



Tuurin tieverkko suunnitelma

HILKKA PIIPPO | JUHA RAAPPANA | RIINA ISOLA | LAURA PAAJANEN

Tuurin tieverkkosuunnitelma

HILKKA PIIPPO, JUHA RAAPPANA
RIINA ISOLA, LAURA PAAJANEN

RAPORTTEJA 81 | 2016
Tuurin tieverkkosuunnitelma

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Plaana Oy
Kansikuva: Alavuden kaupunki, © Lentokuva Vallas Oy

ISBN 978-952-314-500-9 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-500-9

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1.	Yleistä.....	1
1.1	Suunnittelukohde.....	1
1.2	Suunnittelun tavoitteet.....	1
2.	Nykytilan kuvaus	2
2.1	Suunnittelualueen liikenneverkko.....	2
2.2	Väestö ja elinkeinot	2
2.3	Suunnittelualueen kaavatilanne	3
2.4	Suojelukohteet.....	5
2.5	Liikennemäärät ja liikenne-ennuste.....	6
2.6	Liikenneturvallisuus	7
2.7	Joukkoliikenne	8
2.8	Nykytilan ongelmat	8
3.	Tieverkkovaihtoehdot	9
3.1	Alustavat vaihtoehdot	9
3.2	Jatkotarkasteluun otetut vaihtoehdot	12
3.3	Vaihtoehdon valinta	14
4.	Tuurin tieverkkosuunnitelma	14
4.1	Tie- ja katuverkon kehittäminen	14
4.2	Muut toimenpiteet.....	14
4.3	Osayleiskaavan mukaiseen maankäyttöön perustuva liikenne-ennuste vuodelle 2040	16
4.4	Vaikutukset	17
5.	Jatkosuunnittelu	18
6.	Lähteet.....	19

Esipuhe

Tuurin tieverkkosuunnittelun tavoitteena oli selvittää valtatie 18 nykypaikkaan pohjautuvan tieverkon kehittämistarpeet maankäytön ja palveluiden laajentumistarpeet huomioon ottaen. Suunnittelutyössä tutkittiin useita tieverkon ja maankäytön kehittämisevaihtoehtoja ELY-keskuksen ja Alavuden kaupungin asiantuntijoiden määrittämien lähtökohtien pohjalta.

Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, jonka ovat muodostaneet Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Alavuden kaupungin asiantuntijat sekä Veljekset Keskinen Oy:n ja konsultin edustajat. Hankeryhmään ovat kuuluneet:

Eeva Kopposela,	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Saija Kärkkäinen,	Alavuden kaupunki
Timo Myllymäki,	Alavuden kaupunki
Kimmo Toivola,	Alavuden kaupunki
Timo Kiviniemi,	Alavuden kaupunki
Vesa Keskinen,	Veljekset Keskinen Oy
Mika Hannonen,	Veljekset Keskinen Oy
Harri Kaitola,	PMI-Suunnittelu Oy
Hilkka Piippo,	Plaana Oy
Juha Raappana,	Plaana Oy.

Tuurin tieverkkosuunnitelma on laadittu Plaana Oy:ssä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Alavuden kaupungin toimeksiannosta. Plaana Oy:ssä suunnittelutyöstä ovat vastanneet projektipäällikkö Hilkka Piippo sekä suunnittelijoina Juha Raappana, Riina Isola ja Laura Paajanen.

Vaasassa syyskuussa 2016

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Liikenne ja infrastruktuuri -vastualue

Alavuden kaupunki

1. Yleistä

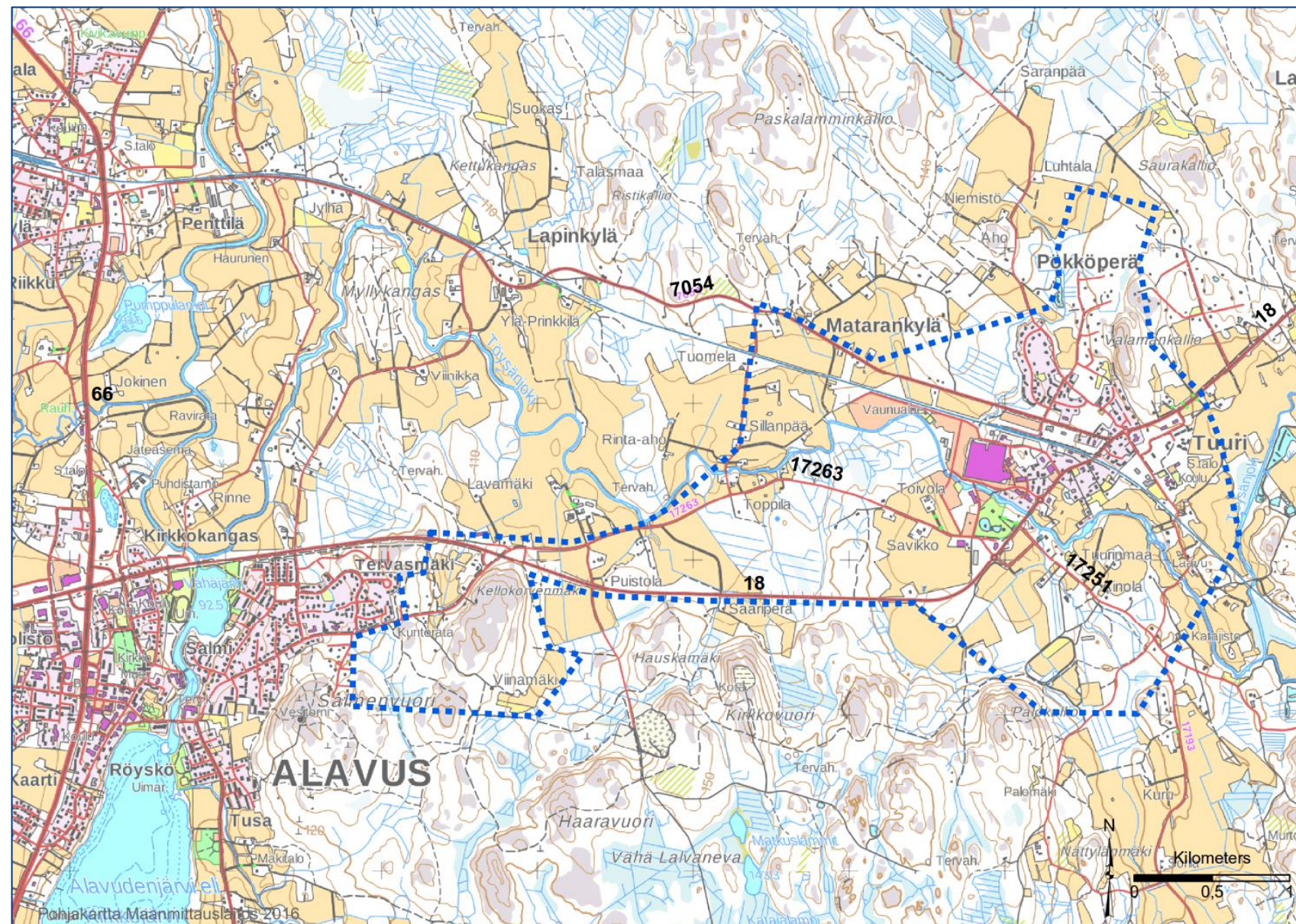
1.1 Suunnittelukohde

Suunnittelukohteena on valtatie 18 ympäristö ja kaupallisten palveluiden alue Alavuden kaupungin Tuurin taajamassa. Alue rajautuu lännessä Alavuden taajamaan, etelässä valtatiehen 18 ja Tuurinportin eteläpuoleeseen alueeseen. Suunnittelualueen pohjoisosassa on Pökköperän asunto-alue ja maantie 7054.

Tuuri sijaitsee vajaan 7 kilometrin eli 6 minuutin automatkan päässä sekä Alavuden keskustasta ja että Töysän kirkonkylältä valtatie 18:n varrella. Ähtäriin Tuurista on matkaa noin 22 kilometriä ja Seinäjoelle 59 kilometriä. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1.

1.2 Suunnittelun tavoitteet

Työn päätavoitteena on löytää valtatie 18 nykylinjaukseen pohjautuvalle tieverkolle toteutettavat parantamis- ja kehittämistoimenpiteet, joilla turvataan valtatie nykyinen palvelutaso sekä mahdollistetaan Tuurin kaupallisten palvelujen laajeneminen. Työn tavoitteena on määrittellä liittymäjärjestelyjen periaatteet valtatielle 18 Tuurin taajaman kohdalla sekä arvioida viitoituksen yleissuunnitelman päivittämistarve. Työssä määritetään tieverkon lyhyen ja pitkän aikavälin kehittämistoimenpiteet.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti ja rajaus.

2. Nykytilan kuvaus

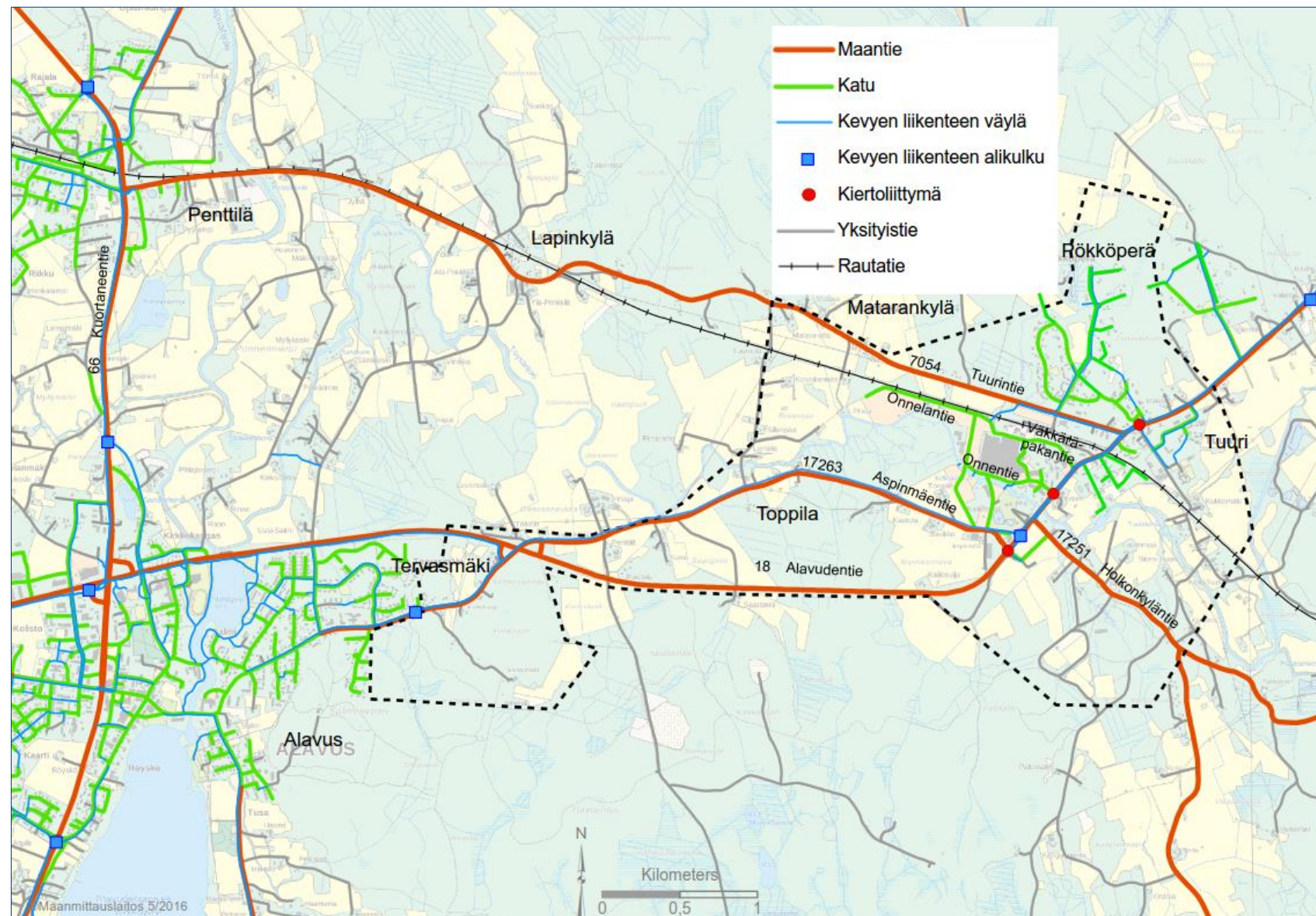
Suunnittelukohteen liikenteen ja ympäristön nykytila sekä maankäytön suunnitelmat on selvitetty paikkatietoaineistoista, aikaisemmista liikennettä ja liikenneverkkoa koskevista selvityksistä sekä suunnittelualan yleis- ja asemakaavoista.

2.1 Suunnittelualan liikenneverkko

Suunnittelualan keskeisin väylä on valtatie 18, joka toimii valtakunnallisena yhteytenä Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän välillä. Merkittävimmät valtatie 18:n kanssa risteävät kadut ja maantiet ovat Keskisen kyläkaupan johtavat Onnentie ja Väkkäräpakantie sekä Tuurintie (mt 7054), Holkonkyläntie (mt 17251) ja Aspinmäentie (mt 17263).

Tuurin kohdalla valtatiellä 18 on kolme kiertoliittymää: Tuurinkyläntien, Onnentien ja Aspinmäentien liittymissä. Muihin vilkkaimpiin tasoliittymiin on rakennettu kääntymiskaistoja. Maantieverkkoon liittyviä kevyen liikenteen väyliä on valtatie 18 ja Aspinmäentien (mt 17263) varrella. Valtatiellä 18 on Tuurin kohdalla kaksi kevyen liikenteen alikulkukäytävää. Kiertoliittymien välillä valtatie on luonteeltaan taajamatie ja valtatie 18:n kevyen liikenteen risteämiset on järjestetty tasossa.

Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä -rata halkaisee suunnittelualan kaakkois-luoteissuunnassa. Valtatiellä 18 on Tuurin taajaman kohdalla autoliikenteen ja kevyen liikenteen varolaittein varustettu tasoristeys. Suunnittelualueella on myös kaksi yksityistien tasoristeystä. Seinäjoki-Haapamäki -rataosuus on vähäliikenteinen ja kunnoltaan rapistuva (Etelä-Pohjanmaan LJS 2014). Radalla kulkee arkipäivisin kaksi taajamajunavuoroa molempiin suuntiin. Tavaraliikenteen määrä Tuurin kohdalla on vuonna 2014 ollut noin 80 000 nettotonnia vuodessa.



Kuva 2. Suunnittelualan nykyinen tie-, katu- ja rataverkko sekä kevyen liikenteen väylät.

Alavuden keskustan kohdalla valtatie 18:n nopeusrajoitus on 80 km/h. Kahdessa valtatie 18:n liittymässä (kantatie 66 ja Kellokorventie 17263) on eritasoliittymät, joissa rampoliittymät ovat suuntaisliittymiä. Eritasoliittymien välillä on kaksi pääsuunnassa kanavoitua tasoliittymää. Valtatiellä 18, Alavuden ja Tuurin välillä, on noin 2,3 km:n matkalla 100 km/h nopeusrajoitus (talvisin 80 km/h). Tuurin taajaman kohdalla valtatie 18:n nopeusrajoitus on 50 km/h, taajaman katuverkon nopeusrajoitus on pääosin 50 km/h, mutta muutamilla asuntokaduilla on käytössä 30 km/h nopeusrajoitus. Taajaman alueen pääväylät on valaistu.

2.2 Väestö ja elinkeinot

Etelä-Pohjanmaa tunnetaan yrittäjyydestä ja elinvoimaisesta maaseudusta. Maakunnassa on kasvuhakuista ja monialaista yritystoimintaa. Maakuntasuunnitelman 2030 vision mukaan Etelä-Pohjanmaa on hyvinvointia edistävä, kansallisesti ja kansainvälisesti vetovoimainen yrittäjyys- ja kulttuurimaakunta.

Tilastokeskuksen mukaan Etelä-Pohjanmaalla asui 31.12.2015 yhteensä 192 586 henkeä. Vuoden aikana maakunnan väkiluku väheni 814 hengellä eli 0,4 prosenttia. Alavuden asukasmäärä oli vuoden 2015 lopussa 12 044 henkeä. Vuoteen 2040 mennessä koko Etelä-Pohjanmaan väestömäärän ennustetaan olevan 192 434 henkeä ja Alavuden asukasmäärän ennustetaan laskevan 10 343 asukkaaseen. Suunnittelualueella asuu nykyisin noin 770 asukasta.

Vuonna 2013 Alavuden kaupungissa toimi n. 800 yritystä maatilat pois luettuna. Yritysten profiili on mikroyrityspainotteinen: yhden hengen toimi-

paikkojen osuus on lähes 67 % ja alle 10 hengen mikroyritysten osuus on lähes 91 %. Tuurin ostosmatkailukeskus tunnetaan valtakunnallisesti ja se houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta. Tuuriin tehtävän ostosmatkan pituus on huomattavasti pidempi kuin kauppakeskukseen tehtävän ostosmatkan pituus keskimäärin. Aiempien selvitysten mukaan Tuuriin saapuvat ostosmatkailijat käyvät useassa kaupassa ja asiakkaat viipyvät alueella pidempään kuin tavallisessa kauppakeskuksessa.

