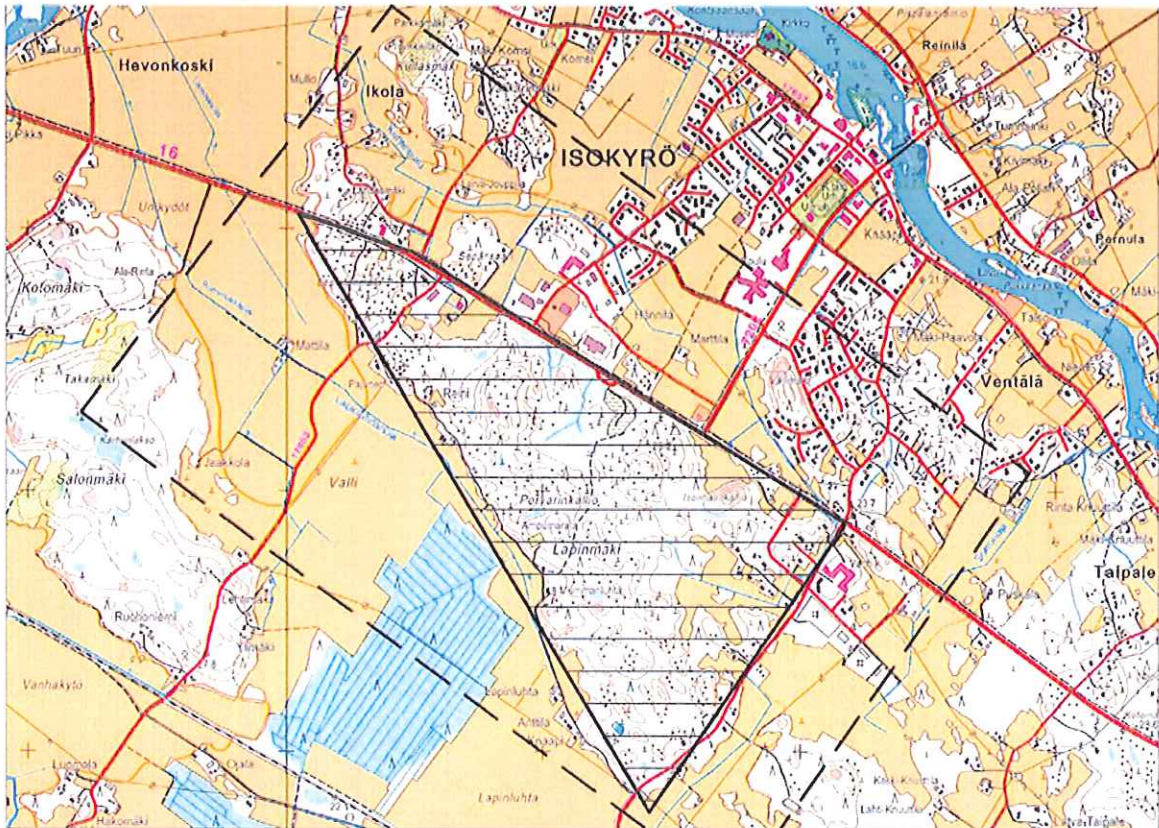


# Isonkyrön keskusta-alueen liikenneselvitys



Isonkyrön kunta  
Oy Talentek Ab 2008

## Sisällysluettelo

1. Selvityksen tarkoitus ja rajaus	3
2. Nykytilannekuvaus	3
2.1 Alueen rakenne	3
2.2 Liikenneverkko	4
2.3 Liikennemäärät	4
2.4 Liikenneturvallisuus	5
3. Valtatien varren liikenneverkkoehdotus	5
4. Liikenne-ennuste	6
4.1 Yleinen liikenteen kasvu	6
4.2 Liikenneverkon kehittämistarpeet	7
4.2.1 Rakentamattomat alueet	7
4.2.2 Liikennetuotos	7
4.2.3 Liikenteen suuntautuminen	7
4.2.4 Rakentamattomien alueiden liikenteen sijoittaminen tieverkolle	8
4.3 Valtatien eteläpuolinen alue	8
4.3.1 Alueen rakenne	8
4.3.2 Liikenne tuotos	8
4.3.3 Liikenteen suuntautuminen	9
4.3.4 Liikenteen sijoittuminen	9
4.4 Liikenteen sijoittelu vuonna 2030	10
5. Johtopäätökset ja suositukset	10
5.1 Liikenneverkon toimivuus	10
5.2 Liikenneturvallisuus	10
5.3 Kevytliikenne	11
5.4 Joukkoliikenne	11
5.5 Muut suositukset	11

Isonkyrön keskusta-alueen liikenneselvityksen on laatinut Oy Talentek Ab Isonkyrön kunnan toimeksiannosta. Tilaajan edustajina ovat olleet Eino Toivola, Paavo Perälä ja Matti Laaksonen. Talentekin puolesta työtä on tehnyt Klas Hytönen.

