

LIIKENNESELVITYS

TYÖNUMERO: 20601316

KAUHAVAN KAUPUNKI

KESKUSTAN OSAYLEISKAAVAN LIIKENNESELVITYS



12.11.2019

SWECO YMPÄRISTÖ OY

Muutoslista

	12.11.2019			Mikko Su- honen	MUUTOS
	17.9.2019	Jani Rantalainen	Eino Lahtinen	Maiju Hannuksela	MUUTOS
	11.2.2019	Oona-Lina Alila	Oona-Lina Alila	Eino Lahtinen	MUUTOS
	11.10.2018	Oona-Lina Alila	Oona-Lina Alila	Eino Lahtinen	VALMIS
	4.7.2017	Tapio Tuuttila	Oona-Lina Alila	Anna Jokiranta	LUONNOS
MUUTOS	PÄIVÄYS	HYVÄKSYNYT	TARKASTANUT	LAATINUT	HUOMAUTUS

Sisältö

1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	1
2	AIEMMAT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT	1
3	SUUNNITTELUALUE	2
3.1	Ajoneuvoliikenne	6
3.1.1	Kadut	7
3.1.2	Liittymät	8
3.1.3	Liikennemäärät	9
3.2	Jalankulku ja pyöräily	10
3.3	Joukkoliikenne	11
3.4	Liikenneturvallisuus	12
4	MAANKÄYTÖN KEHITTYMINEN JA LIIKENNE-ENNUSTE	13
4.1	Maankäytön kehittyminen	13
4.2	Liikenne-ennuste 2040	14
4.3	Matkatuotokset	14
5	LIIKENNEVERKON KEHITTÄMINEN	18
5.1	Tavaraliikenteen kehittäminen	18
5.2	Ajoneuvoliikenne	18
5.3	Jalankulku ja pyöräily	20
5.4	Joukkoliikenne	20
5.5	Liikenneturvallisuus	21
6	YHTEENVETO	21

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

Liikenneselvitys on laadittu Kauhavan kaupungin toimeksiannosta Sweco Ympäristö Oy:ssä. Selvityksen laatimisesta ovat vastanneet Ins. AMK Eino Lahtinen ja Ins. AMK Anna Jokiranta ja DI Oona-Lina Alila.

Liikenneselvitys on osa Kauhavan keskustan alueen osayleiskaavan laatimista, jonka tavoitteena on muun muassa parantaa alueen vetovoimaisuutta sovittamalla yhteen eri maankäyttötarpeita. Kaavalla pyritään luomaan kestävän kehityksen mukaisia asuin-, yritys- ja virkistyskäyttöön osoitettuja ympäristöjä sekä etsimään ratkaisuja, joiden avulla luodaan toimiva yhdyskuntarakenne ja liikenneverkko.

Liikenneselvityksen ja kaavoituksen pohjana on Kauhavan kaupungin strateginen alueidenkäyttösuunnitelma, jossa on määritetty mm. asumisen, teollisuuden ja matkailun painopistealueita sekä kaupan ja hallinnon toimintoja. Suunnitteluun suuntaviivat antaa lisäksi vuonna 2016 laadittu ydinkeskustan kehittämissuunnitelma, joka on yleispiirteisellä tasolla laadittu visio keskustan aluerakenteesta. Kehittämissuunnitelma käsittelee muun muassa taajamakuvaan, kaupungin identiteettiä, viihtyisän ympäristön sekä kaupunkirakenteen suhdetta toisiinsa.

Liikenneselvityksen tavoitteena on tarkastella osayleiskaava-alueen liikenteen nykytilaa ja nykyistä liikenneverkkoa. Työssä arvioidaan maankäytöltään muuttuvien alueiden vaikutuksia ajoneuvoliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeisiin sekä joukkoliikenteen järjestämisedellytyksiin. Selvityksessä esitetään mahdolliset liikenneverkon ongelmat, puutteet ja kehittämistarpeet alueen jatkosuunnittelua varten. Kehittämistarpeiden osalta keskitytään erityisesti keskustan sisäiselle katuverkolle ja sen liikennejärjestelyihin.

2 AIEMMAT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

Alueelle on laadittu muun muassa seuraavat liikennejärjestelyihin ja liikenteeseen liittyvät suunnitelmat ja selvitykset:

- Kauhavan keskustan kehittämissuunnitelma (Ramboll 2016)
- Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (Etelä-Pohjanmaan liitto 2014)
- Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, raportteja 2014)
- Kauhavan kaupungin strateginen alueidenkäyttösuunnitelma (Airix Ympäristö/Sweco Ympäristö 2014).

Aiemmissa selvityksissä ja suunnitelmissa osayleiskaava-alueelle on asetettu useita tavoitteita, joita alueen kehittämisessä tulisi huomioida. Tärkeimpinä tavoit-

teina liikennejärjestelmän kehittämiseksi on mm. liikenneturvallisuuden, joukkoliikenteen, lähipalveluiden saavutettavuuden sekä jalankulun ja pyöräilyn kehittämisen tarkoituksenmukaisesti esteettömyys huomioon ottaen.

Etelä-Pohjanmaan maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painotetaan erityisesti Kauhajoki – Seinäjoki – Kauhava -kehityskäytävän laadullista parantamista liikenneturvallisuuden ja kuljetusten sujuvuuden osalta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan myös, että joukkoliikenteen kehittämisen kannalta merkittävää on luoda matka-ajaltaan ja kustannuksiltaan (yksityisautoilun kanssa) kilpailukykyiset joukkoliikennedyteet.

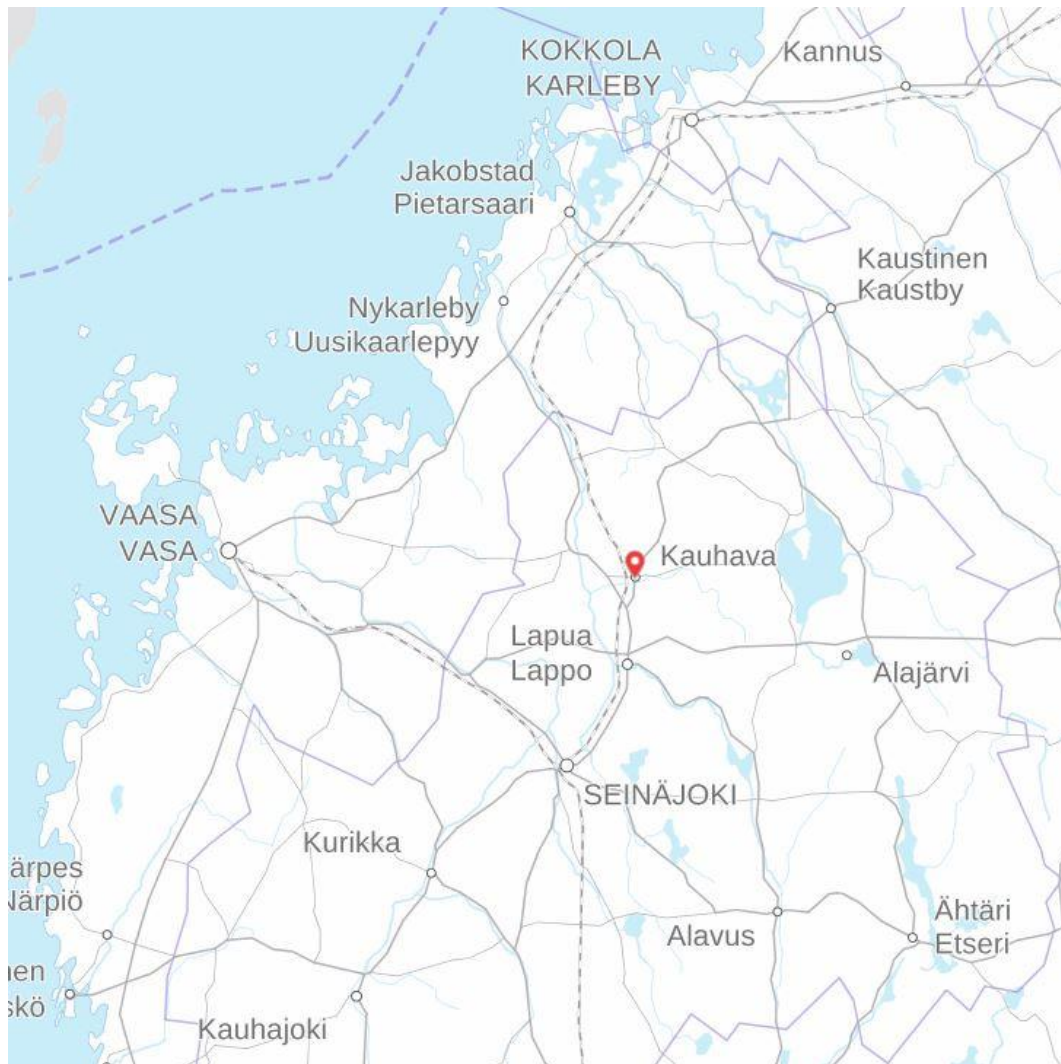
Kauhavan keskustan kehittämissuunnitelman ja strategisen alueidenkäyttösuunnitelmasta käy ilmi, että Kauhavan ydinkeskustassa tulee painottaa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn ensisijaisuutta. Keskeisenä alueena on tori lähiympäristöineen sekä rautatieasema – tori kävelyn laatuvaikute. Joukkoliikenteen kehittämisen pohjaksi tarvitaan laadukas matkakeskusalue sekä joukkoliikenneselvitys, jossa selvitetään joukkoliikenteen käyttöpotentiaali.