2.3 Suunnittelualueen kaavatilanne

Maakuntakaava

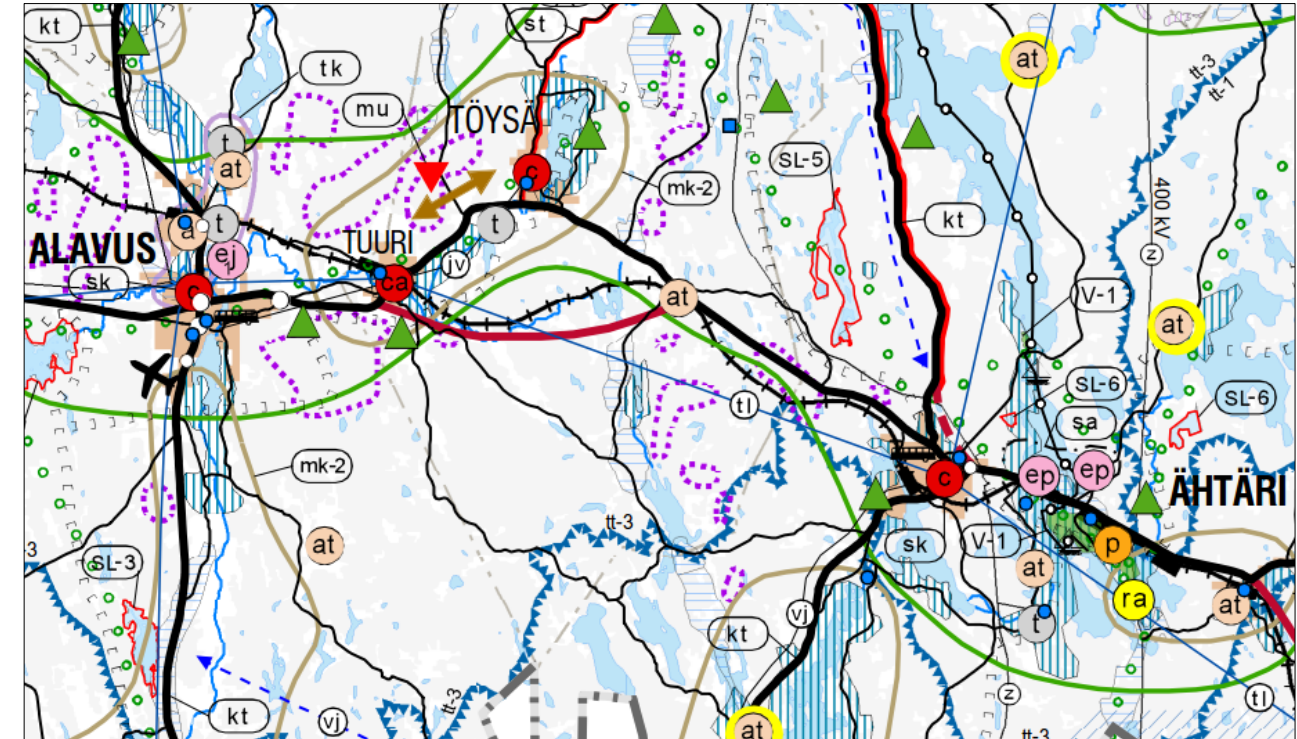
Vuonna 2005 vahvistetussa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa Tuuri on osoitettu keskustatoimintojen alakeskukseksi Ca. Merkintä sijoittuu nykyisen valtatie molemmin puolin, maakuntakaavaan merkityn valtatie 18 uuden ohitustielinjauksen pohjoispuolelle. Ohitustie ja nykyinen valtatie liittyvät toisiinsa eritasoliittymässä (kuva 3).

Valtatien 18 ohitustie ja eritasoliittymä sisältyvät myös vireillä olevaan Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakuntakaavaan, joka käsittelee Etelä-Pohjanmaan keskustatoimintojen alueita, kaupallisia palveluja ja liikennejärjestelmää (kuva 4).

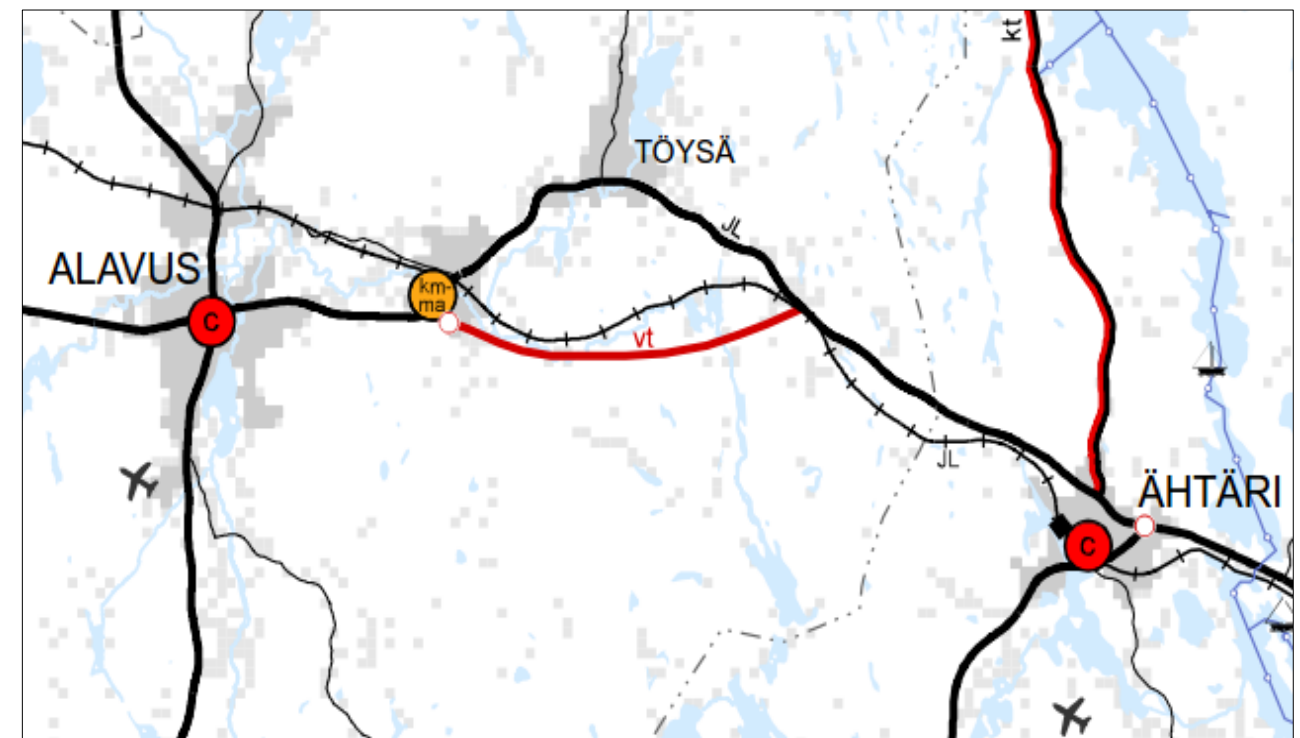
Vaihemaakuntakaavassa on Tuurin kohdalla merkintä km-ma. Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävä matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksikköjen alue, joka ei sijoitu keskustatoimintojen alueelle. Km-ma -alueita kehitetään ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kaupaa varten.

Kaavan suunnittelumääräyksen mukaan alueelle voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueiden saavutettavuuteen myös joukko- ja kevyellä liikenteellä on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Alavuden Tuuriin sijoittuvan vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 180 000 k-m² ja Tuuriin saa sijoittua seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa enintään 30 000 k-m².



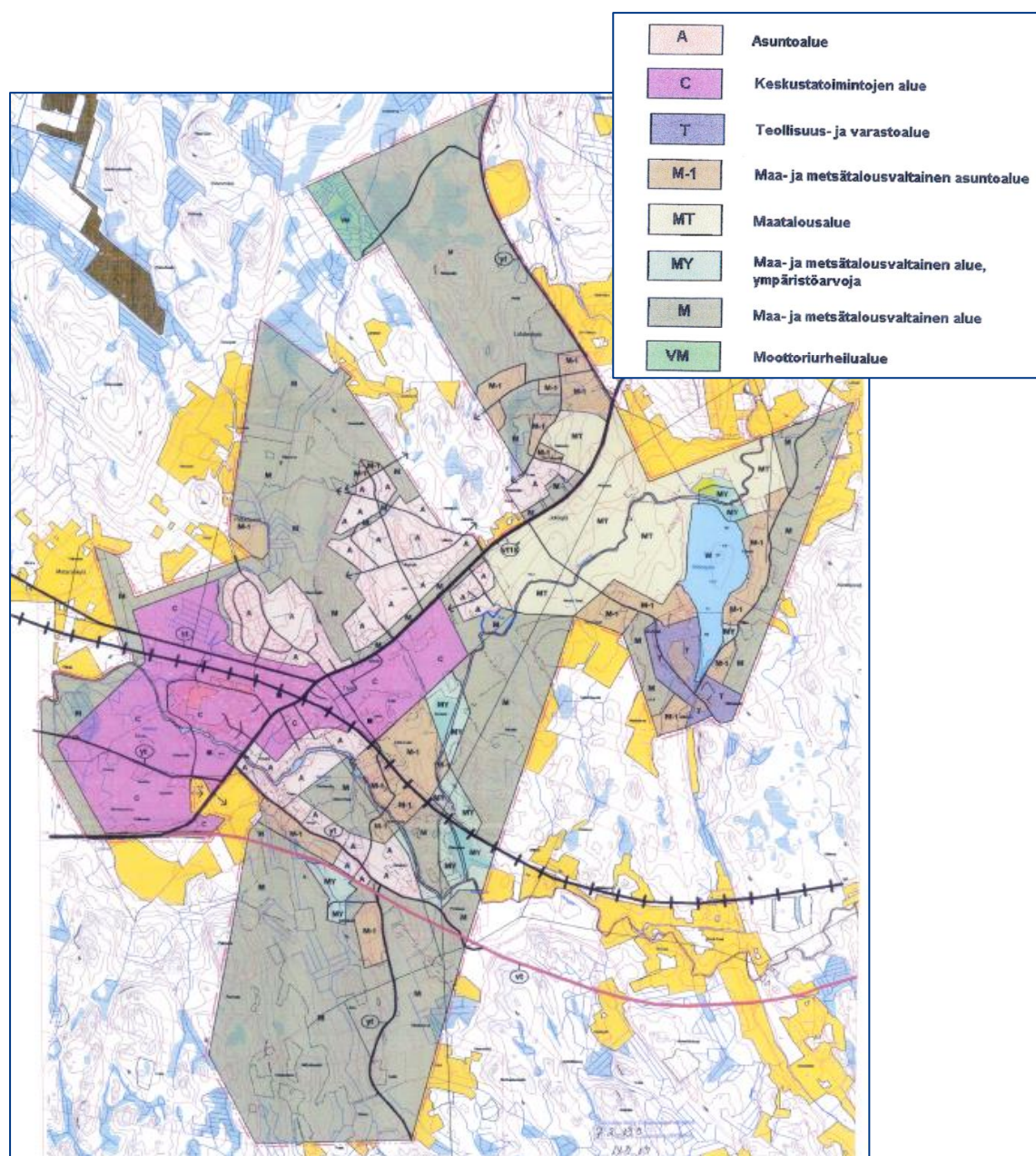
Kuva 3. Ote voimassa olevasta Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta 2005.



Kuva 4. Ote Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan vaihemaakuntakaavan kaavaehdotuksesta 2016.

Tuurin ja ympäristön yleiskaavat

Tuurin ja ympäristön yleiskaava on hyväksytty vuonna 2003 (kuva 5). Vuonna 2010 yleiskaavaan on esitetty muutoksia ja laajennuksia (kuva 6). Tuurin yleiskaava-alue sijoittuu valtaosin valtatie 18 varrelle.



Kuva 5. Ote Tuurin ja ympäristön yleiskaavasta vuodelta 2003.

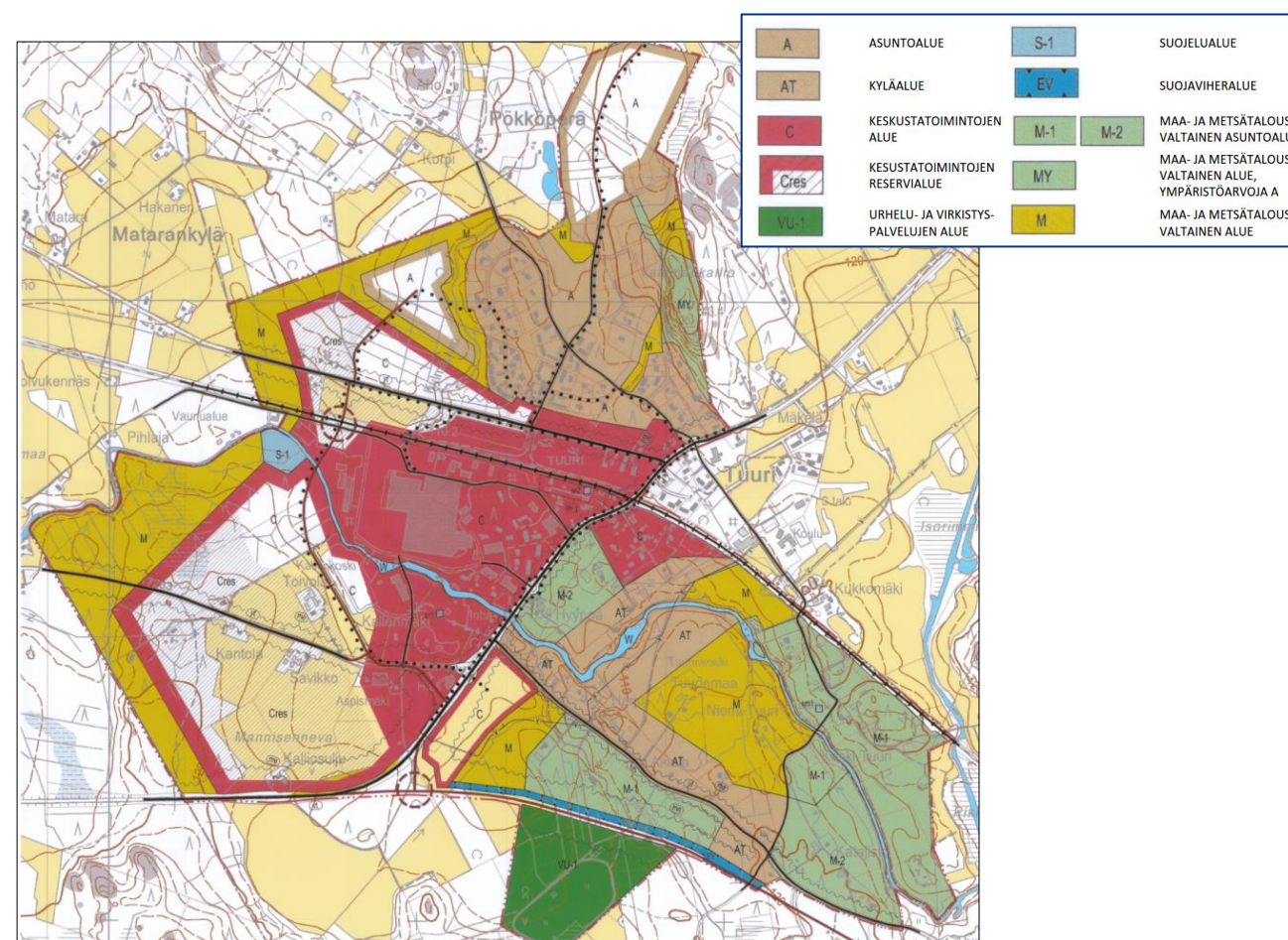
Osalla vuonna 2003 laaditun yleiskaavan aluetta oli voimassa aikaisempi vuonna 2000 laadittu yleiskaava. Kauppakeskusalueella ja sen lähialue oli asemakaavoitettu. Yleiskaava-alueen pinta-ala on noin 20 km². Yleiskaavassa uusi asuntorakentaminen sijoittuu valtatie 18 pohjoispuolelle. Keskeiset palvelualueet on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C) ja Riihonjärven eteläpuolelle on osoitettu teollisuusaluetta (T). Yleiskaavassa on osoitettu valtatie 18 Töysän ohikulkutievaraus.

Vuonna 2010 laadittu yleiskaavaan muutos kohdistuu noin 400 ha laajuiseen alueeseen yleiskaava-alueen lounasosalla ja laajennus valtatie 18 tuntumaan taajaman kaakkoisosaan. Yleiskaavan muutosalueet sijoittuvat Veljekset Keskisen kauppakeskuksen ympäristöön valtatie 18, Tuurintien ja Alavuden rajan muodostamaan kolmioon ja rautatien pohjoispuolelle lähelle em. kuntarajaa, Talastien asuinalueen molemmin puolin (länsi ja itä) sekä Holkonkyläntien ja Töysänjoen varrelle valtatie 18 kaakkoispuolelle (kuva 6).

Kaavan laajennuksella on kasvatettu vuonna 2003 hyväksytyyn yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta (C) valtatie 18 Tuurin eritasoliittymän tuntumassa ja supistettu rautatien eteläpuolella. Supistunut alue on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi asuinalueeksi (M-2). Yleiskaavaan on merkitty varaus ns. kehätielle, joka toimii vaihtoehtoisena sisään tulotienä Kyläkaupalle ja johtaa rautatien alikulkusillan kautta. Tuurintien pohjoispuolisille uusille C- ja A-alueille.

Keskustatoimintojen alueet, jotka on ajateltu toteutettavaksi pääosin yleiskaavan tavoitevuoden jälkeen, on osoitettu kaavassa Cres-merkinnällä.

