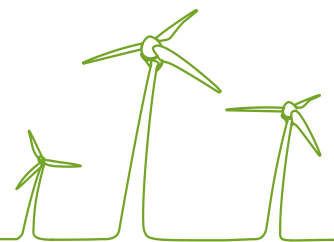


EURAN KUNTA

Kt 43 liittymätarkastelu

Raportti



Sisällysluettelo

1	Yleistä	1
2	Suunnittelualue	1
2.1	Nykyiset liikennemäärät	1
2.2	P-3 alueen liikennetuotos.....	1
2.3	Kulttuuriperintö.....	2
2.4	Muut suunnitelmat.....	2
3	Liittymävaihtoehdot	3
3.1	Vaihtoehto 1 kiertoliittymä.....	3
3.2	Vaihtoehto 2 kanavointi.....	5
3.3	Vaihtoehto 3 Voippaantien liittymän siirtäminen	6
4	Vaihtoehtojen vertailu	6
4.1	Kustannukset	8
5	Yhteenveto.....	8

22.10.2015

Kt 43 liittymätarkastelu

1 Yleistä

Kantatie 43 liittymätarkastelu on laadittu Euran kunnan toimeksiannosta. Työ liittyy Euran keskustan osayleiskaavatyöhön. Työn tavoitteena oli laatia alustavan yleissuunnitelman tasoinen suunnitelma kantatien 43 liittymäjärjestelyvaihtoehdoista valtatie 12 ja kantatien 43 kulmauksessa sijaitsevalle osayleiskaavan mukaiselle uudelle P-3 alueelle.

2 Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Euran keskustan länsipuolella. Kuvassa 1. on esitetty suunnittelualue. P-3 alue sijoittuu nykyisen kiertoliittymän luoteiskulmaan.



Kuva 1. Suunnittelualue.

Toteuduttuaan uusi P-3 alue muuttaa jonkin verran liikenteen suuntautumista Euran keskustassa. Uudelle alueelle sijoittuu liikennettä synnyttävää maankäyttöä, mikä osaltaan täydentää Euran keskustan palvelutarjontaa. Ajoneuvoliikenteen osalta alue on hyvin saavutettavissa eri puolilta taajamaa ja se on hyvin saavutettavissa myös ohikulkuliikenteen osalta.

2.1 Nykyiset liikennemäärät

Liikenneviraston Tierekisterin mukaan kantatiellä 43 (Harjavallantie) Harjavallan suuntaan keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 4 800 ajoneuvoa, Laitilan suuntaan liikennemäärä on noin 4 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 12 (Lauttakyläntie, Raumantie) liikennemäärät ovat 3 400 – 3 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Euran keskustan kohdalla liikennemäärät ovat paikallisesti näitä korkeampia. Raskaan liikenteen osuus on valtatiellä 12 noin 14 % ja kantatiellä 43 noin 12 %.

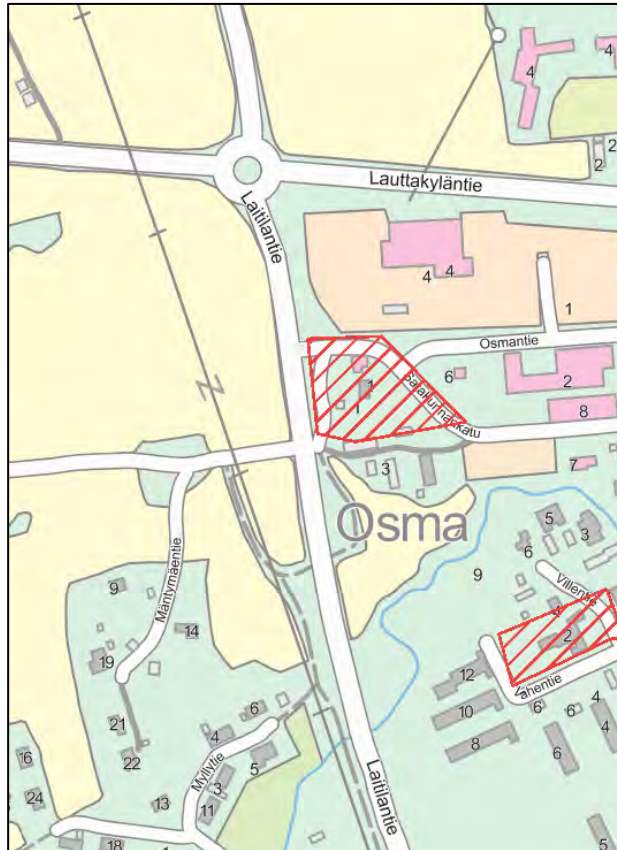
2.2 P-3 alueen liikennetuotos

P-3 alueen tuottama liikenne on sen tultua rakennetuksi arviolta noin 2 700 - 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa riippuen alueelle sijoittuvien palveluiden vetovoimasta. Alue rakentuu vaiheittain ja liikenteen kasvu jakautuu usealle vuodelle.

22.10.2015

2.3 Kulttuuriperintö

Suunnittelualan itäpuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas rakennusperintökohde Osma (Osmanmäki). Osma on Euran vanhimpia talonpaikkoja ja sen pihapiirissä on kiinteä muinaisjäännösalue (Vainionmäki, rautakautinen hautapaikka). Kohde on esitetty kuvassa 2.