Elinkeinoelämän kehittämiseksi on kaksi tärkeää teemaa: keskustan toimistokorttelit sekä palvelualueet, joihin yhdistetään asumista. Palvelualueet tuovat keskustaan korkeampaa ja kaupunkimaisempaa rakentamista, jossa alakerrokset ovat liiketiloja ja ylemmät kerrokset asumista.

Aiemmin on annettu suosituksia mm. perustieverkon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi, sisäisten asiointiliikenteen kehittämiseksi ja työpaikkaliikenteen kehittämiseksi maakuntakeskukseen.

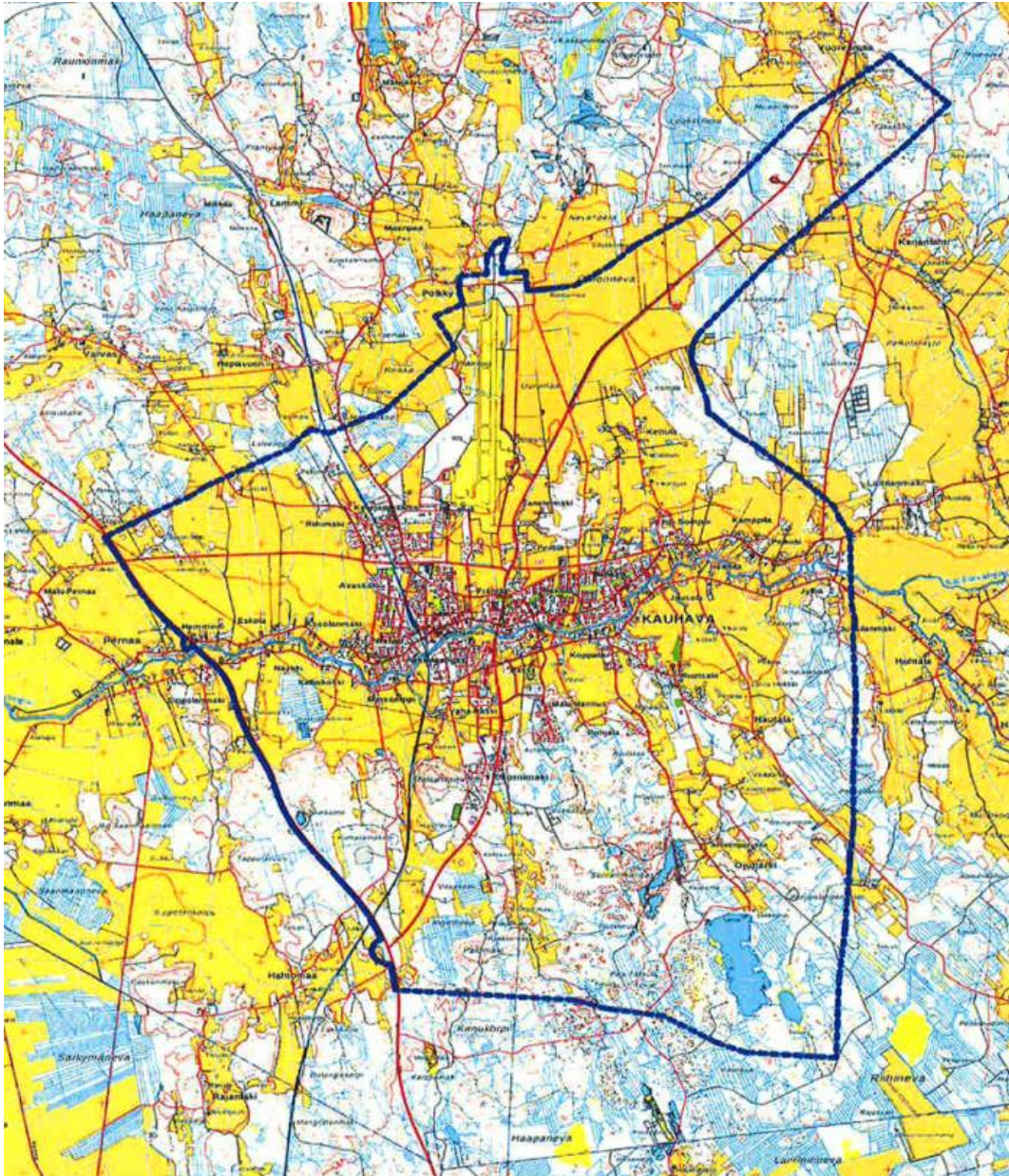
3 SUUNNITTELUALUE

Kauhavan kaupunkiseutu on tasaista maaseutumaista peltojen ja metsien värittämää aluetta. Kauhavalla asuu noin 17 000 asukasta. Kauhavalta on matkaa Seinäjoelle noin 60 km, Vaasaan ja Kokkolaan noin 80 km. Tampere sijaitsee hieman alle kolmen tunnin ajomatkan päässä Kauhavasta. Alahärmässä sijaitsevaan Power Parkiin on suunnittelualueelta matkaa noin 20 km.



Kuva 1.Kauhavan sijainti kartalla (Paikkatietoikkuna, MML).

Suunnittelualue sijoittuu Kauhavanjokivarteen välille Hemminki-Jussilanmäki, pohjoisessa lentokentän pohjoispuolelle ja etelässä Ojutjärven eteläpuolelle.

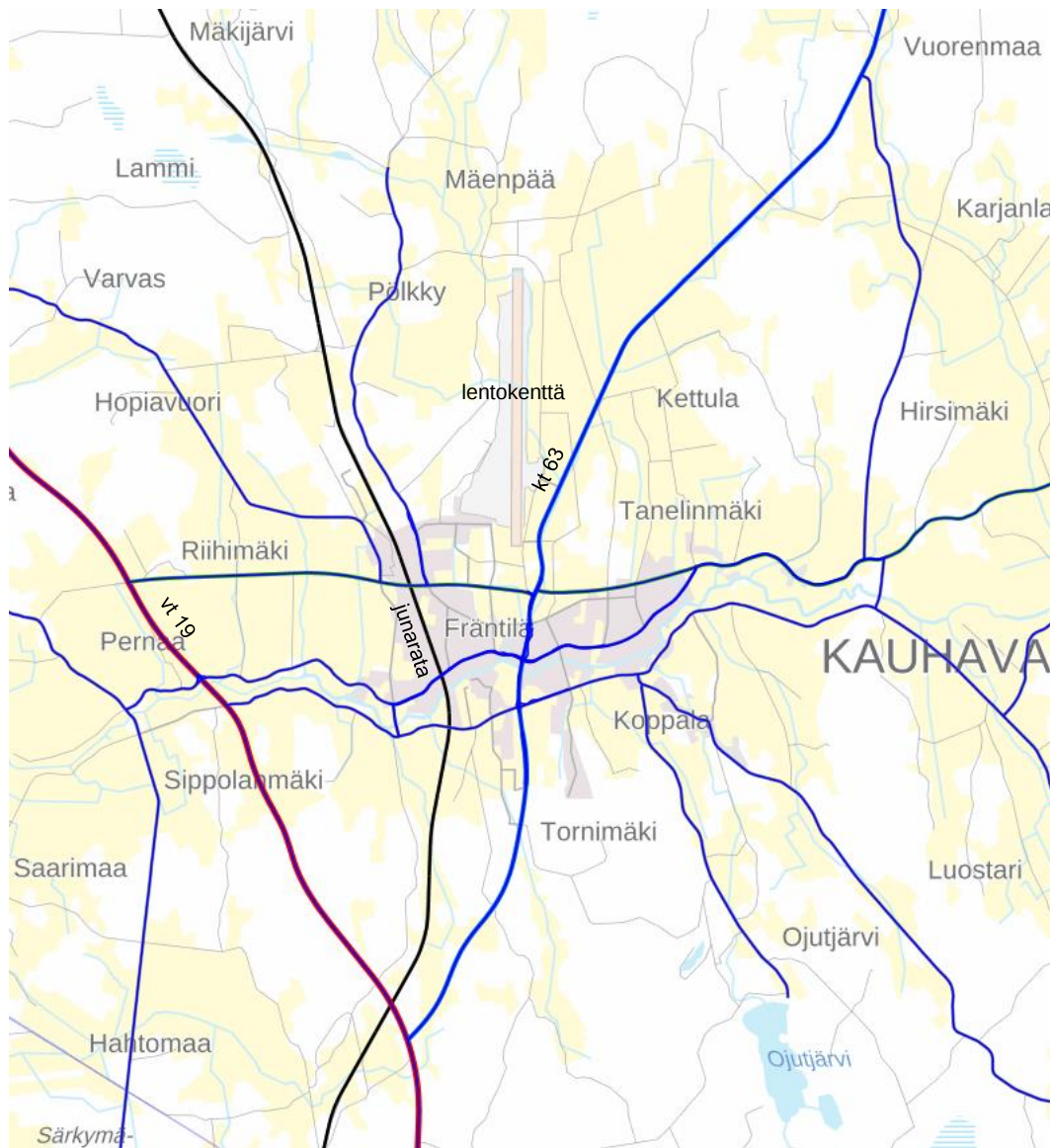


Kuva 2. Kaava-alueen raja (Tarjouspyyntö, Kauhavan kaupunki).

