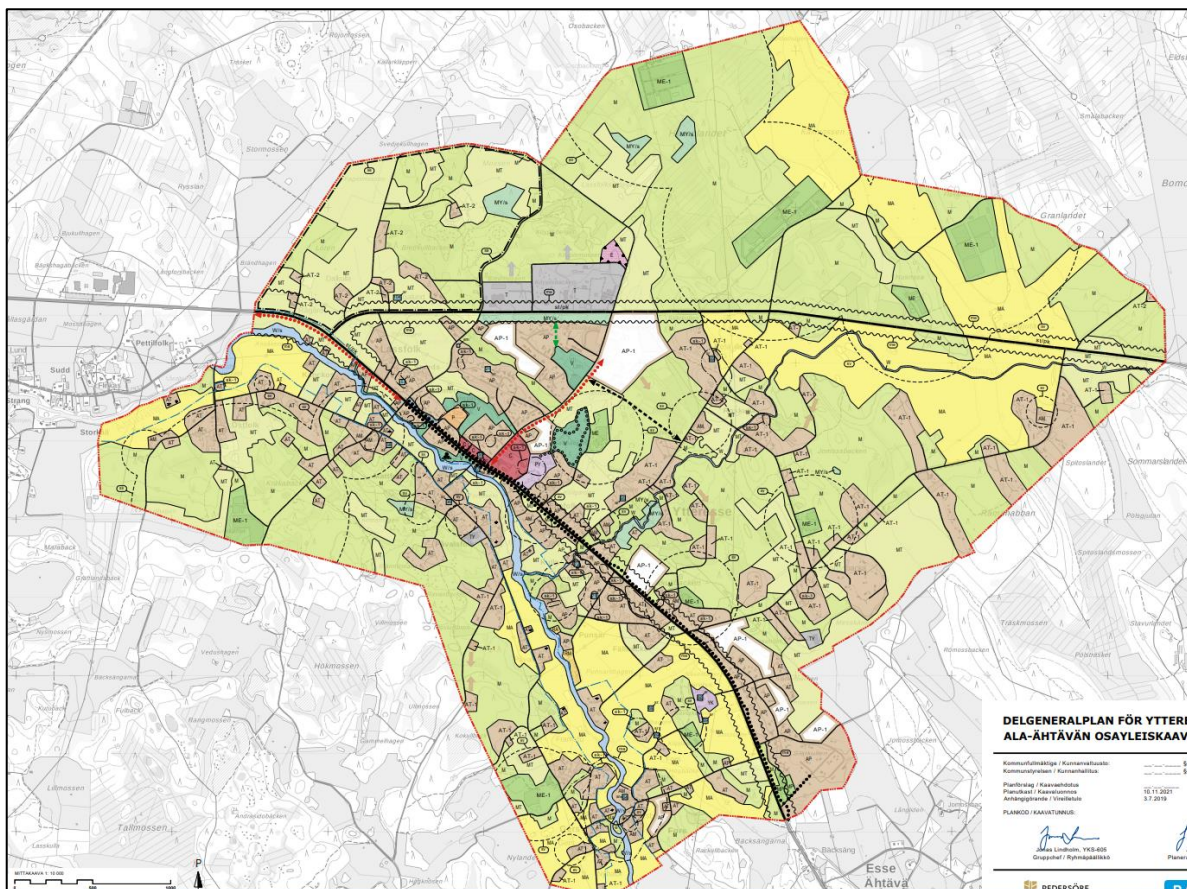
Nykytila-analyysin perusteella osa-yleiskaava-alueen liikenteelliset ongelmakohdat ovat seuraavat:

- Liittymätiheys kt 68:lla erityisesti välillä 747 – Kappelitie
- Nelihaaraliittymät: Kt 68/Mt 747, Mattfolkintie/Lassfolkintie, Kullantie/Roskullantie
- Huonot näkemät Kapellvägen/kt68 Pietarsaaren suuntaan (tien pystygeometria) sekä kauppa-alueen (Bärklarintie) liittymä 68:lle Pietarsaaren suuntaan (tien vaakageometria)
- Ylinopeudet kt 68:lla kylän kohdalla, 60 km/h nopeusrajoituksen tueksi ei ole mitään toimenpiteitä, kylän alkamis- ja päättymiskohtaa ei huomaa tietä ajaessa
- Suojatiet kt 68:n yli vaarallisia; ei keskisaarekkeita, liian suuret tilannenopeudet, ei alikulkua jalankulku- ja pyöräliikenteelle. Erityisesti koulun kohdan suojatie, jossa on paljon lapsia, nuoria ja vanhuksia ylittämässä tietä, on tärkeä ylityspaikka.
- JKPP-puutteet kt 68 välillä Keskustie – Mattfolkintie (kt 68 eteläpuoli) sekä Bärklarsvägen välillä kt 68 – uusi asuinalue/koulu
- Nykyinen korotettu jkpp, erotuskaista puuttuu, korkeusero ajorataan pienentynyt ajoradan päällystysten myötä
- kt 68: Mattfolkvägen/Lassfolkvägen, bussipysäkit ja suojatie. Pysäkillä polkupyörien liityntäpysäköintitarvetta, mutta ei järjestettyä tilaa/telineitä, vaarallinen suojatieylitys.
- Liikennemäärien kasvu uuden maankäytön myötä, sekä liikenteen vuotuinen kasvu.

