

FCG.

Finnish
Consulting
Group

Kortesjärven taajaman osayleis- kaavan liikenneselvitys

RAPORTTI

Kauhavan kaupunki

Niklas Astala, Saara Aavajoki

10.10.2023

P43196

Sisällys

Kortesjärven taajaman osayleiskaavan liikenneselvitys	4
1 Lähtökohdat.....	4
1.1 Yleistä	4
1.2 Suunnittelualue	4
2 Liikenteen nykytilanne.....	5
2.1 Ajoneuvoliikenne.....	5
2.1.1 Liikenneverkko	5
2.1.2 Liikennemäärät	7
2.2 Kävely ja pyöräily.....	10
2.3 Joukkoliikenne	12
2.4 Liikenteelliset ongelmat	14
2.4.1 Liikenneverkon toimivuus	14
2.4.2 Liikenneonnettomuudet	14
2.4.3 Liikenneturvallisuus	15
2.4.4 Liikenneturvallisuussuunnitelma	15
3 Maankäyttö.....	16
3.1 Nykyinen maankäyttö	16
3.2 Kaavaratkaisu	17
3.2.1 Uuden maankäytön tuottama liikenne.....	19
3.3 Vaikutusten arviointi	20

FCG Finnish Consulting Group Oy ("FCG") on laatinut tämän raportin FCG:n asiakkaan ("Asiakas") toimeksianton ja ohjeiden mukaisesti. Tämä raportti on laadittu FCG:n ja Asiakkaan välisen sopimuksen ehtojen mukaisesti. FCG ei ole vastuussa tästä raportista tai sen käytöstä suhteessa mihinkään muuhun tahoon kuin Asiakkaaseen.

Tämä raportti voi perustua kokonaan tai osaksi kolmansien osapuolten FCG:lle antamiin tietoihin tai julkisiin lähteisiin ja näin ollen tietoihin, joihin FCG:llä ei ole ollut vaikutusmahdollisuuksia. FCG toteaa nimenomaisesti, ettei sillä ole vastuuta sille annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen perusteella.

10.10.2023

JT

Kaikki oikeudet (mukaan lukien tekijänoikeudet) tähän raporttiin kuuluvat FCG:lle, tai Asiakkaalle, mikäli niin on sovittu FCG:n ja Asiakkaan välillä. Tätä raporttia tai sen osaa ei saa muokata tai käyttää uudelleen toiseen tarkoitukseen ilman FCG:n kirjallista lupaa.

Kortesjärven taajaman osayleiskaavan liikenneselvitys

1 Lähtökohdat

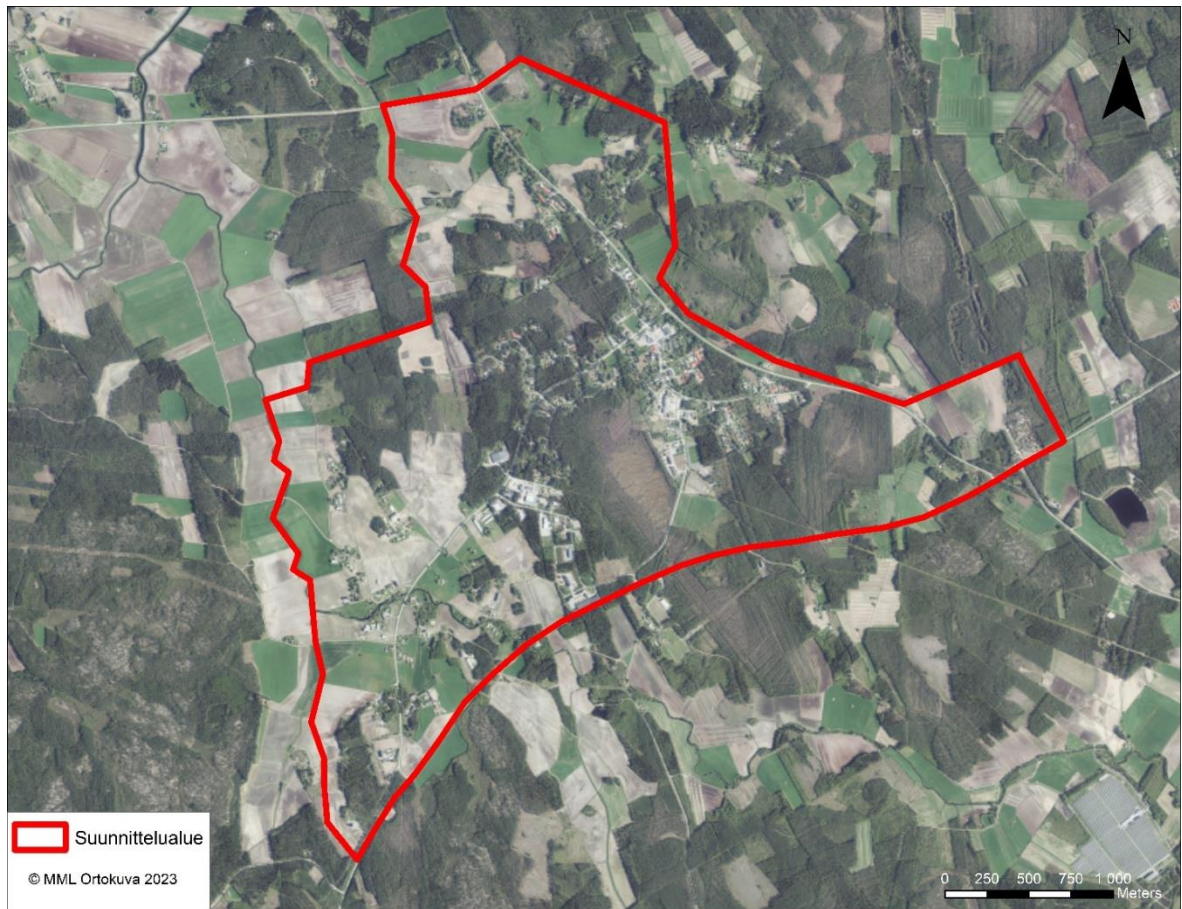
1.1 Yleistä

Liikenneselvitys on laadittu osana Kortesjärven taajaman osayleiskaavan laadintaa. Selvityksessä on esitetty kuvaus tarkastelualueen liikenteen nykytilasta kulkumuodoittain. Nykytilan tarkasteluun sisältyy verkon ja sen kattavuuden kuvaus sekä liikenteen toimivuuden että liikenneturvallisuuden tarkastelu. Selvityksessä kuvataan myös alueen nykyinen maankäyttö sekä osayleiskaavan tavoitevuoden uusi maankäyttö. Osana uuden kaavaratkaisun tarkastelua selvitetään muutosten vaikutus alueen liikenneverkkoon ja sen toimivuuteen sekä liikenneturvallisuuteen. Selvityksen lopuksi arvioidaan muuttuvan maankäytön ja liikenneratkaisujen vaikutuksia.

Työ on toteutettu Kauhavan kaupungin toimeksiannosta ja FCG Finnish Consulting Group Oy:n toimesta. Liikenneselvitystä on ollut laatimassa projektipäällikkö DI Tuomas Miettinen ja suunnittelijat DI Saara Aavajoki ja tekn. kand. Niklas Astala.

1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa seututiehen 738 (Perkiömäentie), koillisessa Hietalanmäkeen, idässä seututiehen 741 (Pietarsaarentie/Purmojärventie), kaakossa Kortesjärven hautausmaahan, etelässä kantatiehen 63 (Kortesjärventie), lounaassa Yli-Bergbackaan, lännessä Varijokeen ja luoteessa Uusikyttöön. Alue on pinta-alaltaan noin 9,2 km². Ilmakuva suunnittelualueesta on nähtävissä Kuvassa 1.