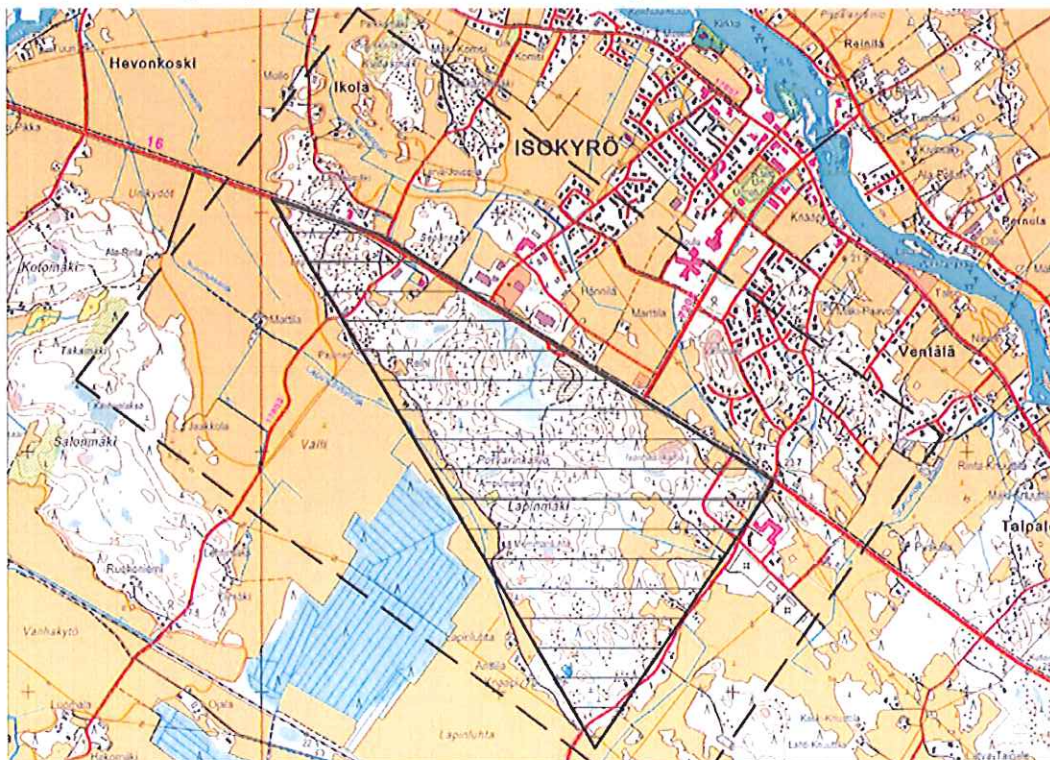


## 1. Selvityksen tarkoitus ja rajaus

Isonkyrön keskusta-alueen liikenneselvityksen tarkoituksena on tutkia valtatievarren liikenneverkkoa lähtökohtana että Isonkyrön keskusta laajenee valtatievarren eteläpuolelle.

Valtatievarren eteläpuolen maankäyttöä on tutkittu osayleiskaavatyön ja Lapinmäen alueen asemakaavatyön yhteydessä. Tiehallinto on 1990-luvulla laatinut tarveselvityksen valtatievarren kehittämiseksi Laihia ja Ylistaron välillä. Isonkyrön keskusta-alueen liikenneselvityksessä on ollut tavoitteena löytää liikennejärjestelyjen periaatteet jotka mahdollistavat sekä alueen maankäytön että valtatievarren kehittämisen.

Selvitys on tehty Lapinmäen alueen liikenneselvityksen rinnalla.



Kuva 1. Selvitysalue rajattuna

## 2. Nykytilannekuvaus

### 2.1 Alueen rakenne

Isonkyrön keskusta-alue muodostuu varsinaisesta Kyrönjoen sillan läheisyydessä sijaitsevasta palvelukeskittymästä, sekä sen lähialueesta. Isonkyrön keskustan perinteinen asutus sijaitsee Kyrönjoen varrella Napuelta Hevonkoskelle kulkevan Pohjankyröntien varrella.

Asuntoalueita on myös muodostunut Pohjankyröntien ja valtatievarren väliselle alueelle. Tällä alueella on erityisesti Kyröntien varrella useita julkisia palveluja, mm koulukeskus, urheilukenttä ja uimahalli. Valtatievarren ja sen läheisyydessä on liiketoimintaa.

Valtatievarren eteläpuolella on terveyskeskus, pieniä asuntoalueita ja vähäistä liiketoimintaa.



## 2.2 Liikenneverkko

Liikenneverkon rungon muodostavat valtatie 19 ja Kyrööntie täydennettynä Pohjankyröntiellä. Muita tärkeitä yhteyksiä ovat Pysäkkitie, Tolkintie ja poikittaisyhteytenä Härkäkiventie-Vainiontie. Valtatien eteläpuolella tärkeimmät yhteydet ovat Ikolanlarvantie ja rautatieasemalle johtava Ventäläntie.