3. Tavoitteet

3.1 Maankäytön tavoitteet

Osayleiskaavan tavoitevuosi on 2030 ja se mahdollistaa noin 250 uutta asukasta kaavoitusalueelle, josta noin 200 asukasta on tavoitteena sijoittaa uusille asemakaava-alueille tai olemassa olevan taajamarakenteen yhteyteen. Uusi maankäyttö pyritään osoittamaan nykyisten katujen yhteyteen, ensisijaisesti sellaisten yhteyksien varteen, jotka ovat toimivia ja turvallisia. Tavoitteena on lisätä kylän elinvoimaa, parantaa liikenneturvallisuutta, huomioida kulttuuriarvot sekä turvata maaseutuelinkeinojen tarpeet. Lisäksi osoitetaan alueet, joilla asemakaavaa laajennetaan sekä otetaan kantaa Åsbackantien pohjoispuolisen alueen käyttöön. Kyseinen alue on kaavaluonnoksessa merkitty se-alueena. Lisäksi osayleiskaavassa osoitetaan nykyisen teollisuusalueen mahdollisuus laajentua pohjoiseen. Jokivarren ympäristöä pyritään säilyttämään maisemallisista syistä avoimena, eikä sinne osoiteta uutta maankäyttöä. Ote osayleiskaavaluonnoksesta on esitetty **kuvassa 6**.



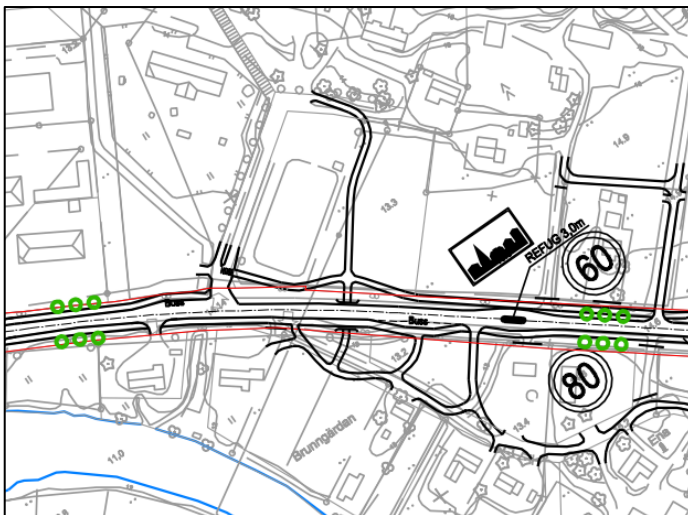
Kuva 6. Ote osayleiskaavaluonnoksesta.

3.2 Liikenteelliset tavoitteet

Osayleiskaavan liikenteellisenä tavoitteena on liittymien vähentäminen kt 68:lla. Ratkaisuna liittymien vähentämiseen voisi olla esimerkiksi rinnakkaiskadut, jotka toimivat samalla erillisinä jalankulku- ja pyöräteinä. Nelihaaraliittymiä muutetaan porrastetuiksi liittymiksi ja liittymiä parannetaan muilla tarpeellisilla sujuvuutta ja turvallisuutta lisäävillä liittymä- ja kaistajärjestelyillä. Kantatien nopeustavoite 80 km/h huomioidaan liikenneverkon ratkaisuisissa, mutta keskeisimmällä kylän vaikutusalueella huomioidaan mahdollisuus nopeusrajoituksen laskemiseen.

Tavoitteena on myös paikallisen liikenteen ja läpiajoliikenteen eriyttäminen. Kantatien 68 ja maantien 747 välisen alueen katuverkkoa pyritään jäsentämään siten, että alueella liikkujien ei tarvitse käyttää maanteita mentäessä paikasta toiseen alueen sisällä.

Jalankulku- ja pyöräteiden tarpeet osoitetaan osayleiskaavassa. Kantatien 68 jalankulku- ja pyörätielle osoitetaan jatko Mattfolckintien liittymästä Keskustien liittymään saakka. Myös Bärklarintielle osoitetaan jalankulku- ja pyörätien tarve kantatieltä 68 koululle ja uudelle asuinalueelle. Lisäksi huomioidaan jalankulku- ja pyöräliikenteen tarpeet esimerkiksi asuinalueilla päättyviä katuja yhdistävien väylien osoittamisella. Koulun läheisyyteen osoitetaan kantatien 68 ali jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulku, jonka paikka on tutkittu vuonna 2011 tehdyssä tieverkkosuunnitelmassa (**kuva 7**). Muita tärkeitä ylityspaikkoja parannetaan rakentamalla keskisaarekkeita. Polkupyörille ja mopaille osoitetaan liityntäpysäköintipaikkoja tarvittaville bussipysäkeille, mm. Mattfolckintien ja Lassfolckintien liittymäalueen pysäkit.