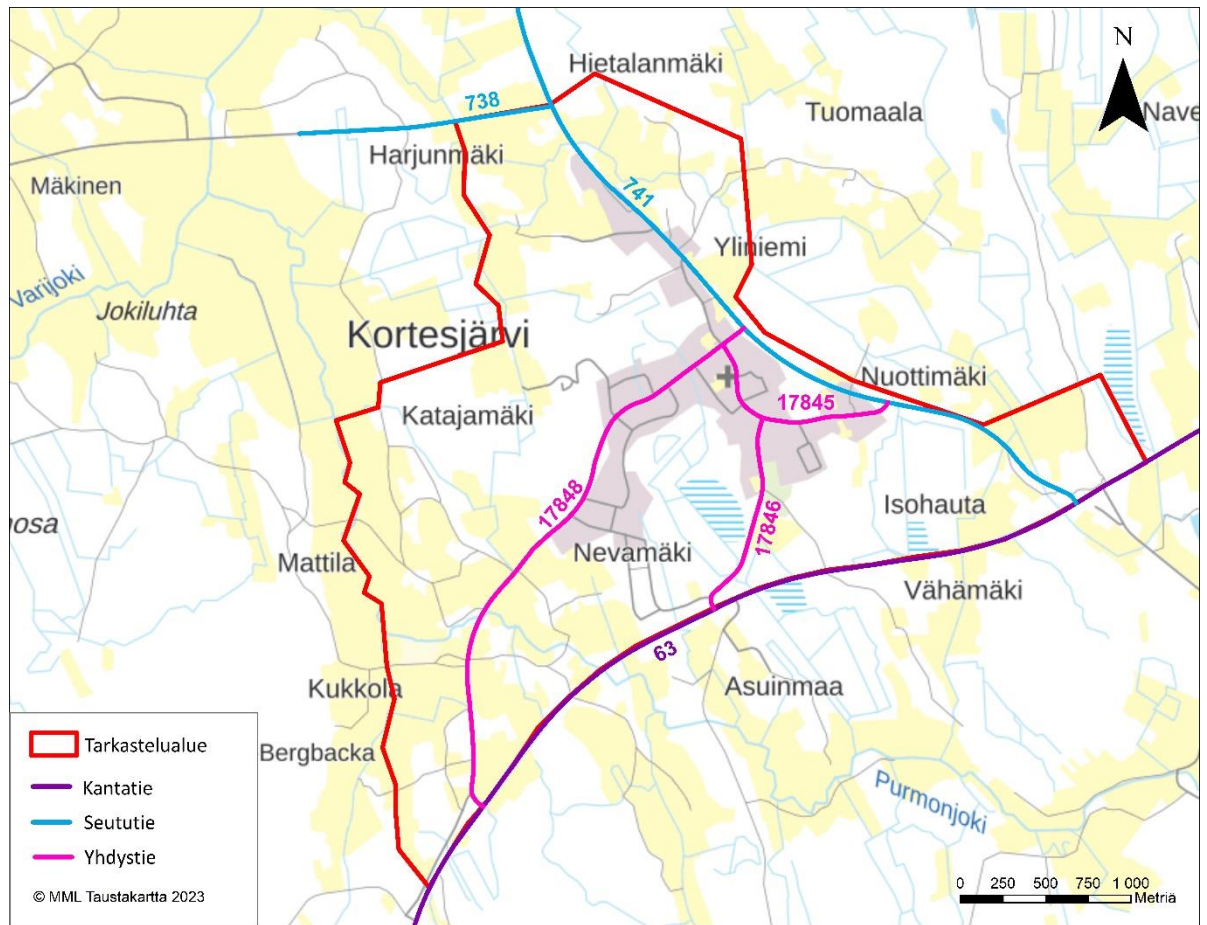
Kuva 1. Suunnittelualan raja.

2 Liikenteen nykytilanne

2.1 Ajoneuvoliikenne

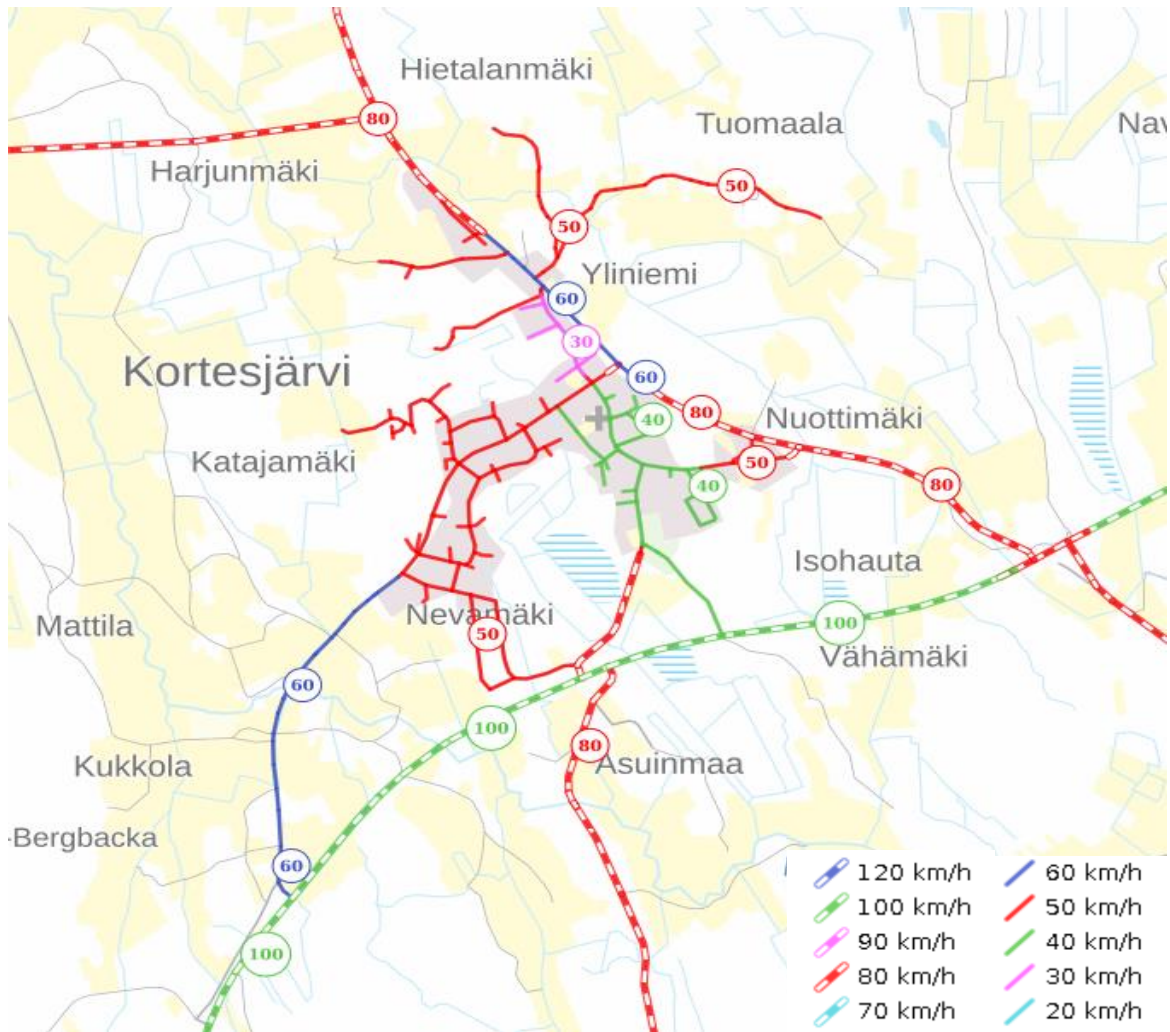
2.1.1 Liikenneverkko

Suunnittelualan tärkeimpiä maantietoja ovat alueen eteläreunassa kulkeva kantatie 63 (Kortesjärventie), alueen pohjoisreunassa kulkeva seututie 738 (Perkiömäentie) sekä alueen itäpuolella, alueen läpi kulkeva seututie 741 (Pietarsaarentie/Purmojärventie). Muita tärkeitä maanteitä ovat alueen läpi kulkevat yhdystie 17848 (Kukkolantie) ja yhdystie 17846 (Mannisentie) sekä suunnittelualan keskustassa kulkeva yhdystie 17845 (Jääkärintie), mikä yhdistää yhdystien 17846 yhdystiehen 17846 sekä seututiehen 741. Suunnittelualan maantiet ovat nähtävissä Kuvassa 2.



Kuva 2. Suunnittelualueen maantiet

Nopeusrajoitukset vaihtelevat alueella 30–100 km/h välillä. Kantatiellä 63 nopeusrajoitus on 100 km/h, pois luettuna seututien 741 liittymä, jonka kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h. Seututien 741 nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h, poikkeuksena Kukkolantien – Lepolantie väli, jossa nopeusrajoitus on 60 km/h. Seututien 738 nopeusrajoitus on suunnittelualueella 80 km/h. Yhdystiellä 17848 nopeusrajoitus on 60 km/h välillä kantatie 63 – Puusepäntie ja 50 km/h välillä Puusepäntie – seututie 741. Yhdystien 17848 ja Puusepäntien varrella katujen nopeusrajoitukset ovat 50 km/h. Yhdystiellä 17846 nopeusrajoitus on 80 km/h välillä kantatie 63 – Vähämäentie ja 40 km/h välillä Vähämäentie – yhdystie 17845. Vähämäentiellä nopeusrajoitus on 40 km/h. Yhdystien 17845 ja Kortesjärven keskustan katujen nopeusrajoitukset ovat 40 km/h välillä yhdystie 17848 – Rauhalantie ja 50 km/h välillä Rauhalantie – seututie 741. Nopeusrajoitukset ovat nähtävissä Kuvassa 3.