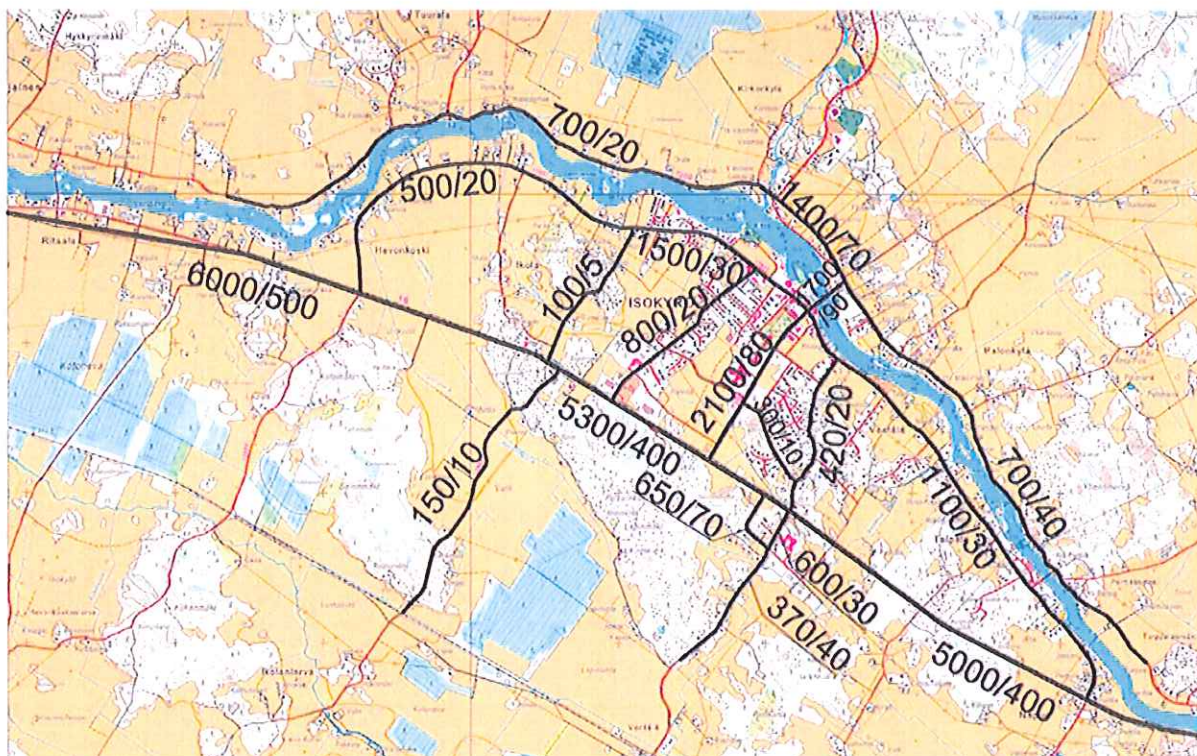
Pyöräteitä on rakennettu valtatie, Kyrööntien ja Pohjankyröntien varteen. Kevyen liikenteen kannalta tärkeä on valtatie alitus terveyskeskuksen kohdalla Pysäkkitiellä.

Vaasan ja Seinäjoen välillä kulkevat junat pysähtyvät pääsääntöisesti Isonkyrön asemalla. Asemalle ei ole kevyen liikenteen väylää, eikä linja-autoyhteyttä.

## 2.3 Liikennemäärät

Teiden liikennemäärät perustuvat yleisten teiden, maanteiden osalta Tiehallinnon tierekisterin tietoihin. Kunnan tieverkon liikennemääriä selvitettiin erillisellä liikennelaskennalla Tolkintien/Vainiontien, Pysäkkitien/Härkäkiventien ja Pysäkkitien/Ventäläntien risteyksissä.

Isonkyrön läpi kulkee vilkasliikenteinen valtatie 18, jolla kulkee noin 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista 400-500 ajoneuvoa raskasta liikennettä. Kyrööntiellä kulkee noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista 80-90 ajoneuvoa raskasta liikennettä. Muilla teillä liikennemäärät ovat muutamia satoja ajoneuvoja vuorokaudessa.