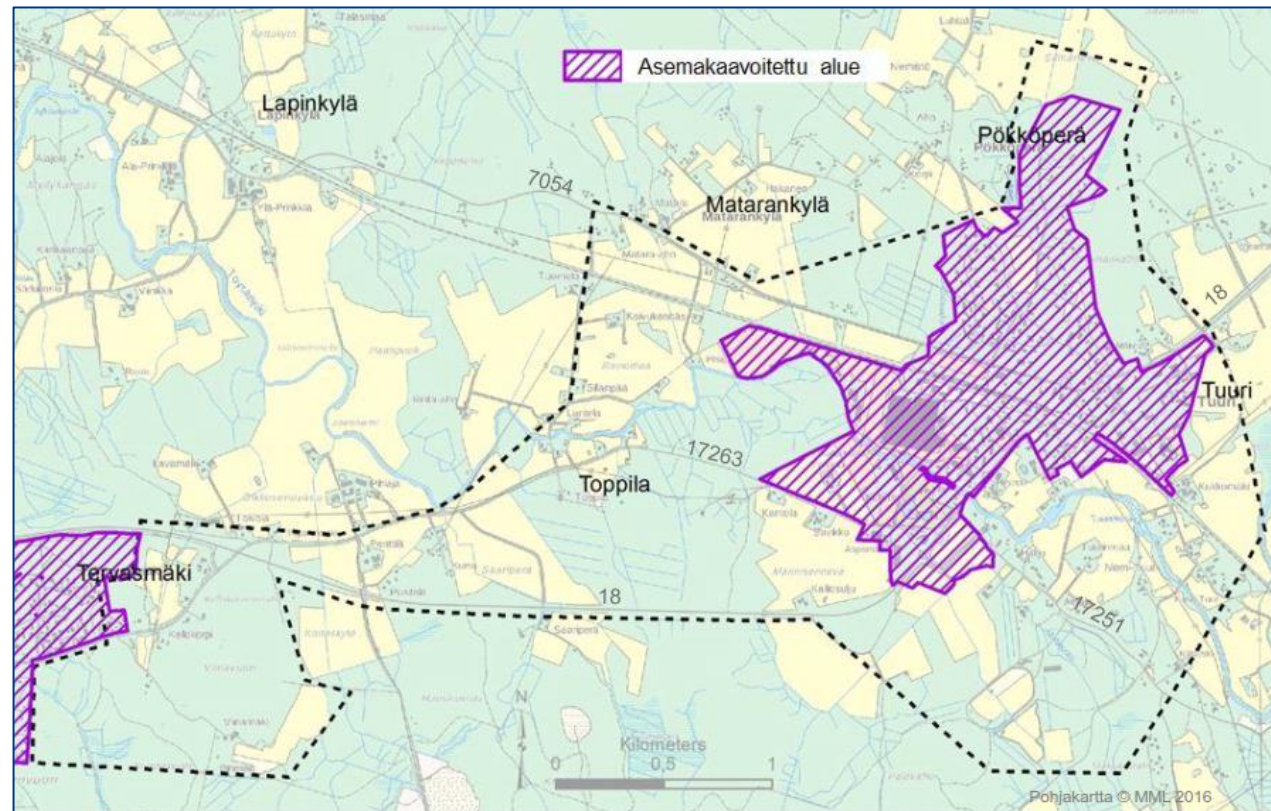
Rautatien, valtatie ja Holkokyläntien rajaamalla alueella kaavamutosalueen kaakkoisosassa on tarkistettu A-alueiden käyttötarkoituksimerkintää maaseutumaisemmaksi (AT). Samalla aluetta on joiltakin osin muutettu toisaalla maa- ja metsätalousalueeksi, toisaalla maa- ja metsätalousvaltaiseksi asuinalueeksi. Lisäksi kaava-alueen eteläosassa on osoitettu n. 30 ha hevosurheilualueita (VU-1). Kaavassa on esitetty ohjeellinen varaus valtatie 18 Tuurin kohdan ohikulkutielle ja eritasoliittymälle.



Kuva 6. Ote Tuurin ja ympäristön yleiskaavan muutos ja laajennuksesta, tavoitevuosi 2030.

Asemakaavat

Tuurin asemakaavoista on koottu ajantasa-asemakaava vuonna 2009. Tuurinportin alueelle on laadittu asemakaava vuonna 2010 ja kyläkaupan pysäköintialueelle vuonna 2014. Asemakaavoitettu alue on esitetty kuvassa 7.



Kuva 7. Asemakaavoitettu alue.

2.4 Suojelukohteet

Suunnittelualueelle sijoittuvat muinaisjäännökset, suojeltavat luontokohteet sekä rakennushistorialliset suojelukohteet on selvitetty ympäristöhallinnon Oiva-rekisteristä. Kuvassa 8 on esitetty edellä mainittujen kohteiden lisäksi kesällä 2016 tehdyn muinaisjäännösinventoinnin tulokset.

Suunnittelualueella on liito-oravan todennäköinen pesimäalue Aspinmäentien (mt 17263) pohjoispuolella. Museoviraston rakennusperintörekisterin mukaan Tuurin rautatieaseman alueen rakennukset ovat suojeltuja. Asema-alueen rakennuksista neljä on suojeltu asemakaavalla, mutta asema-alueen länsiosan rakennukset on osittain purettu. Yleiskaavassa Kallenkosken kartano (Keskisen kartano) on merkitty suojeltavaksi rakennukseksi. Suunnittelualueen itärajalla sijaitsee kaksi muinaisjäännöstä, joista toinen on kivikautinen asuinpaikka ja toinen kivi- ja pronssikautinen asuinpaikka. Töysänjoen rannalla valtatie 18 läheisyydessä sijaitsee raivaajamerkki.



Kuva 8. Suunnittelualueen suojelukohteet.

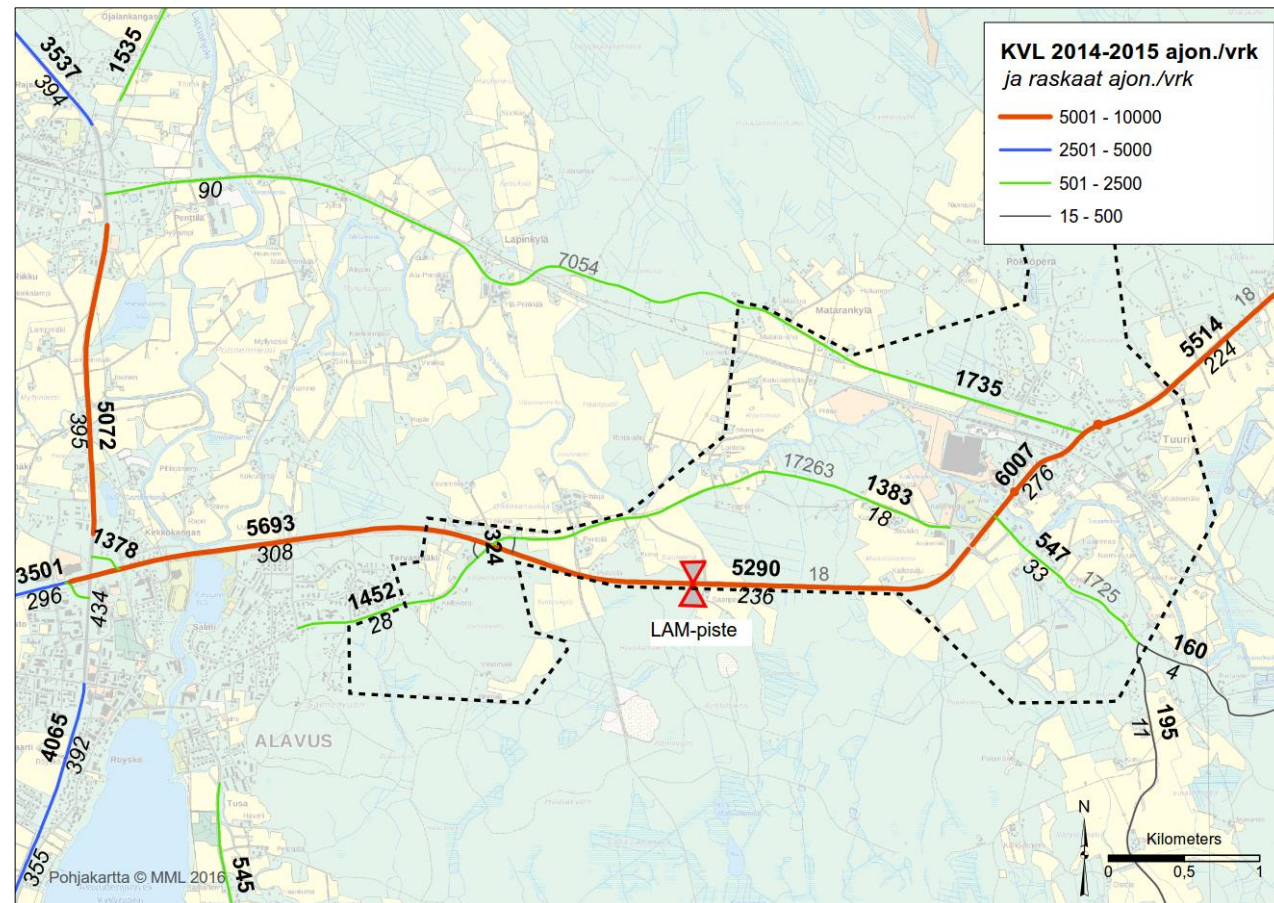
Kesällä 2016 suunnittelualueella tehtiin yleiskaavatyöhön liittyen muinaisjäännösinventointi. Inventoinnissa paikallistettiin viisi kohdetta: neljä tervahautaa sekä osin pusikoitunut tieura, joka tunnistettiin vanhojen kartta-aineistojen perusteella osaksi vanhaa Alavus-Ähtäri tietä. Lisäksi Tervasmäen eritasoliittymän eteläpuolella on muinaisjäännösrekisterin mukaan mahdollinen raudanvalmistuspaikka, mutta kesän 2016 maastoinventoinneissa paikalta ei etsinnöistä huolimatta löydetty merkkejä raudanvalmistuksesta.

2.5 Liikennemäärät ja liikenne-ennuste

Nykyliikenne

Maantieverkon tierekisteritietojen mukaan valtatie 18 vuoden 2015 koko vuoden keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) vaihteli suunnittelualueella 5300 - 6000 ajoneuvoon vuorokaudessa (ajon/vrk) ja raskaan liikenteen määrä 220 - 310 raskasajoneuvoon vuorokaudessa (kuva 9). Liikenteellisesti vilkkain osuus valtatiellä 18 on Tuurin taajamassa kauppakeskuksen kohdalla, välillä Aspinmäentie – Tuurintie. Valtatie 18 raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan kuitenkin Alavuden keskustan kohdalla.

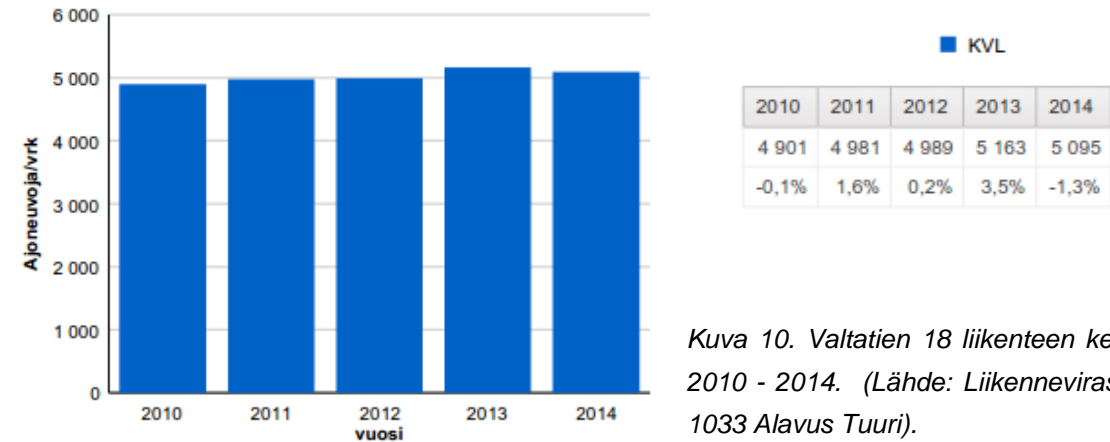
Alemmalla maantieverkolla Tuurintien (7054) keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä oli noin 1700 ajon./vrk ja Aspinmäentien (17263) noin 1400 ajon./vrk. Holkonkyläntien (17251) vuorokausiliikennemäärä oli valtatie 18 päässä noin 550 ajon./vrk.



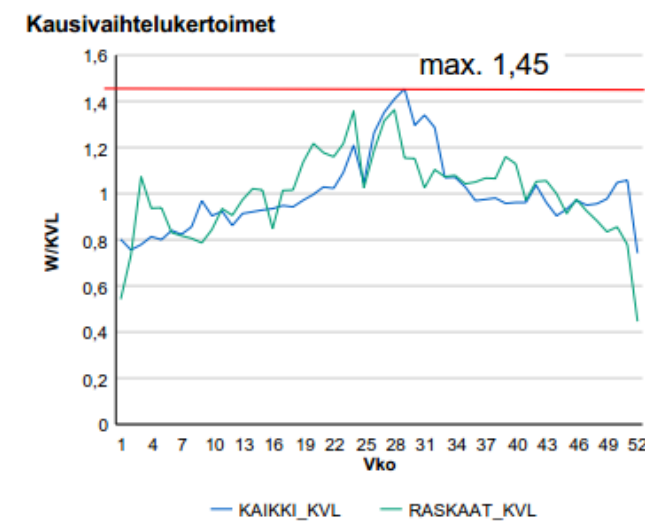
Kuva 9. Suunnittelualueen maanteiden nykyiset vuorokausiliikennemäärät (ajon./vrk).

Alavuden ja Tuurin välillä sijaitsevan valtatie 18 liikenteen automaattisen laskentapisteen (LAM) mukaan on valtatie liikennemäärä ollut viime vuosina keskimäärin noin 5 000 ajon/vrk (kuva 9). Kesän keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KKVL) valtatiellä 18 on 22 % koko vuoden keskimääräistä liikennemäärää suurempi. Heinäkuun vilkkaimman viikon liikennemäärä on noin 45 % vuoden keskimääräistä liikennemäärää suurempi (kuva 11).

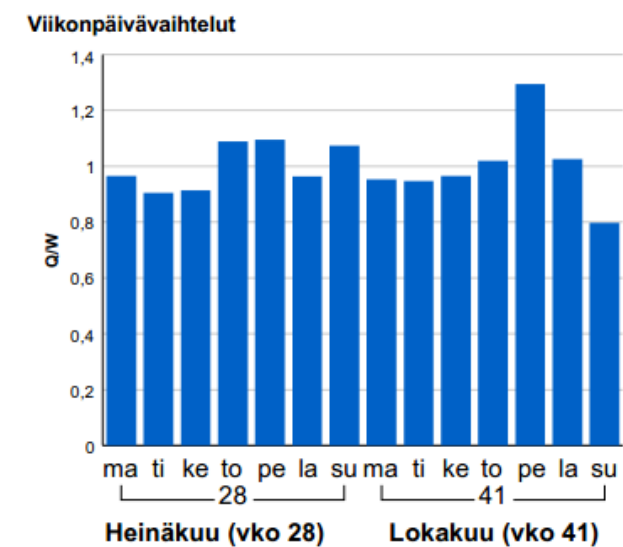
Valtatien 18 liikenteen automaattisen mittauspisteen (LAM) liikennetietojen mukaan Alavuden ja Tuurin välisellä valtatieosuudella liikennemäärä on kasvanut 8 % (noin 1 %/vuosi) v. 2010 – 2015 (kuva 10).



Kuva 10. Valtatie 18 liikenteen kehitys vuosina 2010 - 2014. (Lähde: Liikennevirasto LAM-piste 1033 Alavus Tuuri).



Kuva 11. Valtatie 18 liikenteen kausivaihtelu vuonna 2014 (Lähde: Liikennevirasto LAM-piste 1033 Alavus Tuuri).

