

Valtatien 3 liikenneselvitys Laihialla

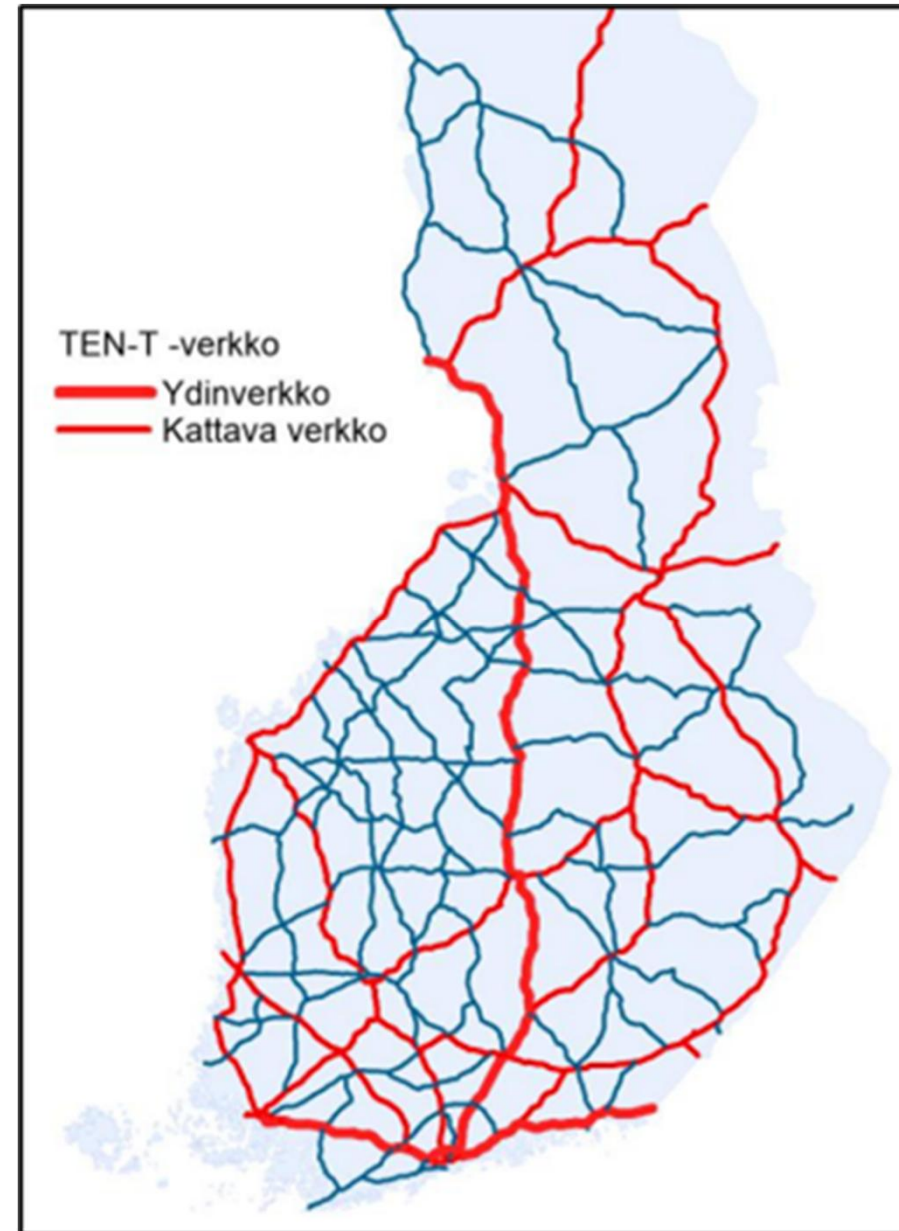
välillä Perälä-Jokiperä

Versio 16.3.2026



Lähtötiedot

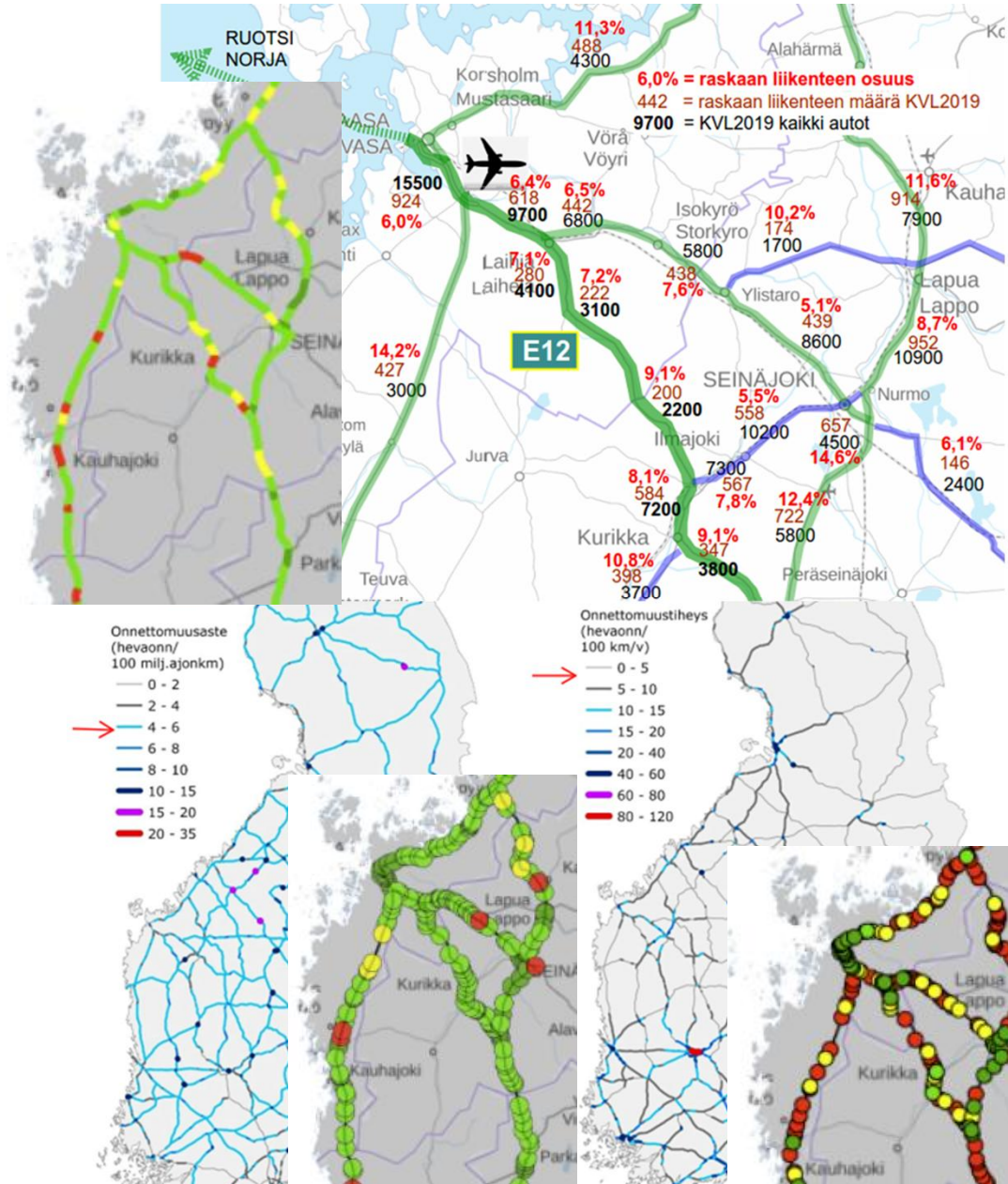
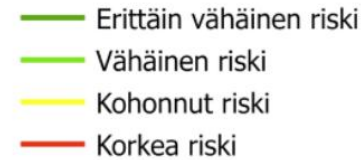
1. VT 3 kuuluu valtakunnallisten pääteiden luokassa muiden valta- ja kantateiden luokkaan.
2. Kuuluu TEN-T-kattavaan verkkoon
3. Kuuluu Eurooppateiden verkkoon
4. Tiellä kulkee kaide-SEKV-reitti (7x7x40 m erikoiskuljetusreitti, jolla keskikaide välivaiheena on mahdollinen)
5. Ei kuulu runkoteihin, joka on korkein tieluokka, mutta olemme päättäneet ottaa tavoitteeksi, että vt:n 3 järjestelyt suunnitellaan siten, että tie voisi tulevaisuudessa olla runkotie tasoluokassa II



Lähtötiedot

1. Liikennemäärä vt 3:lla KVL2021 4 352 – 1 932 ajon/vrk,
2. Raskaan liikenteen määrä 323 - 211 ajon/vrk (7,7-10,9 %)
3. Nopeustaso väli Laihia-Kylänpää 80 km/h, Kylänpäästä etelään 100 km/h ja pistekohtaisia 80 km/h
4. Tiejaksolla 130 liittymää (ilman maatalousliittymiä) eli 5,1 kpl/km (tavoite 2-4 liittymää/km)
5. Useita vaarallisia ja ohjeiden vastaisia nelihaaraliittymiä
6. Puutteellinen geometria Torstilassa (R=200), Kylänpäässä (R= 300), lähellä Jokikylää (2 R=500) ja Jukajalla (R=500)
7. Jkpp-alikulun tarve Kylänpään koulun ja NS:n kohdalla, ehkä myös Jokikylässä
8. Tien leveys 8,5 m Jokiperässä 0,7 km, Kasinkylässä n. 3,5 km ja Paussin ja Jokikylän välillä 4,6 km, muuten riittävä (9-10 m).
9. Ei toimivuusongelmia
10. Turvallisuustaso 2018-2022: 6 hvjo/5 vuotta, 24 materiaalivahinkoa.
11. Onnettomuusaste 5,16 heva/100 milj.km ja onnettomuustiheys 4,79 heva/100 km/v
12. UUSI VTA 2024 (verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi): Vt 3 Laihialla kokonaan vähäisen riskin aluetta, mutta suunnitteluominaisuuksissa on puutteita mm. liittymissä ja J-tiejärjestelyissä

riskiluokittelun yhdistetyt tulokset



Lähtötiedot

Keskeiset aiemmat suunnitelmat

1. Vt:n 3 parantaminen Kylänpään, Torstilan, Käyppälän, Perälän, Hulmin ja Rudon liittymien kohdalla, 2009, Laihia (vanhentuneet tiesuunnitelmat)
2. Vt 3 Tampere – Vaasa palvelutasolähtöinen kehittämiskäytäväselvitys 2015
3. Pöpelikön asemakaavan liikenneselvitys, 2019 > tätä jatkettu tämän työn yhteydessä

Vilkkaimmat vt:hen 3 liittyvät tiet KVL 2023:

1. Peräläntie 500 (itäään), länteen likimain sama määrä
2. Käyppälän liittymä (mt 17632) 27
3. Jakkulantie (mt 17603) 161
4. Isonkyläntie n. 550-600
5. Torstilantie (mt 17561) 15 (sillalle arviolta n. 150, Länsitiellä 250)
6. lippomäentie (Kylänpään koulu) arvio n. 100 - 150
7. Jurvantie (mt 687) 553
8. Jokikylä (mt 17511) 21
9. Tainuskyläntie (mt 17429) 51

