

Kauhavan kaupunki

KANTATIE 63 JA PELTOPASSI
LIIKENNETUOTOS JA LIITTYMÄN VÄLITYSKYKY

24.9.2026



SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	3
2. Lähtökohdat ja raja.....	3
3. Liikennemäärät ja nykytilan virrat.....	4
4. Liikennetuotokset.....	4
4.1 Passin KLT-alue.....	4
4.2 Passin KTY-1-alue.....	5
4.3 Mäki-Hannus.....	5
5. Liikenteen suuntautuminen.....	5
6. Oikealle kääntymiskaistan tarve.....	6
7. Liittymän välityskyky.....	6
8. Jalankulku, pyöräliikenne ja turvallisuus.....	7
9. Suositukset.....	7
10. Epävarmuudet.....	8
11. Lähteet.....	8
Liite 1 Nykytilan analyysikaavio.....	9
Liite 2 Passin alueen puolikas toteutumisvaihe.....	10
Liite 3 Passin alueen täysi toteutumisvaihe.....	11
Liite 4 Mäki-Hannuksen toteutumisvaihe.....	12

Kauhavan kaupunki

Passin liikealueen asemakaava

Liikenneselvitys

1. Tiivistelmä

Liittymän kehittämisen keskeinen johtopäätös on, että oikealle kääntymiskaista ei ole nykytila-arvion perusteella välttämätön. Kaista tulee kuitenkin toteuttaa Peltopassin ylittävän pyörätien jatkeen yhteydessä tai viimeistään, kun Passin alueella käyttöön otetun rakennusoikeuden KLT-ekvivalentti saavuttaa 11 000 k-m².

Etelästä Peltopassiin oikealle kääntyvälle liikenteelle ei nykytilanteessa tarvita erillistä kääntymiskaistaa, kun liittymässä ei ole suojatietä eikä pyörätien jatketta. Suunnittelun perusarvona käytetään 21 prosentin kääntymisosuutta, joka sijoittuu vuorokausiliikenteen poikkileikkaustasapainotuksesta saadun 17 prosentin arvion ja 30 minuutin suoran tarkistuslaskennan 24 prosentin havainnon väliin. Tulosta tarkastellaan lisäksi 15-30 prosentin herkkyyvälillä.

Pääväylän itäpuolelle suunniteltu jalankulku- ja pyörätie ylittää Peltopassin. Oikealle kääntymiskaista toteutetaan sen kanssa tai viimeistään rakennusvaiheessa, jossa Passin alueella käyttöön otetun rakennusoikeuden KLT-ekvivalentti saavuttaa 11 000 k-m². KLT-ekvivalentti = toteutunut KLT-kerrosala + 0,36 × toteutunut KTY-1-kerrosala.

Kun Passin alue ja Mäki-Hannuksen 29 AO-tonttia ovat toteutuneet, pyörätien jatke aiheuttaa oikealle kääntymiskaistan tarpeen kaikissa tarkastelluissa skenaarioissa. Ilman pyörätien jatketta perusskenaario jää tarverajan alle, mutta vilkas ja ylärajan skenaario ylittävät sen. Peltopassin yhteisen tulokaistan palvelutaso on nykyliikenteellä skenaariosta riippuen hyvä tai tyydyttävä. Vuoden 2040 tilanteessa palvelutaso on 12 prosentin mitoistustunnilla välttävä ja 15 prosentin herkkyystarkastelussa vilkkaassa ja ylärajan skenaariossa huono. Jatkosuunnittelussa toimivuus tarkistetaan Capcal- tai vastaavalla menetelmällä.

2. Lähtökohdat ja raja

Tarkastelukohde on kantatien 63 ja Peltopassin valo-ohjaamaton T-liittymä Kauhavalla. Kantatiellä on 60 km/h nopeusrajoitus. Pohjoisesta Peltopassiin vasemmalle kääntyvällä liikenteellä on oma kaista, kun taas etelästä Peltopassiin oikealle kääntyvä liikenne käyttää samaa kaistaa suoraan jatkavan liikenteen kanssa. Peltopassista kantatielle on yksi yhteinen tulokaista.

Passin liikealueen asemakaava-aineistossa kuvataan suunnittelualueen nykyinen katuverkko ja kaavaratkaisu. Peltopassi, Lämpöpässi ja Kauppapassi ovat olemassa olevia katuja, ja niiden kautta on yhteys Jylhäntielle. Kaava ei muodosta yhteyttä Sähköpassin ja Sähkötien kautta kantatielle 63. Liikennetuotos- ja välityskykytarkastelussa käytetään kaavaratkaisua, rakennusoikeuksia sekä kaavaslostuksessa esitettyjä liikennetuotoslaskennan lähtötietoja.