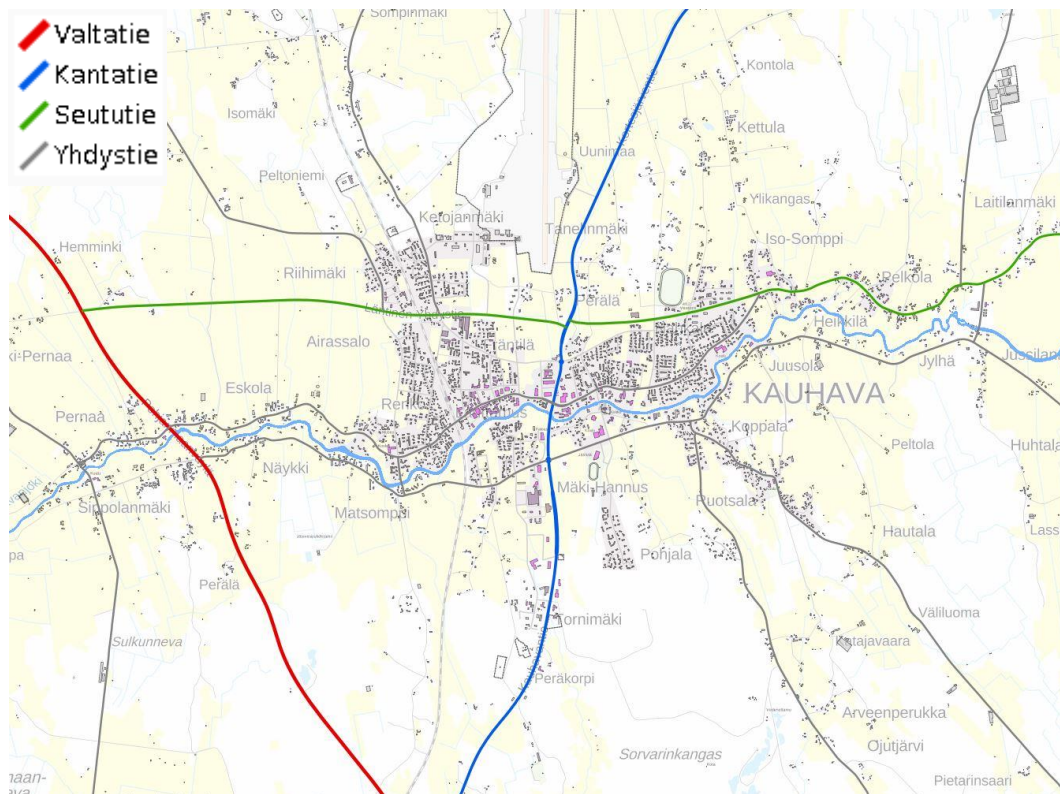
Suunnittelualueen pohjoisosan keskelle sijoittuu entisen Kauhavan lentosotakoulun lentokenttä, missä on tarkoitus kehittää mm. ulkomaan rahtiliikennettä. Vaikka

kentälle laaditaan erillinen yleiskaava, sen vaikutus heijastuu voimakkaana myös tälle yleiskaava-alueelle mm. tavaraterminaali- ja sivuraidetarpeina.

Kauhavan keskustaajaman länsipuolitse kulkee Seinäjoki-Oulu-rautatie, jossa pysähtyvät lähes kaikki radalla liikennöivät junat. Rautatie on osa Helsinki-Tornio rautatietä, joka kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T liikenneverkkoon. Valtatien 19, kantatien 63 ja Seinäjoki-Oulu-radan läheisyys tekee Kauhavasta helposti saavutettavan sekä moottoriajoneuvolla että junalla.



Kuva 3. Kauhavan sijoittuminen liikenneyhteyksien varrelle (Paikkatietoikkuna, MML).



Kuva 5. Alueen tieverkko (Paikkatietoikkuna, MML).

Tieverkkoa täydentää Kauhavan sisäinen katuverkko, joka kokoaa liikenteen pääasiassa asuinalueilta päätieverkolle.

3.1.1 Kadut

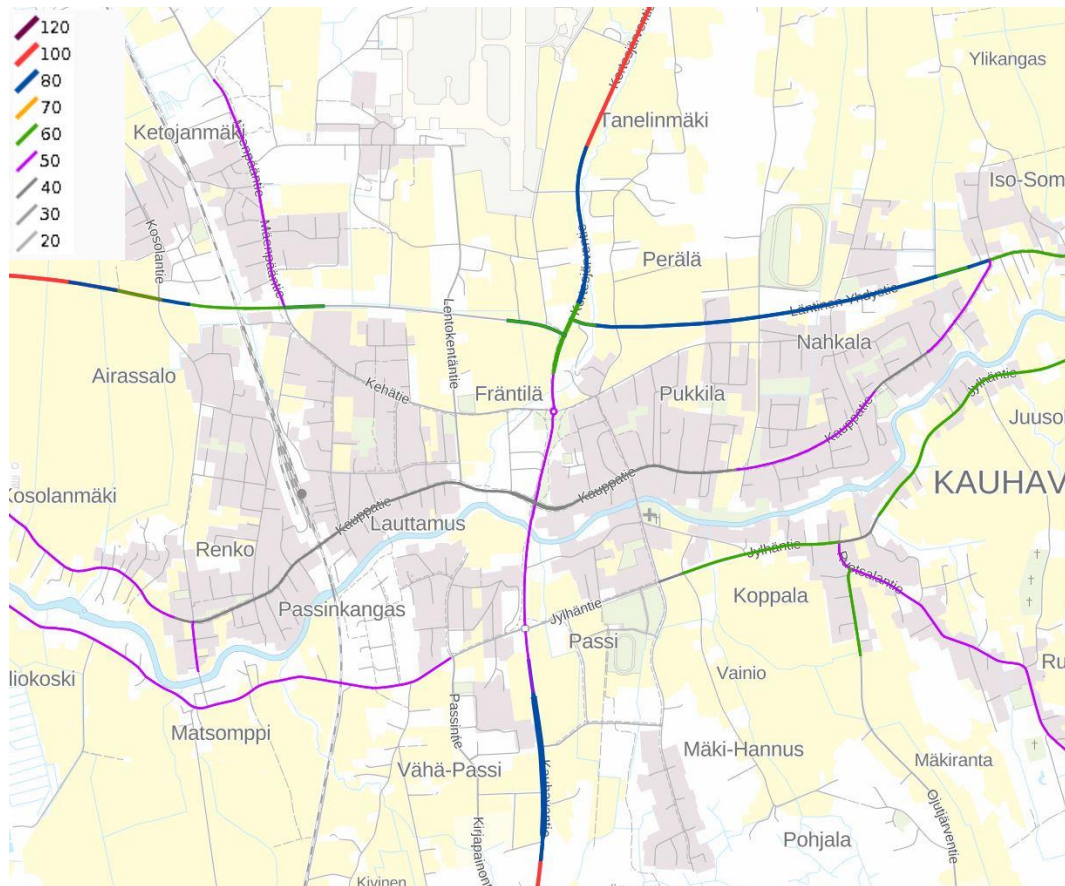
Katuverkon liikenteellisesti tärkeimmät kadut ovat Kehätie, Fransuntie, Nikolaintie, Lentokentäntie ja Kirkkotie.

Kehätie kulkee Läntisen Yhdystien eteläpuolella ja toimii asuinalueiden kokoojkatuna. Kehätien eteläpuolella kulkee yhdistetty jalankulku- ja pyörätie Mäenpääntieltä aina Kirkkotien liittymään saakka.