Valtatielle tavoitteena runkoverkon taso II

	runkoverkko taso I	runkoverkko taso II	muut valta- ja kantatiet
KVL Suomi keskim.	11 540	2 900	2 840
KVL _{rask} Suomi keskim.	1 140	330	290
KVL Vt 3 Laihia	KVL 4350-2000 / KVL rask 320 - 210		
Palvelutaso	hyvä pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso	hyvä pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso	hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso
Matka-nopeus	matkanopeus on hyvä ja tasainen, vähintään 80 km/h, maaseutujaksoilla mielellään 100 km/h	matkanopeus on tasainen ottaen huomioon alueelliset olosuhteet, vähintään 80 km/h	liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso, 80-100 km/h
Liittymät	Liittymien määrä on rajoitettu, tielle liittyminen ei merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä	liittymät voidaan suunnitella paikallisen liikenteen ehdoilla	liittymät voidaan suunnitella paikallisen liikenteen ehdoilla

Tavoitteet, tekniset

Nopeus	Perälä – Käyppälä 80 km/h, muuten 100 km/h ja tarvittaessa pistekohtainen 80 km/h
Poikkileikkaus	100 km/h > 10/7 80 km/h 10/7 jos KVL > 4000 ja 9/7 jos KVL < 4000
Tien linjaus ja tasaus	Suunnitteluohjeiden ohjearvoja noudatetaan esim. $R_{\min}$ 80 km/h = 580 m ja 100 km/h = 900 m, maanteiden tasoliittymien kohdalla 900 m (80 km/h) / 1400 m (100 km/h)
Liittymät	Ei nelihaaraliittymiä, paitsi vähäliikenteisissä (< 5% päätien liikenteestä) tapauksissa Liittymäväli n. 500 m (poikkeuksellisesti 300 m) ja porrastetuissa T-liittymissä porrastustavan mukainen väli, pääosin tasoliittymiä Hyvät näkemät tärkeitä Liittymätiheys välillä Perälä – Kylänpää 2-3 kpl/km ja Kylänpää – Jokiperä 4 kpl/km
kävely ja pyöräily	Erillinen väylä maankäytön tarpeiden perusteella ja eritasoinen risteäminen valtatie- kanssa koulujen kohdalla ja siellä missä on merkittävästi asutusta tien molemmin puolin (mm. Kylänpään koulu ja NS sekä Jokikylän kohta).

Liikenne-ennuste 2050

Luokkamuutosta puoltavat myös ELY,
Kurikan kaupunki, Pohjanmaan liitto, Etelä-
Pohjanmaan liitto

- Ennuste sisältää + 400 ajon/d uutta maankäytön liikennettä, joka koostuu alueen omasta ja Vaasan Gigafactoryn työpaikkakasvusta
- Pöpelikkö-Isokylä-alueelle kaksi lisäkasvuennustetta:
 - o 50 ha teollisuutta ja 100 uutta asukasta
 - o 100 ha teollisuutta ja 200 uutta asukasta

Osuus	KVL2021	KVL2050 Pöpelikön vaihtoehdot		
		T 6,5 ha A nyk.	T +50 ha A +100asuk.	T +100 ha A +200asuk.
Laihian keskusta - Perälä	4 352	6 000	6900	8100
Perälä - Jakkula	3 915	5 400	6300	7500
Jakkula - Kylänpää	3 034	4 200	4700	5200
Kylänpää – Jokikylä	2 358	3 300	3800	4300
Jokikylä - Jokiperä	1 932	2 700	3200	3700