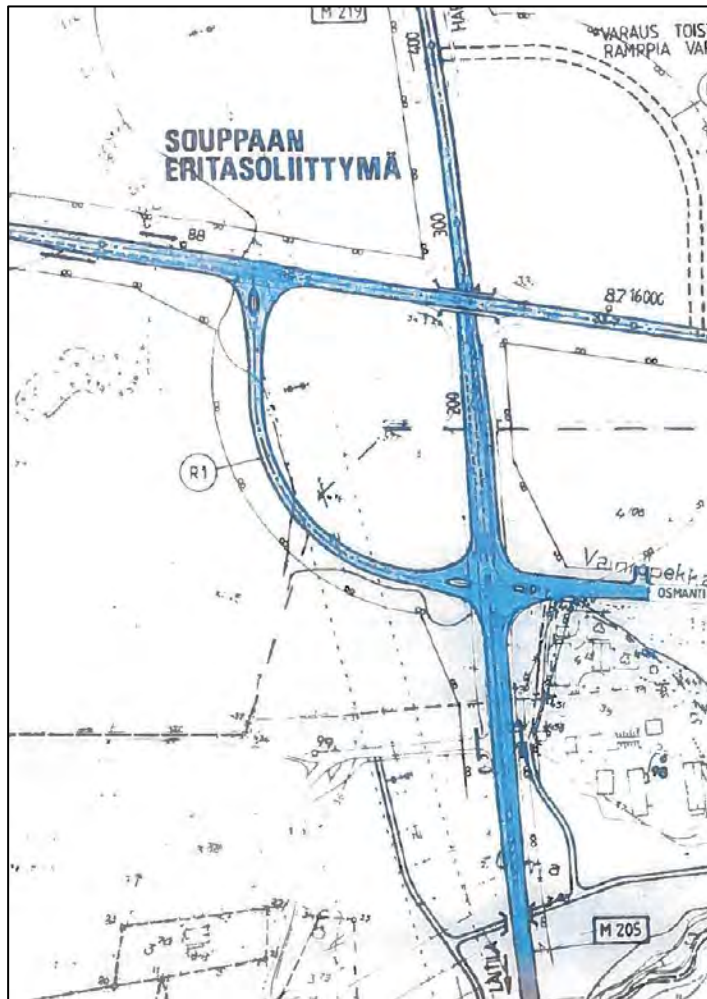


Kuva 2. Kulttuuriarvojen sijainti.

2.4 Muut suunnitelmat

Valtatien 12 ja kantatien 43 nykyinen kiertoliittymä on tavoitetilanteessa eritasoliittymä. Liittymästä on aikoinaan laadittu suunnitelma, missä se on esitetty yksiramppisena liittymänä ja siinä on kirkon puolella varaus toista ramppia varten. Kuvassa 3 on esitetty liittymästä laadittu suunnitelma.

22.10.2015



Kuva 3. Souppaan eritasoliittymä.

3 Liittymävaihtoehdot

Tulevalle P-3 alueelle tarkasteltiin kolmea eri vaihtoehtoa P-3 alueen liikennejärjestelyiden osalta. Tarkasteltavat vaihtoehdot ovat nykyisen Voippaantien liittymän parantaminen kanavoinnilla ja toisena vaihtoehtona tarkasteltiin kiertoliittymää nykyisen Satakunnankadun liittymän kohdalle.

Työn aikana tarkasteltiin myös tilannetta, missä tavoitetilan eritasoliittymä on toteutunut. Tällöin eritasoliittymän ramppi ei voi tulla P-3 - alueen liittymän kautta maantielle vaan on oltava suora ramppiyhteys valta- ja kantateiden välillä. Liikenneviraston tasoliittymäohjeen mukaan eritasoliittymän ja P-3 alueen liittymän välillä tarvittava liittymäväli on minimissään noin 300 metriä, jotta niiden väliin tulevan ramppiliittymän toteutus on mahdollinen.

3.1 Vaihtoehto 1 kiertoliittymä

Vaihtoehdossa 1 sijoitettiin vastaavan kokoinen kiertoliittymä liittymä kantatielle 43 Satakunnan kadun liittymän kohdalla kuin mikä on nykytilanteessa valtatie 12 ja kantatie 43 liittymässä. Liittymän mitoitus vaikutti se, että valtatie 12 ja kantatie 43 ovat molemmat osa suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkon runkoreittejä. Uusi kiertoliittymä mahdollistaa vastaavat erikoiskuljetukset kuin mitä nykyinen kiertoliittymä.

22.10.2015

Kiertoliittymien väliseksi etäisyydeksi tulee noin 160 metriä keskipisteiden välillä, mutta saarekkeiden välinen etäisyys jää arviolta noin 110 metrin pituiseksi osuudeksi.

Kävely ja pyöräily P-3 alueelle tapahtuu Euran keskustasta, Satakunnankadun, suunnasta joko nykyisen kantatien 43 alittavan eritason kautta, mikä on noin 200 metrin päässä Uudenkaupungin suuntaan tai sitten kiertoliittymän yhteyteen tulee suojatie, mikäli se voidaan kantatielle toteuttaa. Euran keskustan voimassa olevassa asemakaavassa on esitetty Satakunnankadulta kantatien 43 alikululle johtava kevyen liikenteen väylä. Tätä yhteyttä ei ole toteutettu. Eritasolta on kevyen liikenteen yhteys P-3 alueelle. Näitä ratkaisuja parempi vaihtoehto olisi uusi alikulku, mikä olisi nykyistä alikulkuu suorempi reitti ja turvallisempi kuin kantatien ylittävä suojatie.