Fransuntie on Kauhavan juna-aseman editse kulkeva katu, mikä tekee siitä liikenteellisesti merkittävän. Kadun varrella on lisäksi jonkin verran kaupallisia palveluja. Fransuntie kulkee välillä Kauppatie-Kehätie. Fransuntien länsipuolella kulkee yhdistetty jk/pp Kauppatieltä Nikolaintien liittymään saakka, minkä jälkeen jk/pp jatkuu kadun itäpuolella. Välillä Kauppatie-Nikolaintie kadun itäpuolella kulkee jalankulkutie.

Nikolaintie kulkee Fransuntien ja Lentokentäntie välillä ja sen varrella sijaitsee muun muassa valtion virastotalo, Kauhavan tori sekä kaupallisia palveluita. Nikolaintien eteläpuolella kulkee jalankulkutie ja länsipuolella yhdistetty jk/pp.

Lentokentäntie on Kauppatien ja Loppusuoran välillä kulkeva pohjois-eteläsuuntainen katuyhteys, joka yhdistää lentokentän alueen ja keskusta-alueen toisiinsa. Kadun varrella sijaitsee muun muassa Kauhavan Yläkoulu ja Vapaakirkko. Lentokentäntien länsipuolella kulkee yhdistetty jk/pp, joka jatkuu kadun itäpuolella Kehätien liittymän jälkeen ja päättyy koulun kohdalla.



Kuva 6. Alueen teiden nopeusrajoitukset (Paikkatietoikkuna, MML).

Keskustan pääkatuna toimivan Kauppatien nopeusrajoitus on 40 km/h, lukuun ottamatta Nahkalan alueen osuutta, jossa rajoitus on 50 km/h. Katuverkolla nopeusrajoitukset ovat pääasiassa 40 km/h ja 50 km/h.

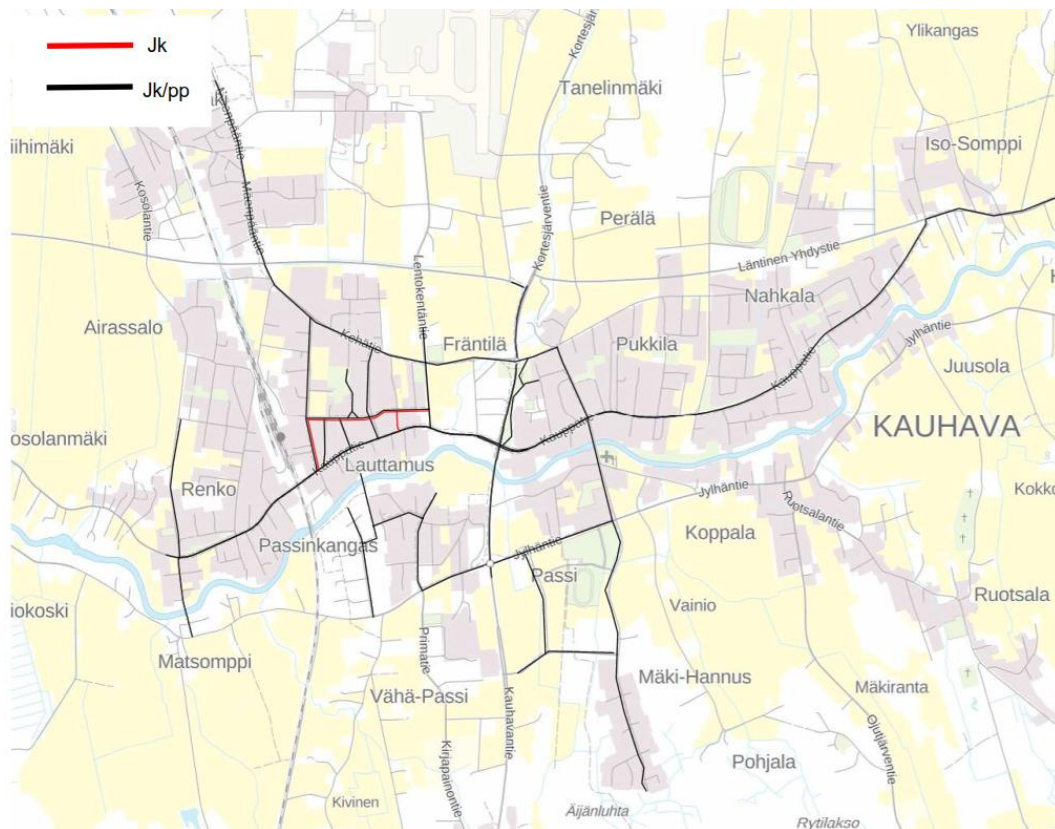
3.1.2 Liittymät

Keskusta-alueen merkittävimmät liittymät sijaitsevat Kauhavantien varrella. Alueen pääliittymä on Kauhavantie-Kauppatie liittymä, joka on valo-ohjattu. Kauppatien liittymä välittää liikennettä muun muassa Kauppatien varrella sijaitseviin palveluihin, Kauhavan juna-asemalle sekä asuinalueille. Muita keskustaaajaman tärkeitä

raskas liikennettä kulkee alle 100 ajon./vrk. Katuverkon raskaan liikenteen määristä ei ole tietoa.

3.2 Jalankulku ja pyöräily

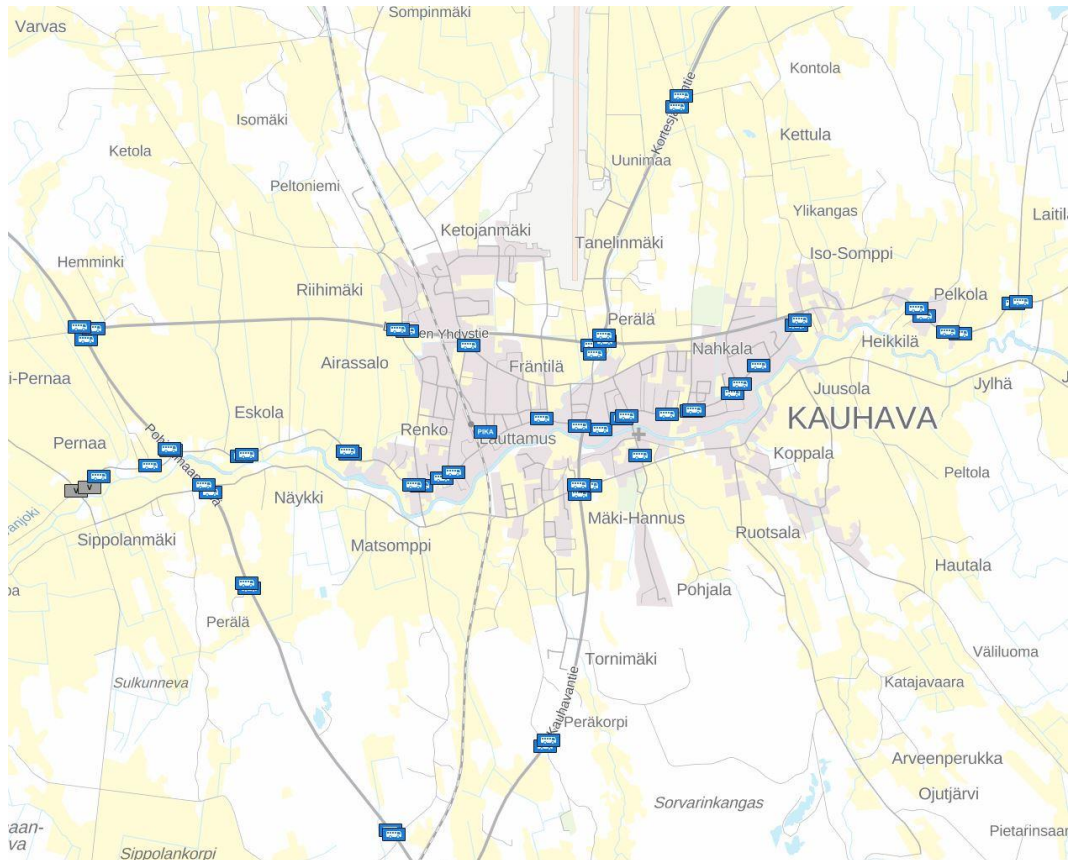
Keskustaajaman merkittävimmät tiet ja kadut on varustettu jalankulku- ja pyöräteillä. Kaikki väylät ovat yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä lukuun ottamatta Fransuntien itäpuolta aseman kohdalla ja Nikolaintien eteläpuolista väylää, jotka ovat jalankulkuteitä.



Kuva 8. Alueen teiden jalankulku- ja pyörätiet (Paikkatietoikkuna, MML).