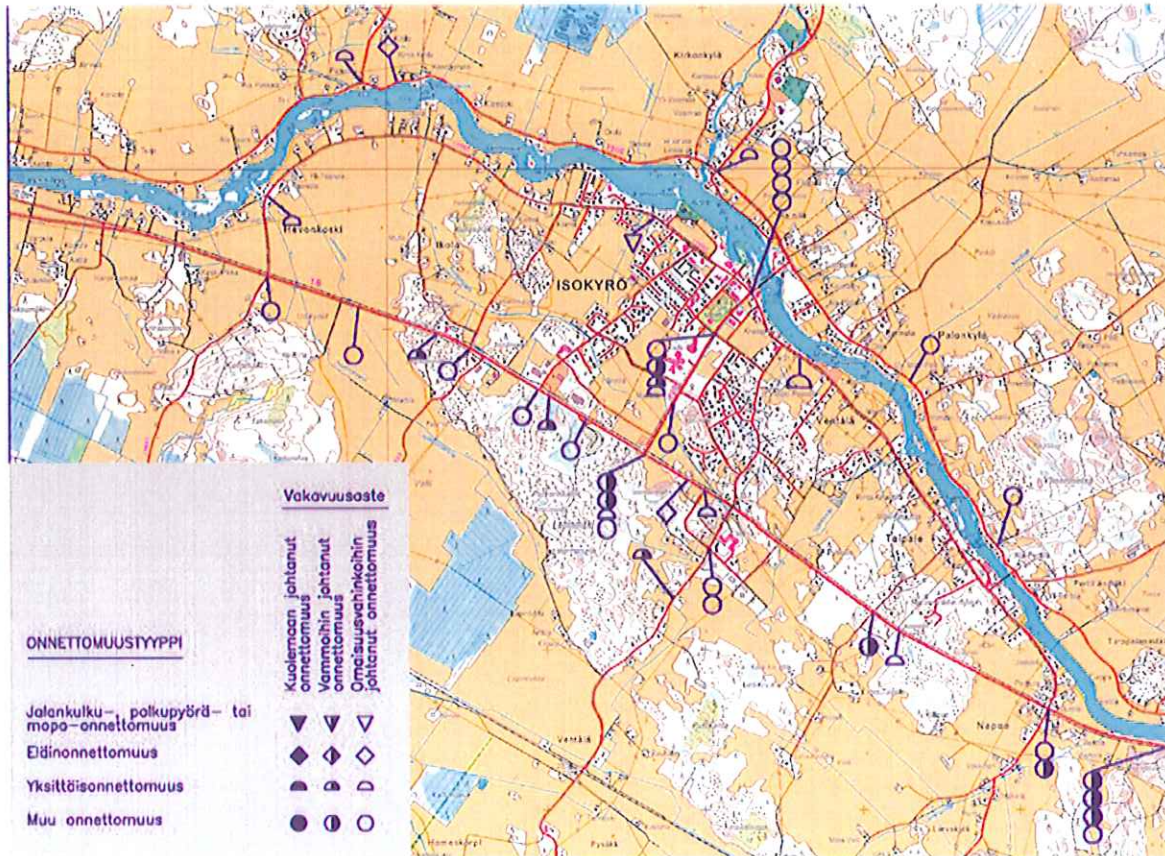


Kuva 2. Nykytilanne, keskivuorokausiliikennemäärät vuonna 2008 (ajon./vrk).



## 2.4 Liikenneturvallisuus

Valtatie 18:lla Isonkyrön kohdalla on sattunut 22 onnettomuutta vuosina 2004-2008. Muilla yleisillä teillä Isossakyrössä yhteensä toiset 22 onnettomuutta, joista yksi kuolemaanjohtanut ja 12 loukkaantumiseen johtanutta. Yksi onnettomuus, jossa oli jalankulkija osallisena ja yksi onnettomuus, jossa mopo osallisena, molemmat tiellä 17657.



Kuva 3. Liikenneonnettomuudet vuosina 2004-2008 (Lähde: Tierekisteri).

## 3. Valtatien varren liikenneverkkoehdotus

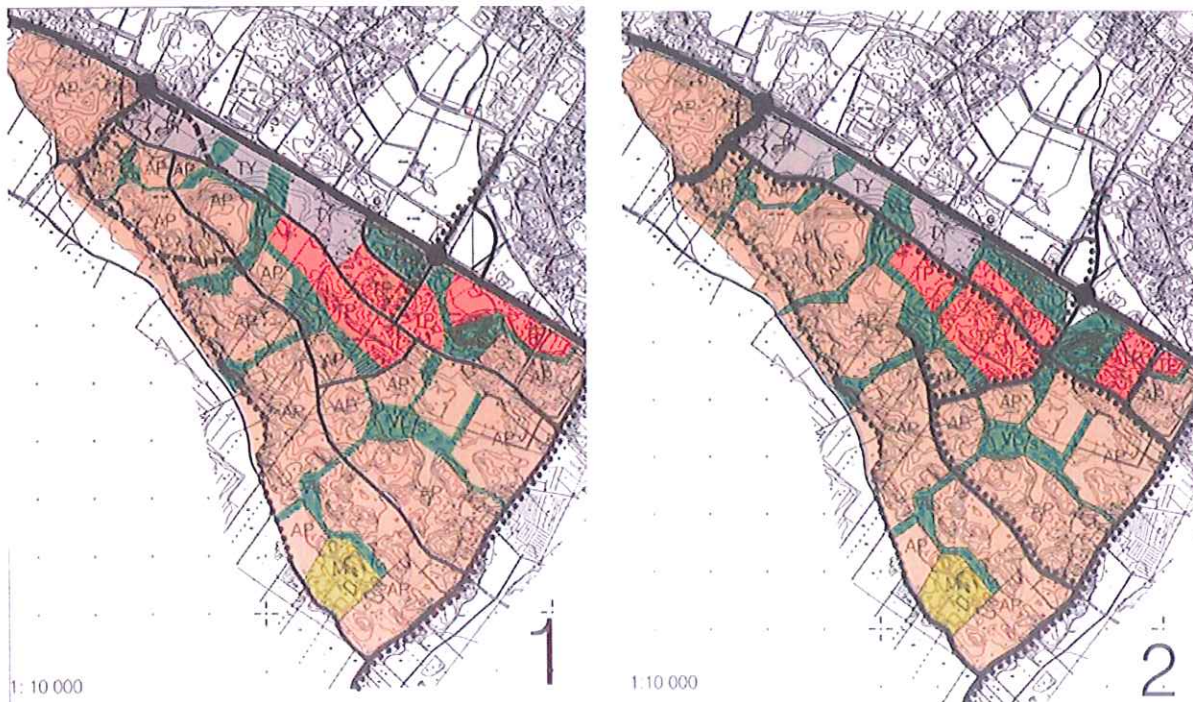
Valtatien eteläpuolen maankäytön suunnittelun tavoitteena on ollut hyvän liikenteellisen tavoitettavuuden ja vaihtelevan maaston hyödyntäminen kaupallisia palveluja ja asumista varten. Liikenneverkon tarkastelun lähtökohtana on ollut alueesta laaditut osa-yleiskaava luonnokset. Yritystoimintaa ja palveluja on pyritty sijoittamaan valtatie lähisyyteen ja asuntoalueita metsäalueille.