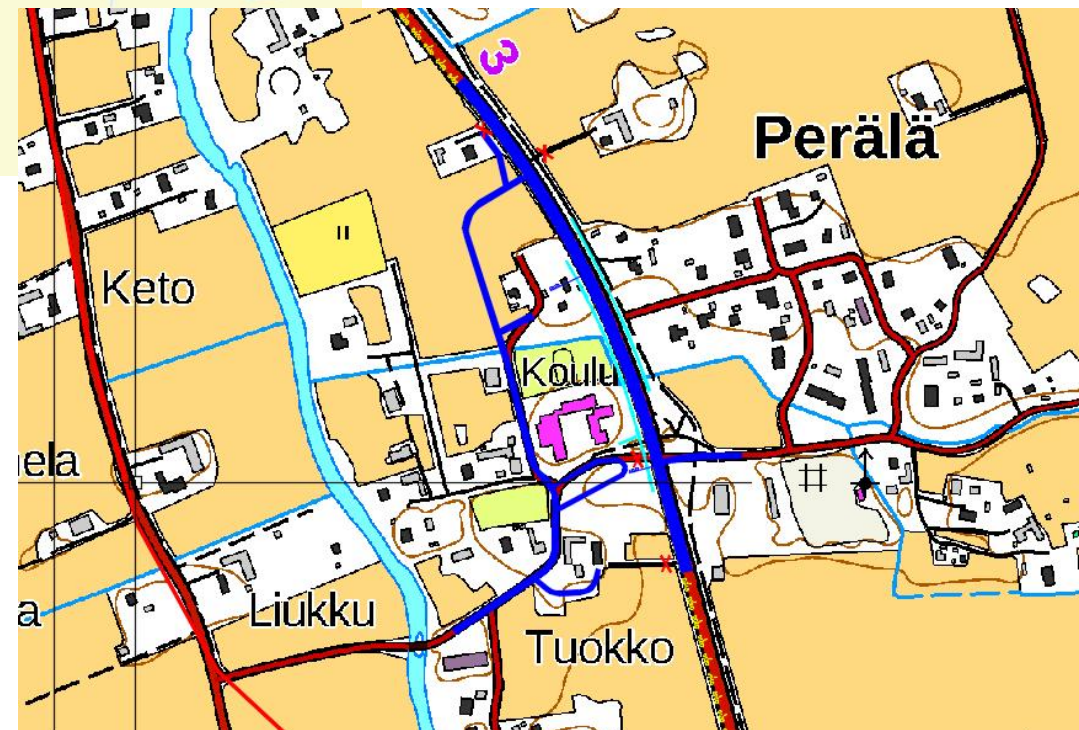
Perälän kohta

Vaihtoehto 1

- Oikea-vasen-porrastus, porrastusväli 274 m
- kääntymiskaistat peräkkäin, 80 km/h
- Pidentää alikulkusiltaa
- Häiriötä koulun liikenteelle ja muutoksia jo toteutetuille liikennejärjestelyille
- Koulun melusuojaus rajoittaa näkemää vt:n 3 suuntaan (n. 150 m)
- Oikominen Peräläntien kautta ennallaan
- Vaatii asemakaavan muuttamista (MT, katu) mutta on yleiskaavan mukainen
- 627 m tietä, kanavointia 560 m 14,5 m leveästi
- > n. 1,25 M€



