

Tuomo Järvinen

11.2.2019

Liite 3

Isonkyrön kunta
Tervajoen asemakaavan muutos ja laajennus

Työneuvottelu luonnosvaiheen jälkeen

Aika maanantai 11.2.2019 klo 10 - 12

Paikka Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Wolffintie 35, 65200 Vaasa

Kutsutut ELY-keskus
Isonkyrön kunta
FCG

Läsnä**Isonkyrön kunta**

Tero Kankaanpää, kunnanjohtaja
Erkki Kuusikko, elinkeino- ja kaavoitusjaoston puheenjohtaja
Petri Hänninen, tekninen johtaja

ELY-keskus

Eeva Kopposela, liikennejärjestelmät
Anu Schulte-Tigges, liikennevastuualue ja maankäytön asiantuntija
Seppo Hakala, alueidenkäytön ryhmä, kaavoituksen edistämistehtävät

FCG

Tuomas Miettinen, liikennesuunnittelija, Satakunta – Häme aluepäällikkö
Tuomo Järvinen, kaavan laatija

1 Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

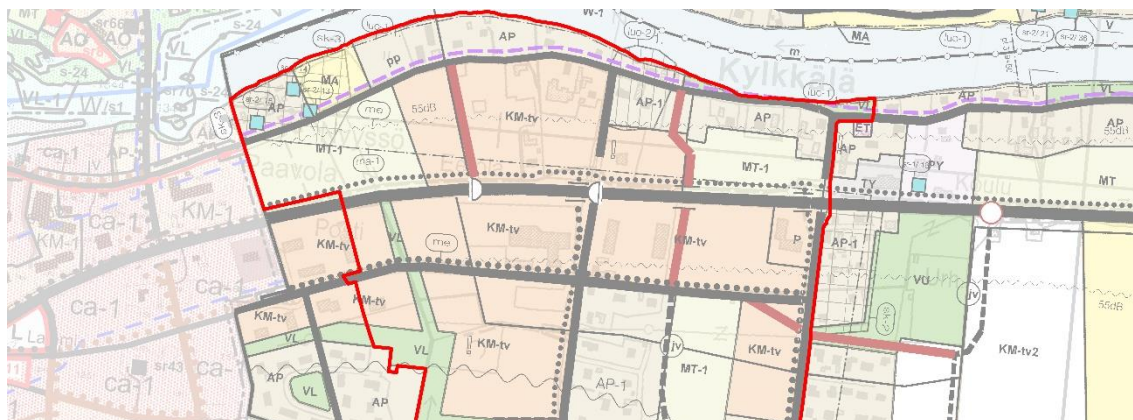
Kankaanpää avasi kokouksen ja sovittiin, että konsultti laatii muistion.
Edettiin ilman erillistä asialistaa.

2 Kaavan vaiheet ja tavoitteet

Käytiin lyhyesti läpi kaavan tausta ja alkuvaiheet:

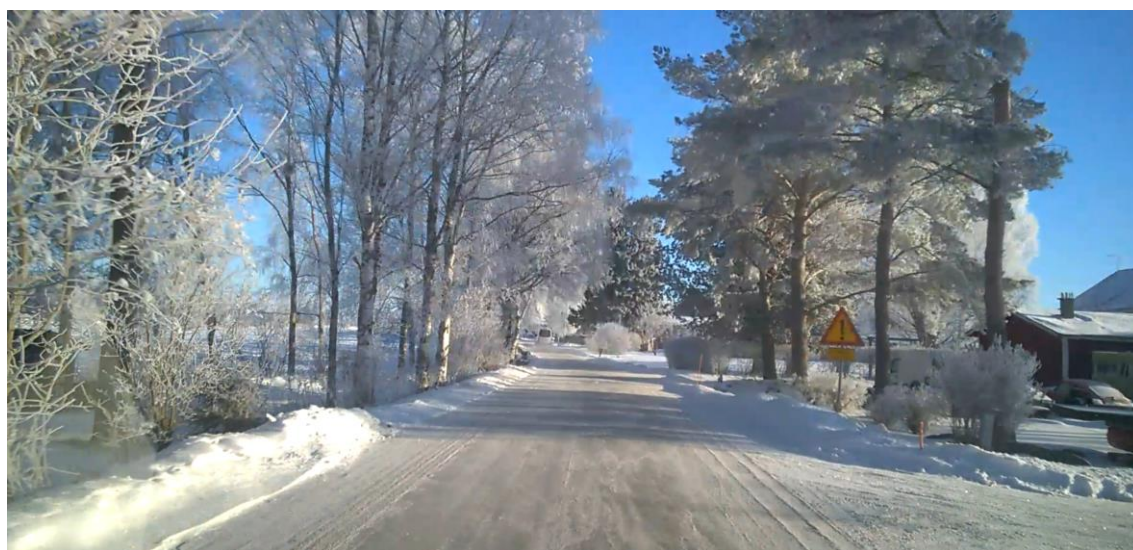
- Vireille tulon kuulutus 3.8.2015
- Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 27.5.2015
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) nähtävillä 3.8.2015 - 31.8.2015
- Kaavaluonnos nähtävillä 30.3. - 2.5.2017

Kaavaluonnoksen liikennetarkaisu oli yleiskaavan mukainen. Yleiskaavassa valtatielle on osoitettu kaksi suuntaisliittymää ja alikulku.



Kuva 1: Yleiskaavaote

Palautteessaan alueen asukkaat voimakkaasti vastustivat liikenteen ohjaamista Kylkkälänraitille.