Vuoden 2013 yleiskaava-aineistoa käytetään maankäytön ja liikenneverkon historiallisena taustana. Sen liikennejärjestelmäselvityksessä Peltopassin ja Vaskitien liittymät esitettiin kanavoitaviksi, mutta

Peltopassin periaatekuvassa ei osoitettu etelästä erillistä oikealle kääntymiskaistaa. Asiakirjojen liikennemääriä ei käytetä laskennan lähtötietoina (Aluetekniikka 2013a ja 2013b).

Kauhavan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitystä käytetään taustatietona liikenteen arvioidusta suuntautumisesta keskustan sekä Passin ja Mäki-Hannuksen alueiden välillä ja jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeista. Selvityksen vuoden 2015 liikennemääriä, vuoden 2040 kasvukertoimia tai koko osayleiskaavan matkatuotosta ei käytetä tämän tarkastelun laskennan lähtötietoina (Sweco Ympäristö Oy 2019).

Valtatien 19 parantaminen välillä Lapua-Kauhava -aluevaraussuunnitelmassa (raportti 35/2025) on esitetty Kauhavan ja Lapuan keskustaajamia yhdistävä jalankulku- ja pyöräilyväylä, joka sijoittuisi myös kantatien 63 varteen ja ylittäisi Peltopassin. Tiesuunnitelman laatimista ei ole aloitettu.

3. Liikennemäärät ja nykytilan virrat

Poikkileikkaus	Lähtötieto	Aineisto ja huomio
Kt 63 liittymän pohjoispuolella	KVL 6 053 ajon./vrk	Väyläviraston liikennemääräkartta
Kt 63 liittymän eteläpuolella	KVL 4 570 ajon./vrk	Väyläviraston liikennemääräkartta
Peltopassi	3 064 ajon./vrk	23.9.2026, yksi täysi arkipäivä; saapuva 1 488 ja poistuva 1 576 ajon./vrk
Peltopassi	311 ajon./h	Mittausjakson suurin kokonainen tunti 23.9. klo 15-16; saapuva 159 ja poistuva 152 ajon./h

Peltopassin liikenne mitattiin 22.-24.9.2026 Peltopassille sijoitetulla laskimella. Täyden arkipäivän 23.9. liikennemäärä oli 3 064 ajon./vrk, josta kantatieltä Peltopassille saapui 1 488 ja Peltopassilta kantatielle poistui 1 576 ajoneuvoa. Mittausjakson vilkkain kokonainen tunti oli 23.9. klo 15-16: yhteensä 311 ajon./h, joista saapuvia oli 159 ja poistuvia 152. Ajoneuvoluokituksen perusteella raskaan liikenteen osuus oli noin 10,6 prosenttia.

Virta	Suunta	Suunnittelun perusvirta ajon./vrk	Laskennallinen mitoitustunti ajon./h
As	Pohjoisesta suoraan etelään	1 974	262
Av	Pohjoisesta vasemmalle Peltopassiin	1 008	101
Cs	Etelästä suoraan pohjoiseen	1 805	217
Co	Etelästä oikealle Peltopassiin	480	58
Bo	Peltopassista oikealle pohjoiseen	1 265	122
Bv	Peltopassista vasemmalle etelään	311	30

Kantatien eteläiseltä tulosuunnalta tehtiin 24.9.2026 klo 8.45-9.15 suora tarkistuslaskenta. Jakson 58 ajoneuvosta 14 kääntyi oikealle Peltopassiin, joten havaittu kääntymisosuus oli 24 prosenttia. Laskuri rekisteröi samanaikaisesti 37 Peltopassille saapunutta ajoneuvoa. Näistä 14 tuli etelästä ja 23

pohjoisesta. Vuorokausiliikenteen poikkileikkaustasapainotus antaa noin 17 prosentin arvion. Suunnittelun perusarvona käytetään näiden väliin sijoittuvaa 21 prosenttia ja herkkyyysvälinä 15-30 prosenttia. Taulukon suunnitteluvirrat on muodostettu 21 prosentin perusarvolla, Peltopassin mitatuilla suuntamäärillä ja kantatien eteläisen poikkileikkauksen 50/50-suuntajaolla.

4. Liikennetuotokset

4.1 Passin KLT-alue

KLT-alueen enimmäisrakennusoikeus on 16 500 k-m². Kaavaselostuksen paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan esimerkklaskelma muodostaa ylärajan. Tarkastelussa käytetään toiminnan vaihtelua kuvaavia perus-, vilkas- ja ylärajan skenaarioita, joiden liikennetuotokset ovat 1 363, 2 126 ja 2 469 ajon./vrk.

4.2 Passin KTY-1-alue

KTY-1-alueen enimmäisrakennusoikeus on 11 240 k-m². Teollisuus- ja työpaikkakäyttöön sovellettu laskenta tuottaa noin 331 ajon./vrk. Tulos sisältää henkilöautoliikenteen sekä paketti- ja kuorma-autokuljetukset ajoneuvoliikkeinä.