Kuvassa 4 on esitetty kiertoliittymä, jonka yhteydessä on uusi kävelyn ja pyöräilyn alikulku. Alikulun paikka tarkentuu jatkosuunnittelussa, mikäli tähän ratkaisuun päädytään.



Kuva 4. Kiertoliittymävaihtoehto.

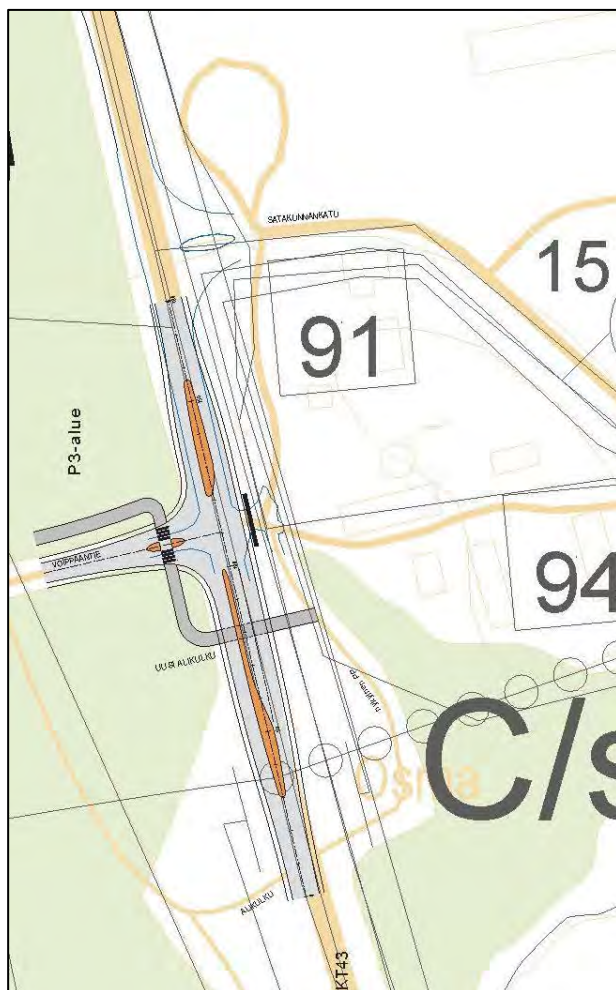
22.10.2015

3.2 Vaihtoehto 2 kanavointi

Vaihtoehdossa 2 kulku P-3 alueelle tapahtuu Voippaantien kautta. Voippaantie sijaitsee Satakunnankadun liittymästä noin 80 metriä Laitilan suuntaan. Tässä vaihtoehdossa rakennetaan kääntymiskaista Laitilan suunnasta P-3 alueelle kulkevalle liikenteelle. Voippaantielle tulee tulppaliittymä.

Myös tässä vaihtoehdossa hyödynnetään Euran keskustan voimassa olevassa asemakaavassa esitettyä, vielä rakentamatonta, kevyen liikenteen väylää ja olemassa olevaa eritasoa. Eritasolta on kevyen liikenteen yhteys P-3 alueelle. Eritasoa ja asemakaavan mukaista kevyen liikenteen väylää hyödyntävät Euran taajamasta Satakunnankadun kautta sekä Kauttuan suunnalta saapuvat asiakkaat. Kävely ja pyöräily P-3 alueelle tapahtuu joko nykyisen eritason kautta tai rakentamalla uusi eritaso niin, että se on lähempänä Voippaantien liittymää tai sitten Satakunnankadun liittymän yhteyteen voidaan rakentaa uusi eritaso. Kantatielle ei ole suositeltavaa toteuttaa suojatietä.

Eritason sijoittumiseen vaikuttaa Osmanmäen maakunnallisesti arvokas muinaismuistojen rakennusperintöalue. Kuvassa 5 on esitetty Voippaantien liittymän kanavointi ja kävelyn ja pyöräilyn eritaso niin, että siinä on huomioitu Osmanmäen kohde.



Kuva 5. Voippaantien kanavoitu liittymä.

22.10.2015

3.3 Vaihtoehto 3 Voippaantien liittymän siirtäminen

Vaihtoehdossa 3 on vt. 12/kt. 43 tavoitetilän eritasoliittymä toteutettu. Tavoitetilanteessa tehdään kantatielle liittymäjärjestelyjä, jotta suunnitteluohjeen mukaiset liittymävälit saavutetaan. Tällöin kulku P-3 alueelle tapahtuu uuden liittymän kautta.

Voippaantien liittymä suljetaan ja liittymä siirretään Laitilan suuntaan, jotta rampin ja P-3 alueen liittymävälit on suunnitteluohjeiden ohjeiden mukainen. Liittymän sijainti on vielä alustava, liittymän sijainti tarkentuu jatkosuunnittelun myötä.

Kävely ja Pyöräily P-3 alueelle tapahtuu nykyisen eritason kautta tai mikäli tämä vaihtoehto toteutetaan vasta tavoitetilanteessa, niin tällöin hyödynnetään mahdollisesti tehtyä uutta eritasoa. Kuvassa 6 on esitetty Voippaantien liittymän uusi, alustava sijainti.



Kuva 6. Voippaantien liittymän uusi sijainti

4 Vaihtoehtojen vertailu

Vertailussa huomioitiin seuraavat tekijät:

- Valtatien 12 ja kantatien 43 liittymä on tavoitetilanteessa eritasoliittymä. P-3 alueelle kulun tulee tukea tavoitetilän mukaista järjestelyä eikä sen toteuttamista saa estää.