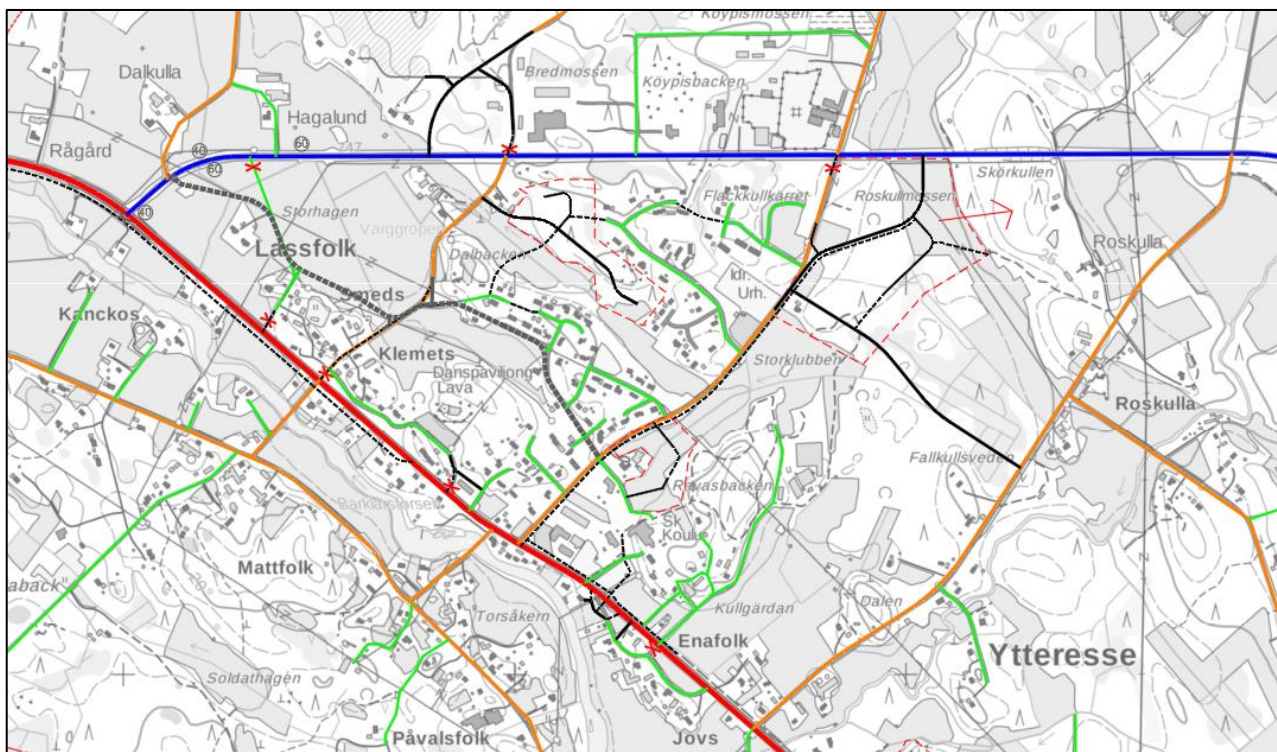
Kuva 7. Ähtävän tieverkkosuunnitelman (Talentek, 2011) mukainen jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulun paikka.

Osayleiskaavan liikenteellisenä tavoitteena on määrittää se-alueen liikenteelliset tarpeet suhteessa alueelle osoitettavaan maankäyttöön. Tavoitteena on, että alueen asukasmäärä ei kasvaisi niin paljon, että maantien ali tarvittaisiin jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulku. Ei ole kuitenkaan olemassa ohjeistusta, jossa jokin tietty jalankulkija- tai pyöräilijämäärä edellyttäisi eritasoratkaisua, eritaso valitaan risteämistavaksi, jos risteäminen tasossa ei täytä vaatimuksia reitin suoruukselle ja turvallisuudelle. Åsbackantien 100 km/h nopeusrajoitus johtaa siihen, että tien ylittäminen tasossa ei ole turvallista. Ensimmäisenä vaihtoehtona on, että nopeusrajoitusta lasketaan niin että tasoylitys on mahdollinen. Nopeusrajoituksen laskeminen on mahdollista mt 747 liittymän yhteydessä. Toisena vaihtoehtona on, että se-alueelle ei osoiteta jalankulku- ja pyörämatkoja synnyttäviä toimintoja. Alueella kuitenkin on jo joitakin asuinkeinteistöjä.

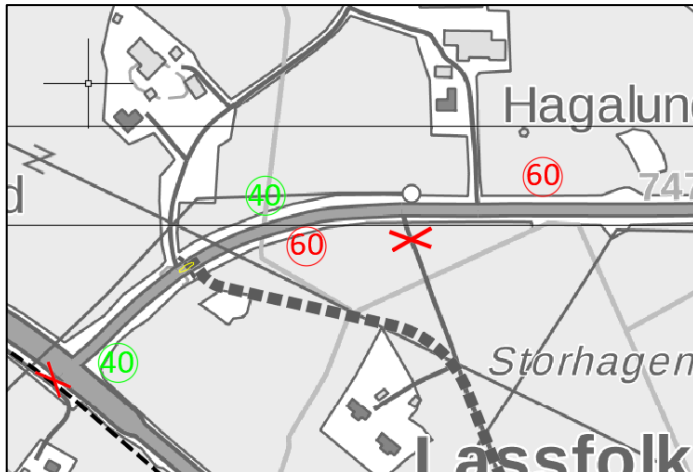
4. Liikenneverkon ratkaisut

4.1 Tie- ja katuverkon toimenpiteet

Tulevaisuuden tie- ja katuverkkoratkaisuiksi on esitetty kahta vaihtoehtoista ratkaisua, joista ensimmäisessä vaihtoehdossa mt 747 pohjoispuolelle se-alueelle on esitetty keskisaarekkeellinen suojatietyhteys lähellä kt 68 liittymää. Suojatietä johdetaan uusi kokoojakatuyhteys Lassfolkintielle ja siitä eteenpäin Bärklarintielle kt 68 suuntaisesti. Nykyiset Sepäntien ja Lassfolkintien ajoneuvoliittymät kt 68:lla muutetaan jalankulku- ja pyöräliikenteen liittymiksi. Myös Sepäntien liittymä mt 747:lle suljetaan. Bärklarintien ja Roskullantien välille osoitetaan uusi kokoojakatuyhteys ja mt 747 liittymät porrastetaan. **(kuva 8)** Tämä ratkaisu mahdollistaisi asumisen osoittamisen se-alueelle, mutta se tulisi osoittaa kokonaisuudessaan Ytteresse Ringvägenin länsipäähän. Samalla toteutettaisiin nopeusrajoitusmuutos **kuvan 9** mukaisesti. **Kuvassa 8** on esitetty mustalla yhtenäisellä viivalla uudet katuyhteydet ja harmaalla katkoviivalla vaihtoehtoiset katulinjaukset. Mustalla katkoviivalla on esitetty uudet jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteydet sekä punaisella rastilla katkaistavat yhteydet.