Valtatien eteläpuolen hyödyntäminen edellyttää suhteellisen suurta panostusta liikenneverkkoon. Valtatie voimakas estevaikutus on vältettävä samalla kun sen muodostamaa yhteismahdollisuutta käytetään hyväksi. Uuden alueen suurin yhteystarve on Isonkyrön keskustaan kouluihin ja muihin julkisiin ja kaupallisiin palveluihin. Tämä edellyttää erityistä panostusta valtatie risteävien järjestelyjen kehittämiseen. Uudessa tilanteessa, jossa maankäyttöä ja toimintoja on tiiviisti valtatie molemmin puolin on myös mahdollistettava tarpeellisten liittymäjärjestelyjen tekeminen valtatie toimivuuden ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.



Valtatien eteläpuolisen alueen liikenneverkkoa on kehitelty edellä mainitun valtatie kehittämissuunnitelman ja alustavien yleiskaavaehdotusten perusteella.

Liikenneverkon solmukohtaksi esitetään valtatie ja Kyrööntien eritasoliittymää. Pääosa uuden eteläisen alueen ja valtatie varren nykyisen ja täydennettävän alueen liikenteestä pyritään ohjaamaan Kyrööntien eritasoliittymän kautta. Rinnakkaista tieverkkoa kehitetään valtatie molemmin puolin ja valtatie liittymiä vähennetään. Valtatie risteämiset järjestetään eritasoon. Ventäläntien ramppi järjestetään Kyrööntien jatkeelle. Ikolantien ja Väkkärintien välille tehdään eritasoyhteys ja mainittujen teiden liittymät valtatielle muotoillaan suuntaisliittymiksi (ilman vasemmalle kääntymisiä). Näin saadaan myös alueen Laihian puoleiselle osalle toimiva eritasoliittymäratkaisu Kyrööntien eritasoliittymän täydennykseksi.



Kuva 4. Alustavia osayleiskaava luonnoksia

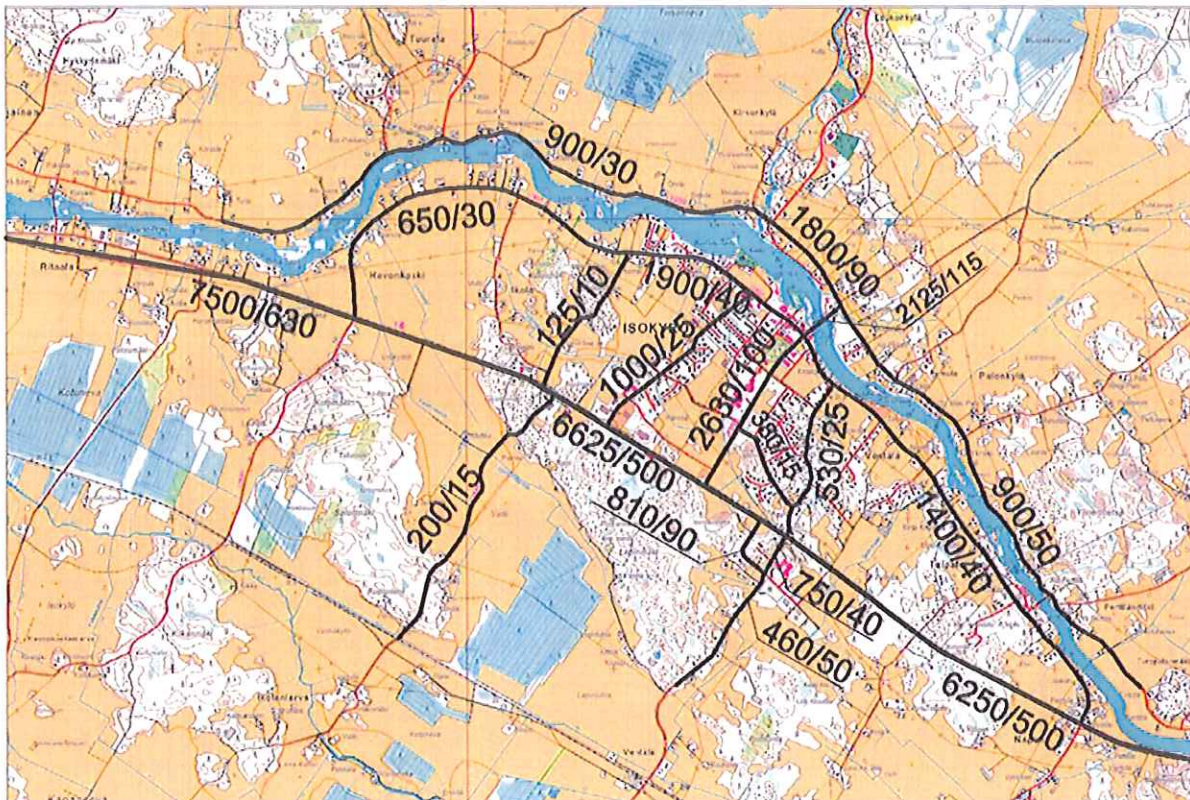
Alueen sisäinen tieverkko muotoillaan niin, että yhteydet Kyröntielle ovat houkuttelevat. Yhteydet alueen läpi valtatie suunnassa muotoillaan vähemmän sujuviksi. Tällä ylläpidetään alueen sisäistä liikenneturvallisuutta ja kevyen liikenteen asemaa.