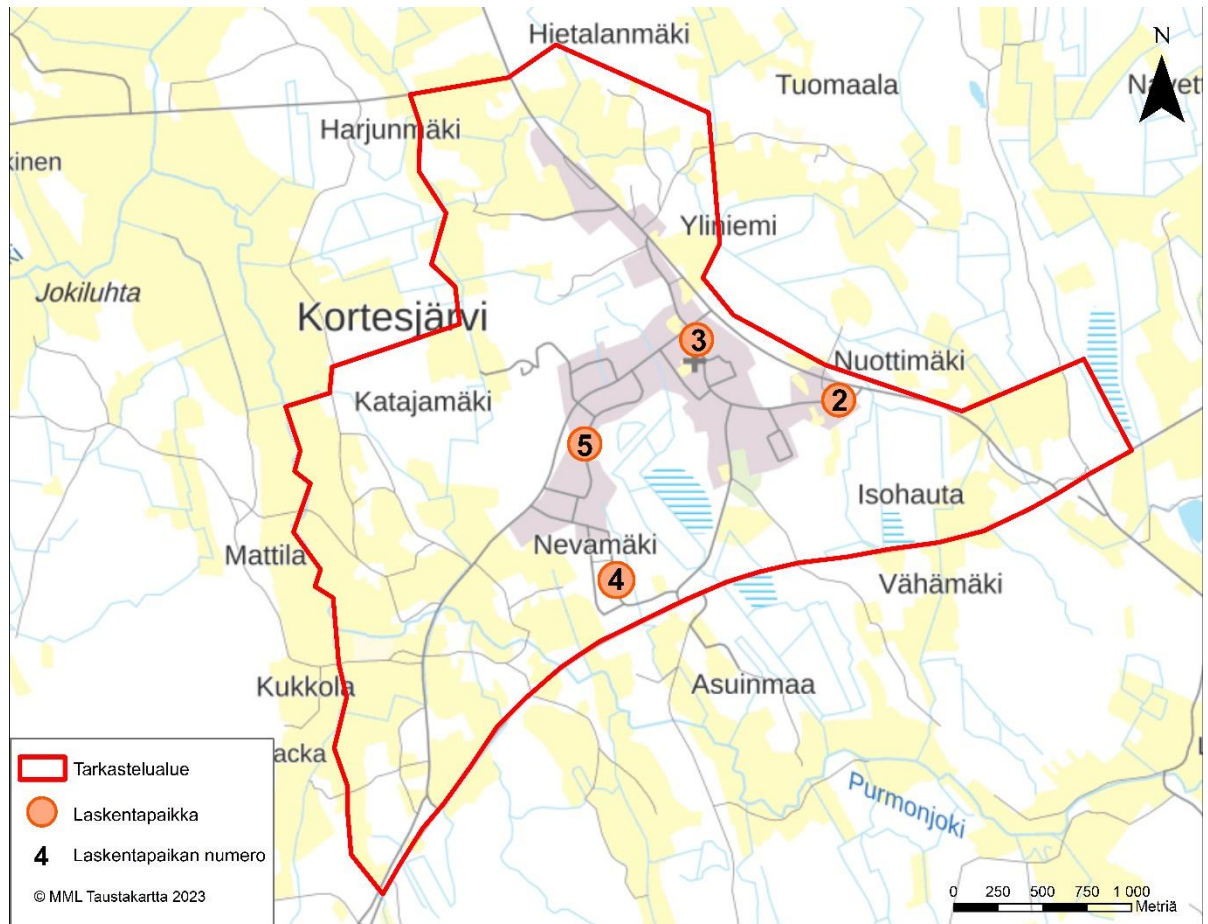


Kuva 3. Tarkastelualueen nopeusrajoitukset

Suunnittelualueen liikenneverkko on suurimmaksi osaksi päällystettyä. Alueen suurimmat väylät kantatie 63 sekä seututiet 741 ja 738 ovat kokonaan päällystettyjä. Näiden lisäksi myös yhdystiet 17845, 17846 ja 17848 ovat kokonaan päällystettyjä. Lisäksi Puusepäntie, Myllymetsäntie ja Kortesjärven taajaman keskustan kadut ovat päällystettyjä. Myös Saralaksontie on osittain päällystetty.

2.1.2 Liikennemäärät

Suunnittelualueen liikennemäärien tarkastelu toteutettiin tämän selvityksen yhteydessä tehtyjen liikennelaskentojen ja Väyläviraston tieliikenteen liikennemäärätietojen pohjalta. Raskaan liikenteen osuudet ovat saatavilla vain Väyläviraston liikennemäärätietojen osalta. Tämän liikenneselvityksen yhteydessä tehtyjen liikennelaskentojen laskentapaikat ovat nähtävissä Kuvassa 4.

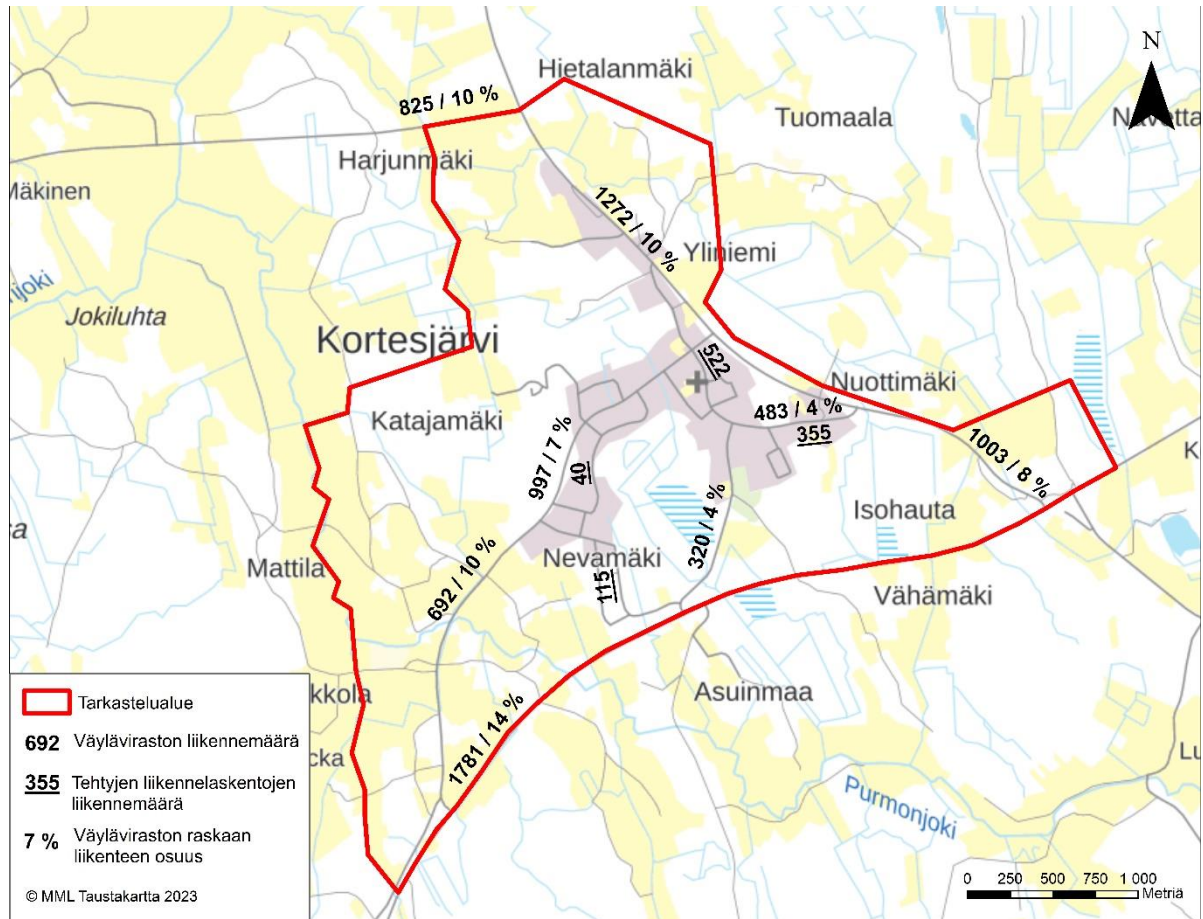


Kuva 4. Tämän selvityksen yhteydessä tehtyjen liikennelaskentojen laskentapaikat

Liikennemääriltään suurin maantie on kantatie 63, jonka keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä oli noin 1 800 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 14 %. Seututiellä 738 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä oli noin 800 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 10 %. Seututiellä 741 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä välillä seututie 738 – yhdystie 17848 oli noin 1 300 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 10 %. Välillä yhdystie 17848 – kantatie 63, liikennemäärä oli noin 1 000 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 8 %. Yhdystiellä 17848 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä oli noin 1 000 ajoneuvoa välillä seututie 741 – Puusepäntie, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 7 %. Välillä Puusepäntie – kantatie 63 liikenteen määrä oli noin 700 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 10 %. Yhdystiellä 17846 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on noin 300 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 4 %.

Tämän liikenneselvityksen yhteydessä toteutetuissa liikennelaskennoissa havaittiin, että yhdystien 17845 liikennemäärä oli laskentapaikassa 2 noin 350 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja laskentapaikassa 3 noin 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nämä lukemat ovat lähellä Väyläviraston liikennemääriä, joiden mukaan yhdystien 17845 keskimääräinen

vuorokausiliikennemäärä on noin 500 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 4 %. Puusepäntiellä keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on noin 100 ajoneuvoa ja Ollinkankaantiellä noin 40 ajoneuvoa. Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät ja raskaan liikenteen osuudet niiltä osin, missä se on tiedossa, on esitetty Kuvassa 5.