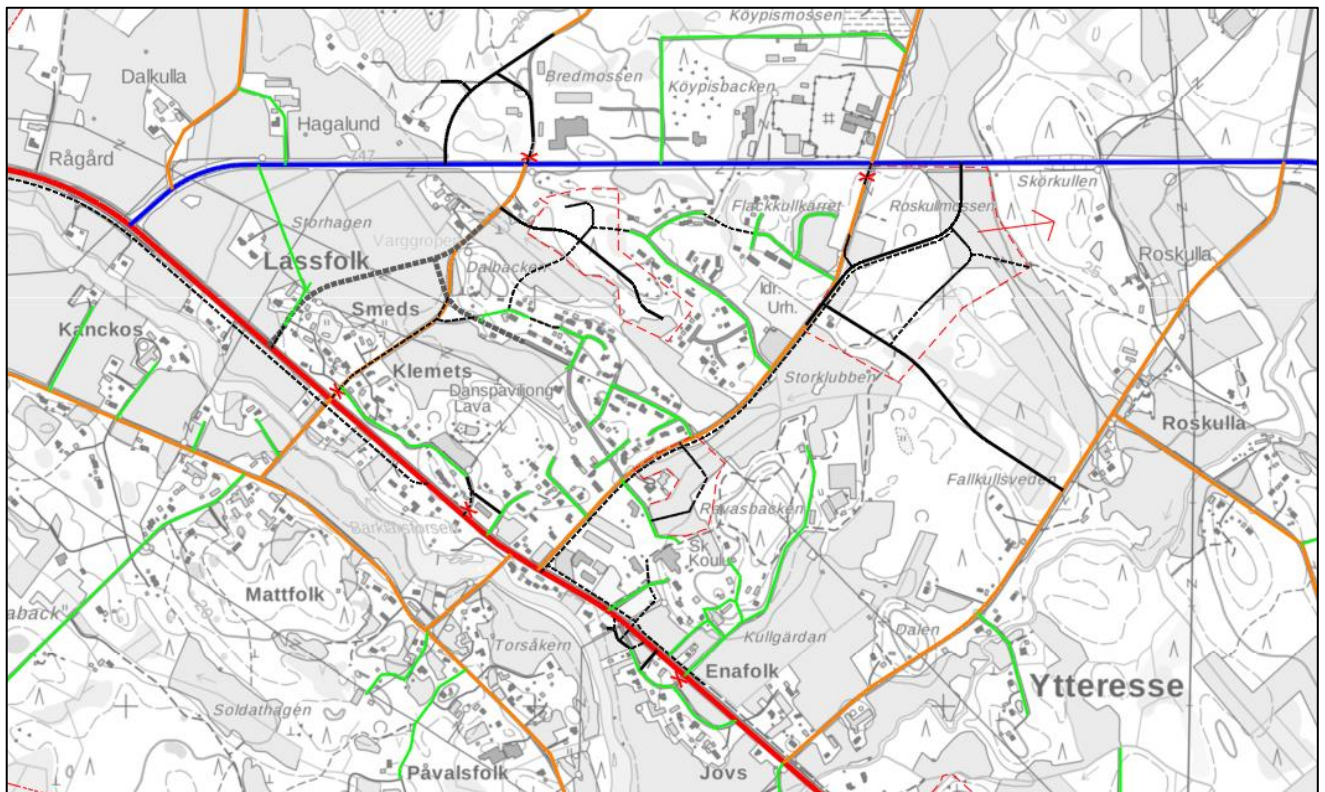


Kuva 8. Katuverkkovaihtoehto 1



Kuva 9. Keskisaarekkeellinen suojatie ja nopeusrajoitusmuutos mt 747:lla.

Toisessa vaihtoehdossa Sepäntiestä johdetaan uusi kokoojakatuyhteys, joka yhdistyy Lassfolkkintiehen. Nykyinen Lassfolkkintien ajoneuvoliittymä kt 68:lla muutetaan jalankulku- ja pyöräliikenteen liittymäksi. Uudelta Sepäntien kokoojakadulta johdetaan yhteys Bärklarintielle, Bärklarintien ja Roskullantien välille osoitetaan uusi kokoojakatuyhteys ja mt 747 liittymät porrastetaan. Tässä vaihtoehdossa mt 747 pohjoispuolelle ei osoiteta lainkaan uutta asumista (**kuva 10**). **Kuvassa 10** on esitetty mustalla yhtenäisellä viivalla uudet katuyhteydet ja harmaalla katkoviivalla vaihtoehtoiset katulinjaukset. Mustalla katkoviivalla on esitetty uudet jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteydet sekä punaisella rastilla katkaistavat yhteydet.



Kuva 10. Katuverkkovaihtoehto 2.