4.3 Mäki-Hannus

Mäki-Hannuksen alueelle on osoitettu kahdeksan AO-korttelia, joissa on yhteensä 29 tonttia. Tonttikohtainen rakennusoikeus on 300 k-m² asuinrakennuksille ja 100 k-m² talousrakennuksille. Liikennetuotos on laskettu 8 700 k-m²:n asuinrakennusoikeuden perusteella, sillä talousrakennusoikeus ei lisää alueen asuntomäärää. Alueen arvioitu liikennetuotos on noin 147 ajon./vrk.

Kaavaluonnoksen VL-alueelle ei muodostu rakennusoikeutta eikä siitä aiheudu laskennassa huomioon otettavaa uutta liikennetuotosta.

Toteutumisvaihe	Perus	Vilkas	Yläraja	Yksikkö
Passin KLT	1 363	2 126	2 469	ajon./vrk
Passin KTY-1	331	331	331	ajon./vrk
Passin alue yhteensä	1 694	2 457	2 800	ajon./vrk
Mäki-Hannus AO	147	147	147	ajon./vrk
Kaikki uudet alueet	1 841	2 604	2 947	ajon./vrk

Asuinalueen laskenta perustuu alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudun keskus- ja lähitaajaman arvoihin 4,25 kotiperäistä henkilömatkaa/100 k-m²/vrk, henkilöauton kulkutapaosuuteen 59 prosenttia ja keskikuormitukseen 1,48 henkilöä/auto. Näillä kertoimilla asuinalue tuottaa noin 370 henkilömatkaa/vrk ja noin 147 ajoneuvoliikettä/vrk.

5. Liikenteen suuntautuminen

Uudesta liikenteestä oletetaan 75 prosenttia kulkevan kantatien 63 ja Peltopassin liittymän kautta. Loput 25 prosenttia suuntautuvat itään olemassa olevien Lämpöpassin ja Kauppapassin kautta Jylhäntielle. Kantatielle suuntautuvasta liikenteestä 57 prosenttia suuntautuu pohjoiseen ja 43 prosenttia etelään. Liikenne jaetaan saapuviin ja lähteviin liikkeisiin tasaisesti vuorokausitasolla.

Peltopassin reittiosuudelle käytetään herkkyysväliä 60-90 prosenttia ja kantatien eteläisen suunnan osuudelle 35-50 prosenttia. Tarkistuslaskennan aikana Peltopassille saapuvasta liikenteestä 62 prosenttia tuli pohjoisesta ja 38 prosenttia etelästä. Uuden maankäytön 57/43-suuntajako painottaa siten eteläistä suuntaa hieman nykyhavaintoa enemmän ja on oikealle kääntymiskaistan ajoituksen kannalta varovainen oletus. Ennen tiesuunnittelua suuntajako tarkennetaan samanaikaisella aamu- ja iltahuipputunnin kääntymisvirtalaskennalla.

6. Oikealle kääntymiskaistan tarve

Kaistatarve arvioitiin Väyläviraston ohjeen 6/2026 kuvan 16 nomogrammeilla nopeusalueelle 50-70 km/h. Peltopassin poikki suunniteltu pyörätien jatke alentaa oikealle kääntymiskaistan tarverajaa, koska oikealle kääntyvä ajoneuvo voi joutua odottamaan jalankulkijaa tai pyöräilijää päätien ajokaistalla.

Vaihe	Uusi tuotos	Ei pyörätien jatketta	Pyörätien jatke	Johtopäätös
Nykytila	0	Ei	Ei perusarvolla	Nykytilassa kaistaa ei tarvita
Passin alue 50 %	548-2 075	Ei	Riippuu järjestyksestä	Kaista viimeistään, kun KLT-ekvivalenttia on 11 000 k-m ²
Passin alue valmis	1 694-2 800	Perus ei, vilkas ja yläraja kyllä	Kyllä	Kaista tarvitaan pyörätien jatkeen kanssa
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO	1 841-2 947	Perus ei, vilkas ja yläraja kyllä	Kyllä	Kaista tarvitaan pyörätien jatkeen kanssa

Nykyliikenteen 21 prosentin perusoletuksella pyörätien jatkeen sisältävä tarveraja on noin 900–930 ajon./vrk, mikä vastaa noin 11 000 k-m²:n KLT-ekvivalenttia toteutunutta rakennusoikeutta ($KLT + 0,36 \times KTY - 1$). Toteutumisjärjestyksestä riippuen tämä tarkoittaa noin 11 000–18 000 k-m²:n kokonaiskerrosalaa. Vilkaassa KLT-toiminnassa raja voi alittua jo 6 000–7 000 KLT-k-m²:n kohdalla. Ilman pyörätien jatketta tarveraja on noin 2 230 ajon./vrk. Vuoden 2040 taustaliikenteellä pyörätien jatkeen mukainen raja ylittyy ilman uutta maankäyttöä.