Kuva 5. Suunnittelualan liikennemäärät

Liikenne-ennusteet

Traficom toteutti vuonna 2022 hankkeen, jossa tuotettiin uudet valtakunnalliset liikenne-ennusteet vuoteen 2060 asti. Näiden liikenne-ennustekertoimien pohjalta laskettiin liikenteen luonnollinen kehitys Kortesjärven alueella vuosien 2022–2040 välillä. Liikenne-ennustelaskelmissa ei siis ole otettu huomioon alueen rakenteellisen kehityksen vaikutuksia liikenteen määrän muutokseen. Liikenne-ennusteiden lähtövuotena on vuosi 2021, kun käytetyt Väyläviraston liikennemäärät ovat vuodelta 2022. Täten liikenne-ennustekertoimia muokattiin, jotta saatiin liikenne-ennusteet vuosille 2022–2040. Liikenne-ennustekertoimiksi saatiin:

	Kevyet ajoneuvot, ilman vilkkaita yhteysvälejä	Raskaat autot ja ajoneuvo-yhdistelmät yhteensä
Kantatiet	1,081	1,072
Seututiet	1,054	1,062
Yhdystiet	1,018	1,052

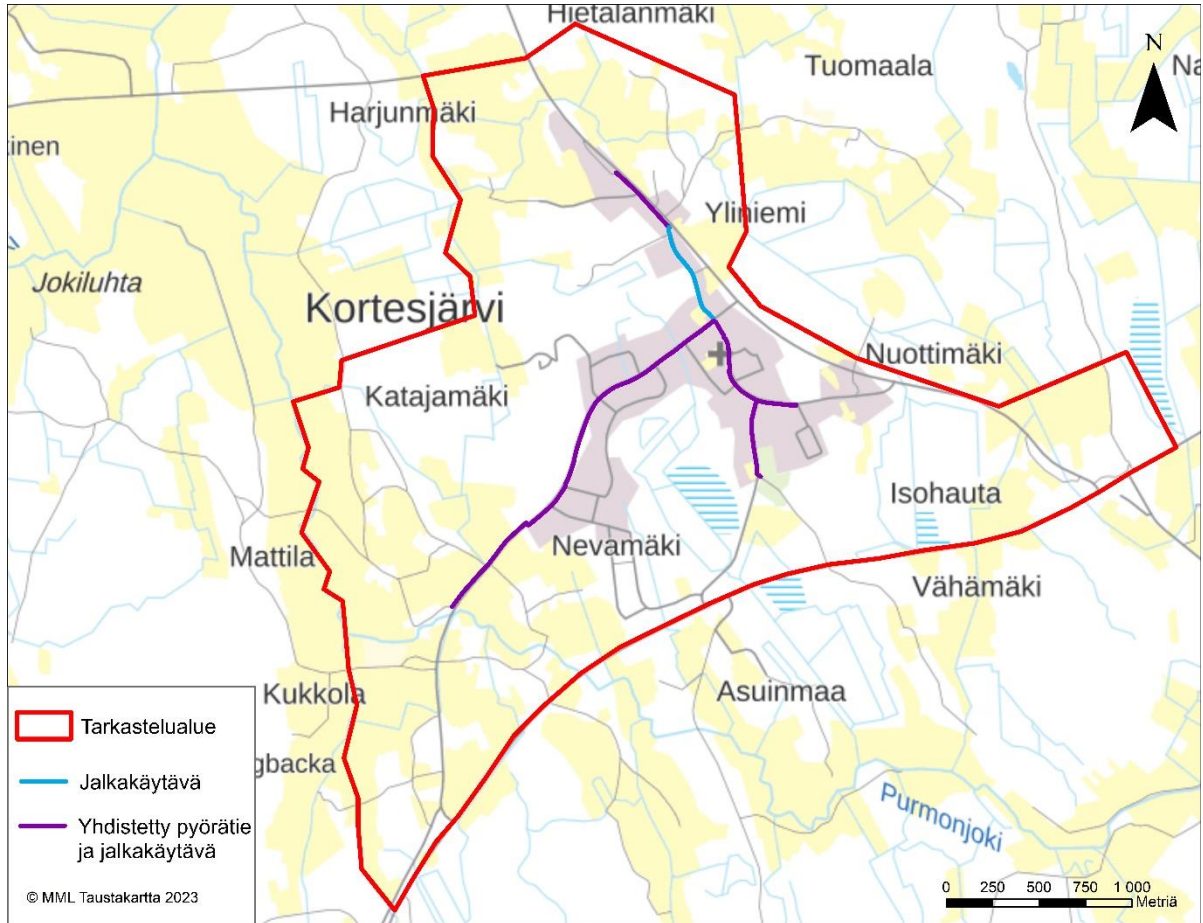
Näiden kertoimien pohjalta laskettuna, vuonna 2040 kantatiellä 63 keskimääräinen vuorokausiliikenne olisi noin 1 922 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 14 %. Muutosta nykytilanteeseen on noin 7,9 %, raskaan liikenteen osuuden pudotessa noin 0,1 %-yksikköä. Seututiellä 738 keskimääräinen vuorokausiliikenne olisi noin 870 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 10 %. Kasvua nykytilanteeseen verrattuna on noin 5,4 %, raskaan liikenteen osuuden pysyessä samana. Seututiellä 741, välillä kantatie 63 – yhdystie 17848, keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä olisi noin 1 057, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 8 %. Kasvua nykytilanteeseen on noin 5,4 %, raskaan liikenteen osuuden pysyessä samana. Välillä yhdystie 17848 – seututie 738, keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on noin 1 341 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 9,5 %. Kasvua nykytilanteeseen on noin 5,4 %, raskaan liikenteen osuuden pysyessä samana.

Yhdystiellä 17845 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä olisi noin 492, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 4 %. Kasvua nykytilanteeseen on noin 2 %, raskaan liikenteen osuuden kasvaessa noin 0,1 %-yksiköllä. Yhdystiellä 17846, välillä yhdystie 17845 – kantatie 63, keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä olisi noin 326 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 4,2 %. Kasvua nykytilanteeseen on noin 1,9 %, raskaan liikenteen osuuden kasvaessa noin 0,1 %-yksiköllä. Yhdystiellä 17848, välillä seututie 741 – Puusepäntie, keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä olisi noin 1 017 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 7,1 %. Kasvua nykytilanteeseen olisi noin 2 %, raskaan liikenteen osuuden kasvaessa noin 0,2 %-yksiköllä. Välillä Puusepäntie – kantatie 63, keskimääräisen vuorokausiliikenteen määrä olisi noin 707 ajoneuvoa, raskaan liikenteen osuuden ollessa noin 10 %. Kasvua nykytilanteeseen olisi noin 2,1 %, raskaan liikenteen osuuden kasvaessa noin 0,3 %-yksiköllä.

2.2 Kävely ja pyöräily

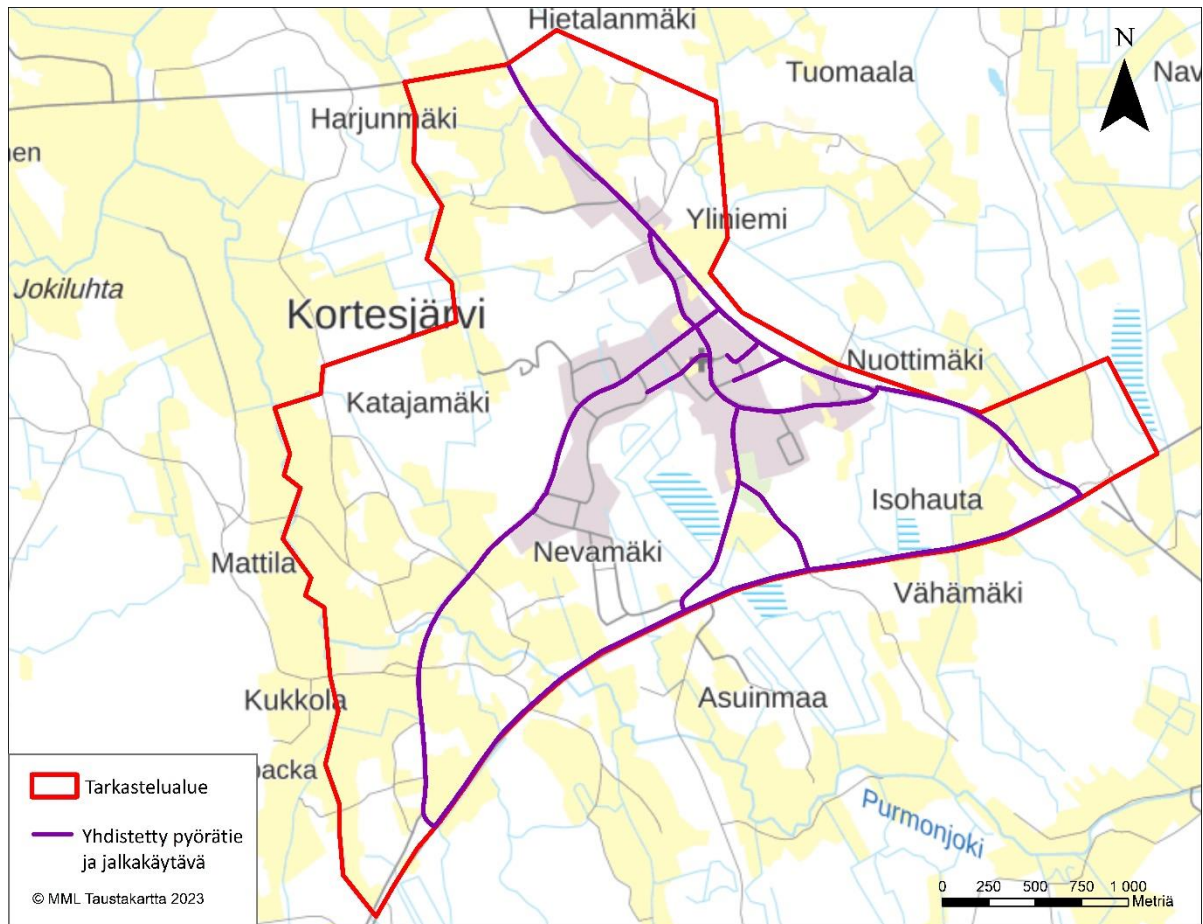
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä kulkee seututien 741 varrella alkaen Lepolantieltä ja jatkuen yhdystielle 17845 asti. Yhdystiellä 17845 väylä jatkuu jalkakäytävänä välillä seututie 741 – yhdystie 17848. Yhdystiellä 17845 kulkee molemminpuolinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä yhdystie 17848 – Sepäntie ja jatkuu toispuolisena yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä Rauhalantielle asti. Yhdystiellä 17848 kulkee toispuoleinen yhdistetty