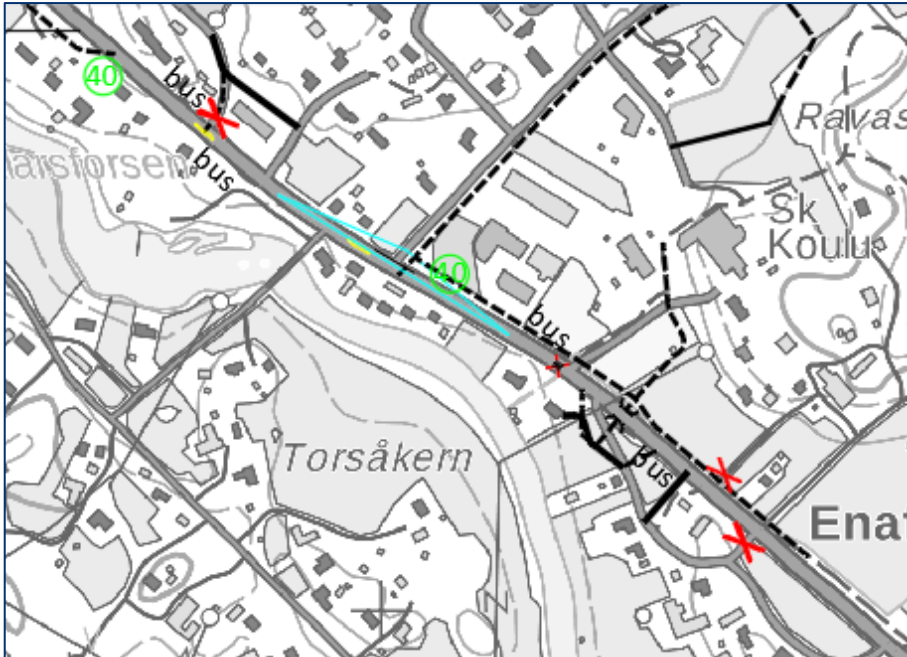
4.2 Toimenpiteet kt 68:lla

Kt 68 ja mt 747 liittymän vastakkaisella puolella sijaitseva yksityistieliittymä suljetaan ja porrastetaan noin 200 m länteen. Lassfolkintien liittymä katkaistaan ja liittymään rakennetaan keskisaarekkeellinen suojatie. Lassfolkintie jää jalankulku- ja pyöräliikenteen yhteydeksi. Liittymän yhteyteen jää bussipysäkit ja pysäkillä osoitetaan liityntäpysäköintialue polkupyörille ja mopoille. Nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h Lassfolkintien liittymästä itäänpäin. Nopeusrajoituksen alkamiskohtaa voidaan korostaa taajamaporttina esim. asettamalla keskisaarekkeelle valaistus ja/tai istutuksia. Kantatien eteläpuolelle rakennetaan erillinen jalankulku- ja pyörätie Keskustieltä noin 1,6 km itään päin.



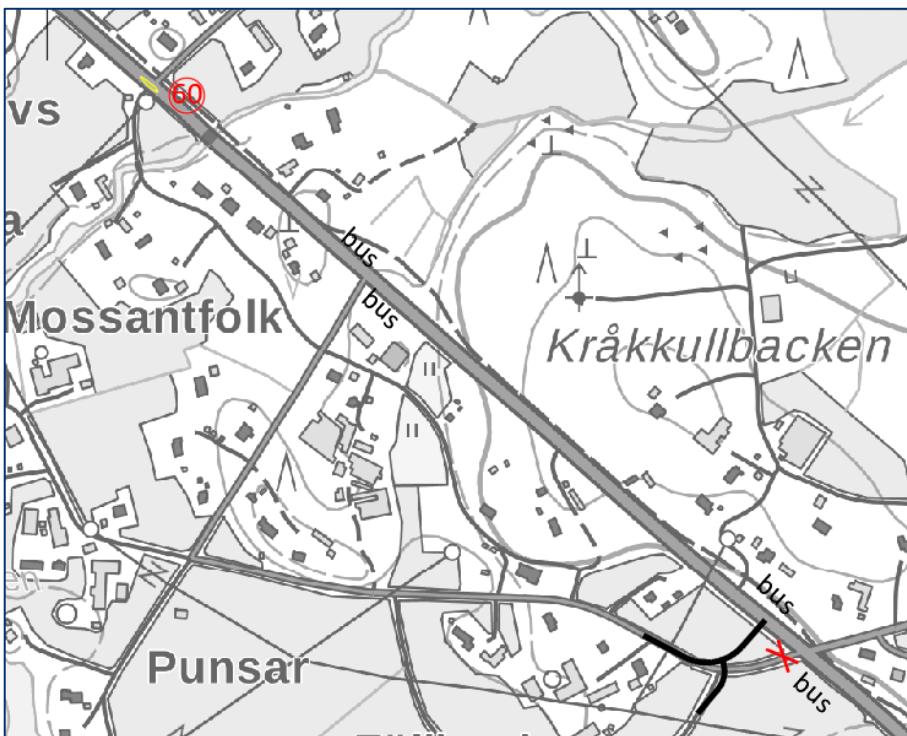
Kuva 11. Toimenpiteet kt 68:lla (1/3).

Kappelitien liittymä katkaistaan ja kantatiehen yhdistyvä osuus jää jalankulku- ja pyörätieksi. Bussipysäkit jäävät liittymään ja niiden välille rakennetaan saarekkeellinen suojatie. Bärklarintien ja uuden erillisen jalankulku- ja pyörätien välille esitetään 40 km/h nopeusrajoitusta. 40 km/h rajoitusalueella jalankulku- ja pyörätiet ovat korotettuna, kuten nykyisinkin, mutta korotus tulisi korjata siten, että reunakiven korkeus on vähintään 12 cm ajoradan pinnasta. Kun nopeustaso alenee, näkemiin liittyvät ongelmat poistuvat mm. Bärklarintien liittymän näkemäalue on riittävä nopeustasolla 60 km/h ja tilanne paranee vielä tästä nopeustasolla 40 km/h. Nykyinen suojatie koulun kohdalla poistetaan ja tilalle rakennetaan alikulku. Alikulun molemmiin puolin osoitetaan bussipysäkit ja jalankulkuyhteydet pysäkeille. Ravasbackantien vastapäinen ja viereinen maatalousliittymä suljetaan. (**kuva 12**)



Kuva 12. Toimenpiteet kt 68:lla (2/3).