Alueen jalankulun ja pyöräilyn verkko kattaa nykyisellään kohtalaisesti keskusta-alueen, ja tärkeisiin kohteisiin kuten juna-asemalle, urheilukentälle/jäähallille, terveyskeskukseen/sairaalaan ja oppilaitoksiin pääsee jalankulku- ja pyöräteitä pitkin. Ainoastaan Ruotsalan koululle ei nykytilanteessa johda kevyen liikenteen väylää. Osa asuinalueista, kuten Nahkala, Ruotsala, Iso-Somppi, Airassalo ja Ketojanmäki jäävät kuitenkin väylästön ulkopuolelle.

3.3 Joukkoliikenne



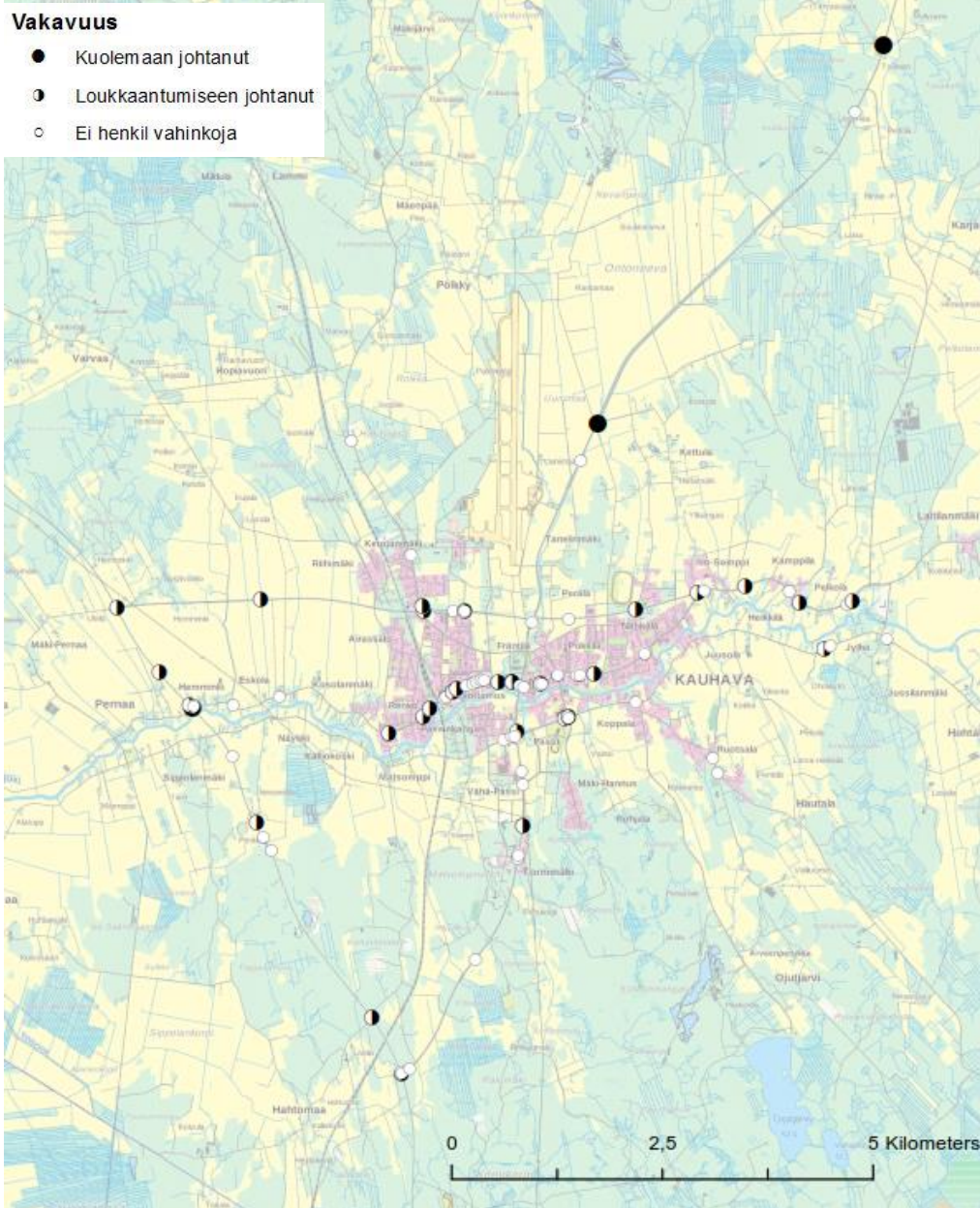
Kuva 9. Joukkoliikenteen pysäkit alueella (Paikkatietoikkuna, MML)

Kauhavan joukkoliikenne perustuu vahvasti koululaiskuljetuksiin, joita ajetaan arkipäivinä ja koulupäivinä. Linja-autoliikenteen vakiovuorot mahdollistavat myös päivittäisen työssäkäynnin, opiskelun ja asioinnin Seinäjoen suuntaan. Linja-autoliikennettä täydentää Seinäjoen ja Kauhavan välinen junaliikenne, joka kulkee Seinäjoelta Kauhavalle kuusi kertaa päivässä ja Kauhavalta Seinäjoelle seitsemän kertaa päivässä. Henkilöliikennettä palvelee Kauhavan asema, josta on matkaa suunniteltualueelle noin kaksi kilometriä.

Kauhavan joukkoliikennettä palvelevat pysäkkiparit sijoittuvat pääasiassa Kauppaticien, Kantatien 63 ja Seututien 733 varteen. Näiden lisäksi Kehätiellä sijaitsee yksi pysäkkipari ja Jylhäntiellä yksi. Pysäkkiparit sijoittuvat etenkin keskustaaajaman alueelle suhteellisen tasaisesti. Joukkoliikenteen pysäkeillä ei nykytilanteessa ole kaatoksia.

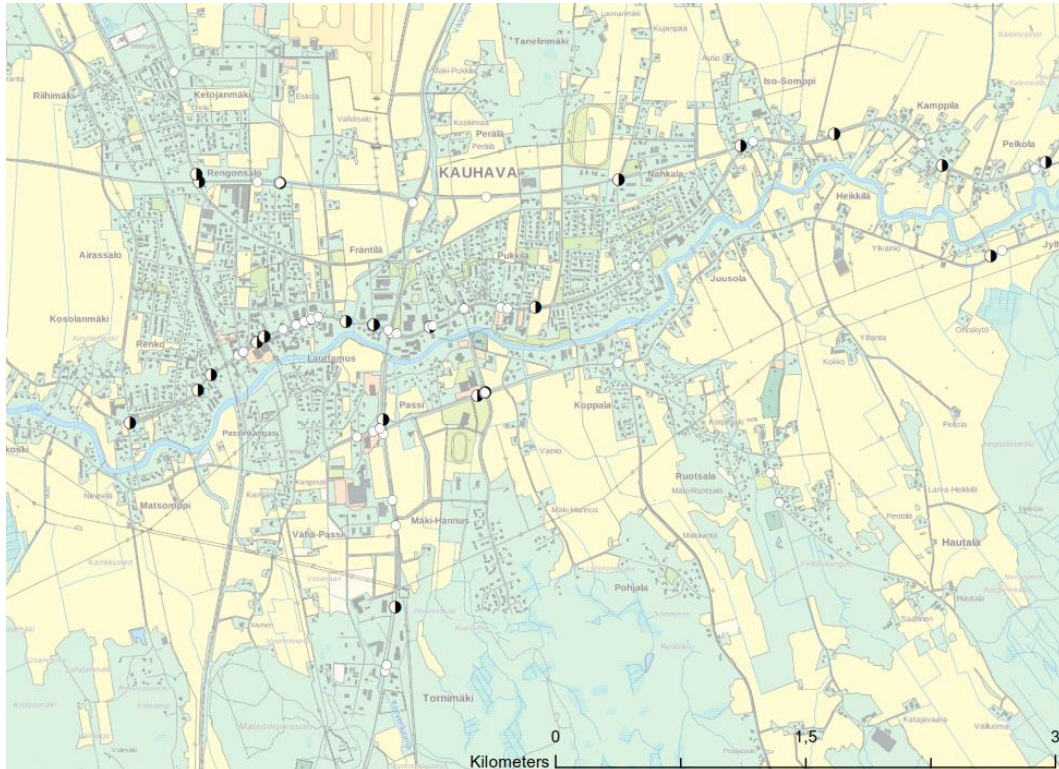
3.4 Liikenneturvallisuus

Liikenneviraston onnettomuustietojen mukaan suunnittelualueella on tapahtunut yhteensä 98 liikenneonnettomuutta viimeisen noin viiden vuoden aikana. Luvussa ei ole mukana eläinonnettomuuksia ja onnettomuuksia, joista ei ole tarkempaa tietoa. Onnettomuuksista kolme on johtanut kuolemaan ja 30 loukkaantumiseen. 65 onnettomuutta ei ole johtanut henkilövahinkoon.