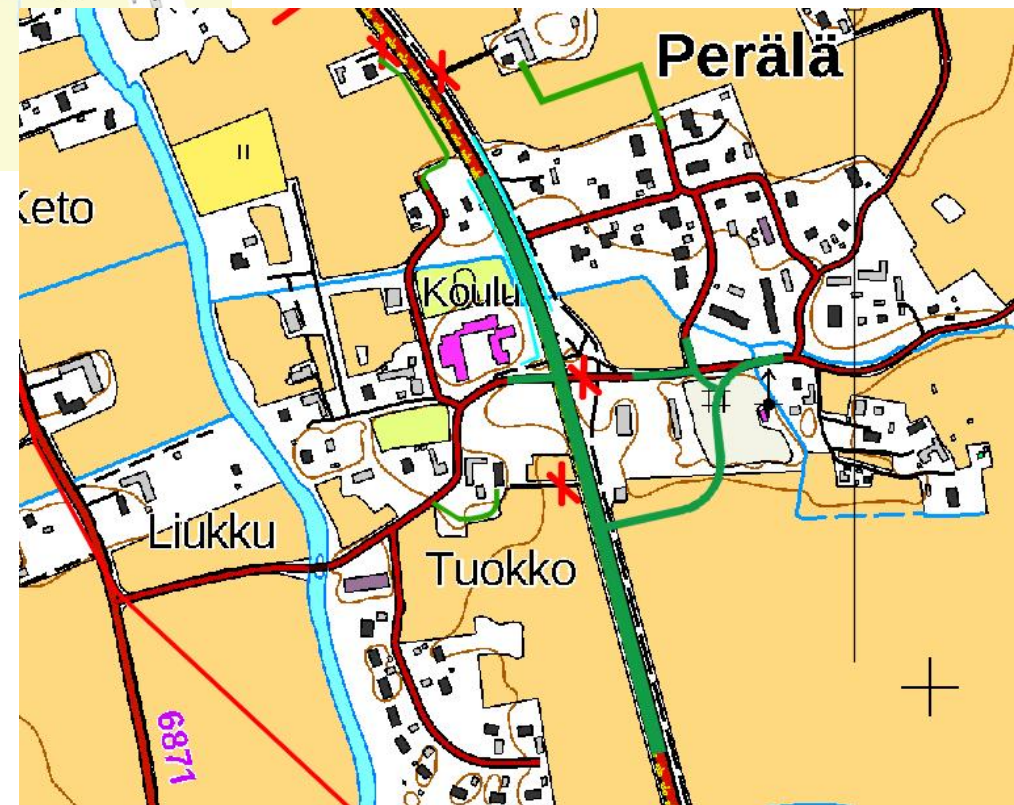
Suosituksena
ve 1 tai ve 2



Perälän kohta

Vaihtoehto 2

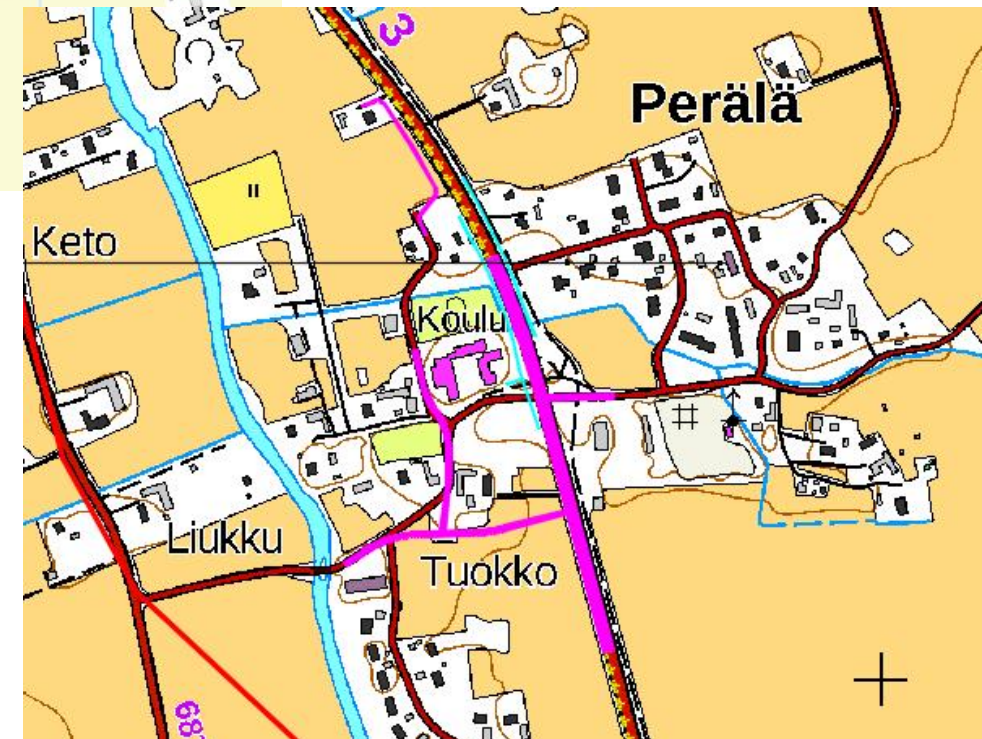
- Oikea-vasen-porrastus, porrastusväli 167 m,
- kääntymiskaistat rinnakkain liittymien välissä, 80 km/h
- Liittymän kanavointi leventää tietä (neljä kaistaa ja keskisaareke) ja pidentää siksi nykyistä alikulkusiltaa paljon
- Koulun melusuojaus heikentää näkemää vt:n 3 suuntaan (näkemä on 150 m, kun vaatimus 200 m)
- Liittymä heikentää koulun melusuojausta
- Peräläntien mutkat voivat vähän vähentää oikomista Peräläntien kautta, vaatii muitakin toimia
- Edellyttää asemakaavan muuttamista (TV, osittain käytössä)
- 369 m tietä ja kanavointia 400 m 18 m leveydeltä
- > n. 1,0 M€



Perälän kohta

Vaihtoehto 3

- Vasen-oikea-porrastus, porrastusväli 130 m,
- kääntymiskaistat liittymävälin ulkopuolella, 80 km/h
- Pidentää alikulkusiltaa, kun tielle tulee kolmekaistaa ja keskisaareke