Roskullantien liittymään esitetään rakennettavaksi keskisaarekkeellinen suojatie, jonka jälkeen päättyy 60 km/h nopeusrajoitusalue. Nopeusrajoituksen alkamiskohtaa voidaan korostaa taajamaporttina esim. asettamalla keskisaarekkeelle valaistus ja/tai istutuksia Punsarintien liittymään jäisi bussipysäkit liittymän molemmin puolin. Mosantfolkintien liittymä esitetään porrastettavan 50 m länteen ja bussipysäkit säilyisivät liittymän molemmin puolin. (kuva 13)



Kuva 13. Toimenpiteet kt 68:lla (3/3).

4.3 Mt 747 Liittymien porrastaminen

Liittymän porrastaminen vähentää onnettomuuksien todennäköisyyttä, mikäli sivuteiden liikenne on vähintään 5 % päätien liikennemäärästä. Tässä päätien (mt 747) liikennemäärä on noin 1000 ajon/vrk, joten sivutien liikennemäärä saisi olla korkeintaan 50 ajon/vrk, jotta porrastus ei olisi turvallisuutta lisäävä toimenpide. Sekä Lassfolkintien että Bärklarintien liikennemäärä tulee kasvamaan niiden varteen osoitettujen uusien AP-alueiden myötä, joten porrastuksiin tulee varautua osayleiskaavan tavoiteaikana. Porrastus on suositeltavaa maaseudulla tehdä vasen - oikea -porrastuksena ja porrastusvälin mitoituksessa on hyvä varautua mahdollisen oikeaankääntymiskaistan tarpeeseen.

Vasempaankääntymiskaistalle tai väistötilalle ei liikenne-ennusteen mukaan ole tarvetta.

Oikeaankääntymiskaistan pituus on $100+80+30=210$ m. Lassfolkintien liittymässä mt 747 pohjoispuolinen haara esitetään käännettäväksi n. 220 m vasemmalle. Bärklarintien liittymässä mt 747 eteläpuolinen haara esitetään käännettäväksi n. 220 m oikealle, jolloin muodostuu myös uusi katuyhteys uudelle AP-alueelle.