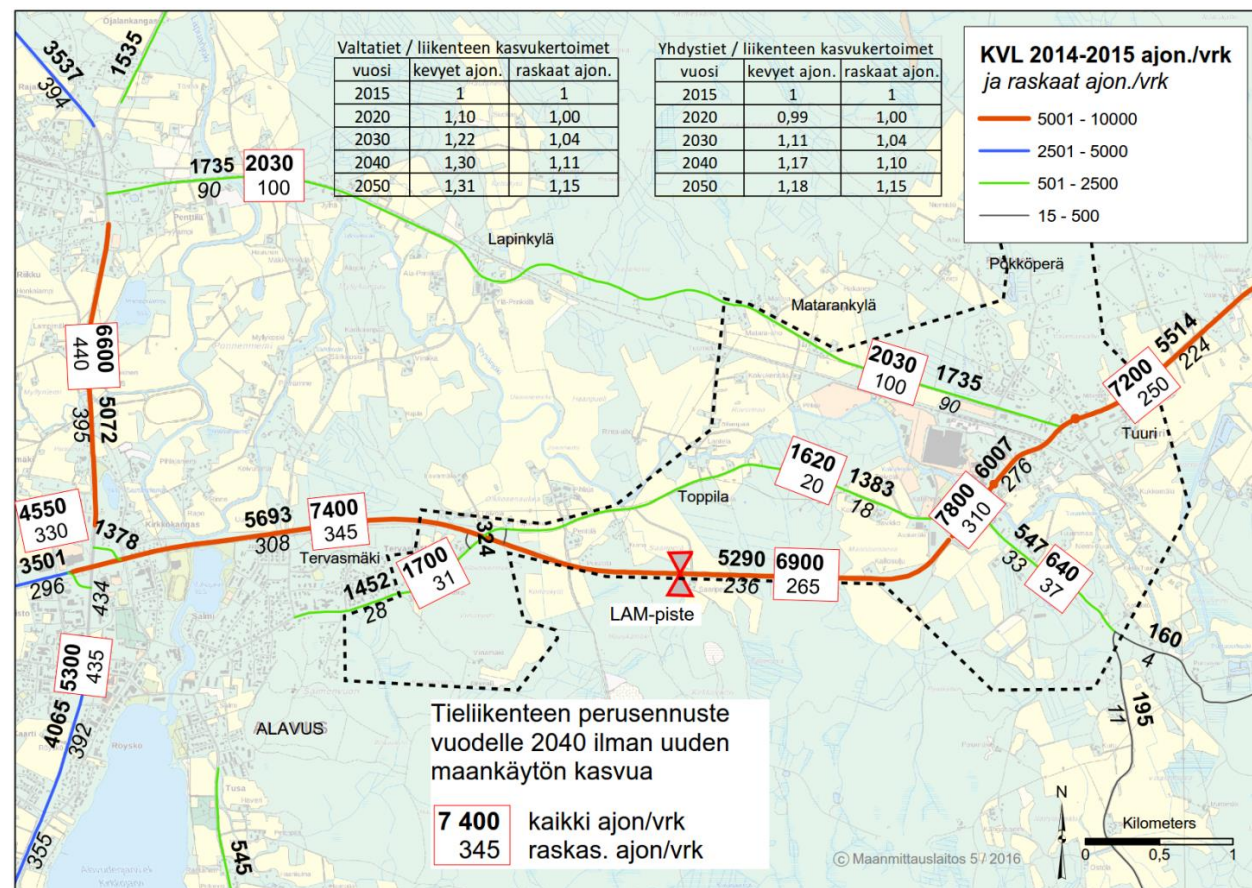


Kuva 12. Valtatie 18 liikenteen viikonpäivävaihtelu heinäkuussa ja lokakuussa 2014 (Lähde: Liikennevirasto LAM-piste 1033 Alavus Tuuri).

Liikenteen automaattiset mittausasemat (LAM) ovat osa Liikenneviraston liikennelaskentajärjestelmää. Tuurin LAM-pisteeltä saatujen mittaustietojen mukaan vuoden 2014 heinäkuussa valtatie 18 liikennemäärä oli suurimmillaan torstaisin, perjantaisin ja sunnuntaisin, jolloin liikennemäärä oli noin 10 % vuoden keskimääräistä liikennemäärää (KVL) suurempi. Lokakuussa 2014 liikennemäärä oli suurimmillaan perjantaisin, jolloin se oli noin 30 % suurempi kuin KVL. Lokakuussa liikennemäärä oli sunnuntaisin noin 20 % keskimääräistä liikennemäärää pienempi (kuva 12).

Tieliikenteen yleinen kasvu vuoteen 2040

Liikenneviraston valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen mukaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen valtateilla kevyiden ajoneuvojen kasvuennuste vuoteen 2040 mennessä on keskimäärin noin 30 % ja raskaan liikenteen noin 11 %. Yhdysteillä vastaavat liikenteen keskimääräiset kasvuennusteet vuoteen 2040 mennessä ovat 17 % ja 10 %. Kuvassa 13 esitetyn nykyisen maantieverkon perusennusteen liikennemäärissä ei ole mukana Tuurin alueen tulevan maankäytön kasvun vaikutusta.

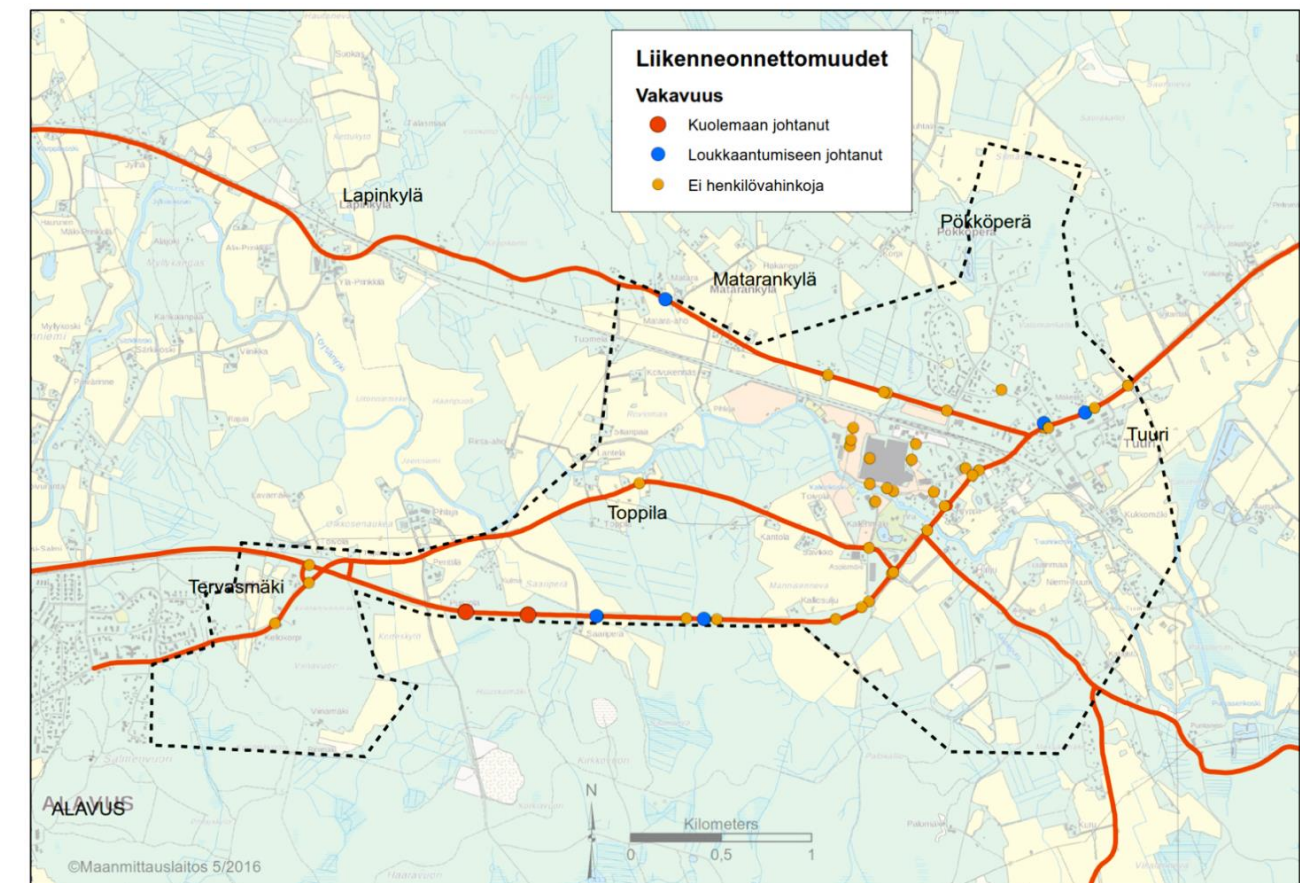


Kuva 13. Suunnittelualueen maantieverkon nykyiset liikennemäärät (ajon/vrk) ja perusennuste vuodelle 2040.

2.6 Liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuudet vuosina 2011–2015

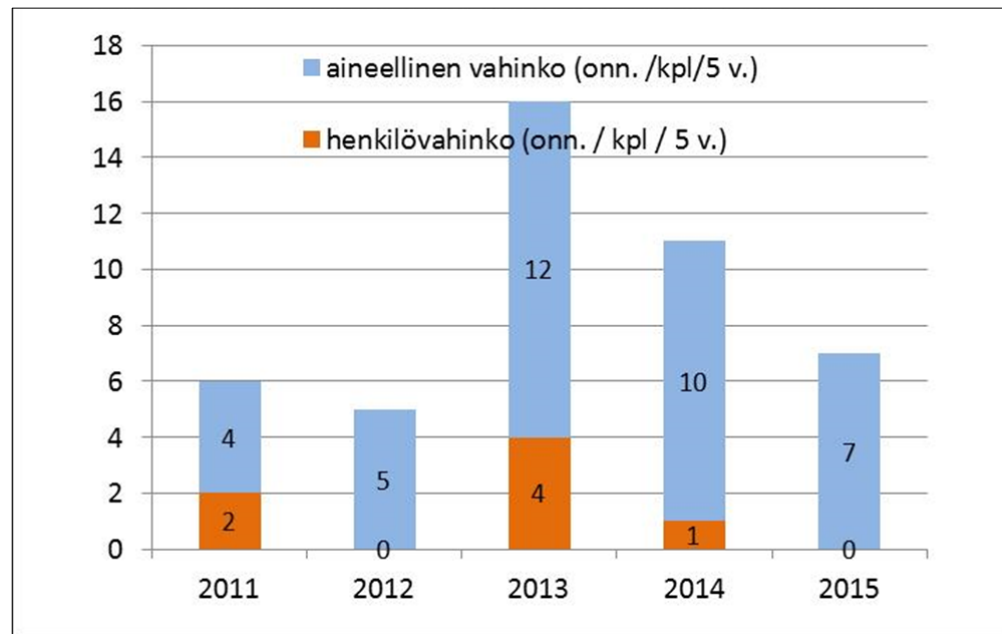
Suunnittelualueella sattui yhteensä 45 poliisin kirjaamaa liikenneonnettomuutta vuosina 2011–2015 (5 vuotta). Poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista 32 (71 %) tapahtui maantieverkolla ja 13 onnettomuutta kauduilla, yksityisteillä ja pysäköintialueilla. Henkilövahinko-onnettomuuksia sattui 7 kpl, joista 2 onnettomuutta johti kuolemaan. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 11 henkilöä ja kaksi henkilöä kuoli. Yleisin onnettomuusluokka oli yksittäisonnettomuus (49 % onnettomuuksista). Seuraavaksi yleisimmät onnettomuusluokat olivat muut onnettomuudet (16 %) ja risteämisonnettomuudet (9 %). Pysäköintialueilla ja pihdoilla poliisin kirjaamia onnettomuuksia oli 6 kpl. Kuudessa onnettomuudessa oli osallisena alkoholi. Kuvassa 14 on esitetty suunnittelualueelle tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosina 2011–2015.



Kuva 14. Tieverkon liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain vuosina 2011–2015.

Valtatiellä 18 sattui vuosina 2011 - 2015 yhteensä 18 onnettomuutta, joista viisi oli henkilövahinko-onnettomuuksia. Näistä kaksi oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Vakavat onnettomuudet sattuivat valtatie 18 linjaosuudella Alavus - Tuuri. Lievemmat onnettomuudet kasaantuivat Tuurin taajamaan katuverkolle ja pysäköintialueille. Suunnittelualueella ei sattunut yhtään jalankulkijaonnettomuutta. Polkupyöra-onnettomuuksia oli yksi.

Liikenneonnettomuuksia sattui tarkastelujaksolla eniten vuonna 2013 (16 onnettomuutta) ja vähiten vuonna 2012 (5 onnettomuutta). Vuosina 2012 ja 2015 ei sattunut yhtään henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta (kuva 15).



Kuva 15. Suunnittelualueella tapahtuneet liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain vuosina 2011–2015. Lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri.



2.7 Joukkoliikenne

Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä -radan henkilöliikenne on nykyisin vähäistä ja jäljellä olevat junavuorot ovat lakkautusuhan alaisia. Liikenne- ja viestintäministeriö velvoitti helmikuun 2016 alussa VR:n jatkamaan liikennettä niillä rataosuuksilla, joiden ostoliikenteen ilmoitettiin aiemmin päättyvän maaliskuun 2016 lopussa. Päätös koskee mm. rataosuutta Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki. Ministeriön tavoitteena on turvata raide liikenteen säilymisen edellytykset kaikilla yhteysväleillä siihen asti, kunnes henkilöjunaliikenne on avattu kilpailulle. Uusia toimijoita voidaan odottaa henkilöjunaliikenteeseen vuonna 2017.

Valtion ostoliikenteen supistuessa lakkautusuhan alle joutuneille yhteysväleille on etsitty korvaavia ratkaisuja markkinaehtoisesta linja-autoliikenteestä. Tällä hetkellä Tuurin ja Alavuden välillä kulkee useita linja-autovuoroja molempiin suuntiin. Tuurin ja Ähtärin välillä kulkee molempiin suuntiin samoin useita vuoroja. Päivätyötä tekevät pystyvät käyttämään linja-autoa Tuurin ja Alavuden sekä ja Tuurin ja Ähtärin välisillä työmatkoilla.

2.8 Nykytilan ongelmat

Keskeisin ongelma nykytilassa on valtatie 18 ruuhkautuminen kiertoliittymien välisellä taajamatieosuudella kesäaikaan. Ajoittain valtatiellä on Ähtärin suunnalla jopa 2 - 3 kilometrien mittainen autojono. Valtatiellä ei ole kyseisellä jaksolla rinnakkaistieyhteyksiä.

Valtatien taajamatieosuudella on paljon yksityistieliittymiä ja vartioitu radan tasoristeys. Etenkin Väkkäräpääntien liittymästä vasemmalle kääntyminen on vilkkaimman liikenteen aikoina ajoittain hankalaa.

Palvelukohteiden opastus valtatieltä on osin sekavaa, eikä palvele kauppakeskukseen saapuvia asiakkaita parhaalla mahdollisella tavalla. Myös kauppakeskusalueen sisäisen liikenteen opastuksessa on parantamistarvetta.

3. Tieverkkovaihtoehdot

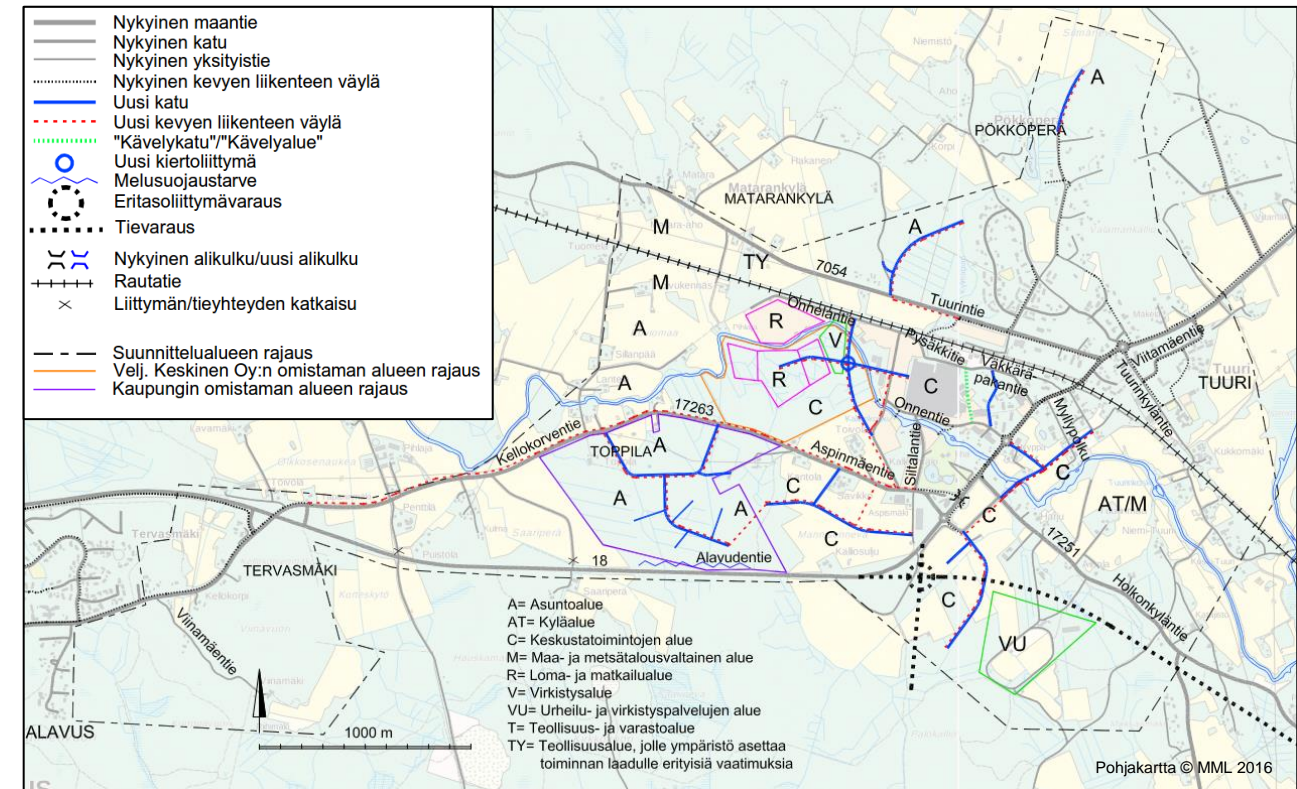
3.1 Alustavat vaihtoehdot

Tieverkkosuunnittelu aloitettiin muodostamalla alustavia tieverkkovaihtoehtoja. Osa vaihtoehdoista perustui valtatielle 18 rakennettavaan uuteen liittymään, joka mahdollistaisi kaupungin omistuksessa olevien alueiden maankäytön monipuolisen kehittämisen. Toisaalta muodostettiin vaihtoehtoja, joissa tieverkko perustui valtatie 18 nykyisiin liittymiin ja uutta maankäyttöä palvelevat katuyhteydet liittyivät alempaan maantieverkkoon. Alustaviin vaihtoehtoihin sisällytettiin toimenpiteitä, joilla tieverkon liikenteellistä toimivuutta olisi mahdollista parantaa. Suunnittelun lähtökohtana oli valtatie 18 nykylinjaus, valtatiehen kytkeytyvä nykyinen tie- ja katuverkko. Vaihtoehdoissa on mukana pitkän aikavälin varaukset valtatie 18 Tuurin kohdan ohikulkutielle ja eritasoliittymälle.