- Ei muutoksia koulun liikennejärjestelyihin
- Hyvät näkemät (200 m) vt:n 3 suuntaan
- Asemakaavaa olisi muutettava yhden AO-tontin osalta, lisäksi tielinjalle on jo myönnetty rak.lupa 200 m²:n talousrakennukselle, **nämä vaikeuttavat merkittävästi toteuttamiskelpoisuutta**
- Oikominen Peräläntien kautta ennallaan
- 415 m tietä ja kanavointia 513 m 14,5 m leveästi
- > n. 1,05 M€



Perälän kohta

Vaihtoehto 4

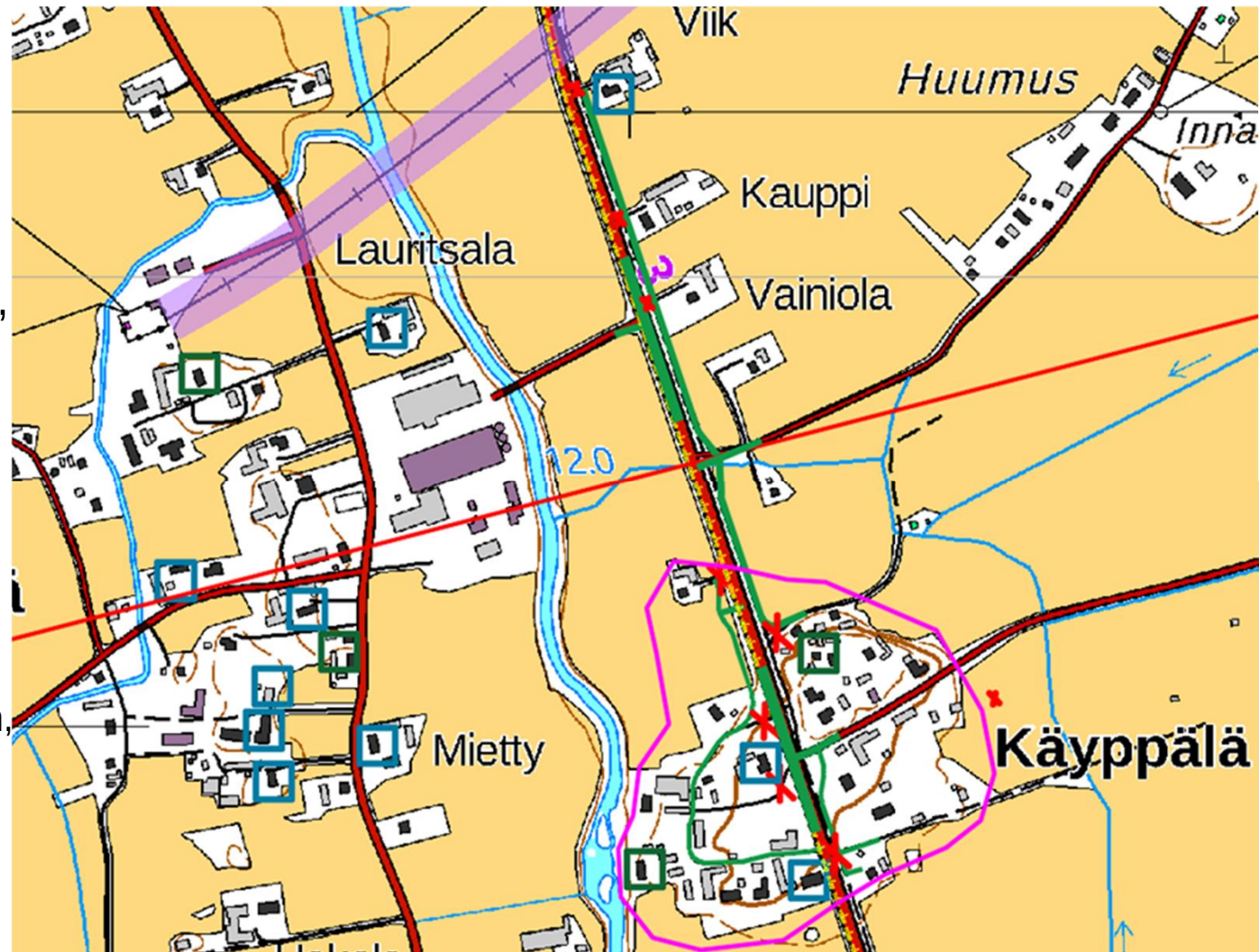
- Oikea-vasen porrastus, porrastusväli 182 m
- kääntymiskaistat liittymävälin sisällä, 80 km/h
- Pidentää alikulkusiltaa, kun tielle tulee neljä kaistaa ja keskisaareke
- Ei muutoksia koulun liikennejärjestelyihin
- Meluesteen vuoksi näkemä vain n. 150-170 m vt:n 3 suuntaan, jos STOP, niin normaali
- Asemakaavaa olisi muutettava, yksi AP-tontti menetetään ja TV-tontti pienenee
- Oikominen Peräläntien kautta vaikeutuu
- 460 m tietä ja kanavointia 500 m 18,5 m leveästi
- > n. 1,15 M€