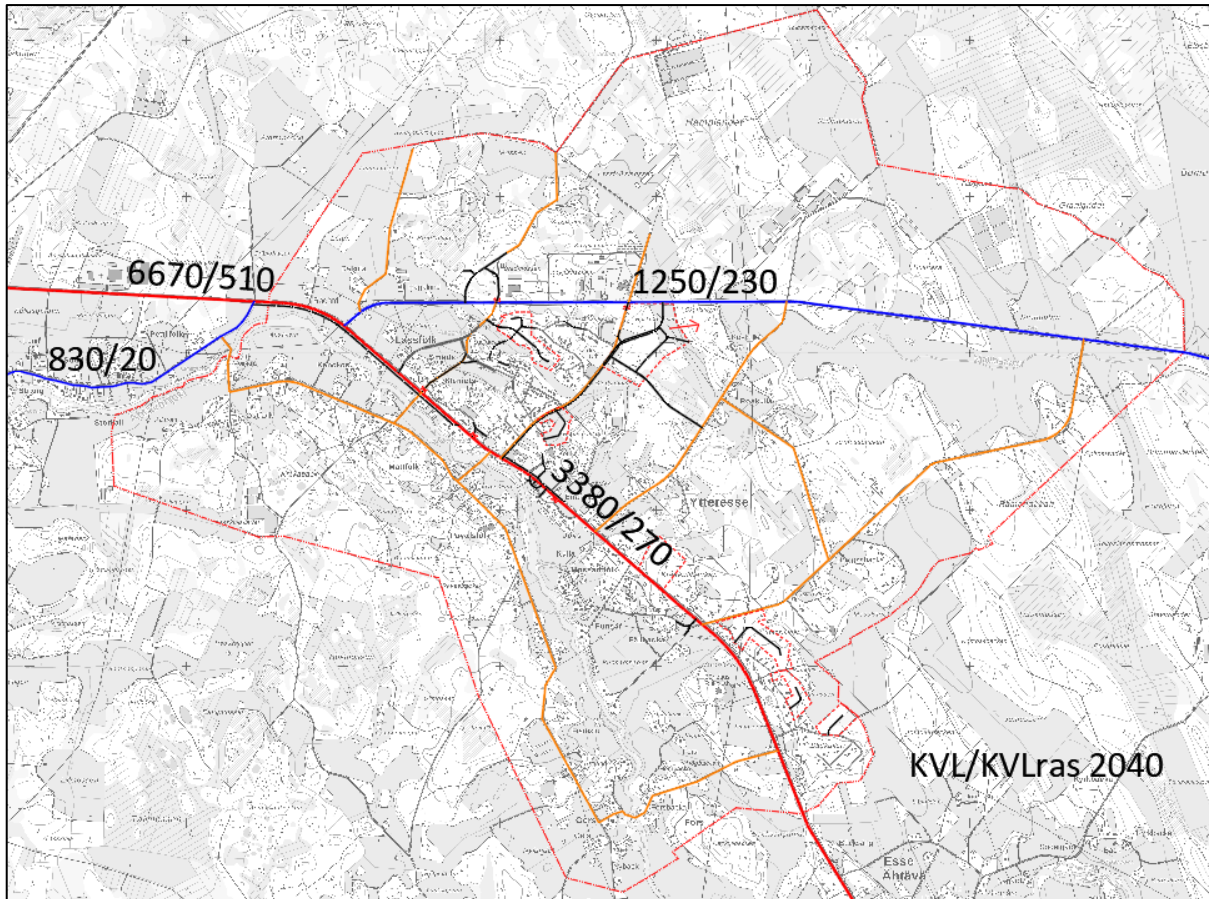
5. Vaikutukset

5.1 Sujuvuus

Liikenne-ennuste laadittiin vuodelle 2040 kasvukerroinennusteena maanteiden osalta. Lisäksi huomioitiin osayleiskaavassa osoitettavat uudet AP-alueet. Uusille AP-alueille on arvioitu sijoittuvan noin 250 uutta asukasta, mikä tuottaa uutta liikennettä noin 250 ajon/vrk. Tämän liikenteen on arvioitu jakautuvan noin puolet Kt 68:lle ja puolet mt 747:lle. (**taulukko 1, kuva 14**)

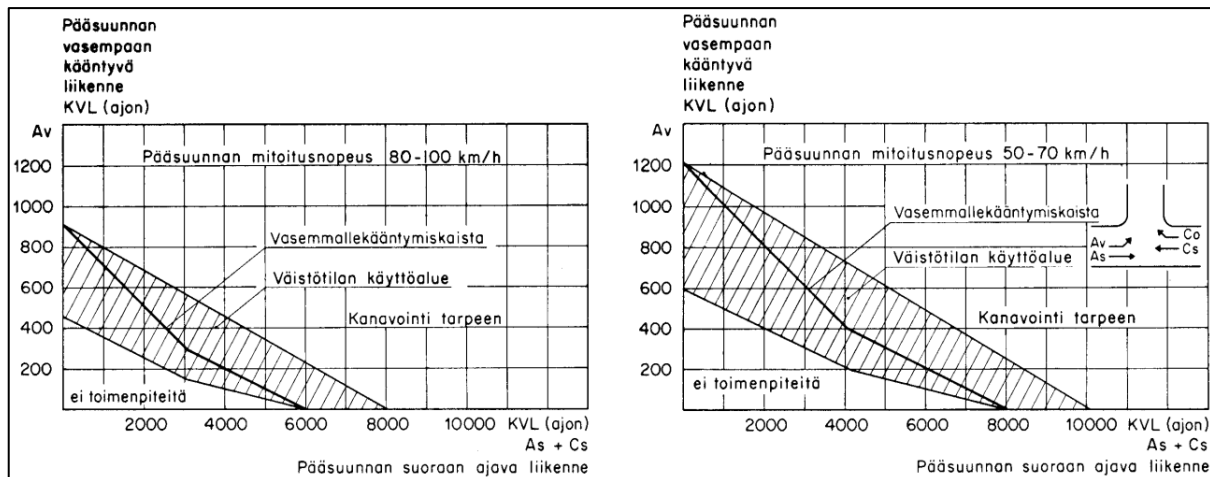
Taulukko 1. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 yleisille teille.

	2022	kerroin	2040	uusi maankäyttö	2040
kt68 länsi	5630		6421		6671
kevyet	5160	1,145	5908	250	6158
raskaat	470	1,09	512		512
kt68 itä	2850		3250		3375
kevyet	2600	1,145	2977	125	3102
raskaat	250	1,09	273		273
mt 747	1020		1123		1248
kevyet	810	1,105	895	125	1020
raskaat	210	1,084	228		228
Keskustie	770		795		825
kevyet	750	1,031	773	30	803
raskaat	20	1,072	21		21



Kuva 14. Liikenne-ennuste vuodelle 2040.

Kuvan 15 nomogrammin mukaan kantatien 68 katuliittymien vasemmalle kääntyvien liikennemäärä saisi nousta noin 230 ajoneuvoon vuorokaudessa ennen kuin olisi tarvetta väistötilalle. Maantien 747 liittymien vasemmalle kääntyvien liikennemäärä saisi nousta noin 380 ajon/vrk:een ennen kuin olisi tarvetta väistötilalle. Katuliittymistä ei ole liikennemäärätietoja, mutta arvion mukaan liikennemäärät jäävät edellä mainittuja vähäisemmiksi. Koska maantien 747 puolella kapasiteettia on enemmän, osayleiskaava-alueen liikenne voi jatkossa suuntautua enemmän mt 747 kautta asuinalueille. Kt 68 ja mt 747 t-liittymässä on nykyisin kanavointi ja vasempaankääntymiskaista. Osayleiskaava-alueen liittymien sujuvuuden arvioidaan olevan hyvä vielä ennustetilanteessakin. Keskittämällä asutusta palveluiden läheisyyteen, asukkailla on mahdollista käyttää arjen matkoilla ajoneuvoliikenteen sijaan enemmän jalankulkua tai pyöräliikennettä, mikä vähentää autoliikenteen määrää ja siten lisää liikenteen sujuvuutta. Rakennuslupien myöntäminen haja-asutusalueille on liikenteen sujuvuuden näkökulmasta haitallista.