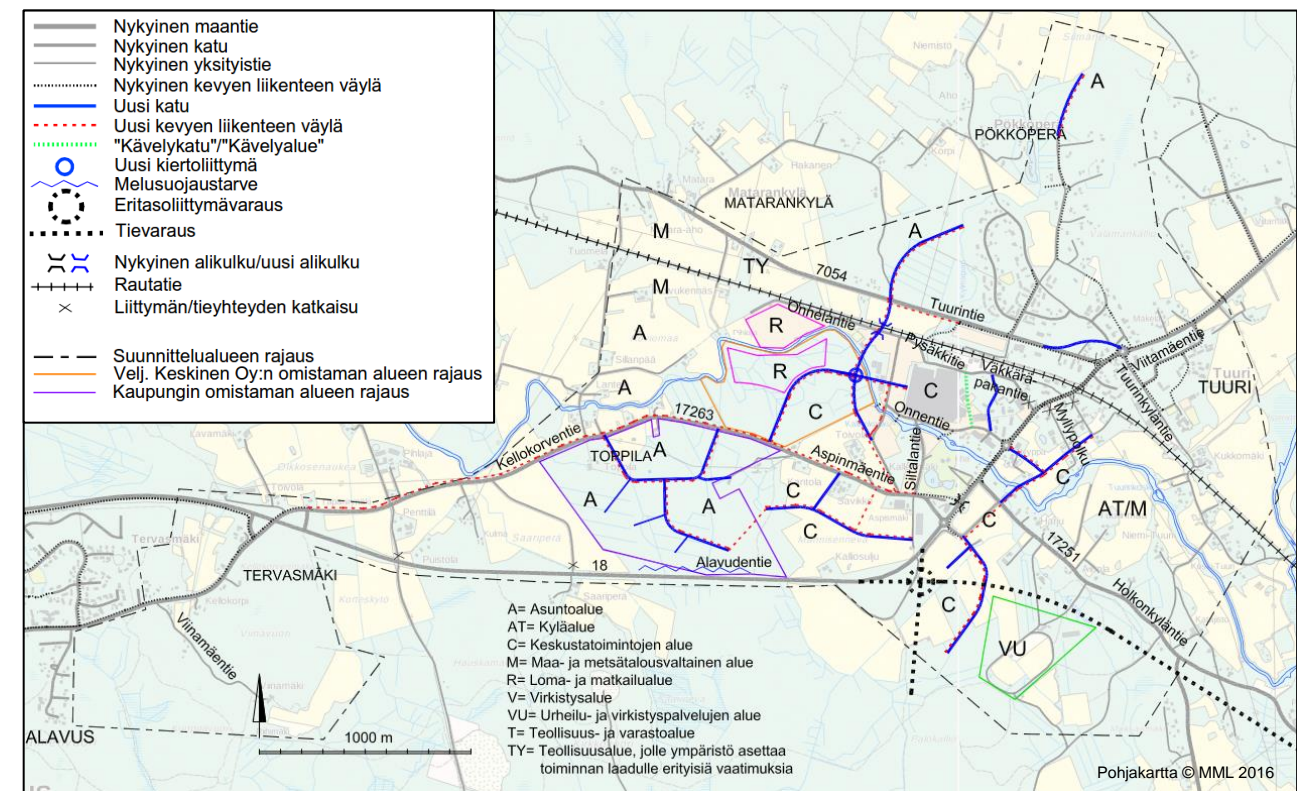
Kaikissa vaihtoehdoissa on esitetty uusi katuyhteys Onnentien ja Väkkäräpakantien välille. Uusi katuyhteys sujuvoittaisi varsinkin kauppakeskuksen alueelta poistuvaa liikennettä ja mahdollistaisi Tavarapuodin itäpuolisen sisäänkäynnin edustan rauhoittamisen jalankululle, mikä parantaisi myös liikenneturvallisuuksia. Uuden katuyhteyden kautta liikennettä voitaisiin ohjata Väkkäräpakantien liittymästä paremmin toimivaan Onnentien kiertoliittymään. Kaikissa vaihtoehdoissa on esitetty myös suunnittelualueen pohjoisosaan itä- ja kaakkoisosiin uusia katuyhteyksiä. Voimassa olevassa Tuurinportin osayleiskaavassa osoitettu virkistys- ja urheilupalvelujen alue on ehdotettu kytkettäväksi Aspinmäentien kiertoliittymään. Valtatie 18 Tuurin eritasoliittymävarauksen toteutuessa katuyhteys voidaan katkaista ja hoitaa virkistys- ja urheilupalvelujen alueen liikenne eritasoliittymän kautta.

Vaihtoehdossa VE 1a (kuva 16) valtatie 18 pohjoispuolinen uusi katuverkko on kytketty Aspinmäentien ja Kellokorventien (17236) kautta valtatie 18 nykyisiin liittymiin. Kauppakeskuksen länsipuolelle kaavailtua loma- ja virkistysalueen laajennusta palvelee uusi katuyhteys. Uusi asuntoalue ulottuu valtatie 18 läheisyyteen ja se tulee suojata liikennemelulta. Valtatie 18 itäpuolelle on esitetty kokoojakatua, joka turvaisi valtatie 18 liikenteellisen toimivuuden ja mahdollistaisi alueen toimintojen kehittämisen liikenteen keskittyessä nykyisiin kiertoliittymiin.

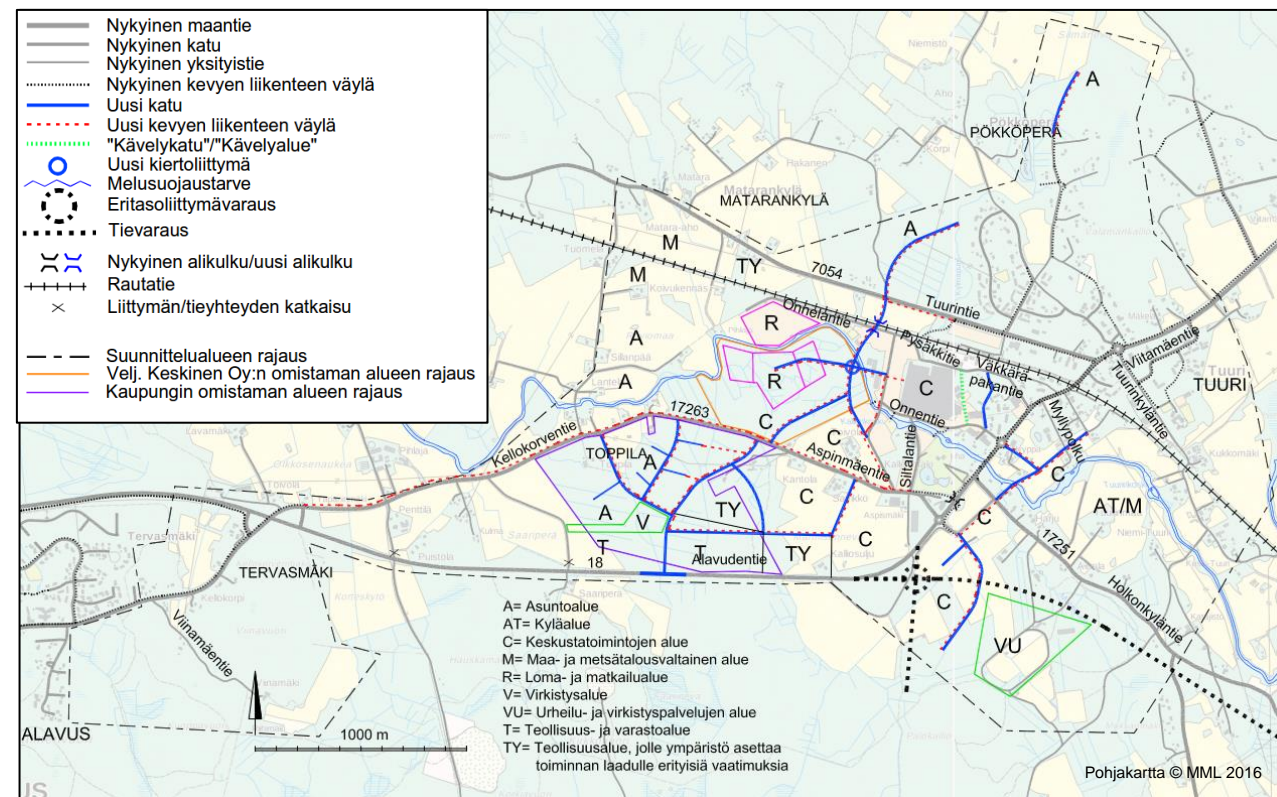
Vaihtoehdossa VE 1b (kuva 17) valtatie 18 ja Aspinmäentien välinen katuverkko on sama kuin vaihtoehdossa 1a. Kauppakeskuksen länsipuolisen katuverkon osalla on joitakin eroja. Keskeisin ero on uusi autoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteys radan alitse Tuuritielle. Lisäksi Tuurintie on linjattu lyhyellä matkalla valtatie 18 taajaman pohjoiseen kiertoliittymään.



Kuva 16. Alustava tieverkkovaihtoehto VE 1a.

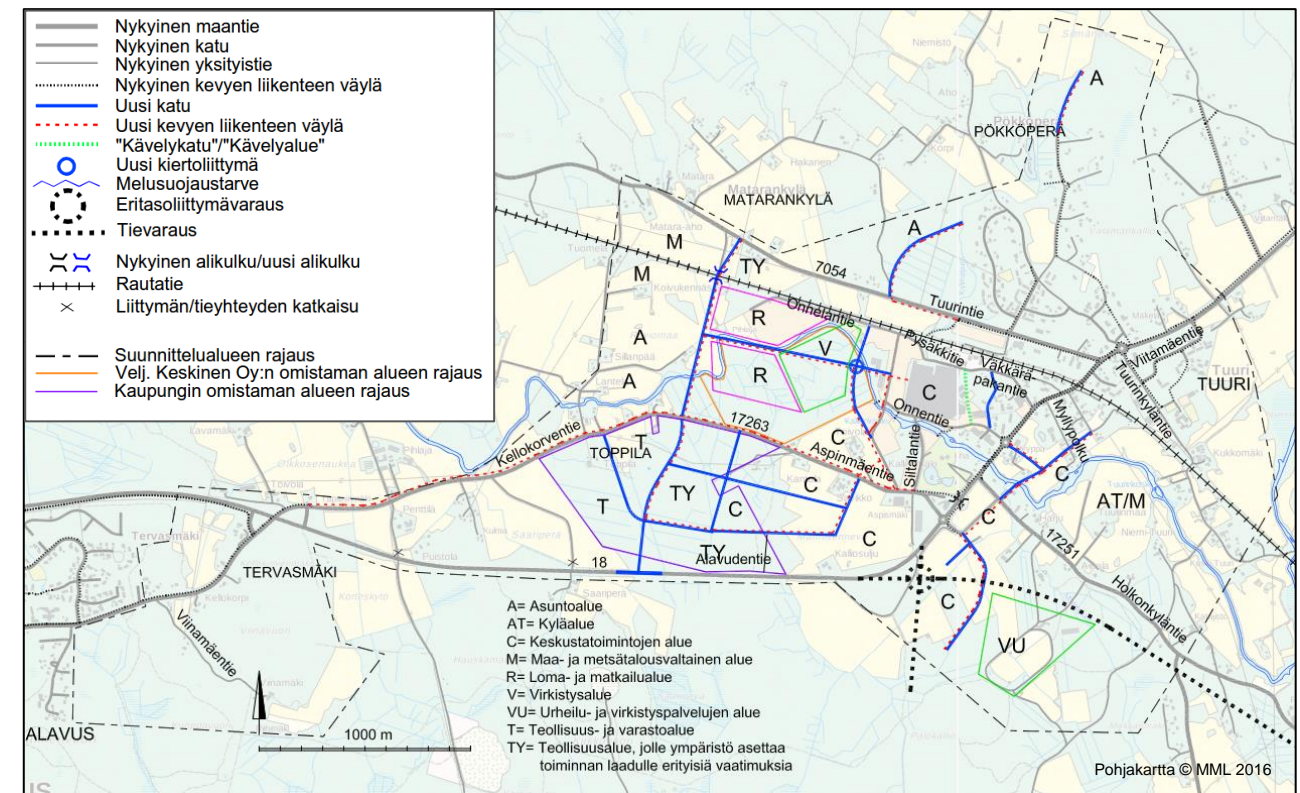


Kuva 17. Alustava tieverkkovaihtoehto VE 1b.



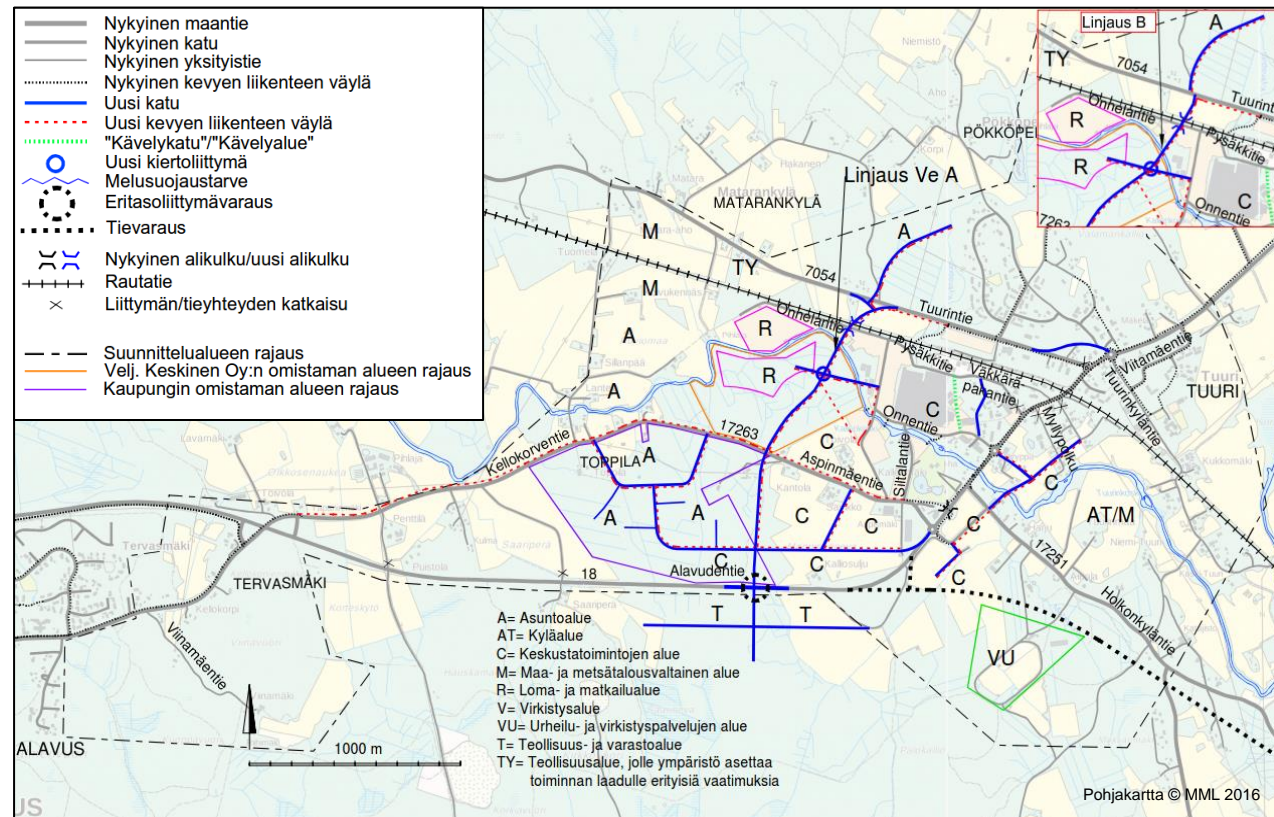
Kuva 18. Alustava tieverkkovaihtoehdo VE 2a.

Vaihtoehdossa VE 2a (kuva 18) valtatielle 18 on esitetty uusi pääsuunnassa kanavoitu tasoliittymä palvelemaan suunnittelualan uutta maankäyttöä, joka voisi koostua asunto-, liike- ja teollisuusrakentamisesta. Uuden tasoliittymän takia valtatie 18 nykyinen 100 km/h nopeusrajoitus tulisi alentaa 80 km/h:ssa Tervasmäen eritasoliittymän ja Aspinmäentien välisellä teosuudella. Asunto- ja keskustatoimintojen kytkeytyvät myös Kellokorventiehen ja Aspinmäentiehen. Kaupan länsipuolelle on esitetty loma- ja virkistysalueen laajennusta palvelevia uusia katuyhteyksiä sekä uusi radan alittava auto- ja kevyen liikenteen yhteys Tuurintielle.