pyörätie ja jalkakäytävä välillä Mattilantie – yhdystie 17845. Yhdystiellä 17846 kulkee toispuoleinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä Vähämäentie – yhdystie 17845. Nykyinen kävely- ja pyörätieverkko on nähtävissä Kuvassa 6.



Kuva 6. Kävelyn ja pyöräilyn verkoston nykytila.

Voimassa olevassa vuoden 1988 Kirkonseudun osayleiskaavassa on osoitettu huomattavasti enemmän kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria. Nykyisen seututien 741 varrella on suunniteltu kulkevan toispuoleinen pyörätie ja jalkakäytävä nykyiseltä seututieltä 738 nykyiselle kantatielle 63. Yhdystiellä 17845 kulkisi molemminpuolinen pyörätie ja jalkakäytävä koko tien pituudelta. Yhdystiellä 17848 on suunniteltu kulkevan yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä yhdystien koko pituudelta. Yhdystien 17846 varrella on koko matkalta suunniteltu kulkevan toispuoleinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä kuten myös yhdystiestä 17846 erkanevalla Vähämäentiellä. Nykyisen kantatien 63 varrelle on myös suunniteltu koko kaavan matkalta toispuoleinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Näiden lisäksi myös Kortesjärven keskustan kaduille on suunniteltu laajamittaisemmin kävely- ja pyöräilyteitä. Kaavassa osoitettu kävelyn ja pyöräilyn verkko on nähtävissä kuvassa 7.



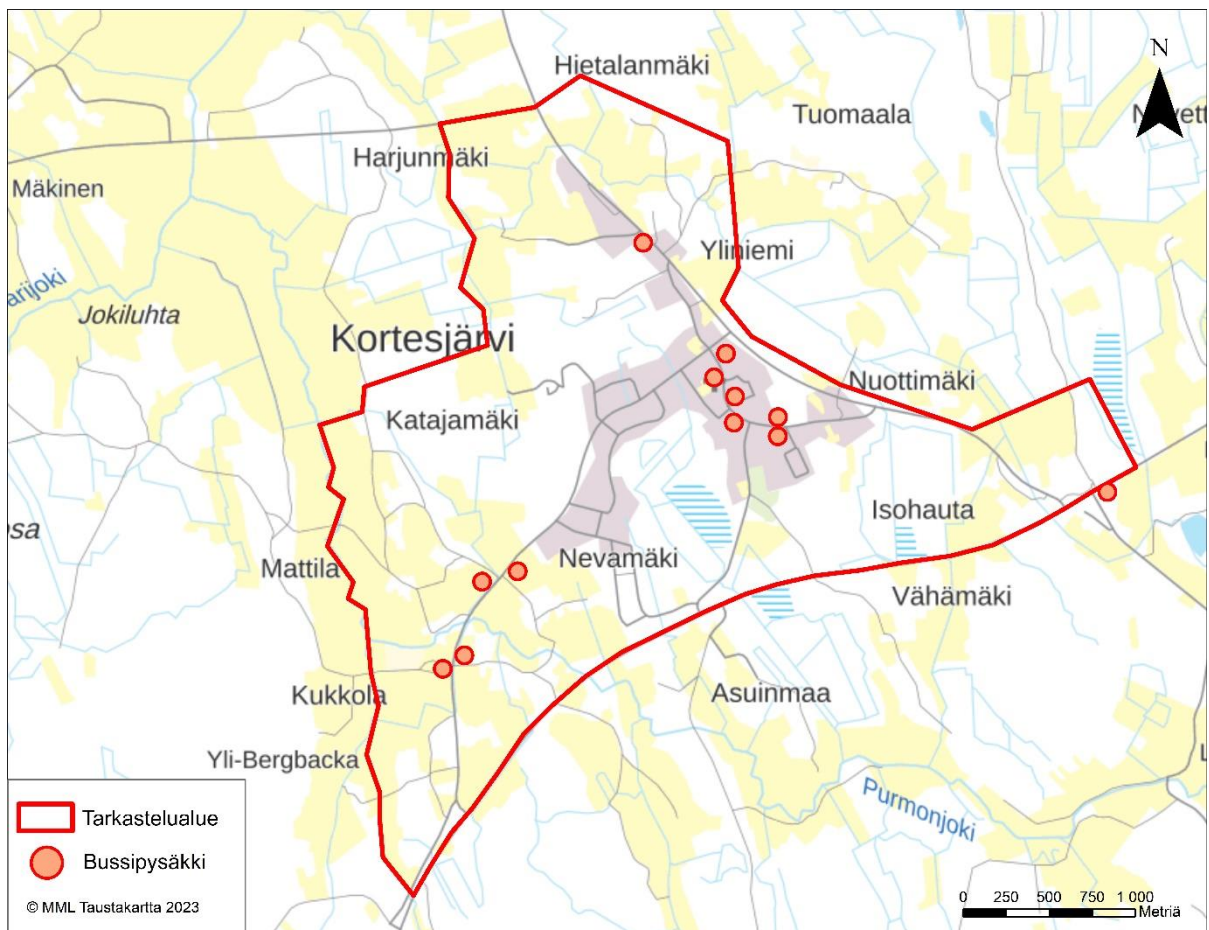
Kuva 7. Kirkonseudun osayleiskaavaan (1988) kaavoitettu kävelyn ja pyöräilyn verkosto.

2.3 Joukkoliikenne

Arkipäivinä alueella operoi kahdeksan reittiä. Ensimmäinen reiteistä alkaa Kortesjärven keskustasta ja kulkee Rintalan, Tuhkasaaren ja Vilobackan, kautta takaisin Kortesjärven koulukselle. Reitti ajetaan kerran päivässä kello 15 aikaan. Toinen reiteistä kulkee Vilobackasta Kortesjärvelle yhdystien 17879 sekä seututeiden 738 ja 741 kautta Kortesjärven keskustaan. Reitti ajetaan kerran päivässä, noin kello 8.30 aamulla. Kolmas reitti ajetaan Tuhkasaarelta Rintalan kautta yhdystietä 17846 pitkin Kortesjärven keskustaan. Reitti ajetaan kerran päivässä kello kahdeksalta aamulla.

Neljäs reitti, reittinumero 181, kulkee aamulla kello kuusi Evijärveltä, Kortesjärven kautta, Kauhavalle. Toinen vuoro ajetaan Kauhavalta, Kortesjärven kautta, Evijärvelle noin kello 15. Viides ja kuudes reitti, reittinumerot 182A sekä 182B, kulkevat Kortesjärven ja Evijärven välillä. Reittinumero 182A ajetaan Evijärveltä Kortesjärvelle kantatietä 63 pitkin, arkipäivisin kello seitsemän aamulla. Reittinumero 182B ajetaan samaan aikaan, samaa reittiä, Kortesjärveltä Evijärvelle.

Seitsemäs reitti, reittinumero 183B, kulkee Korttesjärveltä Evijärven kautta Lappajärvelle. Reitti kulkee Korttesjärveltä seututien 741 ja yhdystien 7411 kautta Evijärvelle, mistä reitti jatkaa kantatietä 68 Lappajärvelle. Reitti ajetaan arkipäivisin kerran päivässä, kello kahdeksalta aamulla. Kahdeksas reitti, reittinumero 184B, kulkee Lappajärveltä kantatietä 68 ja yhdystietä 17873 pitkin Evijärvelle, mistä reitti jatkaa yhdystietä 7411 ja seututietä 741 pitkin Korttesjärvelle. Reitti ajetaan arkipäivisin kerran päivässä, iltapäivällä kello 14. Viikonloppuisin suunnittelualueella ei kulje reittiliikennettä. Reittejä operoi Veljekset Lahti Ky, Mantelan Liikenne Oy ja Pahkakankaan Liikenne Oy. Suunnittelualueen pysäkit ovat nähtävissä Kuvassa



Kuva 8. Suunnittelualueen bussipysäkit

8.