Kuva 15. Vasempaankääntymiskaistan tarve t-liittymässä (Tiehallinto, 2001)

5.2 Turvallisuus

Lisääntyvä liikenne heikentää liikenneturvallisuutta. Esitetyt parantamistoimenpiteet erityisesti kantatiellä 68 parantavat liikenneturvallisuutta. Uudet jalankulku- ja pyörätiet parantavat jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Nopeusrajoitusmuutokset, alikulku- ja suojatiemuutokset parantavat kantatien ylittämisen turvallisuutta. Nelihaaraliittymien porrastaminen parantaa ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Keskittämällä asutusta palveluiden läheisyyteen, voidaan toteuttaa turvallisia jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyitä mahdollisimman monelle asukkaalle. Kun asuminen ja palvelut sijaitsevat lähekkäin, kaikkiin arjen matkoihin ei tarvita välttämättä autoa, mikä vähentää autoliikennettä ja siten lisää liikenteen turvallisuutta. Rakennuslupien myöntäminen haja-asutusalueille on liikenneturvallisuuden näkökulmasta haitallista.

5.3 Kestävä kehitys

Katuverkon yhteyksien muutosten myötä jalankulku- ja pyöräliikenteen reitit ovat usein autoliikenteen reittejä lyhyempiä ja suorempia. Jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksien parantaminen kt 68 varrella ja alueen sisäisillä yhteyksillä houkuttelee asukkaita valitsemaan auton sijaan polkupyörän eri arjen matkoilla, mikä edistää hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista. Keskittämällä asutusta palveluiden läheisyyteen vähennetään asukkaiden henkilöautoriippuvuutta ja siten myös edistetään hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista. Rakennuslupien myöntäminen haja-asutusalueille on liikenneturvallisuuden näkökulmasta haitallista.

6. Yhteenveto

Liikenneselvityksen tarkoituksena on ollut tutkia osayleiskaava-alueen nykytilanteen ongelmia ja selvittää osayleiskaavan aiheuttamia liikenteellisiä vaikutuksia. Lisäksi tavoitteena on ollut kehittää osayleiskaava-alueelle turvallinen ja toimiva sisäinen katuverkko, joka kestää uusien asuinalueiden myötä kasvavan liikenteen. Selvityksessä todettiin nykytilanteen ongelmien keskittyvän kantatielle 68, jossa nykyisen 60 km/h nopeusrajoituksen tueksi ei ole helposti havaittavia elementtejä. Liian suuret nopeudet aiheuttavat ongelmia niin liittymissä kuin jalankulku- ja pyöräliikenteen ylityksissä. Nykyinen alueen sisäinen katuverkko on rakentunut maantieyhteyksien varaan, eikä alueen sisällä paikasta toiseen pääse välttämättä joutumatta poikkeamaan maantieverkolle. Osayleiskaavan myötä lisääntyvä liikenne kuormittaisi ennestään hankaliksi koettuja liittymiä. Asuinalueen liikenne lännen suunnasta keskittyy suurimmaksi osaksi kantatielle 68. Uusien asuinalueiden sijoittuminen alueen pohjoisosaan muuttaa liikenteen suuntautumista hiukan enemmän maantien 747 puolelle.

Selvityksessä on esitetty kaksi vaihtoehtoista katuverkkoa alueelle. Ensimmäisessä vaihtoehdossa alueen läpi on linjattu uusi kantatien 68 suuntainen kokoojayhteys, joka liittyy maantiehen 747 Ytteresse ringvägenin liittymään porrastettuna. Tämä mahdollistaisi asutuksen maltillisen lisäämisen myös mt 747 pohjoispuolella Ytteresse ringvägenin varressa, kun mt 747 nopeusrajoitusta laskettaisiin 40 km/h suojatieylityksen kohdalla. Toisessa vaihtoehdossa mt 747 pohjoispuolelle ei olisi mahdollista osoittaa uutta asutusta, ja uusi kokoojayhteys muodostettaisiin Lassfolkintien ja Sepäntien välille, mikä mahdollistaisi Lassfolkintien nelihaaraliittymän purkamisen. Molemmissa vaihtoehdoissa on esitetty maantien 747 nelihaaraliittymien porrastaminen mitoituksella, johon tarvittaessa mahtuu oikeaankääntymiskaista.

Koko alueen liikenneturvallisuuden kannalta ensisijaista olisi toteuttaa kantatien 68 toimenpiteet, joista tärkeimpänä olisi koulun kohdan jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulku, sekä erillinen jalankulku- ja pyörätie kantatien 68 eteläpuolelle nykyisestä väylästä länteen Keskustielle saakka. Nelihaaraliittymien purkaminen ja sisäisen katuverkon kehittäminen voi toteutua asutuksen laajentumisen myötä pidemmällä aikavälillä.

Kun kaikki esitetyt parantamistoimenpiteet on toteutettu, alueen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Alueelle on mahdollista osoittaa myös osayleiskaavassa esitettyä enemmän asuinrakentamista, mutta se edellyttää tarkempia tietoja nykytilanteen liikennemääristä ja liikenteen suuntautumisesta ja sen varmistamisesta, että kantatiellä 68 ei tarvita vasempaankääntymiskaistoja. Kantatieltä 68 vasemmalle kääntyvän liikenteen määrä voi olla kussakin liittymässä enintään 230 ajon/vrk, että kääntymiskaistaa ei tarvita. Esitettyjen toimenpiteiden myötä voidaan edistää myös kestävä kehityksen tavoitteita, kun jalankulku- ja pyöräliikenteen reitit ovat tulevaisuudessa monissa kohdin suorempia ja lyhyempiä kuin ajoneuvoliikenteen reitit, mikä kannustaa käyttämään näitä vähäpäästöisiä kulkumuotoja. Asutuksen keskittäminen palveluiden läheisyyteen tukee sekä liikenneturvallisuuden, sujuvuuden, että kestävä kehityksen tavoitteita, ja sen vuoksi rakennuslupien myöntäminen haja-asutusalueille ei ole suotavaa.