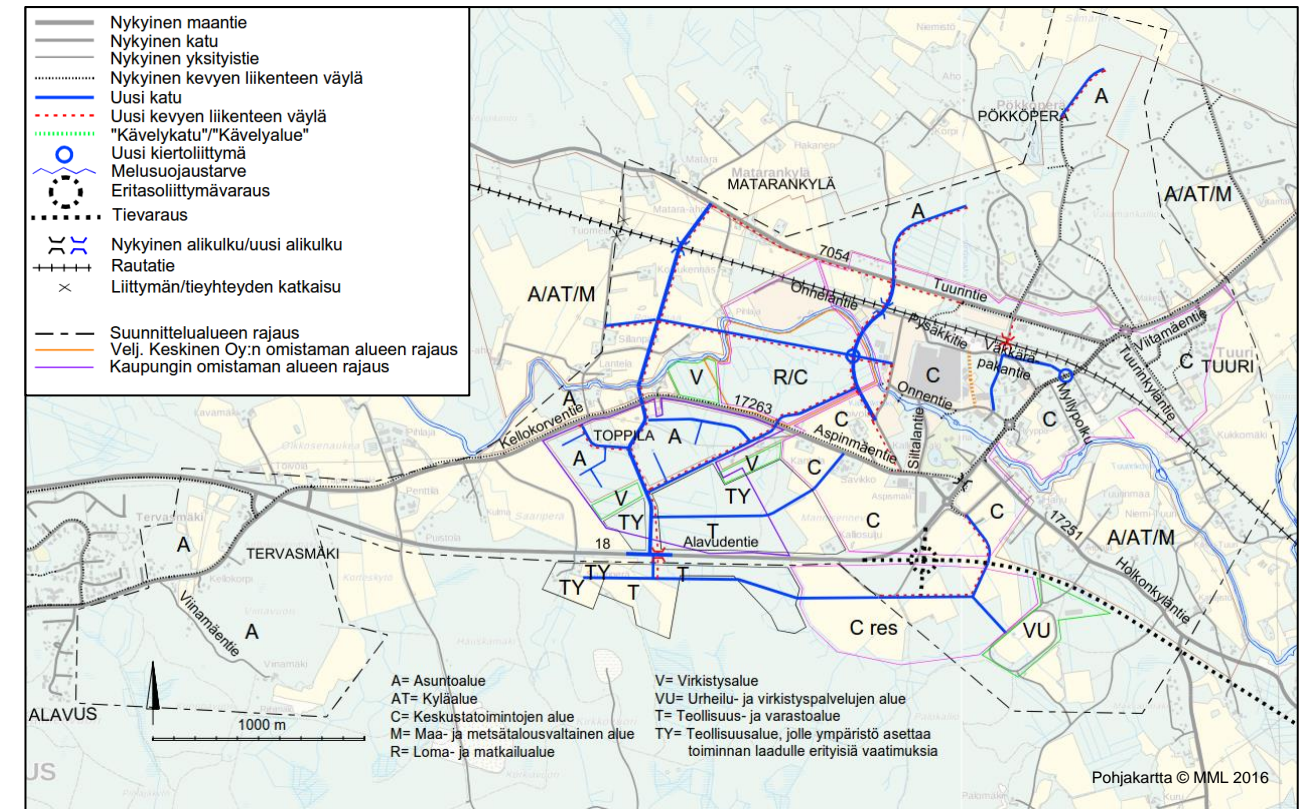
Kuva 19. Alustava tieverkkovaihtoehdo VE 2b.

Vaihtoehdossa VE 2b (kuva 19) valtatielle 18 on esitetty uusi pääsuunnassa kanavoitu tasoliittymä taajaman länsipuoliselle maankäytölle. Maankäyttö koostuu teollisuus- ja liikerakentamisesta, ei asuntorakentamisesta. Valtatie 18 nopeusrajoitus on Tervasmäki - Tuuri välillä pudotettu 80 km/h:ssa. Uudet maankäyttöalueet on kytketty Kellokorventie – Aspinmäentien (17263) lisäksi etelä - pohjoissuuntaisella uudella radan alikulkuyhteydellä Tuurintiehen (7054) nykyisen leirintäalueen länsipuolelta. Kaupan länsipuolelle on esitetty loma- ja virkistysalueen laajennusta ja uusia katuyhteyksiä.



Kuva 20. Alustava tieverkko vaihtoehto VE 3.

Vaihtoehdossa VE 3 (kuva 20) valtatielle 18 on esitetty pääsuunnassa kanavoitu nelihaarainen tasoliittymä uudelle valtatie 18 etelä- ja länsipuoliselle maankäytölle. Liittymä sijoittuu idemmäs kuin vaihtoehdoissa VE 2a ja 2b. Kaavailtu uusi maankäyttö koostuu asunto- ja liikerakentamisesta sekä teollisuusrakentamisesta. Teollisuusrakentaminen on esitetty valtatie 18 eteläpuolelle. Valtatie 18 nopeusrajoitus on Tervasmäki - Tuuri välillä pudotettu 80 km/h:ssa. Kaupan länsipuolelle on esitetty loma- ja virkistysalueen laajennusta ja uusia katuyhteyksiä. Asunto- ja liikerakentaminen on kytketty Kellokorventie – Aspinmäentien lisäksi etelä-pohjoissuuntaisella uudella tieyhteydellä ja radan alikulkuyhteydellä Tuurintiehen. Lisäksi Tuurintie on linjattu lyhyellä matkalla valtatie 18 taajaman pohjoiseen kiertoliittymään. Em. tieyhteys toimii taajaman kehätienä. Valtatie 18 Töysän ohikulkutien toteutuessa kehätiestä voisi tulla osa seututieksi muuttuvaa Töysään johtavaa tietä ja nykyinen taajaman läpikulkeva valtatie 18 voitaisiin muuttaa kaduksi. Valtatie 18 uusi tasoliittymä voitaisiin rakentaa Tuurin eritasoliittymäksi valtatie 18 ohikulkutieverkossa. Hankeryhmää pyydettiin ottamaan kantaa alustavissa vaihtoehdoissa esitettyihin ratkaisuihin. Vertailuvaihtoehdot oli tarkoitus muodostaa hankeryhmän kannanottojen perusteella.



Kuva 21. Alavuden kaupungin ja Veljekset Keskinen Oy:n tieverkkoehdotus.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus piti vaihtoehdoissa VE1a ja VE 2a esitettyjä ratkaisuja parhaiten jatkosuunnitteluun soveltuvina. Tuurinportin eteläpuolelle esitettyä keskustatoimintojen sekä virkistys- ja urheilutoimintojen aluetta palvelevaa katuyhteyttä ei kuitenkaan pidetty toteuttamiskelpoisena, koska katuyhteys ulottuu ohikulkutieverauksen eteläpuolelle.

ELY-keskus ei pitänyt hyvänä vaihtoehdoissa VE 2a ja 2b ELY-keskus esitettyä valtatie uutta tasoliittymää. Valtatieosuudelle, jossa nykyään on 100 km/h nopeusrajoitus, ei ELY-keskuksen mukaan tule osoittaa uutta liittymää. Liittymän aiheuttama uusi häiriöpiste heikentäisi valtatie liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Tasoliittymä ei myöskään sovellu maakuntakaavan mukaiseen ohikulkutieratkaisuun.

Vaihtoehdossa VE3 esitettyä Tuurin eritasoliittymän paikan siirtämistä lännemmäs ei myöskään kannatettu. Vaihtoehdossa pidettiin sen sijaan hyvänä selkeää yhteyttä Aspinmäentieltä Tuurintielle ja Tuurintien liittymien porrastusta.

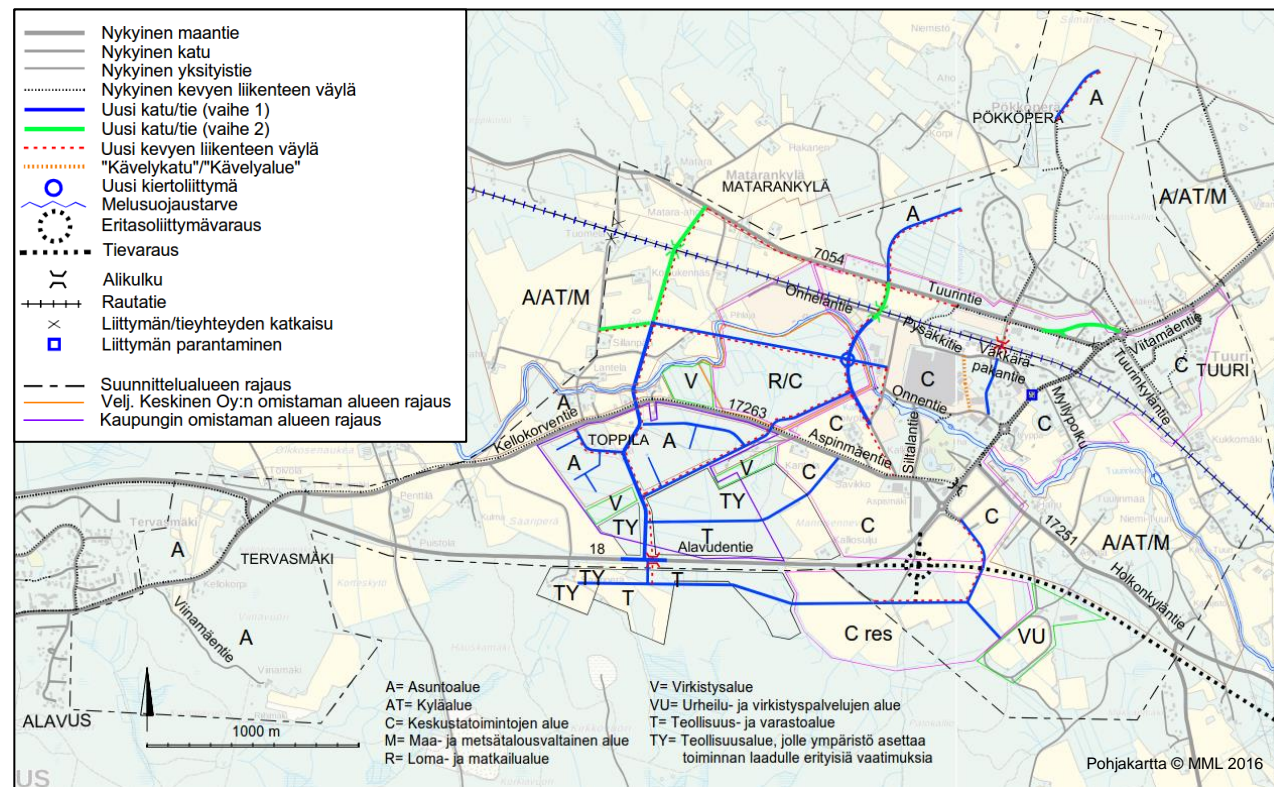
Alavuden kaupungin ja Veljekset Keskinen Oy:n edustajat eivät kommentoineet alustavia vaihtoehtoja joikaista erikseen, vaan olivat muodostaneet tieverkkoehdotuksen, joka perustui em. tahojen yhteiseen näkemykseen tieverkon kehittämistarpeista (kuva 21).

3.2 Jatkotarkasteluun otetut vaihtoehdot

Hankeryhmän antamien kommenttien perusteella muodostettiin tieverkkovalikoehdot, joista tehtiin tarkemmat vertailut. Tieverkkovalikoehdot VE A muodostettiin hankeryhmän paikallisten edustajien, Alavuden kaupungin ja Veljekset Keskinen Oy:n edustajien laatiman tieverkkoehdotuksen pohjalta. Vertailuvaihtoehdot VE B muodostettiin alustavien verkkovaihtoehdotusten VE 1a ja 1b pohjalta.

Tieverkkovaihtoehdot VE A

Vaihtoehdon A (kuva 22) mukaan valtatielle 18 rakennetaan Toppilan alueen uutta maankäyttöä varten pääsuunnan kääntymiskaistoin varustettu neliharainen tasoliittymä Tervasmäen eritasoliittymän ja Aspinmäentien kiertoliittymän puoliväliin. Liittymästä on yhteys valtatie 18 eteläpuoliselle uudelle teollisuusalueelle.

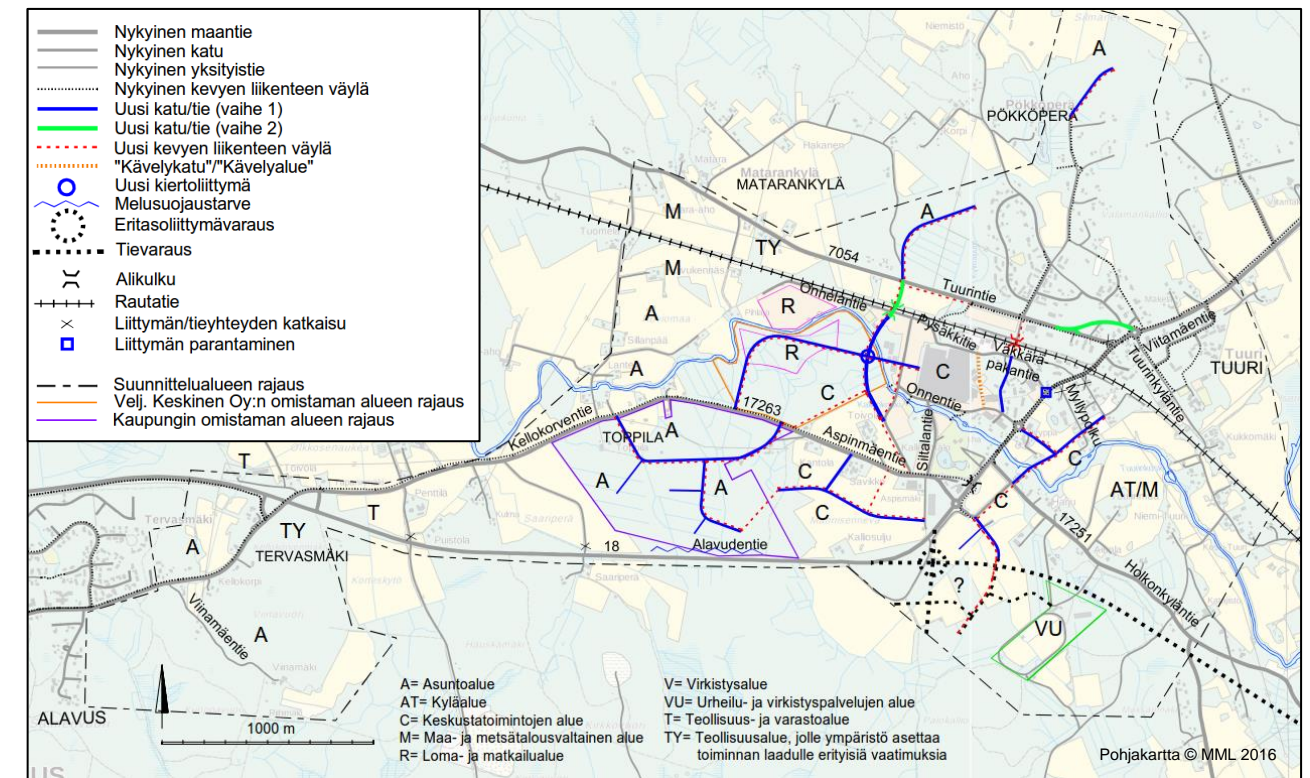


Kuva 22. Tieverkkovalikoehdot VE A.

Suunnittelualan uusi katuverkko perustuu kahteen kehätieyhteyteen Aspinmäentien ja Tuurintien välillä. Ne molemmat risteävät rautatien kanssa ja edellyttävät alikulkusillan rakentamista. Tuurintien länsipää linjataan uuteen paikkaan ja liitetään keskustan pohjoispuoliseen valtatie 18 kiertoliittymään. Uloimmalta kehätieltä johtaa kauppakeskukseen useita uusia katuyhteyksiä. Vaihtoehdon A liikenneverkko käsittää kaksi uutta autoliikenteen ja kolme kevyen liikenteen alikulkuyhteyttä rautatien alitse. Myös valtatie uuteen neliharaliittymään liittyy kevyen liikenteen alikulkukäytävä.

Tieverkkovaihtoehdot VE B

Vaihtoehdossa B (kuva 23) uusi maankäyttö tukeutuu alueen nykyiseen maantieverkkoon ja liittymiin. Uusi katuverkko perustuu yhteen kehätieyhteyteen, joka alittaa rautatien. Tuurintien itäpää linjataan uuteen paikkaan ja liitetään keskustan pohjoispuoliseen valtatie 18 kiertoliittymään. Valtatie itäpuolelle rakennetaan uusi valtatie suuntainen rinnakkainen kokoojakatu. Vaihtoehdot B käsittää yhden uuden autoliikenteen ja kaksi kevyen liikenteen alikulkuyhteyttä rautatien alitse.



Kuva 23. Tieverkkovalikoehdot VE B.