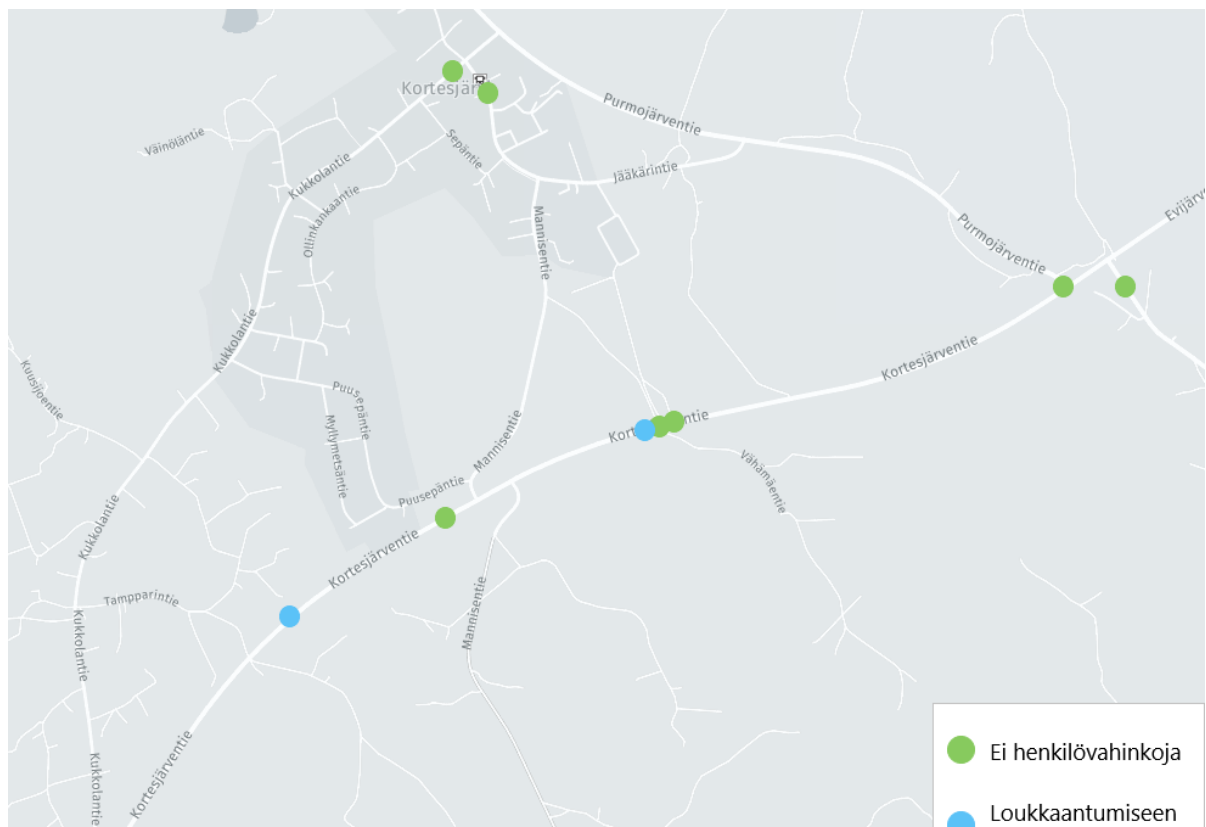
2.4 Liikenteelliset ongelmat

2.4.1 Liikenneverkon toimivuus

Suunnittelualueen liikenteen toimivuuden tai sujuvuuden kannalta ei ole tiedossa ongelmia. Suunnittelualueen ympäristön liikennemäärät ovat maltilliset ja liikenneverkon kapasiteetti on liikennemäärille riittävä.

2.4.2 Liikenneonnettomuudet

Suunnittelualueella on tapahtunut vuosien 2018–2022 aikana kymmenen poliisin raportoimaa onnettomuutta. Näistä kaksi johti loukkaantumiseen ja kahdeksassa välttyttiin henkilövahingoilta. Onnettomuuksissa ei ole kuollut ketään viimeisen viiden vuoden aikana. Kahdeksan kymmenestä onnettomuudesta on tapahtunut kantatiellä 63 ja useimmiten risteysalueilla. Loput kaksi onnettomuutta tapahtui Korttesjärven keskustassa. Suurin osa kantatiellä 63 tapahtuneista onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia tai hirvionnettomuuksia. Näiden lisäksi on tapahtunut yksittäisiä peräänajo-, kääntymis- ja



Kuva 9. Suunnittelualueella tapahtuneet poliisin raportoimat onnettomuudet vuosina 2018–2022.

polkupyöräonnettomuuksia. Korttesjärven keskustassa tapahtuneet onnettomuudet olivat yksittäis- ja muita onnettomuuksia. Karttaesitys onnettomuuksista on nähtävissä Kuvassa 9.

2.4.3 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualan liikenneturvallisuuden kannalta ei ole tiedossa suuria ongelmia. Kantatien 63 liittymien läheisyydessä tapahtuneista onnettomuuksista kaksi kahdeksasta oli kääntymis- tai peräänajo-onnettomuuksia, joiden voidaan olettaa olevan merkittäviä vaaroja liittymäalueilla. Onnettomuuksista loput olivat yksittäis- ja hirvionnettomuuksia, jotka eivät ole erityisesti liittymissä tapahtuvia onnettomuuksia. Tästä huolimatta, alueen kehittyessä, varsinkin teollisuusliikenteen lisääntyessä, on varmistettava, että kantatien 63 liittymien turvallisuus säilyy.

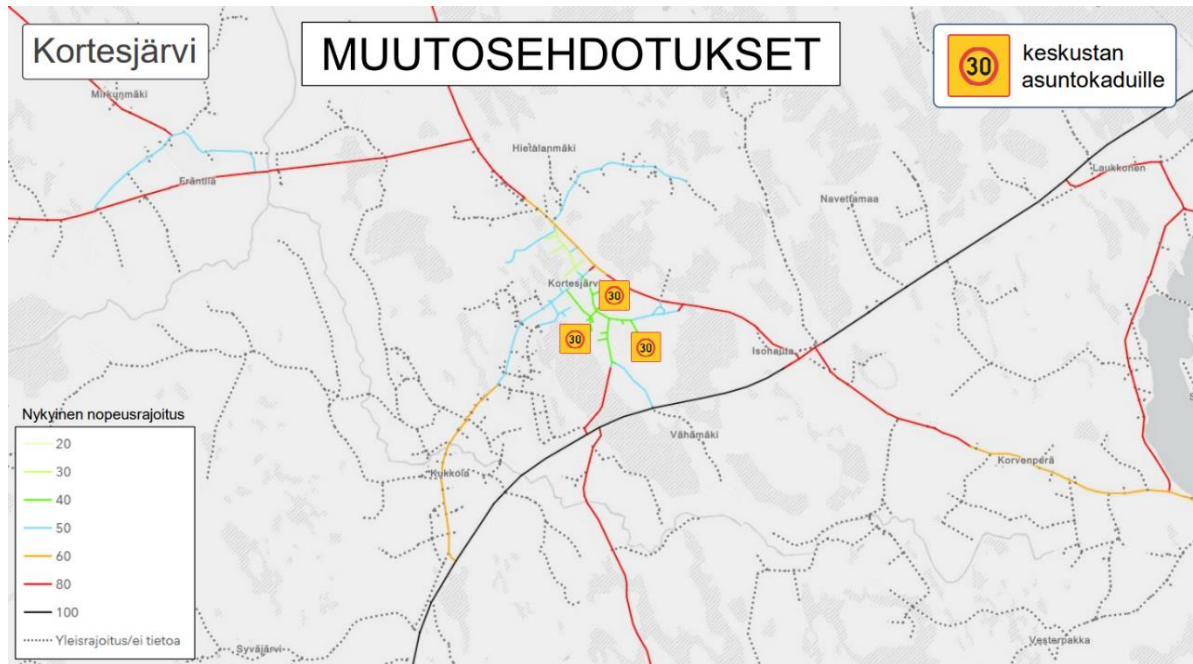
Liikenneselvityksen osana tehdyissä liikennelaskennoissa havaittiin mahdollisia ongelmia liikennenopeuksien osalta. Viikon kestäneiden liikennemittausten aikana havaittiin nopeusrikkomuksia 2,6–33,0 % mittauksista, riippuen laskentapaikasta. Korkein osuus nopeusrikkomuksissa havaittiin yhdystien 17845 itäpäässä, laskentapaikassa numero 2. Korkein mitattu nopeus oli laskentapaikassa numero 2 mitattu 101 km/h. Muilla laskentapaikoilla suurin mitattu nopeus oli 62–93 km/h nopeusrajoitusten ollessa 40–50 km/h. Suuret ajonopeudet ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia. Korkeista huippunopeuksista huolimatta, kun tarkastellaan V85-nopeutta, eli nopeutta, jonka 85 % ajoneuvoista alittaa, olivat ne 34–57 km/h, suurimman ylityksen ollessa 7 km/h. Täten voidaan sanoa, että huomattavat nopeusrajoituksen ylittävät mittaukset olivat yksittäistapauksia, eikä ylinopeus ole merkittävä ongelma suunnittelualueella. Tästä huolimatta, on tarkasteltava, mikä mahdollistaa nopeusrajoituksen merkittävän ylityksen ja miten niitä olisi mahdollista estää.

