

MUISTIO

Projekti Limingan maankäytön kehittäminen vaikutukset valtatie
Asiakas Sweco Ympäristö

Päivämäärä 30.9.2014

Laatija Tuomo Vesajoki, Jouko Hintsala, Vesa-Pekka Saunakangas

Kyllösen asemakaava Limingassa – liikenneselvitys

Limingan kunta on esittänyt oheista asemakaavaa Limingan kunnan Kyllösen alueelle. Aluetta tutkittiin aikaisemmin vuonna 2012, jolloin laadittiin mm. Kyllösen ja Liminganportin aluetta koskeva liikennetarkastelu. Tässä yhteydessä todettiin tarpeelliseksi päivittää tuolloin tehty liikennetarkastelu vastaamaan Kyllösen kohdalle laadittua uutta maankäyttösuunnitelmaa (2.7.2014).



Kaavan tärkeimmät liikennevaikutukset kohdistuvat valtatiehen 8, jolloin liikennetarkastelu kattaa huomattavasti laajemman alueen. Liikennetarkastelun perustana on Oulun seudun liikennemallijärjestelmällä tuotettu liikenne-ennuste vuodelle 2030, jota on täsmennetty suunnittelualueen maankäyttötiedoilla. Liikennetarkastelu tehtiin kahdelle vaihtoehdoiselle liikenneverkolle. Kedonperäntien ja Lännentien liittymä valtatiehen katkaistaan molemmissa vaihtoehdoissa. Limingan kunnan ja Sweco Ympäristön 2.7.2014 päivättyssä ehdotuksessa (Ve 1) Lännentie viedään valtatiehen alitse Kedonperäntielle. Ve:ssä 2 yhteys Lännentieltä Kedonperäntielle katkaistaan kokonaan ja Lännentie linjataan valtatiehen rinnakkais tienä Kurkitien liikennevalo-ohjattuun liittymään neljänneksi haaraksi.

Vaihtoehto 2 vastaa periaatteiltaan Vt:n 8 kehittämisselvityksen tavoitetilaa, jossa Lännentie käännetään valtatiehen rinnakkais tieksi ja kytketään Kurkitien liittymään. Näin ollen Ve 2 voidaan nähdä em. tavoitetilaa vaiheittain toteuttavana ratkaisuna. Ve:ssä 1 valtatiehen alittava ajoneuvoyhteys Lännentien kohdalla poikkeaa tavoitetilan ratkaisusta.

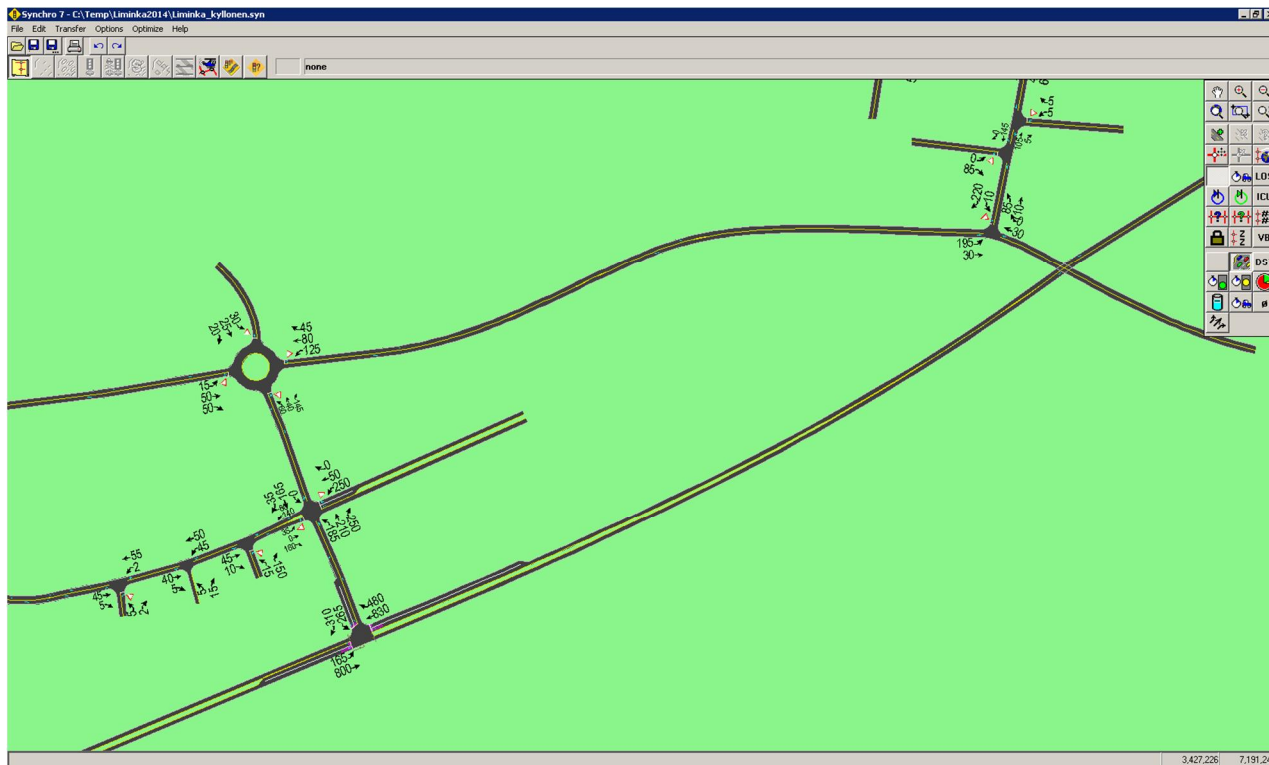
Vuoden 2012 tarkastelussa oli mukana Kurkitien itäpuolelle sijoittuva kaupallinen alue, joka ei ole näillä näkymin toteutumassa. Liikennetarkastelussa on kuitenkin jätetty Kurkitien itäpuolelle vuoden 2012 tarkastelussa määritetty liikennetuotos, jotta alueen kokonaisvaltaisemman kehittämisen mahdollisuudet tulevat paremmin otetuksi huomioon.