22.10.2015

- P-3 alueelle on kaavassa tulossa palveluita, jotka lisäävät merkittävästi alueelle suuntautuvaa liikennettä.

Vaihtoehtoja vertailtiin toisiinsa tavoitetilan toteutumisen, liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden sekä kävelyn ja pyöräilyn järjestelyiden osalta.

Seuraavassa taulukossa 1 on esitetty vaihtoehtojen vaikutusten vertailu.

Taulukko 1 Vaihtoehtojen vertailu

	VE1 Kiertoliittymä	VE2 Kanavointi	VE3 Liittymän siirto
Tavoitetila	<ul style="list-style-type: none"> - Kiertoliittymä eritasoliittymän tilavarauksen alueella estää tai ainakin hankaloittaa merkittävästi kaavan toteuttamista jatkossa 	<ul style="list-style-type: none"> - Voippaantien liittymä on siirrettävä tavoitetilanteen toteutuessa • Toimii välivaiheen ratkaisuna 	<ul style="list-style-type: none"> + Toteuttaa tavoitetilan vaatimukset
Saavutettavuus	<ul style="list-style-type: none"> + Hyvä saavutettavuus valtatieltä 12 	<ul style="list-style-type: none"> + Hyvä saavutettavuus valtatieltä 12 	<ul style="list-style-type: none"> - Selvästi kauempana vt 12 suunnasta
Liikenteen toimivuus	<ul style="list-style-type: none"> - Jos liikenteen poistuminen kiertoliittymästä ei ole sujuvaa, tämä voi aiheuttaa kiertoliittymän kiertotilaan asti ulottuvia jonoja joka estää liikennettä kiertoliittymässä - Jonojen vaikutus voi ulottua jopa lähellä sijaitsevaan valtatie 12 nykyiseen kiertoliittymään 	<ul style="list-style-type: none"> + Kanavoidussa liittymässä kantatien suuntainen liikenne sujuu paremmin • Tarvittaessa liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa lisäkaistoilla tai kääntymiskaistoja jatkamalla 	<ul style="list-style-type: none"> + Kanavoidussa liittymässä kantatien suuntainen liikenne sujuu paremmin • Tarvittaessa liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa lisäkaistoilla tai kääntymiskaistoja jatkamalla
Liikenneturvallisuus	<ul style="list-style-type: none"> + Ajoneuvoliikenteen liikenneturvallisuus paranee nopeuksien laskiessa + Lieventää mahdollisia yhteenajoja - kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus suojatieratkaisussa, kantateilla ei yleensä ole suojateita 	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää pääsuunnan turvallisuutta, koska liittymän havaittavuus paranee ja peräänajot vähenevät + Sivusuunnan tulppa mahdollistaa suojatien ja pyörätien jatkeen turvallisen järjestämisen - Kanavointi lisää liittymän laajuutta ja voi jopa lisätä risteämisonnettomuuksia (kääntyvien autojen katve, kasvavat ajonopeudet päätiellä ja pitempi matka liittymäalueen yli) 	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää pääsuunnan turvallisuutta, koska liittymän havaittavuus paranee ja peräänajot vähenevät + Sivusuunnan tulppa mahdollistaa suojatien ja pyörätien jatkeen turvallisen järjestämisen - Kanavointi lisää liittymän laajuutta ja voi jopa lisätä risteämisonnettomuuksia (kääntyvien autojen katve, kasvavat ajonopeudet päätiellä ja pitempi matka liittymäalueen yli)

22.10.2015

Kävely ja pyöräily	+	Olemassa olevan kävelyn ja pyöräilyn eritason hyödyntämismahdollisuus	+	Olemassa olevan kävelyn ja pyöräilyn eritason hyödyntämismahdollisuus	+	Olemassa olevan kävelyn ja pyöräilyn eritason hyödyntämismahdollisuus
	-	Nykyinen eritaso ei ole suoralla reitillä Satakunnan kadulta saavuttaessa, riski järjestelemättömään tien ylitykseen	-	Nykyinen eritaso ei ole suoralla reitillä Satakunnan kadulta saavuttaessa, riski järjestelemättömään tien ylitykseen	-	Nykyinen eritaso ei ole suoralla reitillä Satakunnan kadulta saavuttaessa, riski järjestelemättömään tien ylitykseen
	•	Hyvä ratkaisu olisi uusi alikulku lähempänä Satakunnankatua	-	Hyvä ratkaisu olisi uusi alikulku lähempänä Satakunnankatua	-	Hyvä ratkaisu olisi uusi alikulku lähempänä Satakunnankatua

4.1 Kustannukset

Ratkaisujen kustannusarviot ovat yleisellä tasolla arvioituna seuraavat:

- Kiertoliittymä: 0,35 -0,5 milj. euroa
- Kanavointi: 0,2 – 0,3 milj. euroa
- Uusi kävelyn ja pyöräilyn alikulku: 0,19 – 0,4 milj. euroa