2.4.4 Liikenneturvallisuussuunnitelma

Kauhavan kaupunki, johon Korttesjärven taajama ja suunnittelualue kuuluu, toteutti liikenneturvallisuussuunnitelman uudistamisen vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2022. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa painotettiin koululaisten ja ikäihmisten sekä pyöräilyn ja kävelyn turvallisuutta.

Koululaisten osalta tavoitteina oli kehittää koulujen lähiympäristöjen liikennejärjestelyitä ja tehdä koululaisten kulkemisesta turvallista kaikilla eri kulkumuodoilla muun muassa ajonopeuksiin vaikuttamalla. Ikääntyneiden turvallisuutta pyritään parantamaan kehittämällä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksistä turvallisempia ja varmistamalla, että kaikkien liikkujien ajonopeudet ovat turvallisella tasolla. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta pyritään parantamaan edistämällä seudullisesti tärkeimpiä jalankulku- ja pyörävälähankkeita ja huomioimalla kävely ja pyöräily jo kaavoitusvaiheessa. Pyritään myös kannustamaan pyöräilyyn ja kävelyn erityisesti lyhyillä matkoilla.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on ehdotettu neljää toimenpidettä suunnittelualueelle. Yksi toimenpide-ehdotuksista on yhdystien 17845 (Jääkärintie) muuttaminen kaduksi ja puuttuvien kävely- ja pyöräilyreittien yhteyksien rakentaminen. Tämän lisäksi on ehdotettu keskustan asuntokatuja nopeusrajoitusten laskemista 30 km/h (Kuva 10). Kaksi muuta toimenpide-ehdotusta koskee kantatietä 63 (Kortesjärventie), missä kantatien 63 ja Vähämäntien liittymän tasausta parannetaan sekä kantatien 63 ja seututien 741 liittymän bussipysäkeille asetetaan pysäköintikieltomerkit.



Kuva 10: Liikenneturvallisuussuunnitelmassa ehdotettu keskusta-alueen nopeusrajoitusten alentaminen

3 Maankäyttö

3.1 Nykyinen maankäyttö

Suunnittelualue on nykyisessä maakuntakaavassa määritelty kuntakeskuksen keskustatoimintojen alueeksi, jota tulee kehittää taajamakuvallisesti eheyttäen kunnan keskuksena. Alue on myös merkitty palvelu- sekä teollisuus- ja varastoalueeksi, mihin saa sijoittaa myös loma-asutusta ja matkailua palvelevia toimintoja. Vaihemaakuntakaavassa II on suunnittelualue merkitty tarkemmin keskustatoimintojen alakeskukseksi, missä sijaitsee keskustatoimintojen alueiden muodostamaa palvelurakennetta täydentäviä toimintoja. Alakeskuksissa sijaitsee asumisen lisäksi palveluihin, hallintoon ja kauppaan liittyviä toimintoja. Alakeskusten kehittämisessä on kiinnitettävä erityistä huomiota viihtyisyyteen ja esteettömyyteen,

etenkin turvaamalla maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä mahdollistettava joukkoliikenteen sekä kävely ja pyöräilyn toimintaedellytykset.

Suunnittelualueen yleis- ja asemakaavoissa alueen itä- ja pohjoisosat on kaavoitettu harvaan asutuiksi maatalouteen keskittyneiksi alueiksi. Alueen keskiosat, kantatien 63 ja yhdystien 17848 välillä, on kaavoitettu teollisuusalueeksi, kun taas alueen itäosassa sijaitsee Korttesjärven keskusta ja alueen palveluiden keskittymä. Asumista on kaavoitettu pientalotyyppisesti suunnittelualueen tärkeimpien yhteyksien varsille.

Suunnittelualueen asuminen koostuu yksinomaan pientaloista, pääsääntöisesti omakotitaloista ja osaksi pari- ja rivitaloista. Asuminen on painottunut yhdystien 17848 (Kukkolantien) molemmille puolille Katajamäen ja Kuuselan alueille sekä Ollinkankaan alueen pohjoisosiin. Asumista sijaitsee myös yhdystien 17845 (Jääkärintie) varrella Läskihalmeen alueella. Väljemmin asutusta on myös tarkastelualueen pohjoisosassa Tuomaalan alueella ja alueen eteläosissa yhdystien 17848 varrella. Näiden lisäksi seututien 741 varrella, tarkastelualueen pohjoisosassa sijaitsee Pelastakaa Lapset ry:n lastensuojeluyksikkö, Harjulakoti.

Tarkastelualueen teollisuus sijoittuu pääsääntöisesti Ollinkankaan alueen keski- ja eteläosiin, kantatien 63 ja yhdystien 17848 väliin. Kulku teollisuusalueelle tapahtuu Puusepäntietä, joko yhdystieltä 17848 tai kantatieltä 63. Teollisuus koostuu pääsääntöisesti pienteollisuudesta, kuten verstaista. Tarkastelualueella sijaitsee myös merkittävä määrä maataloustoimintaa. Alueen maatalous sijoittuu pääsääntöisesti tarkastelualueen lounais- ja pohjoisosiin.

Alueen kaupallinen ja julkinen palvelutoiminta sijoittuu Korttesjärven keskustaan. Julkisista palveluista keskustasta löytyy muun muassa posti, Korttesjärven kirjasto, terveys- ja paloasemat sekä Korttesjärven yhteiskoulu. Kaupallisista palveluista Korttesjärven keskustassa sijaitsee kaksi pankkia, S-market, kampaamo, kaksi museota ja yksi pubi. Näiden lisäksi huolto- ja koneurakointipalveluita on sijoittunut yksittäisinä palveluina maatalous- ja teollisuusalueille.

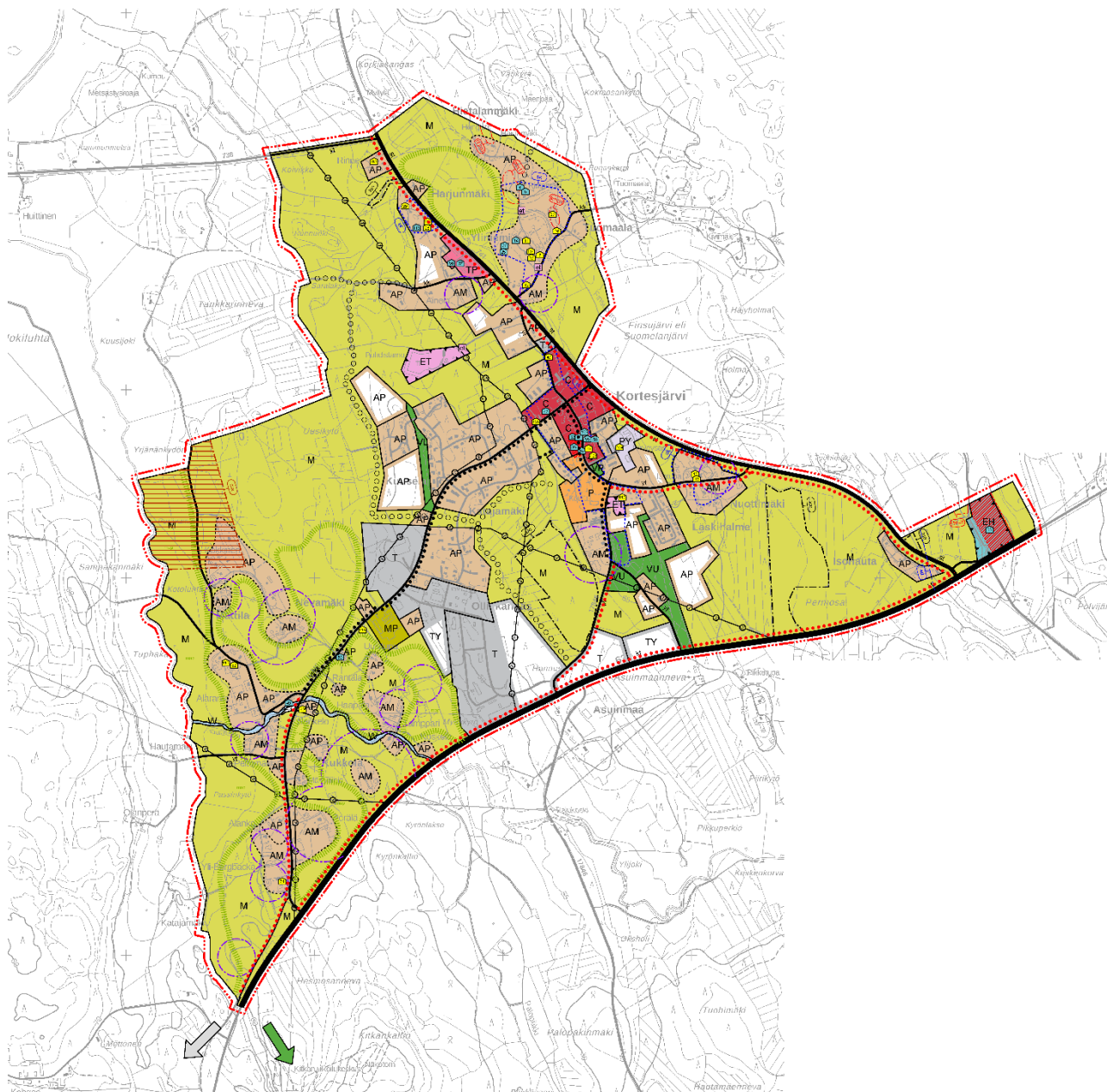
3.2 Kaavaratkaisu

Vireillä olevassa osayleiskaavaehdotuksessa on osoitettu noin 20 000 kem² uutta asuinrakentamista. Rakentaminen keskittyy Kuuselan ja Läskihalmeen asuinalueiden ympäristöön laajentaen näitä yhtenäisiä asumisen alueita. Osa uudesta asuinrakentamisesta on osoitettu Yli- niemen alueelle Harjulakodin viereen. Osoitettu asuinrakentaminen noudattaa jo alueella olevaa pien-, pari- ja rivitalorakentamista.