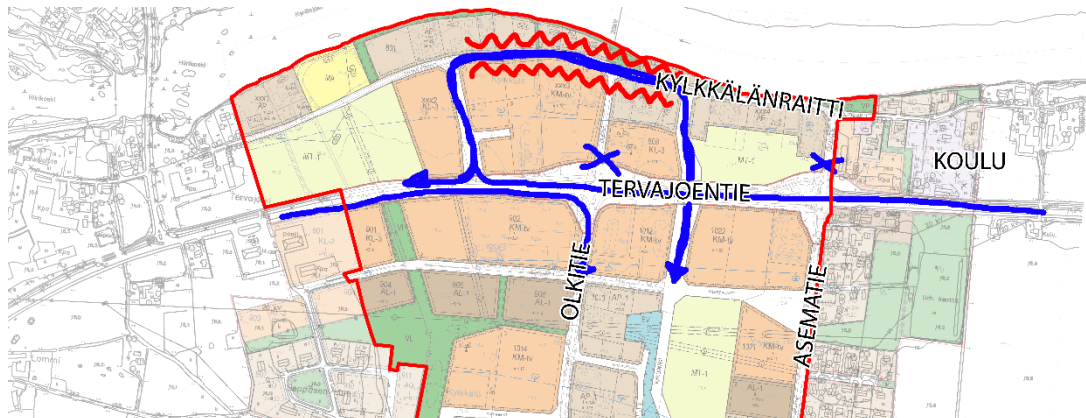
Vastustusta perusteltiin sillä, että Kylkkälänraitti on kapea sekä maisemallisesti ja historiallisesti arvokas. Raitilla kulkee koululaisia eikä se kestä raskasta liikennettä. Raitin varrella on kaksi erityistä historiallista miljöökokonaisuutta, Myllykosken yli kulkevan sillan ympäristö sekä Kylkkälänraitin länsipää Olkitieltä Vähäkyrön rajalle.

Yleiskaavassa (Kuva 1) Kylkkälänraitti on merkitty *historialliseksi tielinjaukseksi*:

HISTORIALLINEN TIELINJAUS

Ympäristön uudis- ja korjausrakentaminen, tien korjaustoimenpiteet sekä ympäristöhoito tulee sopeuttaa tien varren kyläkuvaan ja rakennusperinteeseen. Tiestöön kohdistuvissa toimenpiteissä tulee erityisesti ottaa huomioon alueen maiseman, rakennetun kulttuuriympäristön ja historiallisen tiestön arvot

Koska kaavan ehdotusvaiheen liikennratkaisussa jouduttaneen poikkeamaan yleiskaavasta, katsottiin tarpeelliseksi järjestää työneuvottelu liikenneviranomaisen kanssa.

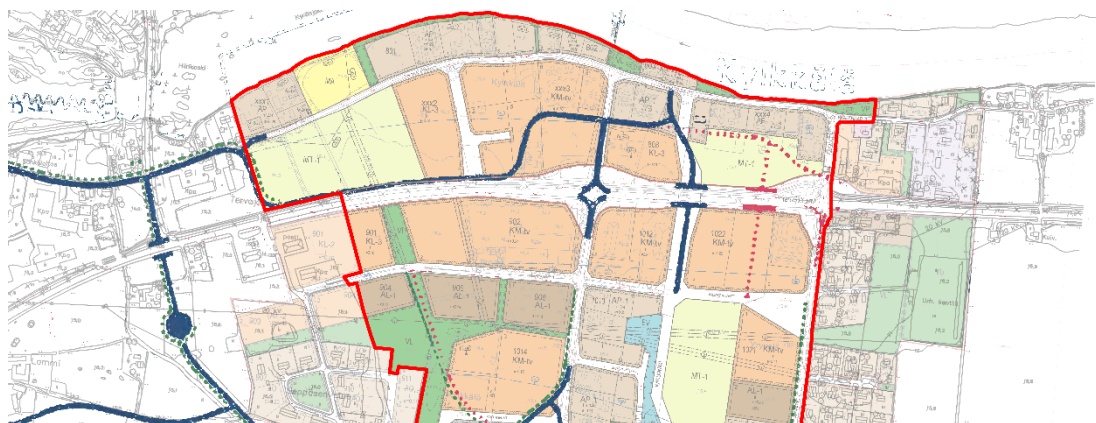


Kuva 2: Pääproblematiikka

3 Tiesuunnitelmat

Järvinen esitteli Tervajoelle vuodesta 2009 tehtyjä liikennesuunnitelmia.

3.1 Talentek 1, 2009

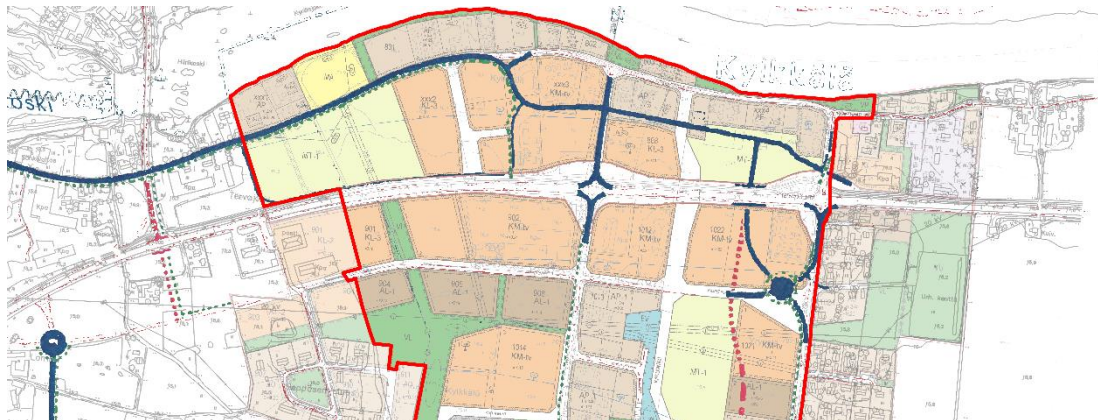


Kuva 3: Talentek 1, 2009

Vaihtoehdossa valtatieltä käännytään nykyiseen tapaan Olkitielle sekä pohjoiseen että etelään, vain vasemmalle kääntyminen estetään. Eritasoratkaisu toteutetaan Olkitien itäpuolelle rakennettavalla alikululla. Tervajoen keskustaan tuleva ja sieltä lähtevä liikenne ohjataan valtatie pohjoispuolella länsi-itäsuunnassa Kulkälänraitin varrelle rakennettujen kortteleiden eteläpuolella. Liikenne ei ohjaudu Kulkälänraitille.