Vaihtoehtojen A ja B vertailu

Vertailutekijä	Vaihtoehto A	Vaihtoehto B
Autoliikenteen yhteydet ja liikenteen sujuvuus	<p>Valtatieltä 18 kauppakeskusalueelle uusi sisääntuloyhteys sekä Alavuden että Ähtärin suunnalta. Liikenneverkossa korostuvat uusien alueiden itä-länsisuuntaiset katuyhteydet kauppakeskuksen suuntaan, useita samansuuntaisia kokoojayhteyksiä - hierarkia puuttuu.</p> <p>Uusi tasoliittymä valtatiellä 18 edellyttää nykyisen nopeusrajoituksen 100 km/h alentamista 80 km/h. Uusi tasoliittymä muodostaa liikenteellisen häiriöpisteen, joka lisää paikallisesti liikenteen onnettomuusriskiä. Valtatien palvelutaso Tuurin ja Alavuden välisellä linjaosuudella huonompi kuin vaihtoehdolla B.</p> <p>Valtatien ja liittymien liikenteellinen toimivuus Tuurin kohdalla jonkin verran parempi kuin vaihtoehdossa B, koska osa kauppakeskusalueen liikenteestä käyttää uusia sisääntuloyhteyksiä.</p> <p>Valtatien 18 pohjoispuolen laaja katuverkko on liikenteellisesti jäsentymätön, osalla kaduista liikennekuormitus jää pieneksi. Katuverkko vaatii selkeän opastuksen. Ulomman kehäyhteyden pohjoisosan liikenteellinen tarve suunnitellulla maankäytöllä vähäinen.</p> <p>Tervasmäen eritasoliittymän liikenteellinen kapasiteetti jää osin hyödyntämättä.</p>	<p>Valtatieltä 18 kauppakeskusalueelle uusi sisääntuloyhteys Ähtärin suunnalta. Liikenneverkko palvelee hyvin uuden alueen maankäyttöä.</p> <p>Valtatien nopeusrajoitukset säilyvät nykyisellään ja valtatie palvelutaso Tuurin ja Alavuden välillä on parempi kuin vaihtoehdossa A. Liittymien parantamisella ja katujärjestelyillä turvataan valtatie liikenteellinen toimivuus keskustan kohdalla.</p> <p>Tervasmäen nykyistä eritasoliittymää hyödynnetään tehokkaammin kuin vaihtoehdossa A.</p>
Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet	Uusilta alueita erittäin hyvät kevyen liikenteen yhteydet kaikkiin suuntiin, myös Alavudelle.	Uusilta alueita hyvät kevyen liikenteen yhteydet kaikkiin suuntiin, myös Alavudelle.
Liikenneturvallisuus	Uusi valtatie nelihaaraliittymä muodostaa häiriöpisteen valtatielle ja huonontaa valtatie liikenneturvallisuutta. Ulompi kehäyhteys kulkee Toppilan asuntoalueen läpi, mikä lisää liikenneturvallisuusriskiä. Aspinmäentielle tulee useita uusia poikittaisia liikenneyhteyksiä ja risteävää liikennettä, mikä heikentää tien liikenneturvallisuutta.	Valtatien ja uusien maankäyttöalueiden liikenneturvallisuus vaihtoehtoa A parempi (ei uutta valtatie liittymää eikä asuntoalueen läpi kulkevaa katuyhteyttä.) Aspinmäentien liikenneturvallisuus vaihtoehtoa A parempi (ei risteävää liikennettä).
Luonto ja maisema	Väyläverkolla ei ole vaikutuksia tiedossa oleviin liito-oravakohteisiin. Alueella ei ole muita tiedossa olevia suojeltavia luontoarvoja. Toppilan alueen katuyhteydet sijoittuvat pääosin metsäalueille, kuten myös uusi loma- ja matkailualue. Ulompi kehäyhteys Aspinmäentien pohjoispuolella sijoittuu peltoalueelle ja muuttaa maisemaa vaihtoehtoa B enemmän.	Väyläverkolla ei ole vaikutuksia tiedossa oleviin liito-oravakohteisiin. Alueella ei ole muita tiedossa olevia suojeltavia luontoarvoja. Toppilan alueen katuyhteydet sijoittuvat pääosin metsäalueille, kuten myös uusi loma- ja matkailualue.
Muinaismuistot ja kulttuurihistoria	Ei vaikutuksia tiedossa oleviin suojelukohteisiin.	Ei vaikutuksia tiedossa oleviin suojelukohteisiin.
Melu ja päästöt	Ulompi kehäyhteys kulkee läpi Toppilan asuntoalueen ja aiheuttaa liikennemelu- ja päästöhaittoja sekä heikentää asuinviihtyisyyttä.	Varauduttava suojamaan melusteillä Toppilan asuntoalueen asukkaat valtatie liikennemelulta. Asuinviihtyisyys parempi kuin vaihtoehdossa A (ei läpikulkevaa liikennettä).
Yhdyskuntarakenne	Teollisuus sijoittuu Tuurin alueelle ja kytkeytyy valtatiehen tasoliittymän kautta. Teollisuus- ja keskustapalvelujen alueita on Tuurin alueella vaihtoehtoa B enemmän. Heikentää vaihtoehtoa B enemmän maatalouden toimintaedellytyksiä (mm. ulompi kehäyhteys).	Tuurin alueelle ei sijoitu uutta teollisuutta, vaan uusi teollisuusalue kytkeytyy Alavuden taa-jamarakenteeseen valtatie eritasoliittymän yhteyteen. Teollisuusalueiden ja keskustatoimintojen alueet jäävät vaihtoehtoa A pienemmiksi Tuurin alueella. Maatalouden toimintaedellytykset jonkin verran paremmat kuin vaihtoehdossa A.
Kustannukset ja vaiheittain toteutus	Väylä- ja siltakustannuksiltaan selvästi vaihtoehtoa B kalliimpi (mm. laajempi katuverkko ja useita radan alikulkuyhteyksiä). Liikennetaloudellisesti vaihtoehtoa B huonompi, (väylien liikennekuormitus jää vähäiseksi väylien rakentamiskustannuksiin nähden) Toteutettavissa vaiheittain. Ylipitkän aikavälin varauksena Töysän ohikulkutie ja Tuurin eritasoliittymä.	Väylä- ja siltakustannuksiltaan halvempi. Liikennetaloudellisesti vaihtoehtoa A parempi (hyödynnetään nykyverkko paremmin). Toteutettavissa vaiheittain. Ylipitkän aikavälin varauksena Töysän ohikulkutie ja Tuurin eritasoliittymä.

3.3 Vaihtoehdon valinta

Vaihtoehtojen A ja B tieverkkoratkaisuja sekä vaihtoehtojen vaikutuksia ja toteuttamismahdollisuuksia arvioitiin toisessa hankeryhmäkokouksessa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ei pitänyt mahdollisena uuden nelihaaraliittymän rakentamista valtatielle 18 eikä maankäytön laajentumista valtatie eteläpuolelle. Uusi tasoliittymä sijoittuisi lähelle maakuntakaavan mukaista Tuurin eritasoliittymää ja valtatie nopeusrajoitus joudutaisiin alentamaan nykyisestä 100 km/h:ssa 80 km/h:ssa, mikä on ristiriidassa valtatie 18 kehittämistavoitteiden kanssa. ELY-keskuksen tavoitteena on parantaa valtatie 18 kaikilla osuuksillaan palvelutasoltaan ja liikennetekniseltä ominaisuuksiltaan valtatie standardit täyttäväksi.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus edellytti, että valtatie 18 varten sijoittuvaa uutta maankäyttöä kehitetään suunnittelualueella valtatie nykyisiin liittyminen tukeutuen. Jos suunnittelualueelle halutaan osoittaa teollisuutta, teollisuusalueen liikenne voi hyödyntää valtatie 18 eteläisintä kiertoliittymää. Valtatie eteläpuolelle ei tule osoittaa merkittävää uutta maankäyttöä ennen Töysän ohikulkutiehen liittyvän eritasoliittymän rakentamista. Tulevaisuudessa Tuurin eritasoliittymä antaa toteutuessa hyvät mahdollisuudet myös valtatie 18 eteläpuolisen alueen kehittämiseksi.

Alavuden kaupungin mukaan molempiin vaihtoehtoihin sisältyvä Tuurintien itäpäähän linjausmuutos ei ole mahdollinen. Kyseisellä alueella on meneillään asemakaavamuutos, jossa uuden katulinjauksen vaatima alue on osoitettu muuhun käyttöön. Myöskään vaihtoehdossa B ehdotettu teollisuusalueen kaavoittaminen Tervasmäen eritasoliittymän tuntumaan ei tule kyseeseen. Alueella on elinvoimainen maatila, jonka pelto-alueita ei haluta osoittaa muuhun käyttöön. Lisäksi liittymän kaakkoisneljänneksessä on mäki, joka ei sovelu teollisuusalueeksi. Tuurintien liittymä valtatielle 18 säilytetään nykyisellään samoin Väkkäräpakantien liittymä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on linjannut, että valtatieiden liittymien toimivuus tulee varmistaa pääsääntöisesti muilla toimenpiteillä kuin liikennevalojen rakentamisella. Väkkäräpakantien toimivuusongelmaa pyritään helpottamaan parantamalla liikennejärjestelyjä ja liikenteenohjausta kauppakeskuksen alueella.

Edellä esitetyn perusteiden hankeryhmä päätti, että tieverkkosuunnitelma laaditaan vaihtoehdon A pohjalta, kuitenkin siten, että valtatielle 18 ei osoiteta uutta tasoliittymää eikä valtatie 18 eteläpuolelle osoiteta uutta maankäyttöä.

4. Tuurin tieverkkosuunnitelma

4.1 Tie- ja katuverkon kehittäminen

Uusi maankäyttö ja tavoitetieverkko tukeutuvat alueen nykyiseen maantieverkkoon ja valtatie 18 liittyminen (kuva 24). Kellokorventien ja Aspinmäentien (mt 17263) sekä Tuurintien (mt 7054) välillä on kaksi uutta katuyhteyttä, jotka risteävät eritasossa rautatie kanssa ja joiden välille sijoittuu suora katuyhteys Veljekset Keskinen Oy:n kauppakeskukseen. Tuurintien ja Väkkäräpakantien välille rakennetaan rautatie alittava kevyen liikenteen yhteys. Väkkäräkapantien ja Patunkujan välille rakennetaan uusi katuyhteys ja Keskisentie muutetaan kävelykatualueeksi tai pihakaduksi.

Tuurintien linjaus säilyy nykyisellään. Valtatie 18 itäpuolella varaudutaan valtatie suuntaiseen kokoojakatuun. Tuurinportin katuverkko laajenee vain vähän. Valtatie 18 ja Aspinmäentien kiertoliittymän länsipuolelle sijoittuva kokoojakatu palvelee valtatie varten sijoittuvaa teollisuusaluetta. Toppilan asuntoalue kytkeytyy Aspinmäentiehen. Tuurin maankäytön kehittämisessä tulee ottaa huomioon valtatie 18 ohikulkutien ja eritasoliittymän varaukset.

Tieverkkosuunnittelun yhteydessä tutkittiin alustavasti kauppakeskuksen länsipuolelle sijoittuvan rautatie alittavan katuyhteyden linjausta ja tasausta ja varmistettiin esitetyn ratkaisun toteuttamiskelpoisuus.

4.2 Muut toimenpiteet

Ennen uuden katuverkon rakentamista liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa selkeyttämällä valtatie 18 ja kauppakeskusalueen liikenteen ohjausta. Valtatietä Ähtärin suunnasta kauppakeskukseen saapuva liikenne ohjataan Onnentien kiertoliittymän kautta ja Seinäjoen suunnasta saapuva liikenne Aspinmäentien kiertoliittymän kautta. Kauppakeskusalueelta poistuva liikenne ohjataan em. kiertoliittymiin.

Väkkäräpakantien liittymän toimivuuden parantamiseksi kauppakeskusalueelta poistuva liikenne pyritään ohjaamaan Onnentien kiertoliittymään. Valtatieltä Väkkäräpakantien kautta opastetaan liikennettä Tuurin seisakkeelle ja Onnelan karavaanarialueelle. Opastukseen voidaan saada paikallisväriä viitoittamalla kauppa-alue KAUPPAKYLÄ -opasteilla. Tavarapuodin ja Ruokapuodin pysäköintialueita ja pysäköintialueiden ajoväyliä tulisi selkeyttää jäsentelemällä niitä korokkeilla ja istutuksilla.

Lisäksi esitetään, että internetin käyttöä matkailijoiden opastamisessa tehostetaan. Alavuden kaupungin matkailusivusto varustetaan selkeällä kartalla, jossa on esitetty Tuurin liikennejärjestelyt ja tärkeimmät palvelut. Lisäksi Keskisen Kyläkaupan internetsivulle laaditaan ohjeet kauppakeskukseen saapuvaa liikennettä varten.

4.3 Osayleiskaavan mukaiseen maankäyttöön perustuva liikenne-ennuste vuodelle 2040

Tuurin ja Tervasmäen välisen alueen osayleiskaavatyö on käynnistynyt samaan aikaan tieverkkosuunnitelun kanssa. Liikenne-ennusteen laatimista varten Alavuden kaupungin Ympäristöpalvelujen kaavoitusyksikössä tehtiin alustava arvio osayleiskaavassa eri maankäyttömuodoille osoitettavista kerrosaloista.

Taulukko 1. Suunnittelualueen nykyisen rakennusoikeuden määrät ja arvio uuden maankäytön toteutumisesta vuoteen 2040 mennessä. Lähde: Alavuden kaupunki.

Asemakaavojen rakennusoikeus vuonna 2016	285 370 kem ²
Asemakaavojen toteutunut rakennusoikeus vuonna 2016	135 260 kem ²
Arvio osayleiskaavassa osoitettavasta uudesta kerrosalasta	352 800 kem ²
Arvio uuden kerrosalan toteumasta vuonna 2040	175 000 kem ²

Taulukko 2. Arvio suunnittelualueen uuden maankäytön eri toiminnoista vuonna 2040. Lähde: Alavuden kaupunki.

Kaupun kerrosala (sisältää myös varastointia)	95 200 kem ²
Matkailua palvelevaa kerrosala	10 600 kem ²
Muu varastoinnin kerrosala	1 400 kem ²
Teollisuuden kerrosala (sisältää myös varastointia)	33 866 kem ²
Asumisen kerrosala	33 876 kem ²
Uutta kerrosalaa yhteensä	175 000 kem ²

Kaupun myyntipinta-ala on saatu jakamalla kokonaiskerrosala 1,3:lla. Keskustatoimintojen (C) kaupallisten toimintojen jakaumana on arvioitu seuraavasti:

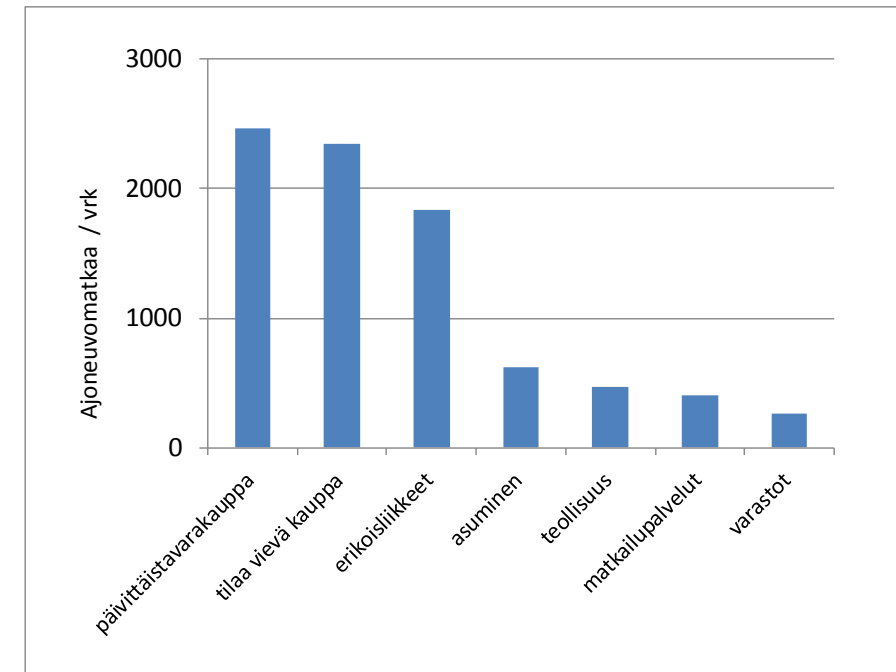
- päivittäistavarakauppa 6 %,
- paljon tilaa vaativan erikoistavarakauppa 78 %,
- muuta erikoistavarakauppa 7 % ja
- erillinen varastointi 9 %.

Tuurin kaupallisten alueiden ainutlaatuisuus muihin kauppakeskuksiin nähden on huomioitu liikenne-ennusteessa seuraavasti:

- keskimääräinen matkapituus alueelle on huomattavasti keskimääräistä kauppakeskusta suurempi
- sisäisten asiakkaiden määrä on alueella erittäin suuri ja he asioivat samalla kertaa useassa kaupassa.
- kaupan kaukoasiakkaiden osuus on 45 % ja yhteisten asiakkaiden 55 %. (Lähde: Tuurin kaupallisen keskittymän laajennus, ympäristövaikutusten arviointi, elokuu 2008).
- keskiostosten määrä on keskimääräistä selvästi suurempi ja sen oletetaan kasvavan alueen tarjonnan lisääntyessä
- asiakkaiden viipymä on 30 % keskimääräistä kauppakeskusta suurempi.

Autoliikenteen matkatuotosarviot perustuvat ympäristöministeriön julkaisuun 27 / 2008 "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa".

Vuoteen 2040 mennessä arvioitu maankäytön kasvun aiheuttama liikennetuotos on noin 8 400 ajoneuvomatkaa vuorokaudessa (sisältää matkat molempiin suuntiin). Suurin liikennetuotoksen lisäys, noin 6 700 ajon./vrk, aiheutuu kaupallisten toimintojen kasvusta. Muita liikennettä synnyttäviä toimintoja ovat matkailu, teollisuus, asuminen sekä varastot.