Alueelle on lisäksi osoitettu uutta teollisuusrakentamisen kerrosalaa noin 46 700 kem². Teollisuuden lisärakentaminen keskittyy kantatien 63 varteen yhdystien 17846 (Mannisentie) eteläpuolelle ja Puusepäntien pohjoispuolelle. Osoitettu teollisuusrakentaminen koostuu nykyisenslaisesta, pienimuotoisesta teollisuusrakentamisesta eikä suurempia

teollisuustoimintoja ole kaavoitettu tarkastelualueelle. Uutta kaupallisten ja julkisten toimintojen rakentamista ei ole osoitettu.

Näiden lisäksi alueen kävely ja pyöräilyverkosto on osoitettu laajennettavaksi lähes kaikkien alueen pääreittien varsille. Yhdysteiden 17848 ja 17846 varsilla kulkevia yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytävää jatkettaisiin kantatielle 63 asti. Yhdystien 17845 yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää jatkettaisiin seututielle 741 asti. Näiden lisäksi myös kantatien 63 ja seututien 741 varsille on suunniteltu kehitettäväksi kävelyn ja pyöräilyn väyliä. Täten suunnittelualueen kävelyn ja pyöräilyn verkosto kattaisi suurimman osan alueen pääreiteistä, pois lukien ainoastaan teollisuusalueen läpi kulkeva Puusepäntie.



Kuva 11: Kaavaehdotus

3.2.1 Uuden maankäytön tuottama liikenne

Uuden maankäytön muodostamaa liikennetuotosta on arvioitu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (2008) -ohjeen mukaan. Ohjeen viitearvoja on mukautettu suunnittelualueen nykytilaan sopiviksi.

Edellä mainitun ohjeen mukaan tarkastelualue määriteltäisiin alle 20 000 asukkaan kaupunkiseudun ulkopuoliseksi taajamaksi, jonka asukasluku on alle 5 000 asukasta. Täten

kotiperäisiä matkoja tapahtuu 4,08 per 100 kem² ja arvioiduiksi kulkutapaosuuksiksi on arvioitu ohjearvojen pohjalta mukautettuna 70 % henkilöautoliikennettä ja loput 30 % pääsääntöisesti polkupyörällä ja kävellen. Henkilöauton keskikuormitukseksi saadaan 1,48 henkilöä per auto ja koteihin tehtävien vierailumatkojen korjauskertoimeksi 1,22. Täten laskettuna henkilöautoliikennemäärien voidaan olettaa kasvavan noin 470 matkalla vuorokaudessa. Liikenteen kasvu suuntautuisi pääsääntöisesti yhdysteille 17845, 17846 ja 17848 sekä seutu tielle 741. Suurimmat liikennevirtojen kasvut olisivat Kuuselan alueelle kulkeva liikenne yhdystiellä 17848 ja Läskihalmeen alueelle kulkeva liikenne yhdystiellä 17845.

Kortesjärven teollisuusalueen toimijoiden synnyttämät liikennemäärät ovat noin 15–20 käyntiä per toimija liikennemäärien ja edellä mainitun ohjeistuksen pohjalta arvioituna. Alueelle on alustavasti mitoitettu paikkoja 27 uudelle toimijalle. Toimijat tulevat todennäköisesti olemaan nykytilanteen toimijoiden kokoisia, pienempiä teollisia yrityksiä, kooltaan 500–1 000 kem². Täten enimmillään liikenteen määrät kasvaisivat noin 1 080 matkalla vuorokaudessa. Näistä 85 % tehtäisiin henkilöautoilla ja muutamia matkoja raskailla ajoneuvoilla. Liikennemäärä ei kuitenkaan tule kasvamaan koko tällä määrällä välittömästi vaan pikkuhiljaa vuosien ja vuosikymmenten aikana, jos teollisuusalue rakentuu kuten vireillä olevassa kaavassa on osoitettu. Liikenteen kasvu suuntautuisi pääsääntöisesti kantatielle 63, yhdystielle 17846 ja Puusepäntielle. Suurimmat liikennevirtojen muutokset olisivat kantatiellä 63 ja Puusepäntiellä.

3.3 Vaikutusten arviointi

Kauhavan strategisessa alueidenkäyttösuunnitelmassa 2014 mainittiin, että ”uusien ja kehittyvien alueiden liittyminen nykyiseen verkostoon (maanteihin) olisi hyvä tapahtua pääosin nykyisiä liittymiä hyödyntäen”. Kaavaillut asumisen uudisrakentamiset on osoitettu olemassa olevien asuinalueiden yhteyteen, missä pientaloasumiseen tarvittava infrastruktuuri on jo pääosin käytössä ja tarvittavan uuden infrastruktuurin rakentaminen on vähäistä. Nykyinen tie- ja katuverkon kapasiteetti riittää asumisen lisääntyvälle liikenteelle. Tämän kaavan kannalta tärkeimpänä onkin tarkastella teollisuusalueiden liittymistä nykyiseen verkostoon siten, että liikenteen sujuvuus ei heikkene. Kaavaillun uuden teollisuusrakentamisen alueella on kaksi liittymää kantatielle 63. Yhdystien 17846 ja kantatien 63 liittymä soveltuu pitkälti teollisuuden kasvavaan liikenteeseen. Liittymä muodostaa liittymäparin kantatien 63 ja yhdystien 17846 eteläpuolen osan liittymän kanssa. Molemmissa liittymissä on oikealle käänntymiskaista ja väistötila liikenteen sujuvoittamiseksi. Liittymä soveltuu teollisuuden liikenteelle myös pitkien näköetäisyyksien takia, mikä edes auttaa liittymän turvallisuutta.

Tämän lisäksi teollisuusalueen itäpäässä sijaitsee Vähämäentien ja kantatien 63 liittymä. Kyseistä liittymää ja Vähämäentietä ei ole kuitenkaan suunniteltu liitettävän teollisuusalueeseen, vaan teollisuusalueelle suuntautuva liikenne on suunniteltu kulkevan yhdystien 17846

10.10.2023

JT

liittymän kautta. Vähämäentien liittymä ei myös nykyiseltään sovellu teollisuuden liikenteen toimintaan. Raskas liikenne ei kykene sujuvasti ja nopeasti kääntymään kantatieltä 63 Vähämäentielle. Vähämäentien liikennemäärät tulevat kuitenkin kasvamaan hieman uuden asutuksen myötä. Määrä ei kuitenkaan olennaisesti muutu, sillä Vähämäentien ollessa kapea yksityistie, se ei houkuttele myöskään läpiajoliikennettä. Näiden lisäksi Vähämäentien ja yhdystien 17846 liittymien etäisyys on alle 700 metriä, jolloin kulkeminen yhdystien 17846 kautta ei pidennä kuljetuksen matka-aikaa selvästi. Täten Vähämäentien liittymän suurempi kehittäminen ei ole kannattavaa.

Uusien ja jo olemassa olevien alueiden yhdistämistä nykyiseen verkkoon edistää myös kaa-voitettu jalankulun ja pyöräilyn verkoston laajentaminen. Verkoston laajentaminen mahdollistaa lasten ja iäkkäiden asukkaiden turvallisen itsenäisen liikkumisen asutusalueilta Korttejärven keskustan palveluille ja kouluun, täten edistäen liikenneturvallisuuksuunnitelmassa asetettuja tavoitteita. Yhtenäinen kävelyn ja pyöräilyn verkko liittyy myös alueen pohjois- ja koillisosissa sijaitseviin ulkoilureitteihin. Osa ulkoilureiteistä on perinnehankkeena viitoitettu ja talkootyönä kunnostettu. Yhtenäinen verkosto kannustaa täten liikkumaan myös ulkoilutarkoituksessa. Kävelyn ja pyöräilyn verkoston laajentaminen edistää myös maakuntakavassa esitettyä esteettömyyden sekä kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksien tavoitteita.