Vähäkyrön puolella Hiiripellon tie on esitetty kulkemaan valtatie al.

3.2 Talentek 2, 2009

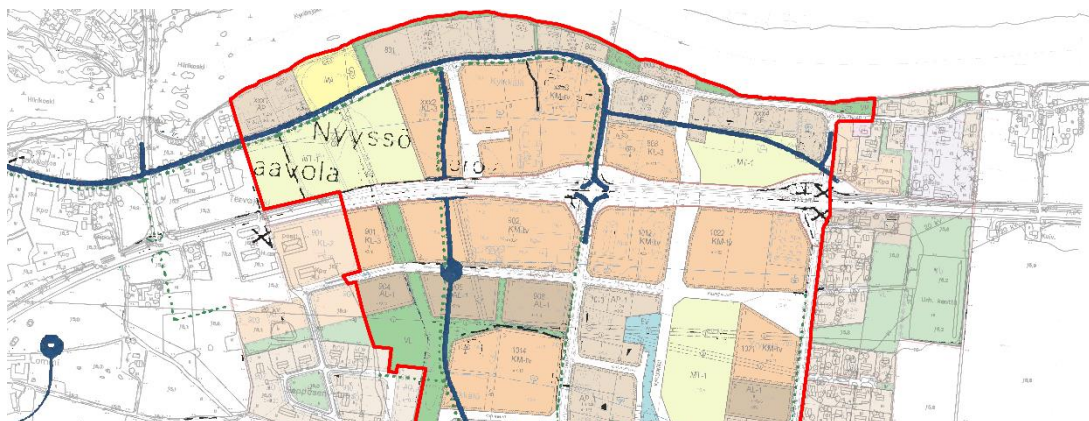


Kuva 4: Talentek 2, 2009

Vaihtoehdossa valtatieltä käännytään nykyiseen tapaan Olkitielle sekä pohjoiseen että etelään, vain vasemmalle kääntymiset estetään. Eritasoratkaisu toteutetaan Olkitien itäpuolelle rakennettavalla alikululla. Alikulku on osoitettu hieman idemmäs kuin vaihtoehdossa 1.

Tervajoen keskustaan tuleva ja sieltä lähtevä liikenne ohjataan valtatie pohjoispuolella länsi-itäsuunnassa Kylkkälänraitin vanhimman osan rakennettujen kortteleiden eteläpuolella. Olkitien länsipuolella liikenne ohjataan Kylkkälänraittille osalla, jolla kadun levenyttäminen on mahdollista, koska raitin eteläpuoli on tällä osalla vielä rakentumaton.

3.3 Talentek 3, 2009



Kuva 5: Talentek 3, 2009

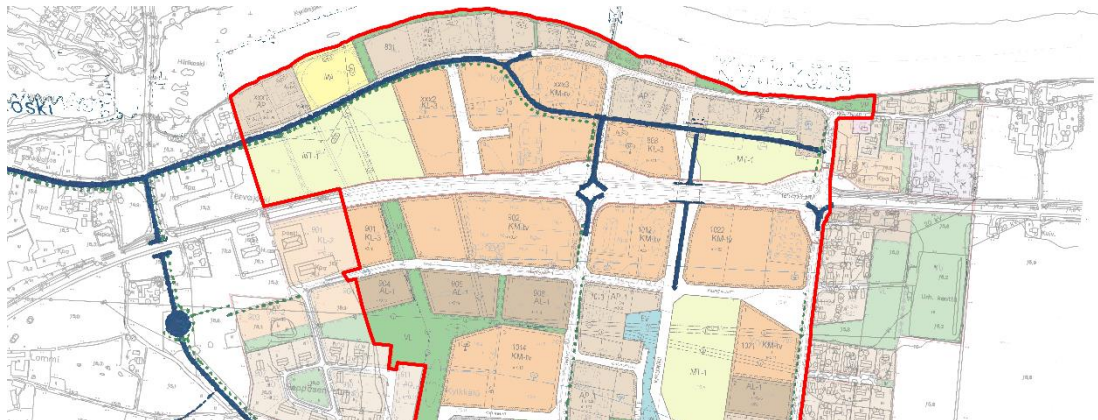
Vaihtoehdossa valtatieltä käännytään nykyiseen tapaan Olkitielle sekä pohjoiseen että etelään, vasemmalle kääntymiset estetään.

Eritasoratkaisu toteutetaan Olkitien länsipuolelle rakennettavalla alikululla. Itäpuolella on taajamaan saavuttaessa pohjoisen puolelle erkaneva ramppi.

Tervajoen keskustaan tuleva ja sieltä lähtevä liikenne ohjataan valtatie pohjoispuolella Olkitiestä itään Kylkkälänraitin vanhimman osan rakennettujen kortteleiden eteläpuolella. Olkitieltä länteen liikenne ohjautuu suoraan Kylkkälänraittille. Kylkkälänraitin eteläpuoli on liittymästä länteen rakentamaton. Kylkkälänraitin eteläpuolella olleet rakennukset on purettu.

Olkitien länsipuolella liikenne ohjataan Kylkkälänraittille osalla, jolla kadun levenyttäminen on mahdollista, koska raitin eteläpuoli on tällä osalla vielä rakentumaton.

3.4 Talentek 4, 2009



Kuva 6: Talentek 4, 2009

Vaihtoehdossa valtatieltä käännytään nykyiseen tapaan Olkitielle sekä pohjoiseen että etelään, vasemmalle kääntymiset estetään.