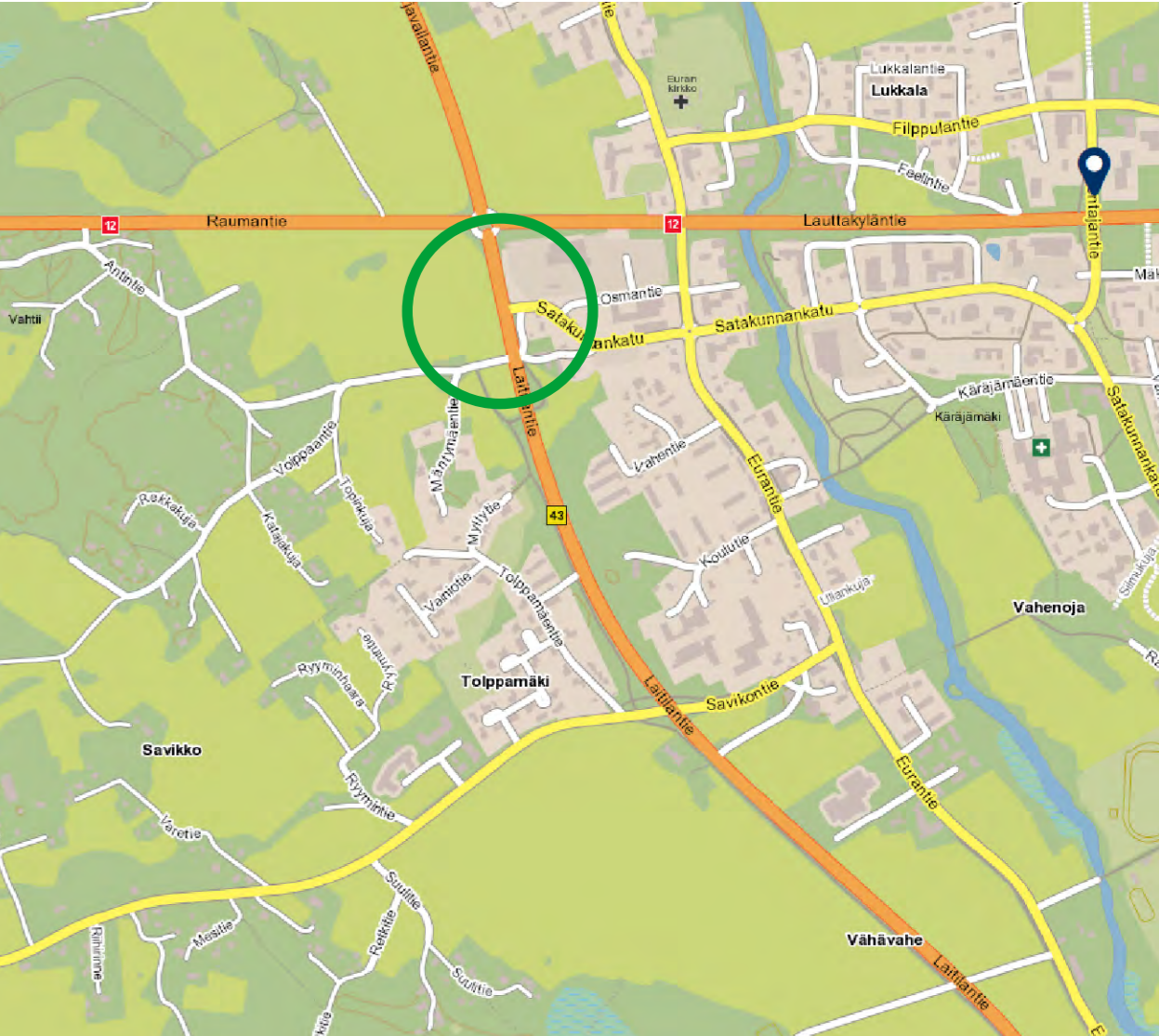
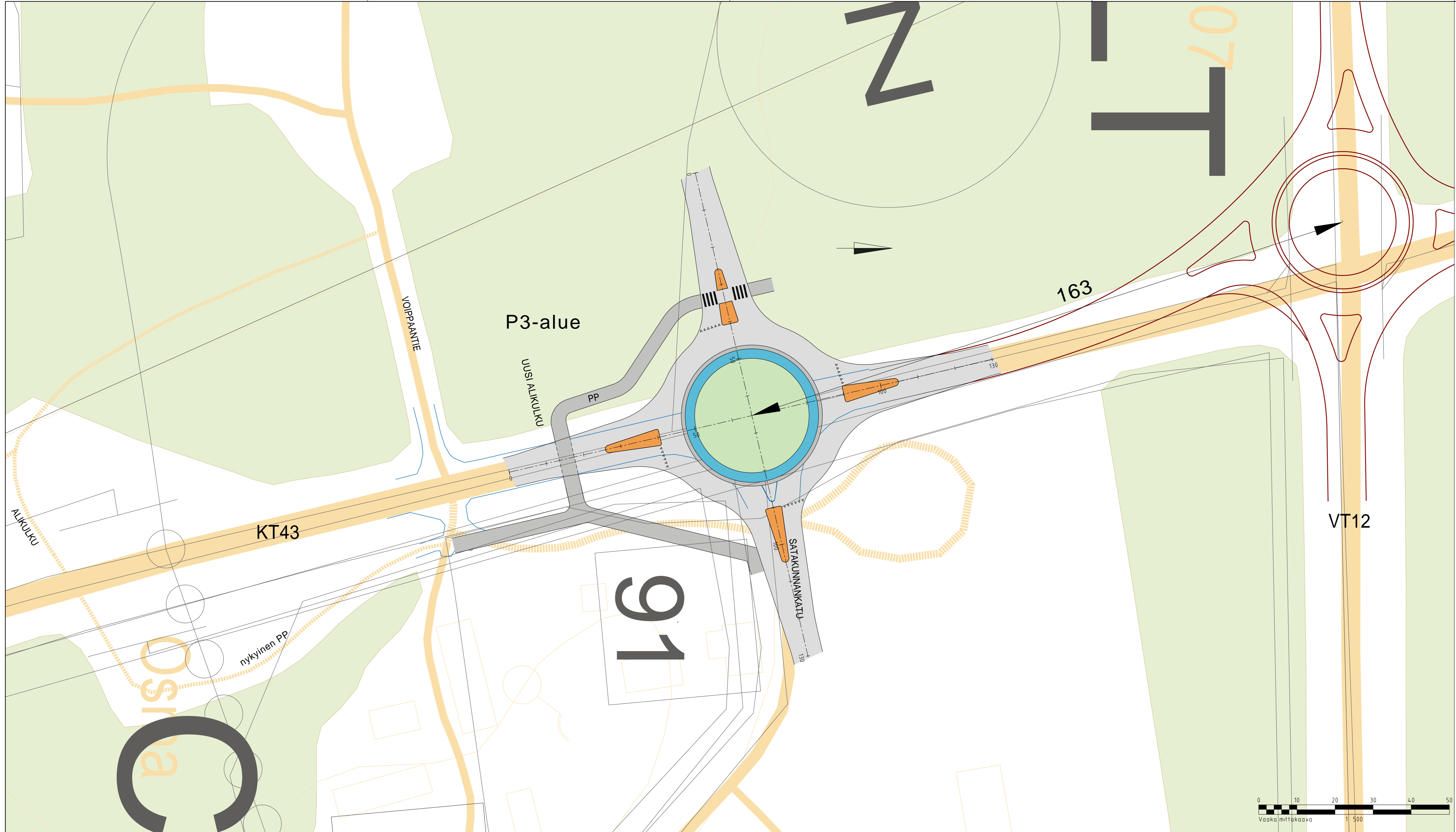
5 Yhteenveto