7. Liittymän välityskyky

Tarkastelussa otettiin huomioon kaikki kuusi liikennevirtaa. Päätien mitoitustunniksi oletettiin perustarkastelussa 12 prosenttia KVL:stä ja herkkyystarkastelussa 15 prosenttia. Peltopassin mittausjakson suurin kokonainen tunti oli 311 ajon./h, josta saapuvia oli 159 ja poistuvia 152 ajon./h. Vuoden 2040 taustaliikenne saatiin kasvukertoimella 1,306. Välityskyvyt luettiin Väyläviraston ohjeen 6/2026 T1-T3-nomogrammeista ja Peltopassin yhteisen kaistan välityskyky yhdistettiin ohjeen kuvan 7 kaavalla.

Tilanne	Skenaario	B kaistan kysyntä	B kaistan välityskyky	Käyttämätön	Palvelutaso
Nykytila	nykyinen	152	670	521	A erittäin hyvä
Nykytila 2040	ennuste	199	560	361	B hyvä
Passin alue valmis	perus	226	580	355	B hyvä
Passin alue valmis 2040	perus	273	480	203	C tyydyttävä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO	perus	229	580	346	B hyvä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO	vilkas	259	540	284	C tyydyttävä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO	yläraja	272	530	256	C tyydyttävä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO 2040	perus	276	470	195	D välttävä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO 2040	vilkas	305	440	134	D välttävä
Passin alue ja Mäki-Hannuksen AO 2040	yläraja	318	430	107	D välttävä

Peltopassin yhteinen tulokaista on liittymän määräävä tulosuunta. Viimeisessä tarkasteluvaiheessa palvelutaso on 12 prosentin mitoitustunnilla nykyliikenteellä perusskenaariossa hyvä sekä vilkkaassa ja ylärajan skenaariossa tyydyttävä. Vuoden 2040 tilanteessa palvelutaso on kaikissa skenaarioissa välttävä. Kun päätien mitoitustunti nostetaan herkkyystarkastelussa 15 prosenttiin KVL:stä, vuoden 2040 perusskenaario on välttävä sekä vilkas ja ylärajan skenaario huonoja. Tiesuunnittelun yhteydessä toimivuus tarkistetaan Capcal- tai vastaavalla menetelmällä.

8. Jalankulku, pyöräliikenne ja turvallisuus

Valtatien 19 parantamista välillä Lapua-Kauhava koskevassa aluevaraus suunnitelmassa 35/2025 on esitetty Kauhavan ja Lapuan keskustaajamia yhdistävä jalankulku- ja pyöräilyväylä, joka sijoittuisi myös kantatien 63 varteen ja ylittäisi Peltopassin. Tiesuunnitelman laatimista ei ole aloitettu. Jatkeen yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee varmistaa odotustilat, näkemät, valaistus, liikennemerkkit ja liittymän geometria. Etelästä oikealle kääntymiskaista estää sen, että ylittävää jalankulkijaa tai pyöräilijää väistävä ajoneuvo pysähtyy suoraan kantatien läpiajokaistalle.

Peltopassin 23.9.2026 liikennelaskennassa raskaan liikenteen osuudeksi arvioitiin ajoneuvojen pituusluokituksen perusteella noin 10,6 prosenttia. Nomogrammitarkastelussa käytetty ohjeen 10 prosentin oletus vastaa siten hyvin mittaustulosta. Jatkosuunnittelussa raskaan liikenteen osuus varmistetaan ajoneuvolajikohtaisella samanaikaisella kääntymisvirtalaskennalla.

9. Suositukset

- Oikealle kääntymiskaista toteutetaan pyörätien jatkeen kanssa tai viimeistään rakennusvaiheessa, jossa Passin alueella käyttöön otetun rakennusoikeuden KLT-ekvivalentti ($KLT + 0,36 \times KTY-1$) saavuttaa 11 000 k-m².

- Liittymässä tehdään samanaikainen aamu- ja iltahuipputunnin kaikkien kuuden kääntymisvirran laskenta ennen tiesuunnittelua tai ensimmäisen merkittävän liiketoimijan toteutumista.
- Peltopassin yhteisen tulokaistan toimivuus tarkistetaan tarkemmalla menetelmällä viimeistään Passin alueen valmistuessa ja uudelleen Mäki-Hannuksen toteutuessa.
- KLT-korttelin 1285 liikennetuotos ja 11 000 k-m²:n KLT-ekvivalenttiin perustuva toteutusraja tarkistetaan, kun toiminnan laatu, myyntipinta-ala ja huoltoliikenne tarkentuvat.
- Vuoden 2040 vilkkaassa ja ylärajan skenaariossa selvitetään myös Peltopassin sivusuunnan lisäkaistan, kiertoliittymän tai valo-ohjauksen tarve.