#### 4. Liikenne-ennuste

##### 4.1 Yleinen liikenteen kasvu

Tiehallinto ennustaa maanteiden henkilöautoliikenteen kasvavan 25 % vuoteen 2030 mennessä. Liikenne-ennusteet on laskettu tällä kasvuprosentilla.





Kuva 5. Liikenteen kasvuennuste vuoteen 2030 mennessä.

## 4.2 Valtatien ja Kyrönjoen välisellä alueella olevat rakentamattomat alueet

### 4.2.1 Rakentamattomat alueet

Isonkyrön keskustan alueella on 75 hehtaaria asumiseen soveltuvaa asemakaavoittamatonta maata valtatie pohjoispuolella. Rakentamattomia tontteja arvioidaan olevan 208 kun lähtökohdaksi otetaan juuri kaavoitettavana oleva Lapinmäen alue, josta muodostuu rakentamistiheys 0,36 ha/tontti kun jaetaan teiden ja viheralueiden tarvitsema pinta-ala tasan kaikille tonteille. (Lapinmäen pinta-ala on arviolta 33 hehtaaria ja 92 tonttia eli 0,36 ha / tontti).

### 4.2.2 Liikennetuotos

Rakentamattomien alueiden tontteja muodostuu 208 tonttia. Jos taloudessa on 2,5 asukasta, alue tuottaa noin 1350 matkaa vuorokaudessa. Näistä 65 % eli noin 800 ovat kotiperäisiä henkilöautomatkoja.

### 4.2.3 Liikenteen suuntautuminen

Matkat suuntautuvat kuten Lapinmäen alueen matkojen oletettiin, eli asiointi- ja vapaa-ajanmatkat pääosin keskustaan, ja työmatkat Isonkyrön sekä Vaasaan ja Seinäjoelle suhteessa työpaikkoihin (samoin kuin Lapinmäen kohdalla).

#### **4.2.4 Rakentamattomien alueiden liikenteen sijoittaminen tieverkolle**

Rakentamattomat alueet sijoittuvat Isonkyrön keskusta-alueen eri osiin. Alueen sisäisen liikenteen sijoittumista paikalliselle tieverkolle on vaikea määrittää, mutta sen oletetaan käyttävän Pohjankyröntietä, Kyrööntietä, Tolkintietä ja Taipaleentietä.

Ulkoisten matkojen osalta lähtökohtana on valtatie eteläisen ja valtatie varren liikenneverkkoehdotus. Liikenteestä oletetaan 80 % kulkevan valtatielle ja Isonkyrön keskusta Kyrööntien eritasoliittymän kautta ja 20 % Ikonanlarvantien eritasoliittymän kautta.

### **4.3 Valtatie eteläpuolinen alue**

#### **4.3.1 Alueen rakenne**

Alueesta on laadittu alustavia osayleiskaava-alueita. Alueen koko on noin 275 ha. Oletuksena on että TY/TP alueita on 35 ha, ja asuinalueita AP on noin 240 ha. Lukuihin sisältyvät puisto- ja liikennealueet

#### **4.3.2 Liikennetuotos**

TY/TP-alueiden matkatuotos on yhteensä 1400 ajoneuvoa/vrk perustuen oletukseen että työpaikkoja on 1/100 k-m<sup>2</sup>, ja erilaisia käyntejä kertyy tämän lisäksi 1/100 k-m<sup>2</sup>. TY/TP-alueen tehokkuudeksi on oletettu 0,1.