Kyllösen alueen liikennetuotoksen arvio on karkea, koska tilaa vaativan erikoiskaupan tuotosluvuissa on suuri hajonta toimialasta riippuen. Ottaen huomioon kohteen liikenteellisen sijainnin kaavaehdotuksen mukaisessa lopputilanteessa alueelle sijoittunee melko vähän asiakasliikennettä synnyttävää toimintaa. Koko Kyllösen alueen liikennetuotokseksi arvioitiin n. 200 ajoneuvoa tunnissa sisään ja sama määrä ulos. Tuotoksesta n. 50 ajoneuvoa tunnissa oletetaan käyvän KLT-kortteliin mahdollisesti sijoittuvassa päivittäistavarayksikössä.

Edellä esitetyllä liikennetuotoksella Kedonperäntien liikennemääräksi tulee Kurkitien kiertoliittymän ja Kyllösen alueen välille n. 500 ajoneuvoa tunnissa (iltapäivän huipputunti) ja noin 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Näiden lukujen perusteella voidaan arvioida, että Kyllösen alueen mitoittava liikennetuotos on "varmalla puolella", eli liikennetuotos toteutunee arvioitua pienempänä.

Vaihtoehto 1

Liikennemäärät

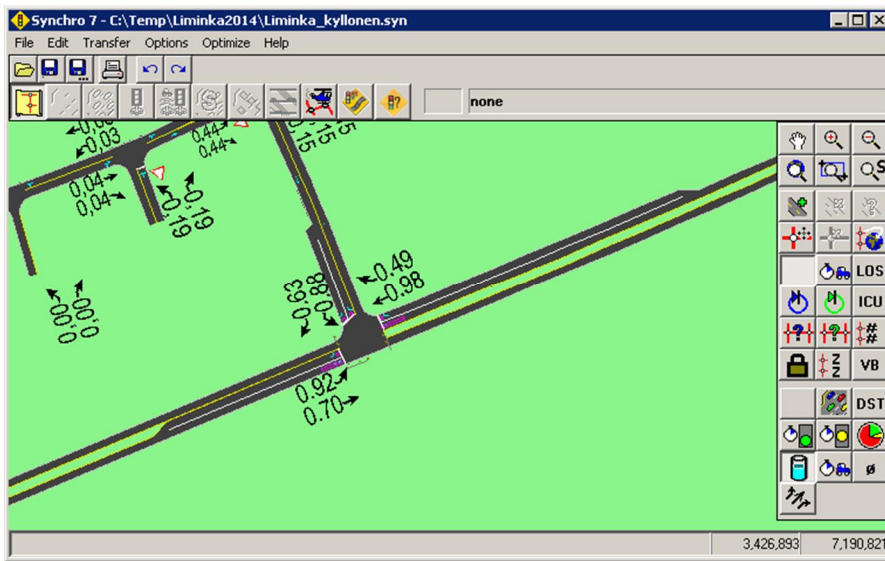


Liikenneverkko kuormittuu eniten Kurkitien ja valtatie valo-ohjatussa liittymässä. Kurkitien poikkileikkauksiliikenne on mitoitustilanteessa 1 200 ajoneuvoa tunnissa. Vuonna 2012 Kurkitien poikkileikkauksiliikenteeksi laskettiin n. 4 500 ajon/vrk ja vuodelle 2030 laaditussa ennusteessa vastaava luku on 7 000 ajon/vrk. Normaalilla 12 %:n huipputuntiosuudella laskettuna tuntiliikenne olisi vain n. 800 ajon./tunti.

Toimivuus