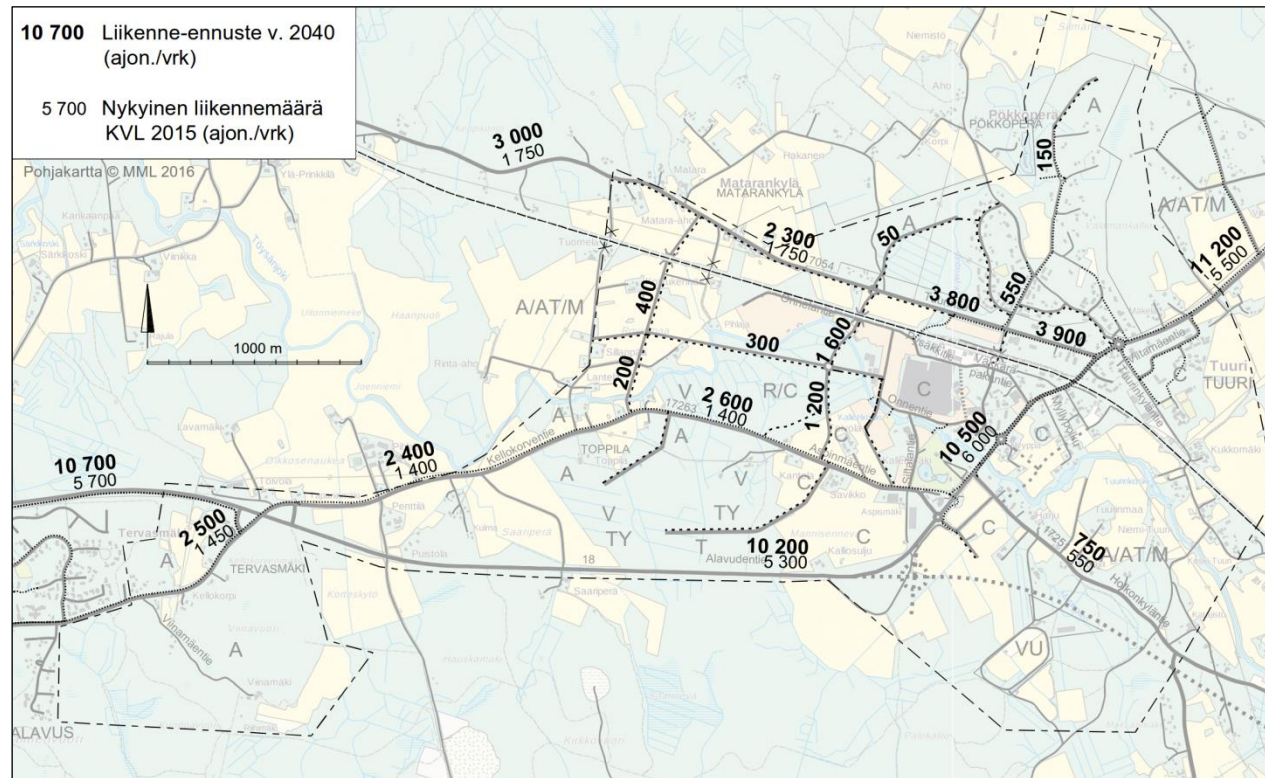
Kuva 25. Arvio suunnittelualueen uuden maankäytön eri toimintojen ulkoisen autoliikenteen tuotoksesta vuonna 2040 (ajoneuvomatkaa/vrk).

Uuden maankäytön osa-alueiden liikennetuotokset on sijoitettu tavoitetieverkolle. Ulkoisen liikenteen suuntautumisena on käytetty seuraavaa jakaumaa:

- Valtatie 18 itään Ähtärin suuntaan 45 %,
- Valtatie 18 länteen Alavuden suuntaan 35 %,
- Aspinmäentie / Kellokorventie länteen 10 % ja
- Tuurintie länteen 10 %.

Yleiskaava-alueen sisäisen liikenteen on oletettu suuntautuvan kaupan pinta-alan suhteessa.

Vuodelle 2040 laaditussa liikenne-ennusteessa (kuva 26) on huomioitu suunnittelualueen uuden maankäytön aiheuttaman liikennetuotos sekä nykyisten liikennemäärien kehitys tieliikenteen yleisen kasvunennusteen mukaisesti. Tieliikenteen yleinen kasvu vuoteen 2040 mennessä on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen valtateilla keskimäärin 28 % ja yhdysteillä keskimäärin 17 %.



Kuva 26. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 (ajon/vrk) suunnittelualueen uudella maankäytöllä.

Vuoden 2040 liikenne-ennusteessa valtatie 18 liikennemäärä vaihtelee 10 200 – 11 200 ajon/ vrk. Tuurintien liikennemäärä vaihtelee 3 000 – 3 900 ajon/vrk ja uusien kehävylien 400 – 1 600 ajon/vrk.

4.4 Vaikutukset

Autoliikenteen yhteydet ja liikenteen sujuvuus

Vuoden 2040 ennustetilanteen liikennemäärillä valtatie palvelutaso huononee jonkin verran nykyisestä tieliikenteen yleisen kasvun ja uuden maankäytön synnyttämän lisäliikenteen vaikutuksesta. Tällöin Tervasmäen ja Tuurin välisellä linjaosuudella valtatie palvelutaso on vielä tyydyttävä (300. viikkain huippu-tunti, luokka D). Liikennevirrassa esiintyy ajoittain jonoutumista ja häiriöitä, ohittaminen vaikeutuu ja peräänajoriski kasvaa.

Kauppakeskukseen johtavat uudet katu yhteydet kuitenkin tasaavat tie- ja katuverkon liikennekuormitusta ja varmistavat valtatie 18 toimivuutta. Valtatie 18 kiertoliittymien välityskyky säilyy tyydyttävänä, vaikkakin vilkaimman kesäliikenteen aikana syntyy ajoittain jonoja. Väkkäräpakantien liittymän toimivuusongelmia saadaan vähennettyä, kun suunnitelmassa esitetty Väkkäräpakantien ja Patukujan välinen katu yhteys saadaan toteutettua, kauppakeskuksen alueen liikennejärjestelyjä parannetaan ja kauppakeskusalueelta poistuvaa liikennettä ohjataan Onnentien kiertoliittymään.

Uusi katuverkko ja rautatie alikulkuyhteydet parantavat kaupallisen alueen saavutettavuutta. Alikulkuyhteydet parantavat myös suunnittelualueen muun sisäisen liikenteen toimivuutta ja vähentävät rautatie estevaikutusta. Toppilan alueelta on toimiva yhteys valtatielle 18 Alavudelle Kellokorventien ja Tervasmäen eritasoliittymän kautta. Jos Tuurin keskustassa varauksena esitetty valtatie 18 koillispuolinen rinnakkaiskatu yhteys välille Holkonkyläntien 17251 ja Lavilantie toteutetaan, parantaa se valtatie liikenteen toimivuutta, koska liikenne keskittyy kiertoliittymiin.

Suunnittelualueen länsiosaan sijoittuvat uudet asuntoalueet eivät aiheuta tie- ja katuverkolle merkittävää liikennekuormitusta. Tervasmäen eritasoliittymän välityskyky säilyy hyvänä.

Töysän ohikulkutievarauksen huomioon ottaminen varmistaa, että uutta maankäyttöä ei sijoiteta tielinjauksen kohdalle. Ohikulkutiellä varmistetaan valtatie 18 Alavus - Ähtäri -yhteysvälin kehittäminen vuoden 2040 jälkeen. Jos nykyisen valtatie liikenteen sujuvuus ja liittymien toimivuus Tuurin keskustan kohdalla heikkenevät arvioitua nopeammin, tulee nykyisen valtatie kehittämisen sijaan harkita ohikulkutien ja eritasoliittymän toteuttamista.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet

Suunnitelmassa esitetty kattava kevyen liikenteen väylästä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita. Uusilta alueilta on sujuvat ja turvalliset pyöräliikenteen yhteydet sekä Alavuden suuntaan että kauppakeskusalueelle.

Liikenneturvallisuus

Tuurin alemman tieverkon, maanteiden ja katuverkon liikenneturvallisuus on suunnitelman mukaisilla ratkaisuihin hyvä. Valtatiellä 18 onnettomuusriski kasvaa jonkin verran liikennemäärien kasvun myötä. Toppilan asuntoalueen ja valtatie 18 varteen sijoittuvan teollisuusalueen raskas liikenne on eriytetty eri kokoojavylyille, jolloin se ei lisää asuntoalueen liikenteen onnettomuusriskiä. Keskustassa kiertoliittymien välillä

valtatie 18 on taajamatie, jossa autoliikenteen nopeus on alhainen. Tämä lisää kevyen liikenteen turvallisuutta ja mahdollistaa valtatie ylittämisen suhteellisen turvallisesti myös tasossa. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja rautatien alikulkukäytävillä parannetaan jalankulun ja pyöräilyn sekä junaliikenteen liikenneturvallisuutta.

Joukkoliikenne

Suunnitelmaratkaisulla ei ole vaikutuksia joukkoliikenteen järjestelyihin.

Luonto ja maisema

Väyläverkolla ei ole vaikutuksia tiedossa oleviin liito-oravakohteisiin eikä alueella ole muita tiedossa olevia suojeltavia luontoarvoja. Toppilan alueen katuyhteydet sijoittuvat pääosin metsäalueille, kuten myös uusi loma- ja matkailualue.

Muinaismuistot ja kulttuurihistoria

Suunnitelmassa esitetyllä uuden katuverkon rakentamisella ei ole vaikutuksia tiedossa oleviin suojelukoh-teisiin.

Melu ja päästöt

Liikennemäärien kasvaessa liikenteen aiheuttama melu ja päästöt lisääntyvät jonkin verran. Osa Tuurin keskustassa valtatie välittömässä läheisyydessä olevista asuintaloista väistyneet keskustatoimintojen laajentuessa, jolloin asukkaisiin kohdistuvat liikennemelu- ja päästöhaitat vähenevät jonkin verran. Uusia asuntoalueita ei sijoiteta valtatie liikennemelualueelle ja tarvittaessa asuntoalueet suojataan liikennemelulta meluestein.

Yhdyskuntarakenne

Suunnitelmassa esitetty tie- ja katuverkko mahdollistavat keskustatoimintojen alueen (C) laajenemisen Tuurissa. Keskustatoimintojen alueen toimintoja voivat olla palvelut ja hallinto sekä keskustaan soveltuva asuminen. Alueelle voi sijoittua myös ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja. Uusi Toppilan asuntoalue täydentää tasapainoisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää tehokkaasti nykyistä tieverkkoa. Myös teollisuuden kehittäminen turvataan.

Valtatien 18 ohikulkutievaraus on otettu huomioon maakuntakaavan edellyttämällä tavalla.

Suunniteltujen toimenpiteiden vaiheittain toteutus

Tieverkkoratkaisu käsittää uutta kokoojakatuverkkoa noin 6,3 km ja uusia ja kevyen liikenteen väyliä noin 9,6 km. Katuverkko voidaan toteuttaa vaiheittain. Vaiheistus päätetään myöhemmässä vaiheessa liikennetarpeen kehittymisen ja rahoitusmahdollisuuksien mukaan.

5. Jatkosuunnittelu

Tieverkkosuunnitelma palvelee Tuurin ja Tervasmäen välisen alueen yleiskaavoitusta ja alueen myöhem-pää asemakaavoitusta. Yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä jatketaan katuverkon tarkempaa suunnit-telua ja varmistetaan, että kaavoihin tulee riittävät tilavaraukset liikennejärjestelyille.

Kauppakeskuksen alueen liikennejärjestelyistä ehdotetaan laadittavaksi suunnitelma, jossa esitetään toi-menpiteet autoliikenteen ja jalankulun toimintojen selkeyttämiseksi sekä pysäköintijärjestelyjen kehittä-miseksi.

Tuurin maankäytön laajentuessa lähelle suunnitellun ohikulkutien linjausta on tarpeen laatia Tuurin eri-tasoliittymän aluevaraussuunnitelma, jossa esitetään ramppijärjestelyt ja valtatie tarkempi linjaus tiejärjes-telyineen.

Suunnitelma-alueen viitoitus tulisi päivittää, etenkin kauppakeskukseen ohjaavien opasteiden osalta. Myös keskusta-alueen yrittäjien toteuttamaa eri palvelujen opastusta voitaisiin yhtenäistää ja siten parantaa kes-kusta-alueen yleisilmettä.

Seinäjoki - Haapamäki - Jyväskylä -radan henkilöliikenne on nykyisin vähäistä ja henkilöliikenteen jatkumi-nen on epävarmaa. Mikäli junaliikenteeseen saadaan lisää matkustajia, rautatie henkilöliikenne voisi säi-lyä. Rautatien hyödyntämistä Seinäjoki - Tuuri - Ähtäri -alueen työmatka- ja matkailuliikenteessä tulisi sel-vittää.

6. Lähteet

Alavuden kaupunki. <https://www.alavus.fi/media/hallinto/kuntaliitosasiat/tulevaisuus-raportti-liite-kh-12-3.pdf>

Alavuden kehitys Oy. Alavus toimintaympäristönä. [viitattu 13.5.2016]. <http://www.fasadi.com/alavus-toimintaymparistona.html>

Digiroad.

Etelä-Pohjanmaan liitto. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2014. http://www.epliitto.fi/images/B_56_Etela-Pohjanmaan_liikennejarjestelmasuunnitelma_2014.pdf

Liikenneviraston onnettomuusrekisteri.

Liikenneviraston tierekisteri.

Liikennevirasto 2015. http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Tavaraliikenteen+kuljetusvirrat+2014_rautatiet.pdf/ee9e7ade-b072-4780-ad51-dea90fc7e6ec

Museoviraston paikkatiedot.

Tiainen Teemu ja Sepänmaa Timo 2016. Mikroliitti Oy. Alavuden ja Tuurin välisen yleiskaava-alueen muinaisjäännösinventointi 2016.

Tilastokeskus 2016a: Väestörakenne [verkkajulkaisu].
ISSN=1797-5379. 2015. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 10.5.2016].
Saantitapa: http://www.stat.fi/til/vaerak/2015/vaerak_2015_2016-04-01_tie_001_fi.html?ad=notify

Tilastokeskus 2016b: Väestöennuste [verkkajulkaisu].
ISSN=1798-5137. 2015. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 11.5.2016].
Saantitapa: http://www.stat.fi/til/vaenn/2015/vaenn_2015_2015-10-30_tie_001_fi.html

Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13 / 2014.

Ympäristöhallinnon OIVA tietopalvelu.

K U V A I L U L E H T I

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 81/2016				
Vastuualue Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue				
Tekijät Hiikka Piippo, Juha Raappana, Riina Isola, Laura Paajanen		Julkaisu-aika Syyskuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Tuurin tieverkko-suunnitelma				
Tiivistelmä Tieverkkosuunnitelma käsittää Tuurin kauppakylän alueen ympäristöineen, rautatien pohjoispuolisia alueita Tuurin taajamassa sekä Alavuden keskustan ja Tuurin välistä aluetta. Suunnittelualueelle on tarkoitus laatia osin osayleiskaava ja osin osayleiskaavan muutos. Vuonna 2005 vahvistetussa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa Tuuri on osoitettu keskustatoimintojen alakeskukseksi Ca. Maakuntakaavassa on osoitettu valtatielle 18 uusi Töysän ohikulkutielinjaus rautatien eteläpuolelle ja eritasoliittymä Tuurin kohdalle. Tuurin ostosmatkailukeskus tunnetaan valtakunnallisesti ja se houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta. Selvitysten mukaan Tuuriin saapuvat ostosmatkailijat käyvät useassa kaupassa ja viipyvät alueella pidempään kuin tavallisessa kauppakeskuksessa. Osa matkailijoista yöpyy kauppakeskuksen yhteydessä olevassa hotellissa tai leirintäalueella. Suunnittelualueen keskeisin väylä on valtatie 18, joka toimii valtakunnallisena yhteytenä Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän välillä. Tuurin kohdalla valtatiellä 18 on kolme kiertoliittymää: Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä -rata halkaisee suunnittelualueen kaakkois-luoteissuunnassa ja rautatie risteää tasossa valtatieen kanssa. Valtatien 18 vuoden 2015 vuoden keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihteli suunnittelualueella 5300 - 6000 ajon/vrk. Suurimmat liikennemäärät olivat valtatiellä 18 Tuurin taajamassa kauppakeskuksen kohdalla. Kesällä valtatieen liikenne ruuhkautuu Tuurin kohdalla toistuvasti, varsinkin Ähtärin suunnalta tuleva liikenne jonoutuu. Suunnittelualueella sattui viisivuotiskaudella 2011–2015 yhteensä 45 poliisin kirjaamaa liikenneonnettomuutta, joista seitsemän johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksissa loukkaantui 11 henkilöä ja kaksi henkilöä kuoli. Tieverkkosuunnitelmassa esitetty uusi katuverkko ja kaavailtu uusi maankäyttö tukeutuvat maantieverkkoon ja valtatieen 18 nykyisiin liittymiin. Kellokorventien ja Aspinmäentien (mt 17263) sekä Tuurintien (mt 7054) välillä on kaksi uutta katuyhteyttä, jotka risteävät eritasossa rautatien kanssa. Uusien katujen välille sijoittuu Veljekset Keskinen Oy:n kauppakeskukseen johtava katuyhteys. Tuurintien ja Väkkäräpakan tien välille on esitetty rautatien allittava kevyen liikenteen yhteys. Myös Väkkäräpakan tien ja Patunkujan välille on esitetty uuden katuyhteyden rakentamista. Tuurinportin katuverkko laajenee vain vähän. Valtatieen 18 ja Aspinmäentien kiertoliittymän länsipuolelle sijoittuva kokoojakatu palvelee valtatieen varteen sijoittuvaa teollisuusaluetta. Toppilan asuntoalue kytkeytyy Aspinmäentiehen. Valtatieen 18 Töysän ohikulkutien ja Tuurin eritasoliittymän varaus tulee ottaa huomioon maankäytön kehittämisessä.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Alavus, Tuuri, tieverkko-suunnitelma, osayleiskaava				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu)
	978-952-314-500-9	2242-2846	2242-2846	2242-2854
www	URN	Kieli	Sivumäärä	
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-500-9	Suomi	21	
Julkaisun myynti/jakaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue				
Kustannuspaikka ja aika Vaasa, syyskuu 2016			Painotalo	