10. Epävarmuudet

Kantatien KVL-tiedot, Peltopassin yhden arkipäivän liikennelaskenta ja 30 minuutin kääntymisvirtalaskenta ovat eri aikajaksoilta. Tarkistuslaskenta kattaa vain yhden aamupäivän puolituntisen, eikä kaikkia kuutta kääntymisvirtaa mitattu samanaikaisesti. Nykytilan suunnitteluvirrat ja 21 prosentin perusarvo ovat siksi arvioita, joiden epävarmuutta käsitellään herkkyystarkastelulla. Liikennetuotokset kuvaavat kaavan mahdollistamaa rakentamista, eivät sitovaa toteutusohjelmaa. Kaavaluonnoksen VL-alueelle ei muodostu liikennetuotosta. Merkittävin maankäytön epävarmuus liittyy KLT-alueen toteutuvaan toimialaan, joka voi muuttaa sekä vuorokausituotosta että huipputunnin suuntautumista.

Nomogrammit ovat karkean suunnittelun menetelmä. Niissä oletetaan 60 km/h nopeusrajoitus, 90 asteen liittymäkulma, 12 metrin kaarresäde ja 10 prosentin raskaan liikenteen osuus. Tuloksia tulee käyttää vaiheistuksen ja jatkosuunnittelun lähtökohtana.

11. Lähteet

- Väylävirasto 2026. Tasoliittymät. Väyläviraston ohjeita 6/2026.
- Kalenoja H, Vihanti K, Voltti V, Korhonen A, Karasmaa N ja Mäkelä T 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27/2008.
- Väyläviraston liikennemääräkartta. Kantatien 63 liikennemäärät, toimitettu kuva-aineisto.
- Kauhavan kaupunki 2026. Peltopassin liikennelaskenta 22.-24.9.2026, tiedosto Kt63-abc 24.9.2026.vc, sekä kantatien eteläisen tulosuunnan tarkistuslaskenta 24.9.2026 klo 8.45-9.15.
- Passin liikealueen asemakaavaehdotus, kaavaluonnos ja kaavaselostus, toimitettu aineisto.
- Suunnittelutoimisto Aluetekniikka Oy 2013a. Kauhavan keskustan osayleiskaavan tarkistusehdotus Mäki-Hannuksen ja Vähä-Passin osa-alueilla. Liikennejärjestelmä, yleiskaavaselostuksen liite. 1.3.2013.
- Suunnittelutoimisto Aluetekniikka Oy 2013b. Kauhavan keskustan osayleiskaavan muutosehdotus Mäki-Hannuksen ja Vähä-Passin osa-alueilla. Yleiskaavan muutoksen selostus. 1.3.2013.
- Sweco Ympäristö Oy 2019. Kauhavan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys. Työnumero 20601316, 12.11.2019.
- Mäki-Hannuksen asemakaava-aineisto 1216 Kaava ja Mäki Hannus kaava, toimitetut DWG-tiedostot; liikennetuotos laskettu 29 AO-tontista.
- Väylävirasto 2025. Valtatien 19 parantaminen välillä Lapua-Kauhava. Aluevaraussuunnitelma, raportti 35/2025.

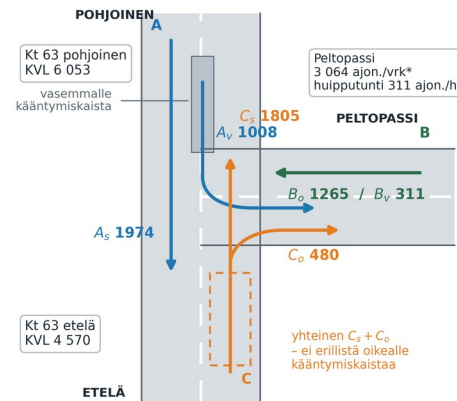
Liite 1 Nykytilan analyysikaavio

Kantatie 63 / Peltopassi - nykytilan liikenteellinen analyysi

24.9.2026

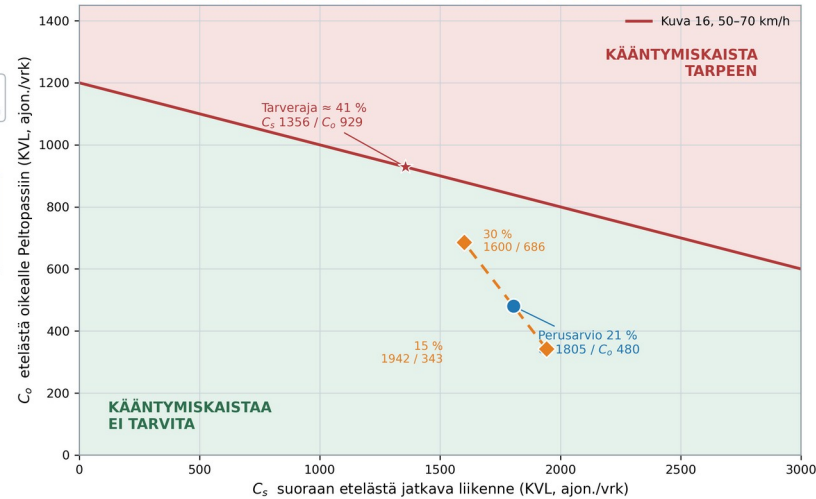
Valo-ohjaamaton T-liittymä | nopeusrajoitus 60 km/h | nykytila ja maankäytön toteutumisvaiheet

1 Nykyinen liittymä ja lähtötiedot



* 23.9.2026 mitattu täysi arkipäivä: saapuva 1 488 ja poistuva 1 576 ajon./vrk.