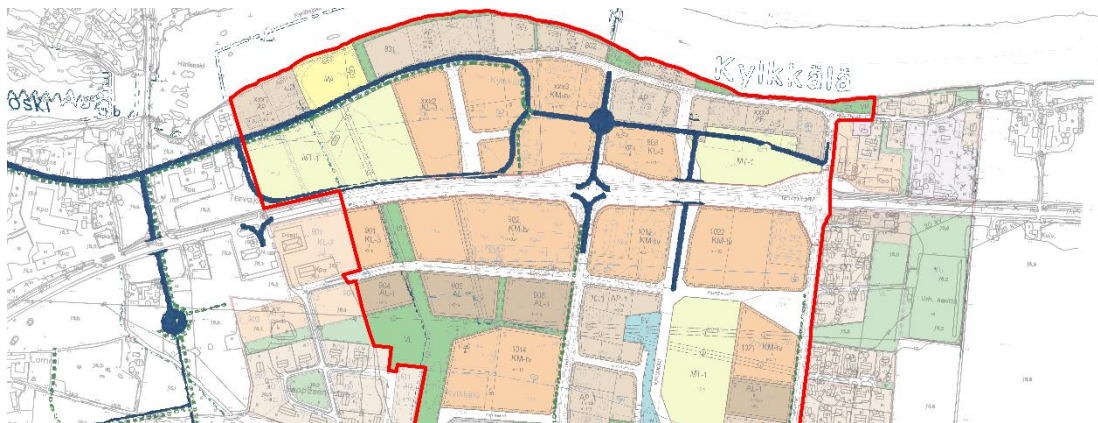
Eritasoratkaisu on osoitettu Olkitien itäpuolelle rakennettavalla alikululla.

Tervajoen keskustaan tuleva ja sieltä lähtevä liikenne ohjataan valtatie pohjoispuolella Olkitiestä itään Kylkkälänraitin vanhimman osan rakennettujen kortteleiden eteläpuolella. Olkitieltä länteen liikenne ohjautuu Kylkkälän pellolle kaartaen siitä Kylkkälänraitille.

Kylkkälänraitin sekä uuden rinnakkaisväylän leveys on säädettävissä tarpeen mukaan.

Vähäkyrön puolella Hiiripellon tie on esitetty kulkemaan valtatie alii.

3.5 Talentek 5, 2009

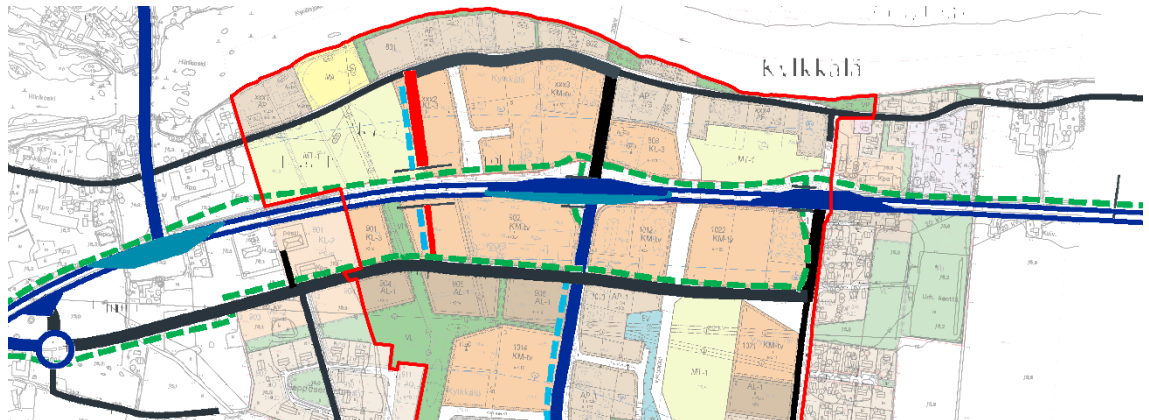


Kuva 7: Talentek 5, 2009

Vaihtoehto poikkeaa edellisestä Olkitien ja valtatie pohjoispuolen uuden rinnakkaistien liittymään osoitettavalla kiertoliittymällä. Olkitieltä länteen Kylkkälänpellolle suunnattu katu jakautuu pellon molemmille puolille.

Vähäkyrön puolella Hiiripellon tie on esitetty kulkemaan valtatie alii.

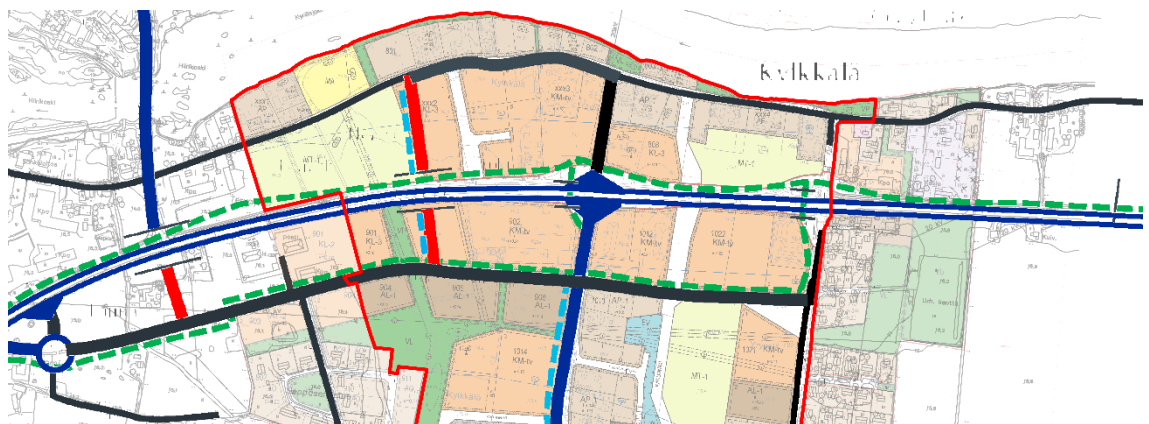
3.6 Sito A1, 2014



Kuva 8: Sito A1, 2014

Sito:n esityksessä A1 vuodelta 2014 valtatie liittymä Olkitien kohdalla säilyy paikallaan, vasemmalle kääntymiset estetään. Eritaso (alitus) on osoitettu Olkitien länsipuolelle. Liikenne eteläpuolen keskusta ohjautuu valtatie pohjoispuolella Kylkkälänraitin Olkitiestä länteen suuntautuvalla osalla, jossa kadun levenyttäminen on mahdollista.