Kuva 10. Alueella tapahtuneet liikenneonnettomuudet viimeisen viiden vuoden aikana (Taustakartta MML; Liikennevirasto).

Alueen teistä eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kauppatiellä, yhteensä 29 liikenneonnettomuutta viimeisen viiden vuoden aikana. Näistä 10 on johtanut loukkaantumiseen. Muut Kauppatiellä tapahtuneet onnettomuudet eivät ole johtaneet henkilövahinkoon.



Kuva 11. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa (MML, Liikennevirasto)

Kauppatiellä sattuneista onnettomuuksista kolme on ollut jalankulkuonnettomuuksia ja neljä polkupyöräonnettomuuksia. Näistä yhteensä viisi onnettomuutta on johtanut loukkaantumiseen.

Etenkin Kauppatiellä liikenneturvallisuudessa on parantamisen varaa.

4 MAANKÄYTÖN KEHITTYMINEN JA LIIKENNE-ENNUSTE

4.1 Maankäytön kehittyminen

Yleiskaavassa esitetään melko laajoja uusia asuinalueita tasaisesti kaava-alueelle. Suurimmat asuinalueet ovat Kauhavanjoen eteläpuolella, Outjärventien varrella. Matkatuotoslaskelmien perusteella arvioitiin, että uusia asukkaita tulisi kaa-

van toteutuessa täysimääräisenä n. 2 300 asukasta, mutta todenmukaisena asukasmäärän kasvun arviona pidetään yleiskaavan tavoitevuodelle 2030 alle tuhatta asukasta. Kaupallisten palvelujen alueiden keskittyvät pääosin kantatien 63 varteen, Jylhäntien ja kantatien liittymän ympäristöön ja siitä etelään. Uudet teollisuusalueet keskittyvät myös kantatien 63 varteen, mutta selvästi lähemmäksi valtatieä 19.

Rautatien ja lentokentän väliin varataan terminaalialue, joka vahvistaa lentokentän asemaa alueen tavaraliikenteen solmupisteenä mahdollistaen paremmat logistiset ketjut eri kulkumuotoja hyödyntäen. Lisäksi lentokentän itäpuolellekin varataan terminaalialue, joka yhdistää kantatien 63 lentokentän alueeseen nykyistä tehokkaammin.

Lentokentän alueelle on keskustan osayleiskaavan rinnalla tehty oma osayleiskaava, jonka liikenneselvityksessä on esitetty laajemmin lentokentän alueen nykytilannetta sekä kehittämistä. Lentokentän osayleiskaavan suunnittelualue on maakuntakaavassa logistiikan kehittämisen vyöhykettä, jolloin myös raskas liikenne tulee lisääntymään alueella. Maakuntakaavassa todetaan, että *suunnittelussa tulee turvata alueiden kehittymisedellytykset multimodaalisina logistiikan kehittämisen vyöhykkeinä. Tavoitteena on alueiden kehittyminen tavaraliikenteen kansainvälisinä raide-, lento- ja tieliikenteen yhteyksinä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee mahdollistaa yhdys- tai sivuradan sijoittuminen alueelle. Logistiikka-alueelle saa sijoittaa teollisia, kaupallisia, hallinnollisia tai koulutukseen liittyviä toimintoja.*

4.2 Liikenne-ennuste 2040

Liikenne-ennuste vuodelle 2040 on laadittu Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste -julkaisun mukaan (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2014). Liikennemäärien kasvuksi ilman maankäytön muutoksia arvioidaan henkilöautoliikenteessä olevan n. 29 % ja raskaassa liikenteessä n. 11 %. Kuvassa 12 on esitetty tieverkon keskivuorokausiliikenteen liikenne-ennuste mustilla luvuilla.

4.3 Matkatuotokset

Matkatuotokset ovat laskettu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -julkaisun mukaan (Suomen Ympäristö 27/2008). Kauhava kuuluu kokoluokaltaan alle 20 000 asukkaan kaupunkiseutuihin ja muihin seutukuntiin, jonka taulukkojen perusteella matkatuotokset ovat laskettu. Matkatuotosten laskemiseksi määritettiin arvio eri maankäytön yhteenlasketuiksi kerrosaloiksi. Yleiskaavassa määritettyjen alueiden toteutettavuus ei ole varmaa ja matkatuotokset koskevat tilannetta, jossa yleiskaava toteutuu täysimääräisenä. Olemme arvioineet myös nk. realistisen tai odotettavissa olevan muutokset, joka on esitetty luettelossa tummennettuna.

Matkatuotoslaskelmat ovat tehty seuraavasti:

- asumista n. 100 ha lisää, rakennusala yhteensä 128 000 k-m²

- 5,5 ha kerrostalovaltaista asuntoaluetta, rak. ala 33 000 k-m²
 - $33\,000 / 100 = 330 * 4,25 * 0,59 * 1,22 \sim 1\,000$ ajon. /vrk
 - Odotettavissa on, että uusien asukkaiden määrä kerrostalovaltaisen alueen osalta on n. 60 % yleiskaavan mahdollistamasta rakentamisen määrästä. Liikennemäärässä tämä vastaa **n. 600 ajon. /vrk.**
- loput pientalovaltaista asuntoaluetta, rak. ala 95 000 k-m²
 - $95\,000 / 100 = 950 * 4,25 * 0,59 * 1,22 \sim 3\,000$ ajon. /vrk
 - Odotettavissa on, että uusien asukkaiden määrä on n. 40 % yleiskaavan mahdollistamasta rakentamisen määrästä. Liikennemäärässä tämä vastaa **n. 1200 ajon. /vrk.**
- Yhteensä n. **1 800 ajon. /vrk**
- 25 ha uutta palvelualuetta, rakennusala yhteensä 65 000 k-m²
 - 21 ha kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön rak. ala 62 000 k-m². Tulee rakentumaan korkeinaan 50 %.
 - n. 15 000 k-m² kauppakeskus tuottaa n. 4 500 kävijää eli n. **4 000 ajon. /vrk.**
 - Osittain rakentuu paljon tilaa vaativista erikoistavaran kaupoista (esim. autokauppa, huonekalukauppa tai rautakauppa). $10 * (15\,000 / 100) = 1\,500 / 1,69 * 0,93 * 2 \sim 1\,650$ ajon. /vrk
 - loput palvelujen ja hallinnon aluetta, rak. ala 3 000 k-m²
 - $3\,000 / 100 = 30 * 2,5 * 2 * 0,80 / 1,14 + 30 * 0,25 * 2 \sim 120$ ajon. /vrk (rask. osuus 13 %)
 - yhteensä n. **5 770 ajon. /vrk**
- 25 ha uutta teollisuutta, jonka toteutettavuudeksi arvioidaan n. 35 %. Rakennusala yhteensä 62 500 k-m²
 - 17 ha logistiikkaa
 - $42\,500 / 100 = 425 * 1,3 * 2 + 600 \sim 1\,700$ ajon. /vrk (rask. osuus 60 %)
 - loput sekalaista eli 20 000 k-m² teollisuuden matkatuotoksia
 - keskimäärin 1,05 työpaikka / 100 k-m² eli n. 210 työpaikkaa
 - keskimäärin 1,02 käyntiä / työpaikka eli n. 215 ajon. /vrk

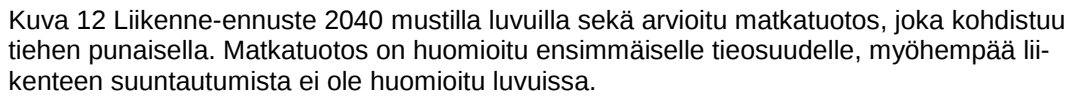
- o yhteensä täysimääräisenä n. 2 000 ajon. /vrk. Toteutettavuudeksi arvioidaan n. 35 %, joka tarkoittaisi **n. 700 ajon. /vrk.**

Yleiskaavan maankäytön muutokset mahdollistavat liikennemäärissä n. **8 300 ajon. /vrk** kasvun. Matkatuotokset menevät osittain ristiin (mm. kodista lähtevä voi olla kauppakeskukseen saapuva), jolloin on todennäköisempää, että todelliset vaikutukset liikennemääriin jää selvästi **alle 8 300 ajon. /vrk.**

Asuinalueiden matkatuotokset jakaantuvat melko tasaisesti kaava-alueelle, hieman painottuen keskustan ja kantatien 63 länsipuolelle Kauhavanjoen eteläpuolella. Palvelujen ja teollisuuden matkatuotokset keskittyvät kantatien 63 varteen sekä asuin-, teollisuus- ja kaupallisten palvelujen alueille Kauhavanjoen eteläpuolelle. Logistiikka-alueiden kehittäminen kasvattaa erityisesti raskaan liikenteen liikennemääriä lentokenttää ympäröivillä teillä ja kaduilla.