Järjestelyitä voidaan toteuttaa myös vaiheittain

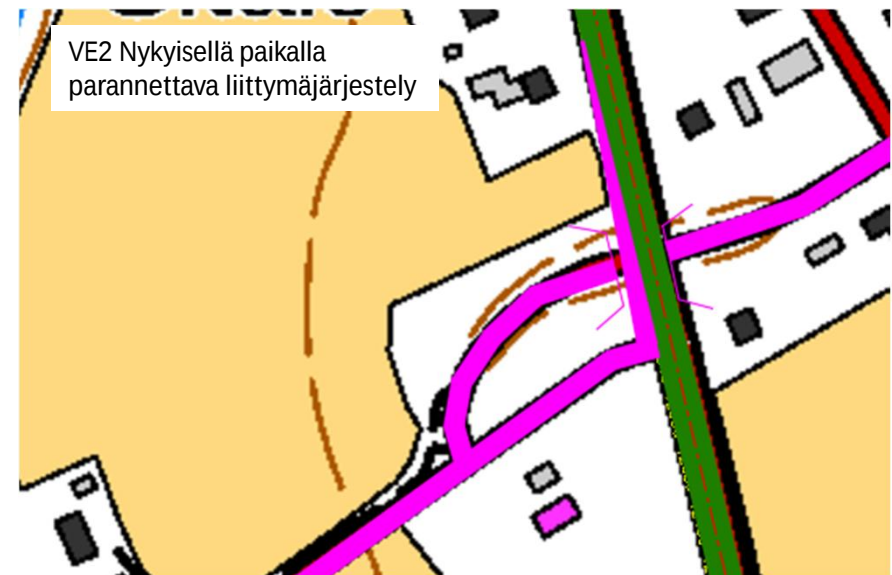
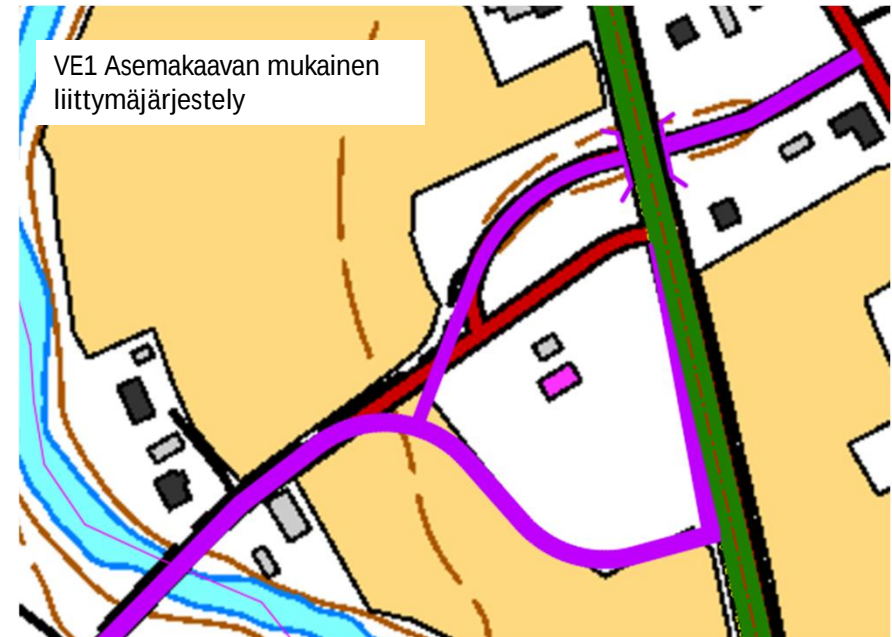
Käyppälän kohta