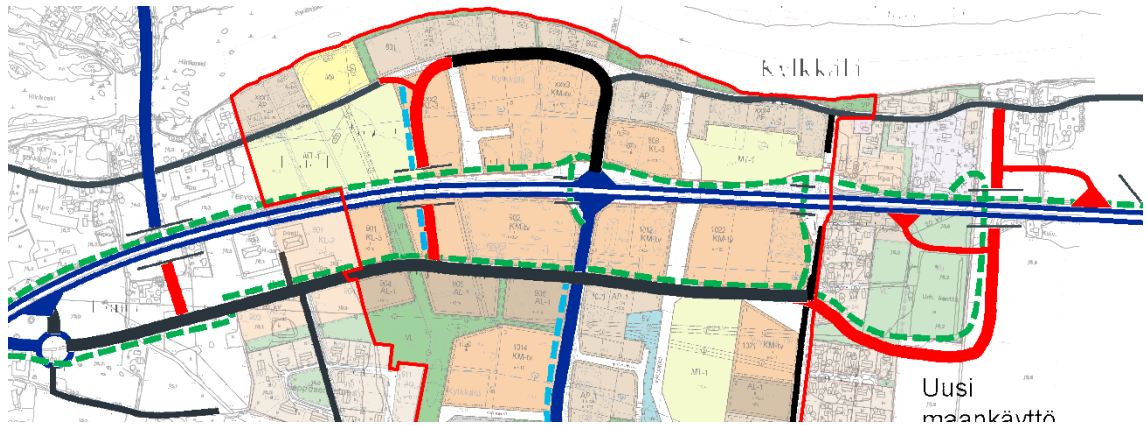
3.7 Sito A2, 2014



Kuva 9: Sito A2, 2014

Sito:n esityksissä 2014 on kaksi eri suunnitelmavaihtoehtoa, joista kummastakin on esitetty kolme kehitysvaihetta. Vaihtoehdon A toisessa vaiheessa Hiiripellon liittymää kehitetään alikuluksi.

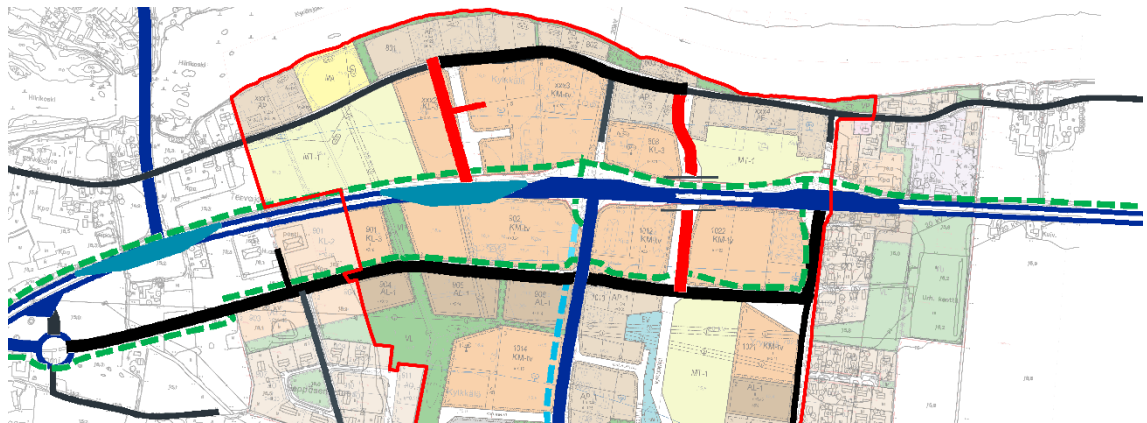
3.8 Sito A3, 2014



Kuva 10: Sito A3, 2014

Sito:n vuoden 2014 vaihtoehdon A kolmannessa vaiheessa taajaman itäpuolelle lisätään kolmas alikulku ramppeineen.

3.9 Sito B1, 2014



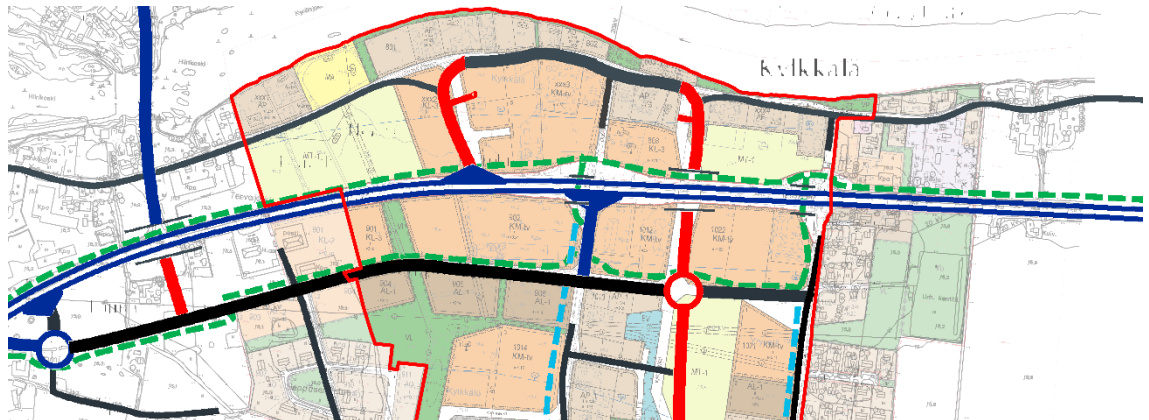
Kuva 11: Sito B1, 2014

Sito:n vaihtoehdossa B Olkitien liittymä pohjoiseen suljetaan ja siirretään länteen Kylkkälänpellolle. Eritasaisuus toteutetaan alikululla Olkitien itäpuolella. Osa liikenteestä suuntautuu Kylkkälänraitin kapealle osalle.