Vertailun perusteella suositellaan, että jatkosuunnitteluun valitaan vaihtoehto 2. Tässä vaihtoehdossa hyödynnetään nykyistä Voippaantien liittymää, eikä vaaranneta nykyisen kiertoliittymän toimivuutta. Uusi P-3 alue on paremmin saavutettavissa valtatie 12 suunnalta kuin, jos liikenne alueelle ohjattaisiin tavoitetilan ratkaisun mukaisesti. Kaavavaraus tavoitetilan osalta mahdollistaa tavoitetilan toteuttamisen.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta nykyinen alikulku mahdollistaa turvallisen kulun eritasossa P-3 alueelle. Se on jonkin verran syrjässä suoralla reitiltä Euran keskustan suunnasta saavuttaessa. Liikenneturvallisuuden kannalta hyvä ratkaisu olisi uusi alikulku suoran reitin osaksi.

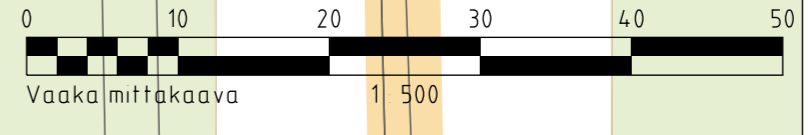
Liitteet:

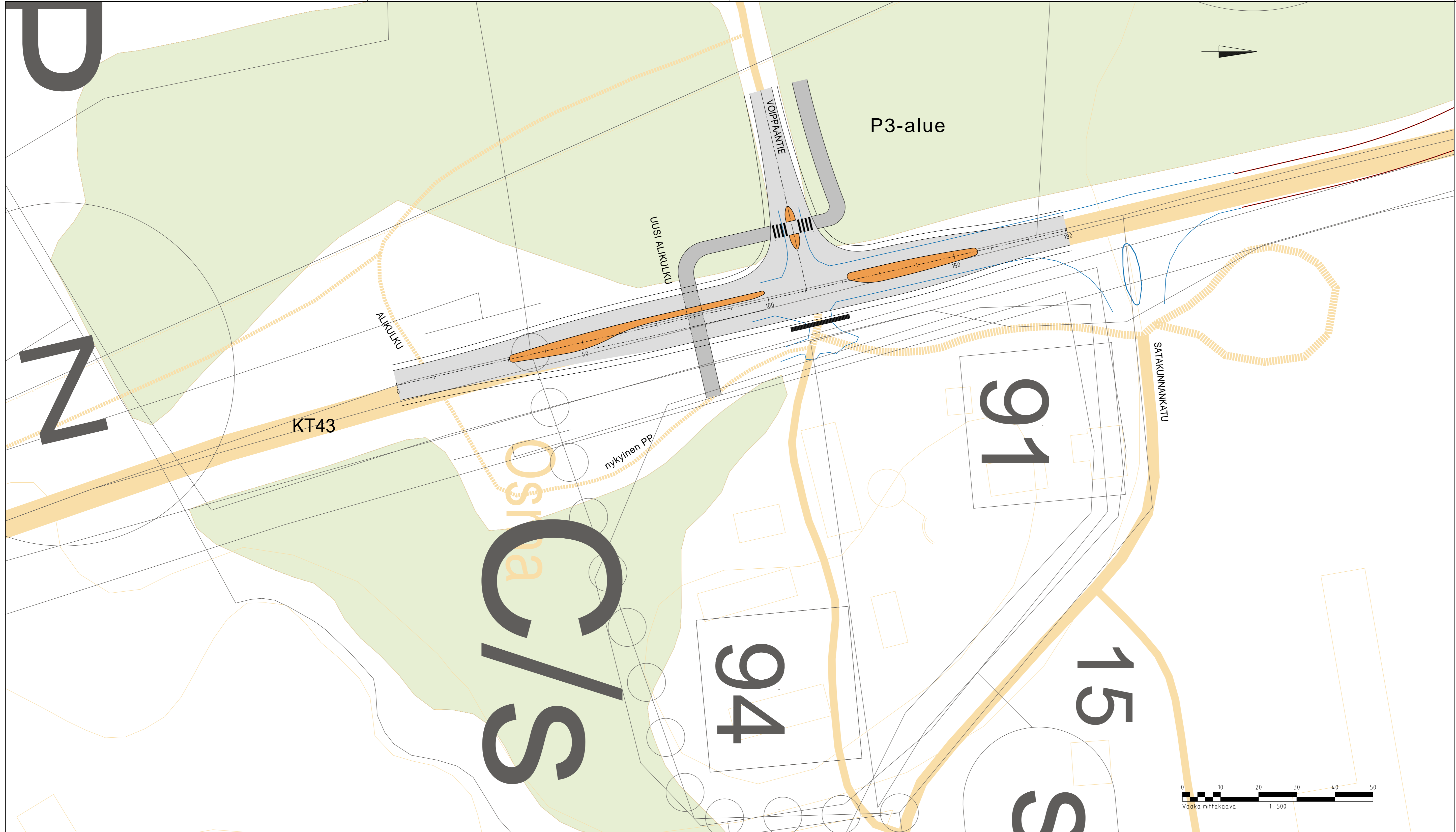
- Liite 1. Kiertoliittymä
- Liite 2. Voippaantien kanavointi
- Liite 3. Tavoitetilan ratkaisu