Seuraavassa kuvassa esitetyt valtatie ja Kurkitien liittymän kuormitusasteet osoittavat, että liittymä toimii edelleen kolmihaaraisena hyvin. Liikennevalo-ohjauksessa kuormitusaste eli liikennemäärän ja kapasiteetin suhde on yleensä luokkaa 0,8 – 1,0. Mitoitustilanteessa liittymän viivytyksen perusteella laskettu palvelutasoluokka on C, mikä on valo-ohjatulle liittymälle hyvä arvo. Liittymän kapasiteetista on käytössä n. 80 %. Tästä voidaan vetää johtopäätös, että pääliittymä sietää nykyisillä liittymäjärjestelyillä Kyllösen alueen liikennetuotoksen lisäksi myös Kurkitien itäpuolella tapahtuvaa maankäytön kehittämistä.

Vaihtoehto 1 toimivuuden edellytys on, että Kedonperäntien ja Lännentien liittymät valtatielle katkaistaan ja toteutetaan valtatie alittava yhteys em. teiden välille. Näin ollen yhteys valtatieltä Kyllösen alueelle on Kurkitien ja Kedonperäntien kautta. Tästä seuraa, että Kyllösen alueen saavutettavuus ei ole optimaalinen runsaasti asiakasvirtoja edellyttävälle toiminnalle. Erityisesti päivittäistavarakaupan edellytykset alueella ovat heikot.



Vaihtoehto 2

Liikennemäärät



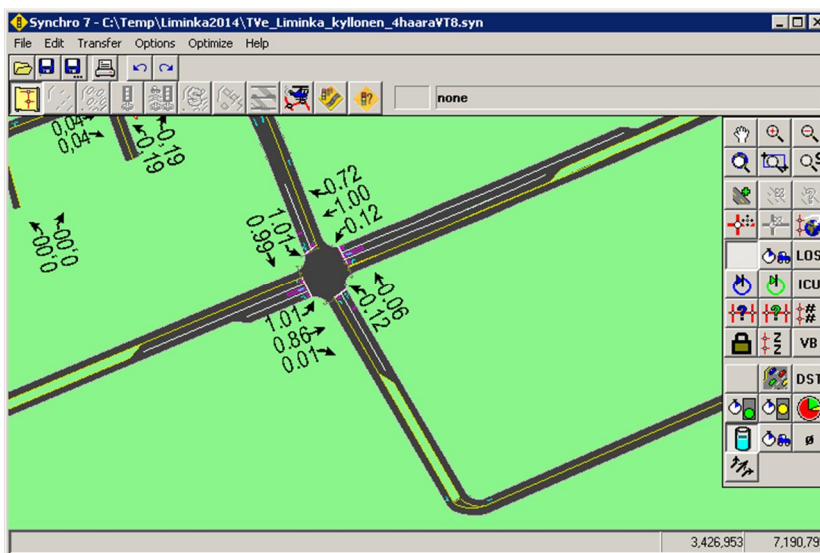
Liikenneverkon mitoitusliikennemäärät eivät muutu olennaisesti vaihtoehtoon 1 verrattuna. Suurin muutos on uusi vähäliikenteinen tulosuunta liikennevalo-ohjattuun liittymään. Liittymän kaistajärjestelyjä on

täydennettävä uuden tulosuunnan vuoksi kääntymiskaistoin, jotta liikennevaloihin saadaan toteutettua suunnitteluohjeiden mukaiset vaiheet. Kävelyille ja pyöräilylle vaihtoehtoon 2 tulisi toteuttaa uusi alikulku Lännentien kohdalle.