Uusien matkatuotosten lisäksi on arvioitu terveyskeskuksen siirtämisen vaikutusta liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen alueella. Terveyskeskuksessa (n. 6100 k-m²) on Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -julkaisun (Suomen Ympäristö 27/2008) mukaan noin 430 – 1100 kävijää / vuorokausi. Kauhavan asukasmäärä huomioiden on perusteltua olettaa kävijämäärän olevan kyseisen haarukan alarajalta. Näin ollen **terveyskeskuksen liikennemäärävaikutus on n. 660 ajon. /vrk.** Tämä ei ole uutta liikennettä, vaan se suuntautuu terveyskeskuksen uudessa sijaintipaikassa hieman eri tavoin. Nykyisellä paikallaan terveyskeskukseen liikenteen voidaan arvioida suuntautuvan lähiseudulta siten, että liikenteestä 25 % on tullut Kauppatietä idästä, 15 % Kauppatietä lännestä, 30 % Kauhavantietä pohjoisesta ja 30 % Kauhavantietä etelästä. Terveyskeskuksen siirtyessä Jylhäntien ja Kauhavantien risteyksen tuntumaan, merkittävin muutos liikenteen suuntautumisessa on se, että idästä tuleva liikenne (165 ajon./vrk) voi käyttää Kirkkotietä uudelle terveyskeskukselle. Vastaavasti Kauppatien liikennemäärä Kauhavantien ja nykyisen terveyskeskuksen välillä pienenee noin 500 ajon/vrk ja Kauhavantien liikennemäärä Kauppatien ja Jylhäntien välillä kasvaa noin 300 ajon/vrk. Kokonaisuudessaan terveyskeskuksen siirtämisen vaikutukset liikenteen suuntautumiseen ovat vähäiset.

Matkatuotosten arvioitu jakautuminen on esitetty kuvassa 12 punaisella värillä. Matkatuotos on kohdistettu vain lähimmälle tieosuudelle, eikä liikenteen tarkempaa suuntautumista ole huomioita.



5 LIIKENNEVERKON KEHITTÄMINEN

5.1 Tavaraliikenteen kehittäminen

Mikäli lentokentän kehittäminen rahtiliikenteen solmukohtana onnistuu, se edellyttää logistiikkaketjujen jatkuvuutta kaikkiin ilmansuuntiin ja jatkokuljetusyhteyksiä sekä rautatiellä että tieverkolla. Tätä varten tulee varata tilaa rautatien sivu- ja lastausraiteille sekä lastaus- ja terminaalialueille, joissa logistiikkaketju jatkuu kulku- muodosta toiseen.

5.2 Ajoneuvoliikenne

Keskustan liikennemäärät kasvavat yli 10 000 ajon. /vrk kun otetaan huomioon keskustaan kaavoitetut kerrostalovaltaisen asuinalueet sekä liikerakentamisen tarve. Keskustan liikennejärjestelyjä tulisi kehittää niin, että keskustassa on viihtyisää ja turvallista liikkua kulkutavasta riippumatta. Kauppatietä tulisi korostaa entisestään alueen pääkatuna, mm. erottamalla myös etelänpuoleinen jalankulku- ja pyöräilyväylä ajoradasta viherkaistoin. Keskusta- aluetta suositellaan kehittämään mm. erottamalla pyöräliikenne jalankulusta, varmistamalla suojateiden turvallisuus esim. korokkein tai saarekkein sekä muuttamalla kadunvarsipysäköinnit aikarajoitetuksi. Suojateiden sijainteja ja määrää on syytä harkita, sillä osa onnettomuuksista oli tapahtunut pyöräilijän tai jalankulkijan ylittäessä katuä kohdassa, jossa ei ole suojatietä.

Keskusta-alueen ajoneuvoliikenteen ohjaamiseksi ja rauhoittamiseksi suositellaan keskustan kehätien laatimista, jonka muodostuisi Lentokentäntie – Kauppatie – Fransuntie – Nikolaintie -linjasta. Kehän sisäpuolelle ajoneuvoliikenne kiellettäisiin kokonaan lukuun ottamatta Hanneksentietä, joka suljetaan vain Nikolaintien päästä. Ajoneuvoliikenteeltä suljetuilla kaduilla sallitaan edelleen huolto- ja tontille ajo, mutta esim. pysäköinti tulee osoittaa erillisille pysäköintialueille. Torin ympäristöstä tulee näin ollen kävely- ja pyöräilypainotteinen keskusta ja mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävän rautatieasemalta keskustaan. Lauttamuksen tien ja Einarintien sulkeminen sekä Hanneksentien osittainen sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä parantaisi keskustan liikenneturvallisuutta sillä nelihaaraliittymien määrä vähentyisi keskustassa merkittävästi.

Rautatieaseman liikennejärjestelyjä tulee kehittää niin, että liityntäpysäköinnille osoitetaan selkeä paikka niin ajoneuvoille kuin polkupyörillekin. Asema tarvitsee myös laadukkaan saattoliikennepaikan, johon voi yhdistää taksien paikat. Fransuntietä tulee kehittää korkeatasoisemmaksi mm. erottamalla jalankulku ja pyöräily viherkaistalla.

Keskustan kasvavien liikennemäärien vuoksi myös liikenteen sujuvuuteen tulee kiinnittää huomiota. Liikenne suuntautuu jatkossa yhä vahvemmin keskustan ja Passi/Mäki-Hannuksen alueiden välille. On suositeltavaa, että Passin pientaloalue yhdistetään keskustaan Passintieltä Lentokentäntielle vähintään jalankulun ja pyöräilyn osalta. Uusi yhteys lyhentäisi matkaa pientaloalueelta keskustaan n. 1,5 km.

Uudeksi matkaksi muodostuisi n. 300 – 800 m, joka on hyvä kävely- ja pyöräilyetäisyys.

Kantatien 63 varteen on osoitettu aluevaraus, joka mahdollistaa alueelle tavaraterminaaleja. Alueelle johtaa kantatieltä 63 Lentoasemantie. Kantatien 63 nopeusrajoitus liittymän kohdalla on nykyisin 100 km/h. Uuden alueen arvioitu matkatuotos on noin 730 ajon/vrk, josta raskaita ajoneuvoja on noin 440 ajon/vrk. Oletettavaa on, että suurin osa liikenteestä suuntautuu suoraan kantatielle. Kantatie 63 liikenne-ennuste vuoteen 2040 on noin 3 300 ajon/vrk. Yhteensä liikennemäärä liittymän kohdalla on ennusteen mukaan 4 000 ajon/vrk. Kasvavan liikennemäärän ja raskaan liikenteen osuuden takia nykyistä liittymää tulee kehittää. Liittymä tulisi toteuttaa tulppaliittymä, jossa pääsuunnan eli kantatieltä 63 vasemmalle kääntyville järjestetään väistötila tai kääntymiskaista.

Erityisen tärkeää liikenteen sujuvuuden kannalta on kantatien 63 välityskyvyn ylläpitäminen välillä valtatie 19 – seututie 733. Välityskykyyn voi vaikuttaa mm. rinnakkaisilla yhteyksillä sekä joukkoliikenteen reiteillä. Kauhavan keskustan eteläpuolelle kantatien 63 varteen sijoittuvat toiminnot tulee sijoittaa niin, että kantatielle 63 suunnitellaan yksi uusi liittymä, jottei tien liittymätiheys kasva liian tiheäksi. Kauhavan keskustan eteläpuolella kantatien 63 liikennemäärät tulevat ennusteen mukaan kasvamaan selvästi. Nykyisen valtatie 19 ja kantatien 73 liittymän parantamiseen tulee jatkossa varautua.

Keskustan reuna-alueiden liikennejärjestelyt ovat riittävällä tasolla lukuun ottamatta Lentokentäntietä. Välillä Kehätie – seututie 733 Lentokentäntie tulee rakentaa erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä sekä muuttaa katu koulun kohdalla hidaskaduksi.

Liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta on suositeltavaa porrastaa Kirkkotien ja Mäki-Passintien liittymä. Jylhäntie toimii itälänsi-suuntaisena seudullisena pääväylänä, jolla on suurempi nopeusrajoitus kuin risteävillä kaduilla. Mäki-Passintie tulee yhdistää Kauhavan lämpölaitoksen kohdalla kantatiehen 63 sekä Outjärventiehen ja edelleen Ruotsalantiehen, jotta kokoojakatuverkko täydenty Jylhäntien eteläpuolella. **Lisäksi Kosolantien ja Läntisen Yhdystien nelihaaralliittymään on hyvä kehittää liikenneturvallisuuden näkökulmasta.**

Koko kaava-alueella tulee huomioida uusien alueiden jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen järjestelyt ja tarpeet riittävällä tasolla. Tällä voidaan tavoitella henkilöauton käyttöasteen pienentämistä sekä parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Lentokentän ympäristön liikenneverkon kehittämiseksi on esitetty toimenpiteitä lentokentän osayleiskaavan liikenneselvityksessä, joita on mm.:

- Läntisen Yhdystien liittymien parantaminen
- Liikenteenohjauksen ja -viitoituksen päivittäminen
- Jalankulun ja pyöräilyn reittien parantaminen

- Lentokentän alueen jäsentymättömän liikenneverkon jäsentely

5.3 Jalankulku ja pyöräily

Kun luodaan oikeat olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle, niiden kulkutapaosuudet kasvavat ja yksityisautoilua saadaan vähennettyä. Jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi tulee järjestää erityisesti keskustan alueelle ajoneuvoliikenteestä erotettuja jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Keskustaan suositellaan kävelykatua rautatieaseman ja torin välille, joka muodostaisi laatuviäylän rungon keskustassa sekä kävely-yhteyden keskustan ja lentokentän sekä keskustan ja Mäki-Hannuksen välille. Kauppatielle suositellaan erillistä pyörätietä, joka on erotettu muista kulkumuodoista esim. päälystemateriaalivalinnalla tai eri tasoon rakentamalla.

Koulujen läheisyydessä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin tulee kiinnittää huomiota sekä tarvittaessa jäsenellä alueita tai katujärjestelyjä uudelleen liikenneturvallisuuden sekä jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuden parantamiseksi.

Kaava-alueen jalankulun ja pyöräilyn verkosto on jäsentymätön ja katkonainen. Verkostoa tulee tarkastella koko kaava-alueen osalta ja erityisesti uusien alueiden suunnittelussa tulee varmistaa jalankulun ja pyöräilyn väylien jatkuvuus ja turvallisuus sekä verkoston kattavuus. Jalankulun ja pyöräilyn verkoston tulisi olla yhtenäinen, joka kattaa ja yhdistää urheilupuiston, keskuspuiston, merkittävimmät asuinalueet, keskustan, lentokentän alueet, koulut, Kauhavantien teollisuusalueet sekä työpaikka-alueet.

Kauhavan alueelle tulisi laatia pyöräilystrategia, jossa määritetään pyöräilyn laatuviäylät ja pyörätieverkosto. Laatuviäylät tulisi tehdä riittävän levyisinä ja erillisinä kävelystä tai ajoneuvoliikenteestä.

5.4 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kehittämiseksi tulee aluksi laatia joukkoliikenneselvitys, jossa selvitetään kuinka kannattavaa joukkoliikennejärjestelmän luominen alueella olisi ja kuinka paljon potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä asuu tai työskentelee alueella, jossa ei ole kunnollisia joukkoliikenteen käytön mahdollisuuksia. Kannattavuuden lisäksi selvityksessä tulisi huomioida linja-autoreittien kattavuus ja riittävyys. Linja-autoreittien tulisi yhdistää keskustan, asuinalueet, työpaikka-alueet sekä palvelualueet toisiinsa.

Joukkoliikenteen kehittämiseksi koko kaava-alueella tulisi pysäkkien tasoa nostaa. Pysäkeille suositellaan kunnollisia odotustiloja ja vilkkaimmille nousupysäkeille lisäksi pysäkkikatokset. Myös pysäkkien saavutettavuuteen tulee kiinnittää huomioita. Pysäkit tulee olla yhdistettynä jalankulun ja pyöräilyn väyliin sekä niille tulee huomioida esteetön kulku. Uutta pysäkkiä tai pysäkiparia suositellaan:

- Rautatieaseman yhteyteen, Fransuntielle.

- Lentokentän alueelle tai vaihtoehtoisesti jättöpaikkaa/kääntöpaikkaa alueelle.
- Yhdystielle Sotakouluntien liittymäalueen läheisyyteen
- Kortesjärventie – Uunimaantie -liittymän läheisyyteen

5.5 Liikenneturvallisuus

Kauppatien liikenneturvallisuutta tulee kehittää mm. kiinnittämällä huomioita suo-
jatiejärjestelyihin ja liittymien näkemiin ja määrään. Nykyinen 40 km/h nopeusrajoitus on hyvä muuttaa rajoitukseen 30 km/h koko keskustan alueella. Muutoinkin nopeusrajoitusjärjestelmä on hyvä tarkastella tarkoituksen- ja yhdenmukaiseksi koko kaava-alueella. Nopeusrajoituksiksi suositellaan:

- o Koulujen kohdat 30 km/h
- o Torin ympäristö 30/40 km/h
- o Asuinalueet ja -kadut 30 km/h

Keskustan 30 km/h nopeusrajoitusalue on hyvä tehdä esim. korotettuna katualueena tai erilaisella päällystemateriaalilla, jotta ajonopeudet saadaan hillittyä.

Kauhavan koulujen jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt ovat puutteelliset ja luovat turvattoman koulumatkan lapsille, kaava-alueen kouluista vain Kauhavan lukiolle ja Nahkalan koululle on ajoneuvoliikenteestä erotettu yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä kävelyn ja pyöräilyn mielekkyyden lisäämiseksi suositellaan jalkakäytäviä ja pyöräteitä vähintään koulujen läheisyyteen sekä kunnollisia suojetiejärjestelyjä. Lisäksi keskustan koulun kohdalle suositellaan korotettua katualuetta, sillä se sijaitsee vilkkaiden autoteiden lähellä.

Koko kaava-alueella tulee kiinnittää huomiota liikennemerkkien sijoitteluun sekä ajoratamaalausten kunnossapitoon (erit. suojatiet).

Katuverkko tulisi jäsenellä selkeämmäksi, niin ettei väistämismenot ole ristiriidassa katujen leveyden, nopeusrajoituksen tai maankäytön suhteen.

6 YHTEENVETO

- Keskustan liikennejärjestelyjen kehittäminen
 - o Viihtyisä ja turvallinen liikenne eri kulkumuodoin
 - o Erotetut jalankulun ja pyöräilyn väylät
 - o Suojateiden turvallisuus, suojateiden tarkastaminen (sijainti, määrä)
 - o Pysäköintialueet, pysäköinnin järjestelyt

- Keskustan kehä
- Lauttamuksentien ja Einarintien sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä
- Hanneksentien osittainen sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä
- Rautatieaseman kehittäminen
 - Liityntäpysäköinnin uudelleen järjestelyt sekä pyörille että autoille
 - Kunnollinen saattoliikennepaikka
 - Fransuntien kehittäminen välillä Nikolaintie-Kauppatie
 - Kävelykatu rautatieaseman ja torin välille
 - Keskustan pientaloalueen yhdistäminen keskustaan Passintieltä Lentokentäntie – Kauppatie liittymään
 - Nelihaaraliittymien vähentäminen keskusta-alueella
- Tavaraterminaalien kehittäminen lentokenttään, rautatiehen ja tieverkkoon
- Kirkkotie – Mäki-Passintie liittymän porrastaminen
- Mäki-Passintien yhdistäminen Outjärventiehen ja edelleen Ruotsalan-tiehen
- Kantatien 63 ja Lentoasemantien liittymän parantaminen
- Valtatien 19 ja kantatien 63 liittymän parantaminen
- Kantatien 63 välityskyvyn ylläpitäminen ja kehittäminen välillä valtatie 19 – seututie 733
- Koko kaava-alueella tulee tarkastella jalankulun ja pyöräilyn verkostoa, joka on nyt katkonainen ja jäsentymätön.
- Pysäkkien tason nostaminen, uudet pysäkit tai pysäkkiparit
- Pysäkkien saavutettavuuden parantaminen ja esteettömän kulun takaaminen
- Kauppakadun liikenneturvallisuuden parantaminen
- Koulumatkojen liikenneturvallisuus
- Nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäistäminen tarkoituksenmukaiseksi
- Keskustan koulun kohta korotettuna katualueena
- Liikennemerkkien sijoitteluun kiinnitettävä huomioita
- Ajoratamerkintöjen kunnossapito, erityisesti suojatiet
- Läntisen Yhdystien liittymien parantaminen

- Liikenteenohjauksen ja -viitoituksen päivittäminen
- Jalankulun ja pyöräilyn reittien parantaminen
- Lentokentän alueen jäsentymättömän liikenneverkon jäsentely
- Teiden ja katujen selkeämpi jäsentely:
 - o pääkatu → alueellinen kokoojakatu → paikallinen kokoojakatu → tonttikatu/teollisuuskatu → hidaskatu/pihakatu/kävelykatu → pyörätie → jalkakäytävä

Lahdessa, 17. syyskuuta 2019

Sweco Ympäristö Oy

Ins. AMK Eino Lahtinen
Projektipäällikkö

Ins. AMK Maiju Hannuksela
Suunnittelija