- Laihian Maltaan ja Käyppäläntien liittymään väistötila
- Jäljelle jäävät Y-liittymä ilman väistötilaa, 8 liittymää suljetaan, 5 jää
- Lyhyitä rinnakkaisteitä länsipuolelle
- J-tie itäpuolella levennetään rinnakkaistieksi osalla matkaa (leveys 5,0 m)
- Kiertokujan liittymän näkemä, poikkeuspituus (150 m tien pintaan, 195 m 0,5 m:n korkeudelle eli auton valoihin > tyydyttävä)



Isonkyläntien liittymän parantaminen

- Suositus edetä asemakaavan mukaan, jolloin oikeaan kääntymiskaistan takia ei tarvitse siltää jatkaa. (VE1)
- Liikenne-ennusteen perusteella on todettu, että oikeaan kääntymiskaista tarvitaan kun Isonkyläntien KVL kasvaa nykyisestä n. 600:sta n. 1000:een. Tämä voi tapahtua ennen kuin uusi yhteys Pöpelikköön tulee välttämättömäksi.
- Täyskanavointia ei tarvita, koska siinä vaiheessa kun liikennemäärät sitä vaativat, on toteutettava Pöpelikön uusi tieyhteys, jolloin tässä liikennemäärä alenee niin, että oikeaan kääntymiskaista riittää.
- Vaihtoehtona (VE2) on Isonkyläntien liittymän pitäminen nykyisellä paikallaan ja siltää jatketaan oikeaan kääntymiskaistaa varten. Oletetaan että on tarve myös leikata alittavan tien tasausta sillan levennyksen kohdalla. Suorempi tie olisi helpompi liikennöidä, mutta ratkaisu olisi asemakaavan vastainen ja vaatisi sen muuttamista.
- Vaihtoehtojen toteuttamiskustannukset ovat karkean arvion perusteella samaa suuruusluokkaa.
- Omakotitalo Isonkyläntien liittymän kohdalla valtatie itäpuolella ei ole enää asuttu.



On tutkittu myös voisiko koulun luo tehdä alikulun jotta ei tarvitsisi tehdä kallista uutta tielinjaa

Vaihtoehto 1

Tämä versio edellyttää risteyksessä olevan vanhan kaupan lunastamista ja purkamista. Uusi omistaja on alkanut "pikkuhiljaa" kunnostamaan taloa, mutta siinä ei asuta.

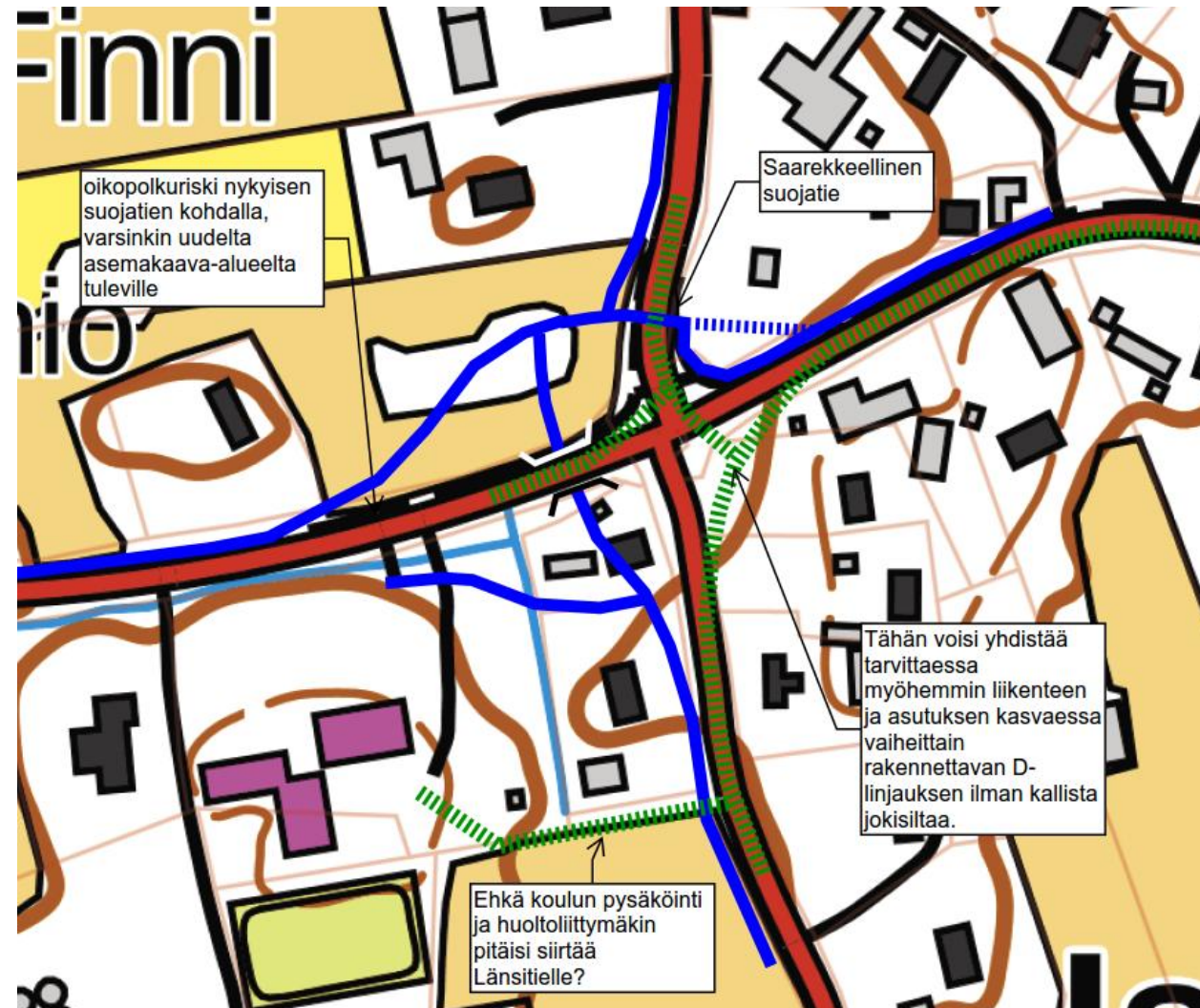
Asemakaavaa muutettava.