2 Oikealle kääntymiskaistan tarve - nykytilan ylempi käyrästä



Nykytilan suunnitteluvirrat

Peltopassi 23.9.2026:
saapuva 1 488 | poistuva 1 576 ajon./vrk.

Eteläisen päätiesuunnan 21 %:n perusarvolla:
 A_s 1 974 | A_v 1 008
 C_s 1 805 | C_o 480
 B_s 1 265 | B_v 311 ajon./vrk.

Perusarvio ja herkkyys

Osuus määritellään eteläiseltä tulosuunnalta:
 $r = C_o / (C_s + C_o)$

Poikkileikkaustasapainotus: 17 %
Suora havainto 24.9. klo 8.45-9.15: 24 %
Suunnittelun perusarvo: 21 %
Herkkyysväli: 15-30 %
Tarveraja nykytilan käyrästä: noin 41 %.

Nykytilan johtopäätös

Perusarvo 21 % ja herkkyysväli 15-30 % jäävät kuvan 16 tarverajan alapuolelle. Tämän perusteella nykytilassa ei tarvita erillistä oikealle kääntymiskaistaa.

Ennen tiesuunnittelua tehdään kaikkien kuuden virran samanaikainen aamu- ja iltahuipputunnin kääntymisvirtalaskenta.

Lähteet: Väyläviraston liikennemääräkarta, kantatie 63 (toimitettu aineisto); Peltopassin liikennelaskenta 22.-24.9.2026; Väyläviraston ohjeita 6/2026, kuva 16. Suora tarkistuslaskenta 24.9.2026 klo 8.45-9.15: etelästä 58 ajoneuvoa, joista 14 oikealle Peltopassiin.

Kuva L1. Nykyinen liittymä, mittauksiin perustuvat suunnitteluvirrat ja oikealle kääntymiskaistan tarve ilman pyörätien jatketta.

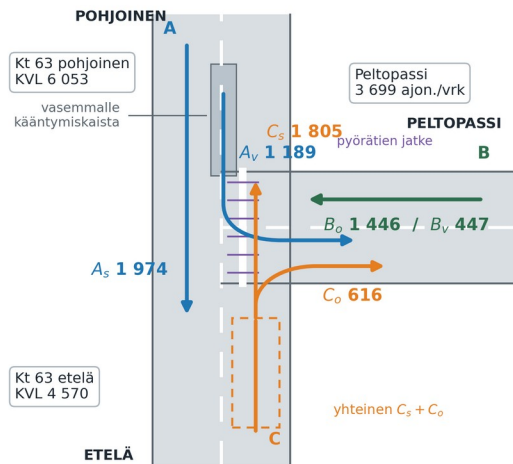
Liite 2 Passin alueen puolikas toteutumisvaihe

Vaihe 2 Passin liikealueesta toteutunut 50 prosenttia

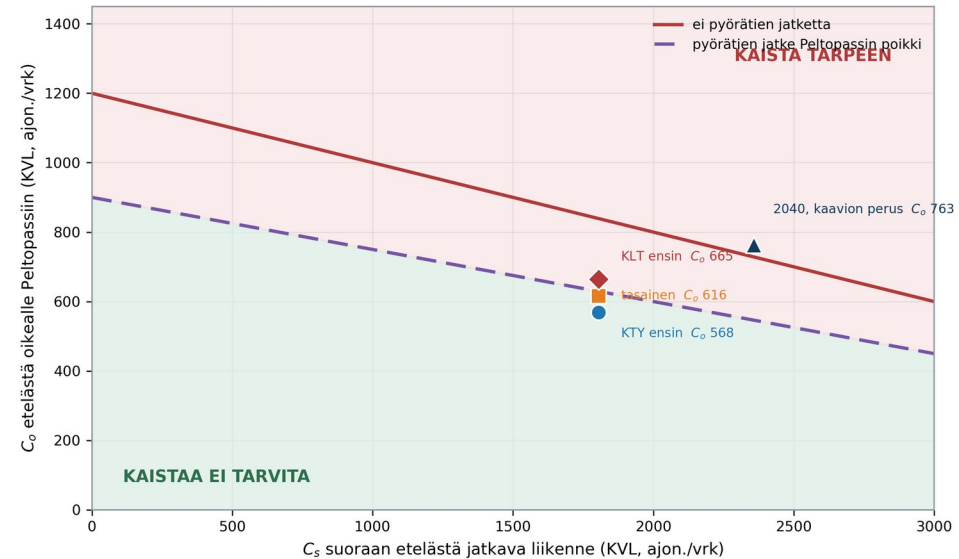
Kolme mahdollista toteutumisjärjestystä | pyörätien jatke Peltopassin poikki suunniteltu

24.9.2026

Liikennevirrat perusskenaariossa



Oikealle kääntymiskaistan tarve nyky- ja ennusteliikenteellä



Vaiheen laskentaperuste

Puolikas kokonaisrakennusoikeudesta voidaan toteuttaa KTY-painotteisesti, tasaisesti tai KLT-painotteisesti. Perusskenaarion liikennetuotos on vastaavasti noin 548, 847 tai 1 146 ajon./vrk. Kaavion liikennevirrat esittävät tasaista toteutumista.