Kuva 12: Kylkkälänraitti Olkitien liittymästä itään

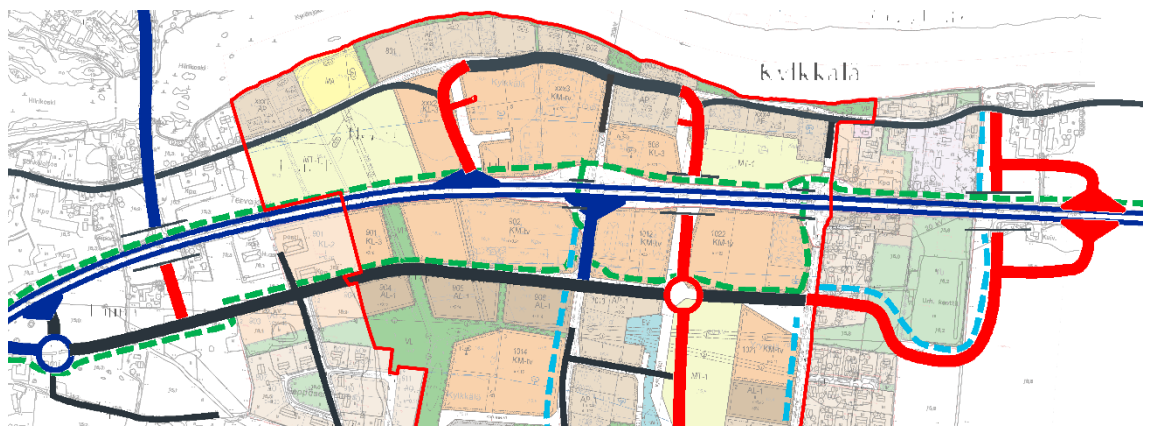
3.10 Sito B2, 2014



Kuva 13: Sito B2, 2014

Sito:n vaihtoehdon B toisessa vaiheessa keskustan – valtatie välisen katuyhteyden uutta linjausta on joutennettu siten, että se selkeästi muodostaa pääväylän. Keskustan puolelle on lisätty kiertoliittymä Kaupparaitin liittymään.

3.11 Sito B3, 2014



Kuva 14: Sito B3, 2014

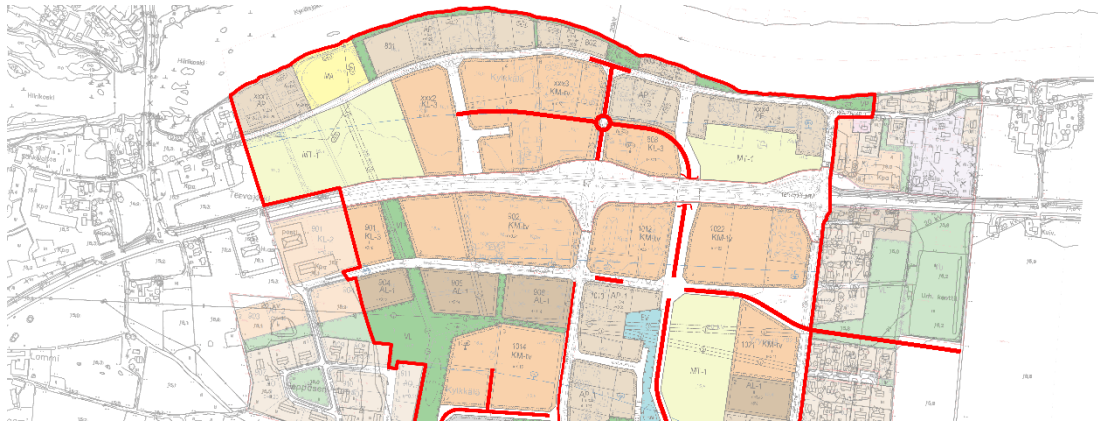
Sito:n vaihtoehdon B kolmannessa vaiheessa taajaman itäreunalle on lisätty kolmas eritasoliittymä ramppeineen.

3.12 vt18 Laihia – Seinäjoki kehittämisselvitys 2017

Vuonna 2017 tehdyssä vt18 Laihia – Seinäjoki kehittämisselvityksessä todetaan Tervajoen osalta edettävän yleiskaavan liikenneratkaisun mukaisesti.

3.13 FCG 2018 – 2019

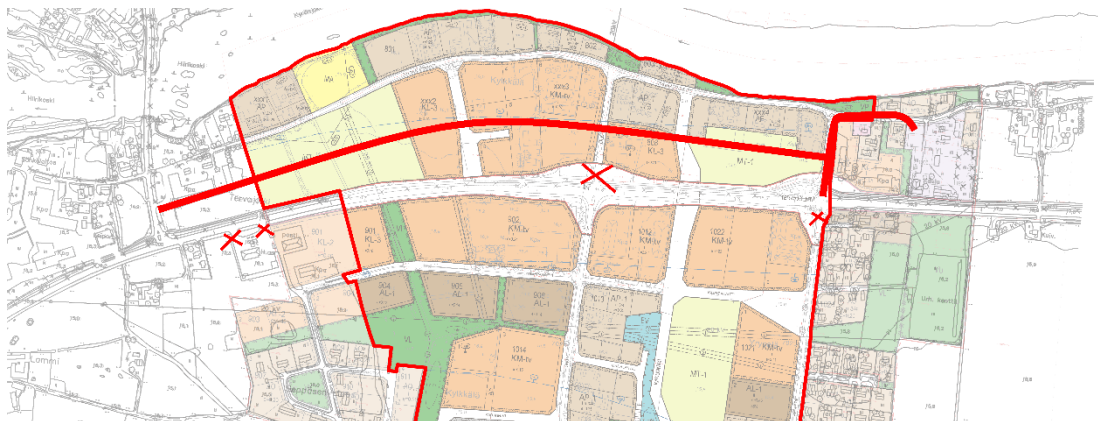
Asemakaavan laadinnan yhteydessä hahmotelluilla vaihtoehdoilla on haettu keinoa välttää liikenteen ohjautuminen Kylkkälänraitille.