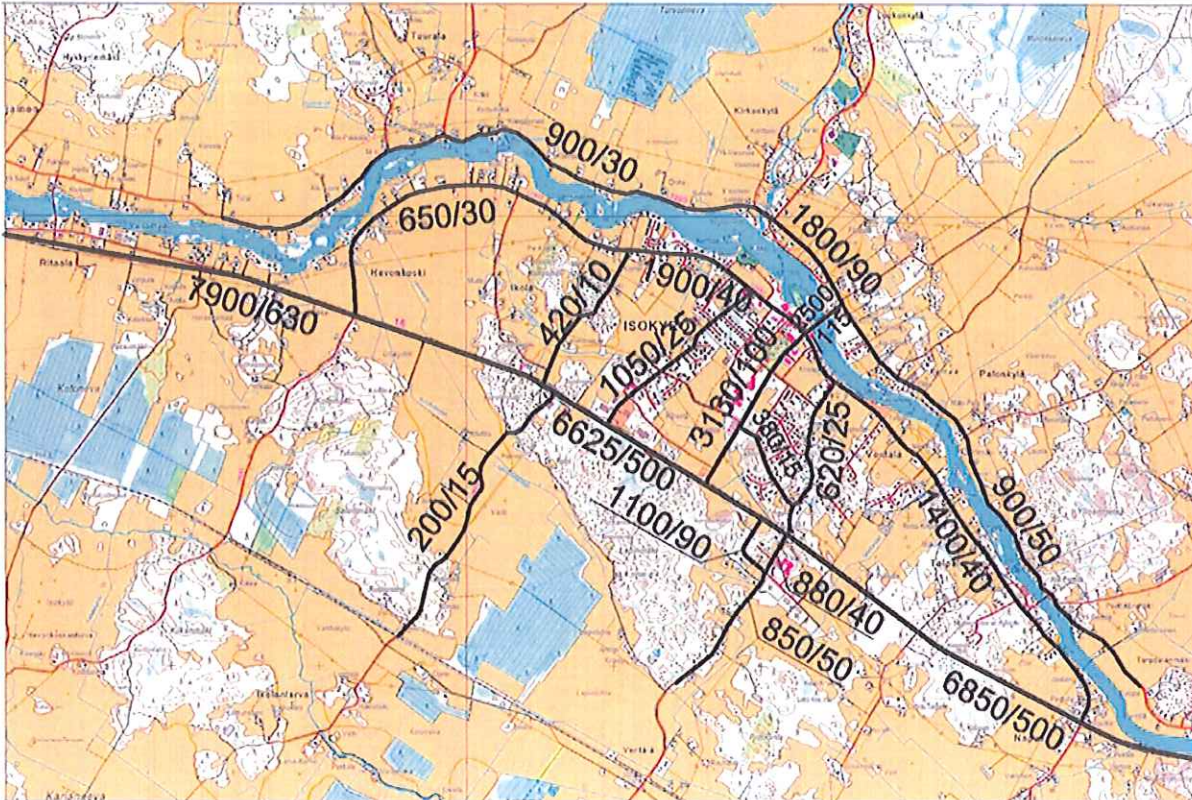
AP-alueen tontteja saadaan noin 650. Lukuun sisältyy Lapinmäen alueen 92 tonttia. Asuintonttien matkatuotos on 4200 matkaa vuorokaudessa. Matkoista 65 % on henkilöautomatkoja, joista 80% on kotiperäisiä. Näin ollen valtatie eteläpuoleisen alueen asuinalueet tuottavat yhteensä noin 2200 matkaa.

Alueen yhteenlaskettu henkilöauto matkatuotos on 3 600 ajoneuvoa/vrk.



### 4.3.3 Liikenteen suuntautuminen

Autoliikennematkoista oletetaan kolmasosan olevan työmatkaliikennettä, kolmasosa asiointia ja kolmasosa muita matkoja.



Kuva 6. Liikennemäärät v.2030 huomioon ottaen liikenteen yleinen kasvu (autoa/vrk), ja valtatie pohjoispuolen alueiden tarkentuminen.

Työmatkojen oletetaan suuntautuvan pääosin Vaasaan ja Seinäjoelle, ja asiointimatkojen pääosin Isonkyrön keskustaan. Kaiken kaikkiaan on oletettu, että 40% henkilöautomatkoista tapahtuu Isonkyrön keskustan ja uuden alueen välillä, ja 30% valtatie Vaasan suunnan ja saman verran valtatie Seinäjoen suunnan välillä.