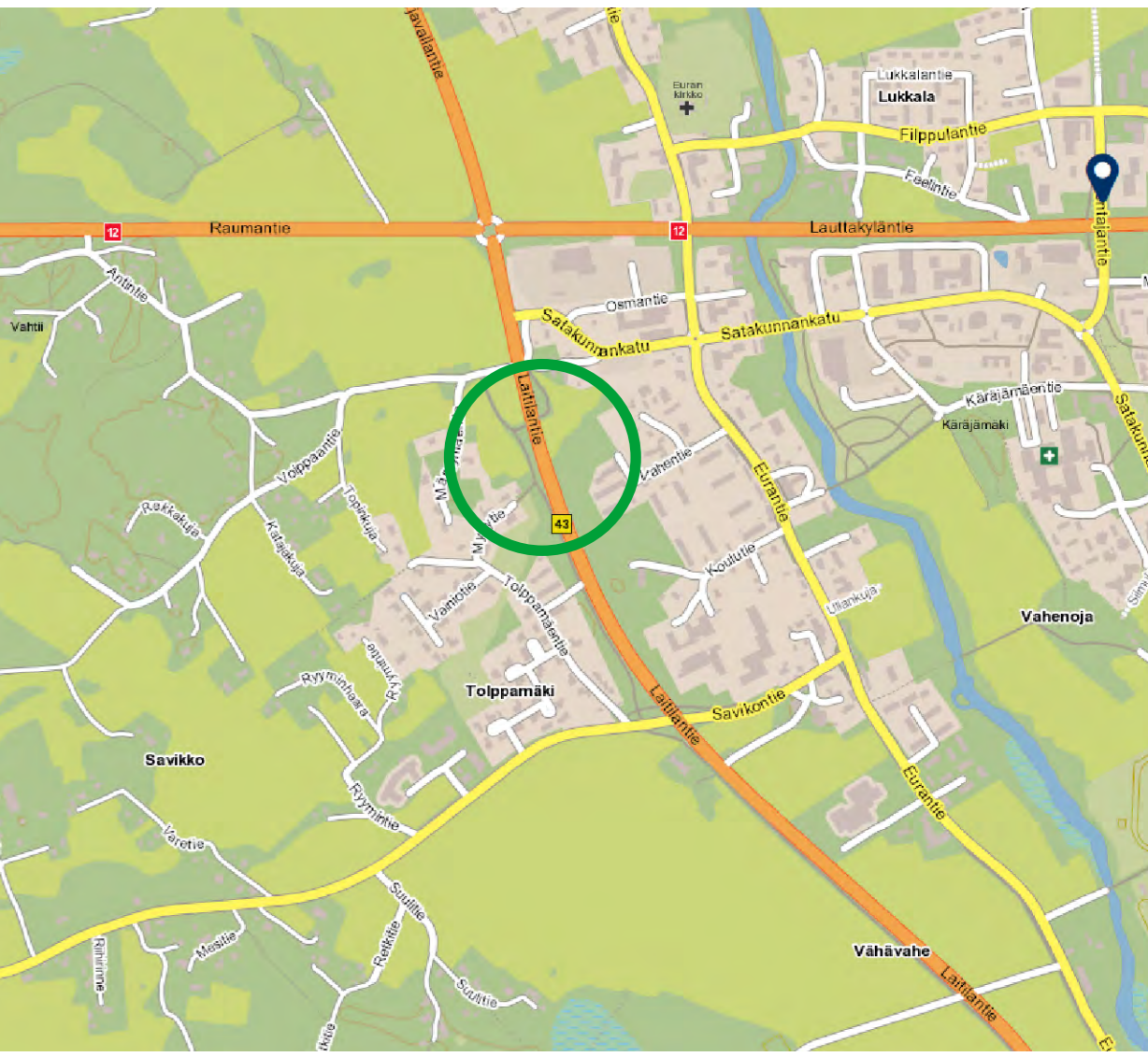
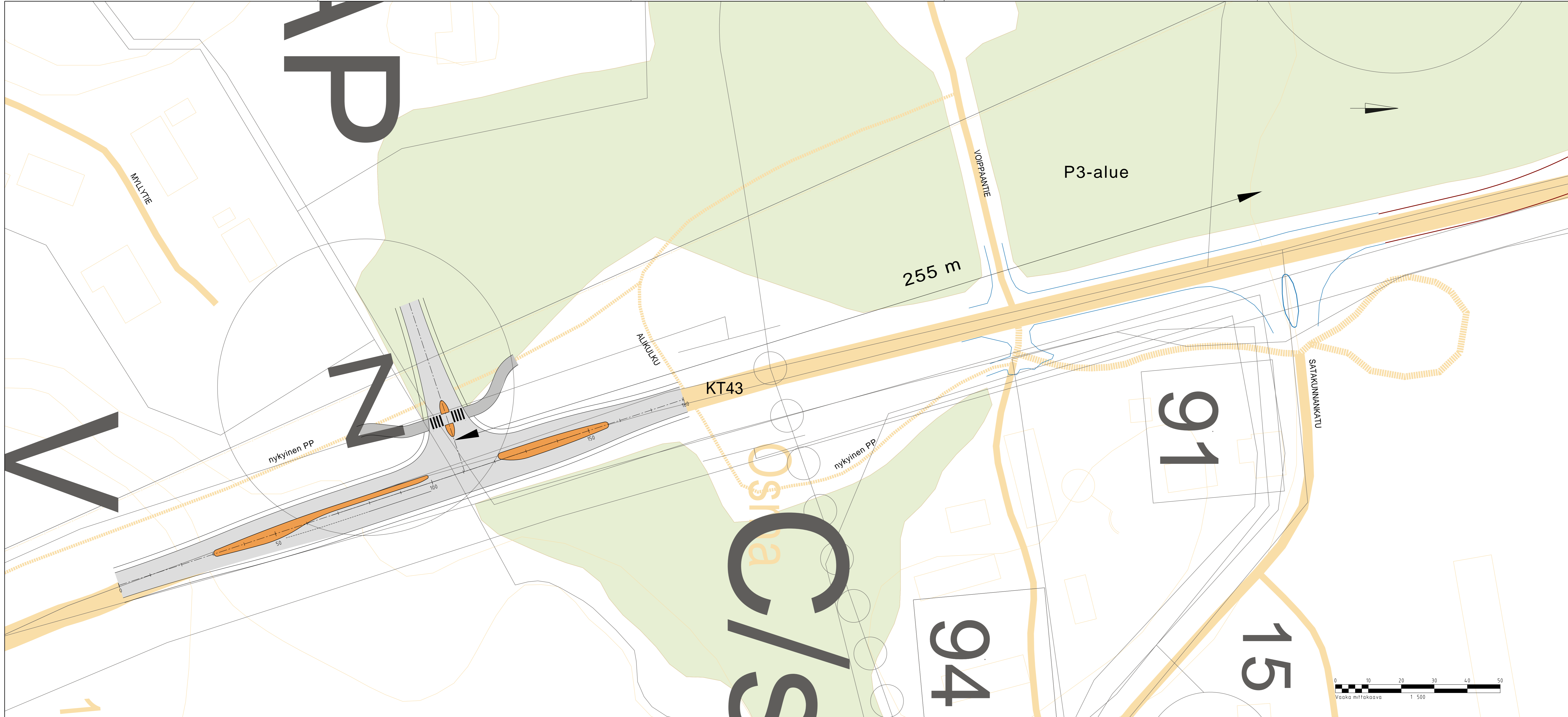
Merkki	Muutos	Pvm	Suunn.	Tark.
Hankkeen nimi: Kt 43 / P-3 liittymäalue, liikennejärjestelyt, yleissuunnitelma, Eura				
Piirustuksen sisältö: Yleissuunnitelma, vaihtoehto 2				