Kuva 15: FCG 1, 2018



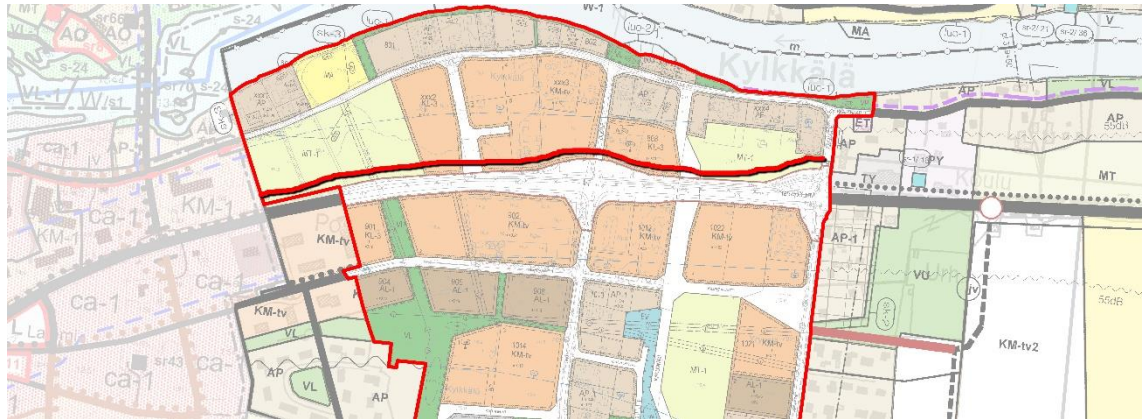
Kuva 16: FCG 2, 2019



Kuva 17: FCG 3, 2019

Liikennemäärä valtatiellä on n. 6500 ajoneuvoa /vrk. Viranomaisten pyrkimyksenä on päästä nelihaaraliittymistä eroon, autokaupat taas pitävät nykyisten liittymien säilymistä tärkeänä.

Yhtenä vaihtoehtona **Kuusikko** esitti rinnakkaistien sijoittamista välittömästi valtatie reunaan. Haasteena tässä on rinnakkaisväylän liittyminen alikulkuun.



Kuva 18: Esitys rinnakkaistien sijoittumisesta valtatie varrelle

4 Keskustelu

Kopposela ja **Kuusikko** kertoivat, että aikanaan liikennetarkaisua mietittäessä on haluttu säilyttää mahdollisimman paljon rakennusmaata ja siksi sijoitettu valtatie rinnakkaiskulkua mieluummin Kylkkälänraitin yhteyteen tai valtatie varteen. Alikulkujen sijoittamista on ohjannut luiskien vaatima tila. Yleiskaavan pohjaksi valittu vaihtoehto on koettu aikoinaan parhaaksi vaihtoehdoksi.

Kopposela totesi valtatie olevan osa runkoverkkoa ja raskaan liikenteen pääreittiä, jonka mukaisesti sitä pitää kehittää. Runkoverkon tavoitenoisuus on 100 km/h, joten nykyiset ajonopeudet (80 km/h) eivät ainakaan alene. Runkoverkkovaatimukset määrittelevät ELY:lle reunaehdot. ELY ei ota kantaa mahdollisiin rinnakkaistieihin. Liittymästandardina on eritasoliittymä. Liittymien sijoittelussa on huomioitu alueen suuri rakennusoikeus.

Schulte-Tigges kertoi, että rinnakkaistieyhteys on nähty ELY:ssä hyvänä tarkaisuna valtatie kehittämisen kannalta. ELY ei ota kantaa siihen, mihin rinnakkaistie toteutetaan, se on kunnan asia.

Miettinen kysyi, onko alueella tehty pohjatutkimuksia. **Kopposela** muisteli selvityksiä tehdyn. Tieverkkoselvitys on tehty kunnan, Vaasan kaupungin ja ELY:n kesken yhteisrahoituksella.

Kuusikko kertoi, että Kylkkälänraitin varren rivitalojen liikennöinti suuntautuu länteen Hiiripellon suuntaan. Kylkkälänraitaista on yleisessä käytössä ollut pääosin osuus Asematieltä koululle.

Schulte-Tigges arvioi Kylkkälänraitin olevan nykyisellään varsin kapea suhteessa tuleviin tarpeisiin. **Miettisen** mukaan tarvitaan erillinen kevyen liikenteen väylä, jos ajoneuvoliikenne ja koululaisliikenne ohjataan samalle reitille. Todettiin Kylkkälänraitin ja joen välinen paikoin pieni etäisyys, mikä voi olla riski perustamisolosuhteiden kannalta. Erillisen rinnakkaisväylän myötä Kylkkälänraitti olisi mahdollista jättää kevyen liikenteen käyttöön.

Kopposela tiedusteli, onko kunta varautunut Kylkkälänraitin parantamiseen. Kuusikko myönsi, että raitti on kapea ja sen varrelle on myönnetty äskettäin jokirannalle uusiakin rakennuslupia kaavamutoksen ollessa jo vireillä.

Kopposela kysyi KM-tonttien tulevaa toimintaa. **Kankaanpää** vastasi, että vielä ei ole tiedossa kysyjä. Asemakaavaluonnoksessa kaupan muodoksi on määritelty tilaa vaativa kauppa.

4.1 Kustannukset

Keskusteltiin taloudellisista realiteeteista, kovin moneen liittymään ja alikulkuun ei ole varaa.

4.2 Koulun sijainti

Todettiin koulun sijainnin ongelmallisuus – koululaisilla pitkä matka taajaman eteläosasta sekä valtatie ylitystarve.