Johtopäätös

Kaistatarve riippuu toteutumisjärjestyksestä ja toiminnan vilkkauksesta. Pyörätien jatkeen kanssa KLT-painotteinen toteutus ylittää tarverajan. Kaistan toteutus tulee kytkeä viimeistään tähän vaiheeseen.

Laskenta: 75 % uudesta liikenteestä Kt 63 / Peltopassin kautta; Kt 63 -suunta 57 % pohjoiseen ja 43 % etelään. Kaistatarve Väyläviraston ohjeen 6/2026 kuvan 16 mukaan. Nykytilan kääntymisvirtojen epävarmuutta käsitellään 15–30 %:n herkkyyvälillä.

Kuva L2. Passin alueen 50 prosentin toteutumisvaihe ja vaihtoehtoiset toteutumisjärjestykset.

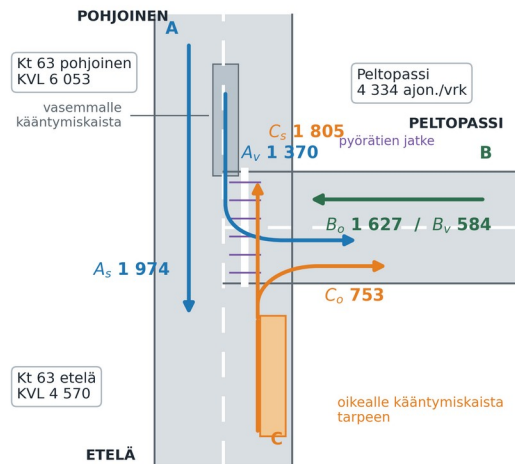
Liite 3 Passin alueen täysi toteutumisvaihe

Vaihe 3 Passin KLT- ja KTY-1-alueet toteutuneet

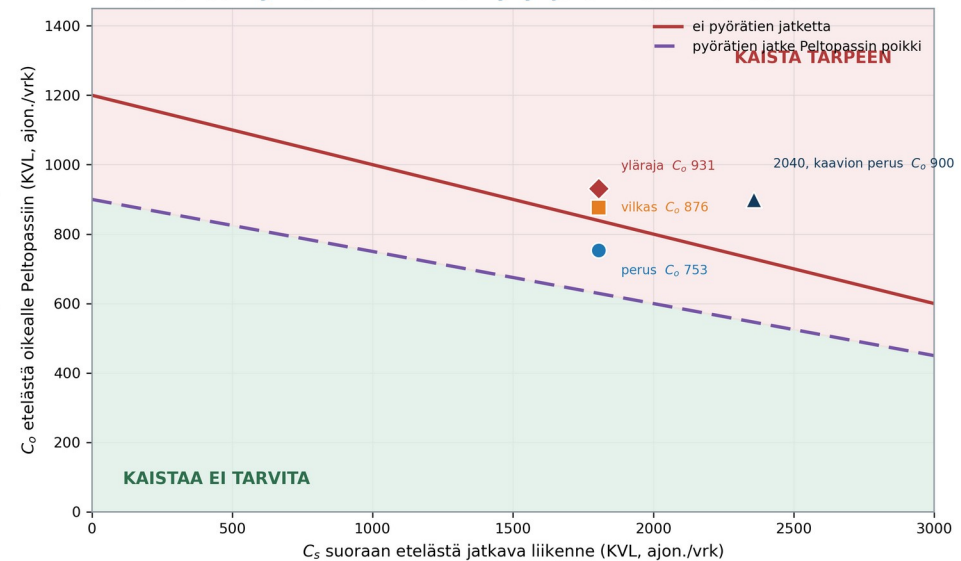
Liikennetuotos kolmena skenaariona | pyörätien jatke Peltopassin poikki suunniteltu

24.9.2026

Liikennevirrat perusskenaariossa



Oikealle kääntymiskaistan tarve nyky- ja ennusteliikenteellä



Vaiheen laskentaperuste

KLT-alue 1 363-2 469 ajon./vrk ja KTY-1-alue noin 331 ajon./vrk.
Koko vaiheen tuotos on noin 1 694-2 800 ajon./vrk.
Kaavion liikennevirrat esittävät perusskenaariota.

Johtopäätös

Pyörätien jatkeen kanssa oikealle kääntymiskaista tarvitaan kaikissa skenaarioissa. Ilman jatketta tarve syntyy vilkkaassa ja ylärajan skenaariossa. Vuoden 2040 liikenteellä kaista tarvitaan myös perusskenaariossa.