Pvm	Hyv.	Tuomas Miettinen	Pvm	Kimmo Haapanen	Pvm	
20.10.2015	Suunn.	Timo Alatalo				
Tierekisteritunnus		Mittakaava	Koordinaattijärjestelmä		Piir.nro	
		1:500	Korkeusjärjestelmä		VE2	





Merkki	Muutos	Pvm	Suunn.	Tark.
Hankkeen nimi		Kt 43 / P-3 liittymäalue, liikennejärjestelyt, yleissuunnitelma, Eura		
Piirustuksen sisältö		Yleissuunnitelma, vaihtoehto 1		
Pvm	Hyv.	Tuomas Miettinen	Pvm	Kimmo Haapanen
20.10.2015	Suunn.	Timo Alatalo		
Tierekisteritunnus	Mittakaava	Koordinaattijärjestelmä	Piir.nro	
	1:500	Korkeusjärjestelmä	VE1	



Merkki	Muutos	Pvm	Suunn.	Tark.
Hankkeen nimi: Kt 43 / P-3 liittymäalue, liikennejärjestelyt, yleissuunnitelma, Eura				
Piirustuksen sisältö: Yleissuunnitelma, vaihtoehto 3				
FCG		EURAN KUNTA Tekniset palvelut		Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Pvm: 20.10.2015	Hyv. Suunn.:	Tuomas Miettinen	Pvm: Kimmo Haapanen	Pvm:
Tierekisteritunnus:	Mittakaava: 1:500	Koordinaattijärjestelmä: Korkeusjärjestelmä	Piir.nro: VE3	