Toimivuus

Nelihaaraisena pääliittymän toimivuus heikkenee jonkin verran. Palvelutaso putoaa luokkaan D ja liittymän kapasiteetista on käytössä n. 90 %. Huipputunnin sisällä esiintyy jo jaksoja, joissa kaikki ajoneuvot eivät pääse liittymän läpi ensimmäisen vihreän aikana. Vaihtoehto 2 asettaa Kurkitien itäpuolisen alueen kehittämiseksi enemmän reunaehtoja kuin ve 1.

Vaihtoehdossa 2 yhteys valtatieltä Kyllösen alueelle tapahtuu kokonaan Kurkitien ja Kedonperäntien kautta ja Kyllösen alueen saavutettavuus on hieman heikompi vaihtoehtoon 1 verrattuna. Kyllösen alueelle sopii tällöin työpaikkojen lisäksi lähinnä vähän liikennettä tuottava tilaa vievä kauppa. Päivittäistä-varakaupan toimintaedellytyksiä alueelle ei juurikaan synny.



JOHTOPÄÄTÖKSET

Kyllösen kaava on liikenneverkon toimivuuden näkökulmasta toteuttamiskelpoinen edellyttäen, että sen yhteydet valtatieltä hoidetaan Kurkitien kautta. Niin kauan kuin valtatiejärjestelyt säilyvät pääosin nykyisellään, vaihtoehto 1 on toimivuudeltaan parempi ja sen avulla maankäytön kasvupaineita ei siirry valtatie toiselle puolelle. Vaihtoehdossa 2 valo-ohjatun liittymän neljäs haara heikentää hieman alueen tärkeimmän liittymän toimivuutta ja nopeuttaa tarvetta toteuttaa Vt:n 8 kehittämisselvityksessä esitetty tavoitetila, jossa valtatiellä on toinen ajorata ja eritasoliittymät. Ve 2 parantaa valtatie eteläpuolisen alueen saavutettavuutta ja lisää siten paineita kehittää maankäyttöä valtatie eteläpuolella.

Kurkitien itäpuolista aluetta on molemmissa vaihtoehdoissa mahdollista kehittää, mutta alueen kytkentä muuhun tieverkkoon tulisi hoitaa pääasiassa Kedonperäntien kautta, jotta vältetään toimivuusongelmilta lyhyellä Kurkitien jaksolla ja ohjataan kunnan sisäistä liikennettä enemmän katuverkolle. Mikäli Kyllösen alueelle toteutuisi runsaasti liikennettä tuottavaa toimintaa, on vastaavasti rajoitettava Liminganportin lähialueen muun maankäytön kehittämistä, jos halutaan lykätä tavoitetilan suuria liikenneinvestointeja.

Kävelylle ja pyöräilylle vaihtoehto 1 tarjoaa hyvän reitin Lännentieltä kuntakeskukseen ja Liminganportin palveluihin. Joukkoliikenteelle on toteutettavissa pysäkkipari palvelemaan Kyllösen kaava-alueen toimintoja. Myös vaihtoehdossa 2 kävelyn ja pyöräilyn alikulku on syytä toteuttaa tavoitetilan mukaisesti edistämään alueen kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Kedonperäntien liittymä on syytä liikenneturvallisuusperustein katkaista ennen kuin Kyllösen kaavaa ryhdytään toteuttamaan. Lännentien liittymän katkaiseminen edellyttää alikulkuyhteiden (Ve 1) tai rinnakkaisyhteiden (Ve 2) toteuttamista.

Paljon asiakkaita tarvitsevien palveluiden näkökulmasta Kyllösen alue ei ole houkutteleva johtuen sen sijainnista yhden yhteyden (Kedonperäntie) varassa. Sijainti Liminganportin kehittyvien palvelujen lähellä luo kuitenkin synergiaa ja edellytyksiä kaavaehdotuksessa Kyllösen alueelle esitetyille toiminnoille.