Laskenta: 75 % uudesta liikenteestä Kt 63 / Peltopassin kautta; Kt 63 -suunta 57 % pohjoiseen ja 43 % etelään. Kaistatarve Väyläviraston ohjeen 6/2026 kuvan 16 mukaan. Nykytilan kääntymisvirtojen epävarmuutta käsitellään 15-30 %:n herkkyyksillä.

Kuva L3. Passin KLT- ja KTY-1-alueiden täysi toteutumisvaihe.

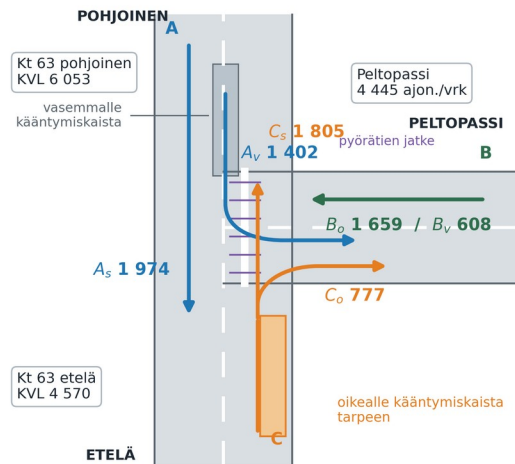
Liite 4 Mäki-Hannuksen toteutumisvaihe

Vaihe 4 Passin alue ja Mäki-Hannus toteutuneet

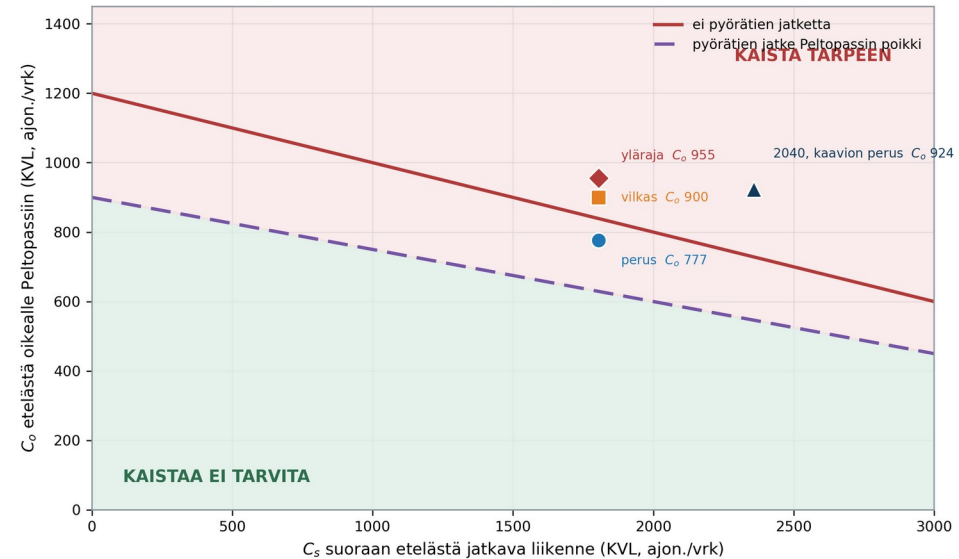
Mäki-Hannuksen 29 AO-tonttia | kaavaluonnoksen VL-alue ei tuota liikennettä

24.9.2026

Liikennevirrat perusskenaariossa



Oikealle kääntymiskaistan tarve nyky- ja ennusteliikenteellä



Vaiheen laskentaperuste

Mäki-Hannuksen 29 AO-tontin tuotos on noin 147 ajon./vrk.
Kaavaluonnoksen VL-alueelle ei muodostu uutta liikennetuotosta.
Kaikkien uusien alueiden kumulatiivinen tuotos on noin 1 841-2 947 ajon./vrk.

Johtopäätös

Pyörätien jatkeen kanssa oikealle kääntymiskaista tarvitaan kaikissa skenaarioissa. Ilman jatketta perusskenaario jää tarverajan alle, mutta vilkas ja ylärajan skenaario ylittävät sen.

Laskenta: 75 % uudesta liikenteestä Kt 63 / Peltopassin kautta; Kt 63 -suunta 57 % pohjoiseen ja 43 % etelään. Kaistatarve Väyläviraston ohjeen 6/2026 kuvan 16 mukaan. Nykytilan kääntymisvirtojen epävarmuutta käsitellään 15-30 %:n herkkyyksillä.

Kuva L4. Passin alueen ja Mäki-Hannuksen AO-alueen kumulatiivinen viimeinen tarkasteluvaihe.

Aluetaito Oy

Juha Porre

Kaisa Porre

Yhteystiedot

Asemakatu 1
62100 Lapua

Puh. 040-8383281
juha.porre@aluetaito.fi