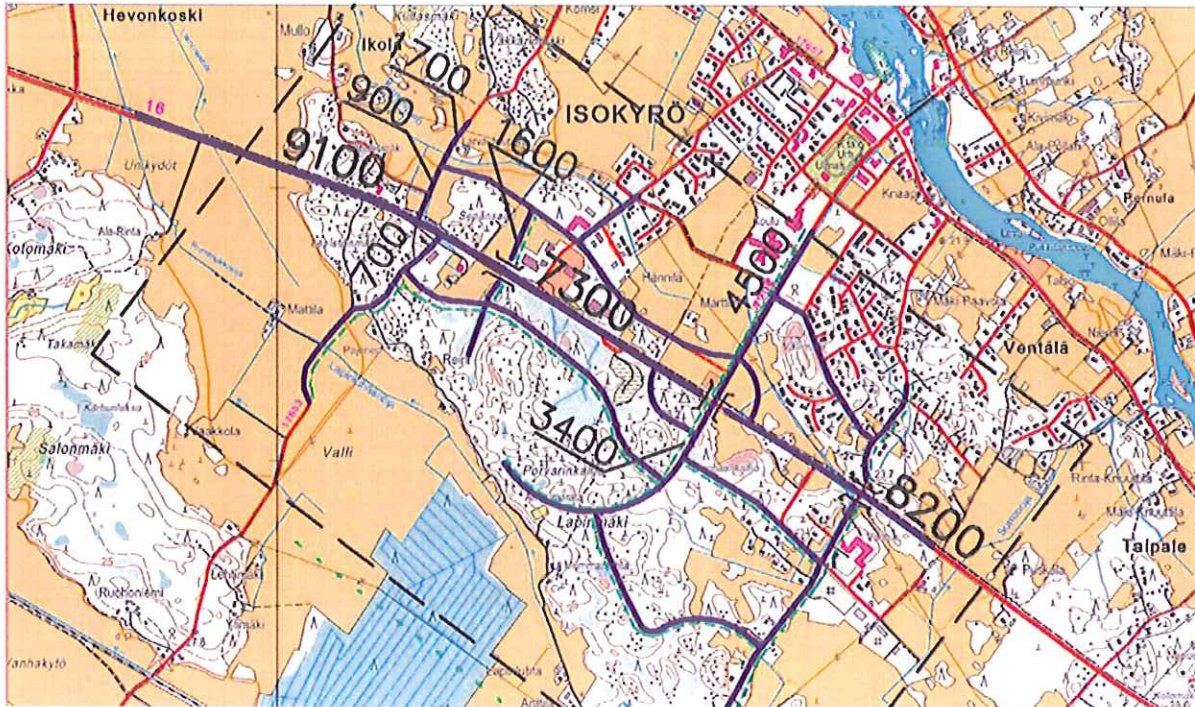
### 4.3.4 Liikenteen sijoittuminen

Liikenneverkko on muotoiltu siten, että pääosa liikenteestä käyttäisi Kyrööntien eritasoliittymää, ja merkittävästi pienempi osa Ikolan larvan eritasoliittymää, jonka ramppijärjestelyt eivät ole yhtä sujuvat kuin Kyrööntien eritasoliittymän ramppien. Pysäkkien/Ventäläntien nykyinen ramppiyhteys valtatielle muuttuu Kyrööntien eritasoliittymän kautta toimivaksi, jolloin myös alueen kaakkoisosan valtatielle pyrkivä liikenne suuntautuu Kyrööntien eritasoliittymään.



#### 4.4 Liikenteen sijoittelu vuonna 2030

Kun otetaan huomioon liikenteen yleiset kasvuodotukset, ja oletetaan rakentamattomien tonttien täyttyminen valtatie ja Kyrönjoen välisellä alueella sekä valtatie eteläpuoleisen alueen rakentuminen, saadaan kuvan mukaiset liikennemäärät tärkeimmille teille.



Kuva 7. Liikenteen sijoittelu ja liikennemäärät tärkeimmillä teillä vuonna 2030, luvuissa mukana liikenteen yleinen kasvu, sekä valtatie pohjoisen ja eteläisen alueen rakentaminen.

Valtatie liikennemäärä lähestyy 10000 ajoneuvoa vuorokaudessa sekä Vaasan että Seinäjoen suuntaan. Kyröntien liikennemäärä lähes kaksinkertaistuu nykyiseen nähden.

### 5. Johtopäätökset ja suositukset

#### 5.1 Liikenneverkon toimivuus

Ennusteen mukainen valtatie liikennemäärä on sellainen, että liittyvän liikenteen odotusajat kasvavat. Erityisesti tämä koskee valtateille vasemmalle liittyviä ajoneuvoja. Liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi varautuminen valtatie eritasoliittymiin on tärkeää. Kyröntien nykyiset järjestelyt pyöräteineen ovat arvion mukaan riittävät.

#### 5.2 Liikenneturvallisuus

Valtatie liikenneturvallisuuden turvaamiseksi on varauduttava esitettyjen eritasoliittymien ja järjestelyjen rakentamiseen. Yleiskaavan mukainen, nykyisten suorien liittymien katkaisu ja liikenteen ohjaaminen eritasoliittymien kautta, mahdollistaa turvallisuuden parantamisen jopa nykytilannetta paremmaksi ja tiehallinnon turvallisuustavoitteiden mukaiseksi.



### 5.3 Kevyt liikenne

Valtatien eteläpuoleinen alue on aivan Isonkyrön keskustan tuntumassa kevyen liikenteen yhteyksien päässä. Tämän johdosta on tärkeää, että tärkeimmät väylät varustetaan kevyen liikenteen väylillä sekä alueen sisällä että keskustan suuntaan.

### 5.4 Joukkoliikenne

Valtatien eteläpuoleisen alueen koko mahdollistaa joukkoliikennepalvelut. Ehdotettu liikenneverkko mahdollistaa läpikulkevan joukkoliikennelinjan sekä valtatieä pitkin että Isonkyrön keskustaan. Alue sijaitsee myös edullisesti rautatien palveluja ajatellen.

### 5.5 Muut suositukset

- Valtatien eteläpuoleisen alueen yleiskaava laaditaan ottaen huomioon tässä esitetyt näkökohdat liikenneverkon rakenteesta.
- Kunta ja Tiehallinto ryhtyvät yhdessä kehittämään valtatieä Isonkyrön kohdalla liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja valtatie eteläpuoleisen alueen käytön mahdollistamiseksi.
- Valtatie eteläpuoleisen alueen rakentamista jatketaan Lapinmäen alueen jälkeen Kyrööntien eritasoliittymän kohdalla, jotta eritasoliittymä toteutuisi alueen ensivaiheessa.