4.3 Yleiskaavasta poikkeaminen

Hakalalta kysyttiin kantaa yleiskaavasta poikkeamiseen. Hakala kysyi kunnan maanomistuksesta alueella. Alustavasti yleiskaavasta poikettaneen lähinnä Tervajoentien pohjoispuolen rinnakkaisväylän sijainnin osalta. Hakala arvioi sen edellyttävän kaavan yhteydessä tehtävää riittävää lisätarkastelua.

4.4 Radan ylitys

Tarkasteltiin olemassa olevia vaihtoehtoja radan ylitykselle (alitukselle). **Kopposela** muistutti, että siihen liittyen tulee Väylävirastolta pyytää kommentit. Kaksoisraiteen toteuttaminen tulevaisuudessa tulisi mahdollistaa. **Kuusikko** kertoi, että lastausraiteiden poistuttua alueella on edelleen tilaa, ahtain paikka on kahden olevan rakennuksen välillä.

4.5 Asemakaavan jakaminen

Kuusikko näki, että ainakin valtatie eteläpuoli on tärkeää saada eteenpäin, ellei valtatieen liittymiin ja kaavan pohjoisosaan löydetä tyydyttävää ratkaisua. Kunnalla on maanomistusta valtatie eteläpuolella. Nykyiset maanomistusolot valtatieen pohjoispuolella voivat vaikeuttaa kaavan etenemistä.

Hakala toi esille, että asemakaavan muutosalue on suhteellisen suuri ja haasteellinen. Tarvittaessa yleiskaavaa voitaisiin toteuttaa asemakaavalla myös pienemmissä osissa. Kiireellisimmät asiat voitaisiin ratkaista erillisinä.

ELY:n mukaan joka tapauksessa tulee varautua siihen, että suunnitellut liikenneratkaisut voidaan jatkossa toteuttaa.

5 Reunaehdot

Valtatie on runkotie, minkä johdosta:

- Liittymät tulee toteuttaa ensisijaisesti eritasoliittyminä
- Nelihaaraliittymiä ei sallita
- Tavoiteltu nopeus on 100 km/h, ei alle 80 km/h.

Tietä kehitetään jatkuvana 2+2 ohituskaistatienä. Maatalousliikennettä (traktorit) ei saatu pois tilusvaihtoselvityksistä huolimatta.

Kuusikko totesi, että kanavoinnit tiellä on kunnossa lukuun ottamatta Hiiripellon sillan liittymää. Vaasasta päin on kanavointi mutta ei kääntymissuunnassa. Liittymässä on ollut vaaratilanteita.

5.1 FCG:n ehdotus välivaiheeksi

Miettinen kysyi ELY:n suhtautumisesta välivaiheeseen, joka toteutettaisiin porrastettuina liittyminä ja välikanavointina. Koulun ja autokaupan liittymät jäisivät alkuvaiheessa paikoilleen ja paikallinen liikenne kanavoitaisiin tarvittaessa erilleen valtatie liikenteestä. Toimivuus tarkistettaisiin selvityksellä.

Schulte-Tigges ja **Kopposela** pitivät selvitystä ja arvioita tarpeellisena. Liikennetuotos ja sen toimivuus tulee varmistaa. Eritasoliittymän toteutus voi olla kaukana tulevaisuudessa, mutta siihen pitää kuitenkin varautua. Muuten voidaan

jatkossa ajautua pakolliseen ohitustiehen. **Kankaanpää** näki, että ohitustie olisi tuhoisa yritystoiminnalle.

Asemakaavasuunnittelussa voidaan nojautua yleiskaavassa kaava-alueen itäpuolelle osoitetun eritasoliittymän toteutumiseen.

5.2 Aseman paikoitusalue

Keskusteltiin rautatieaseman paikoitusalueen laajentamisesta; kunta on ostanut tarvittavan maa-alueen.

5.3 Alikulkujen mitoitus

Keskusteltiin vaihtoehtona alikulkujen toteuttamisesta kustannussyistä siten, että alituskorkeus olisi rajattu. Todettiin, että se voisi ohjata liikennettä ei-toivotuille reiteille.

6 Yhteenveto:

ELY:n asettamat reunaehdot jatkosuunnittelulle:

Valtatie on runkotie, minkä johdosta:

- Liittymät tulee toteuttaa ensisijaisesti eritasoliittyminä
- Nelihaaraliittymiä ei sallita
- Tavoiteltu nopeus on 100 km/h, ei alle 80 km/h.

ELY ei ota kantaa rinnakkaistien sijoittamiseen, se on kunnan asia.

Asemakaavaehdotus voidaan suunnitella esittäen välivaihe, joka toteutettaisiin porrastettuina liittyminä ja välikanavointina. Koulun ja autokaupan liittymät jäisivät alkuvaiheessa paikoilleen ja paikallinen liikenne kanavoitaisiin tarvittaessa erilleen valtatie liikenteestä.

Asemakaavan liikennetuotos ja sen konsultin esittämän liikennetarkistuksen liittymien toimivuus tulee varmistaa selvityksellä. Eritasoliittymien toteutus tulevaisuudessa tulee turvata. Eritasoliittymien sijainti voi poiketa yleiskaavassa esitetystä.

Asemakaavasuunnittelussa voidaan nojautua yleiskaavassa kaava-alueen itäpuolelle osoitetun eritasoliittymän toteutumiseen.

Alueen suunniteltua liikenneverkkoa ei tulisi vaarantaa, vietiin asemakaavaa sitten eteenpäin kokonaisuutena tai paloissa.

7 Riiritie

Tervajoen hankkeen ulkopuolella keskusteltiin Riiritien asemakaavamuutoksesta, liittyen kaalifarmin liikenneyhteyksien parempaan ratkaisemiseen. Todettiin, että ELY ei hyväksy uusia suoria liittymiä valtatielle.

8 Lopetus

Puheenjohtaja päätti kokouksen 11.45.

9 Jakelu

Läsnäolijat