Koulun alue ei välttämättä edellytä muutosta, mutta huoltoliikenteen voisi kääntää.

Alueella isoja laskuojia, kuivatusta selvitettävä.

Parantaa koululaisten turvallisuutta, mutta alikulun käyttöaste ei välttämättä ole kiertomatkojen vuoksi kovin hyvä, kun oikopolkujakin löytyy.

Tiiviin kyläasutuksen läpi ei kuitenkaan voi koko Pöpelikön raskasta liikennettä johtaa > asumisviihtyvyys kärsii (melu, päästöt, turvallisuus, tärinä)



On tutkittu myös voisiko koulun luo tehdä alikulun jotta ei tarvitsisi tehdä kallista uutta tielinjaa

Vaihtoehto 2

Tämä versio säästää risteyksessä olevan vanhan kaupan lunastamisen ja purkamisen.

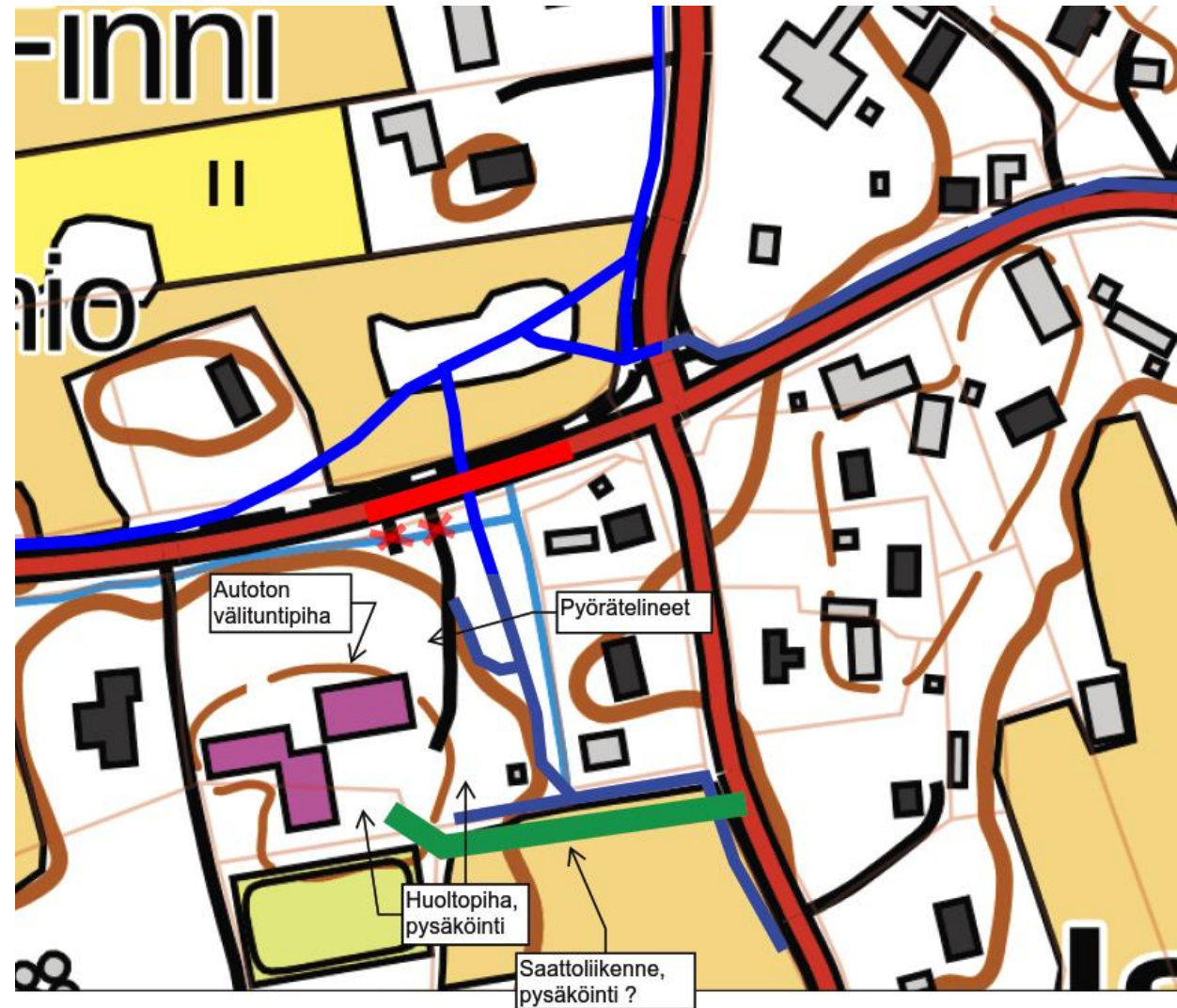
Asemakaavaa muutettava.

Koulun piha-alue ja yhteydet on järjesteltävä uudelleen.

Alueella isoja laskuojia, kuivatusta selvitettävä. (Ks. Seuraava dia.)

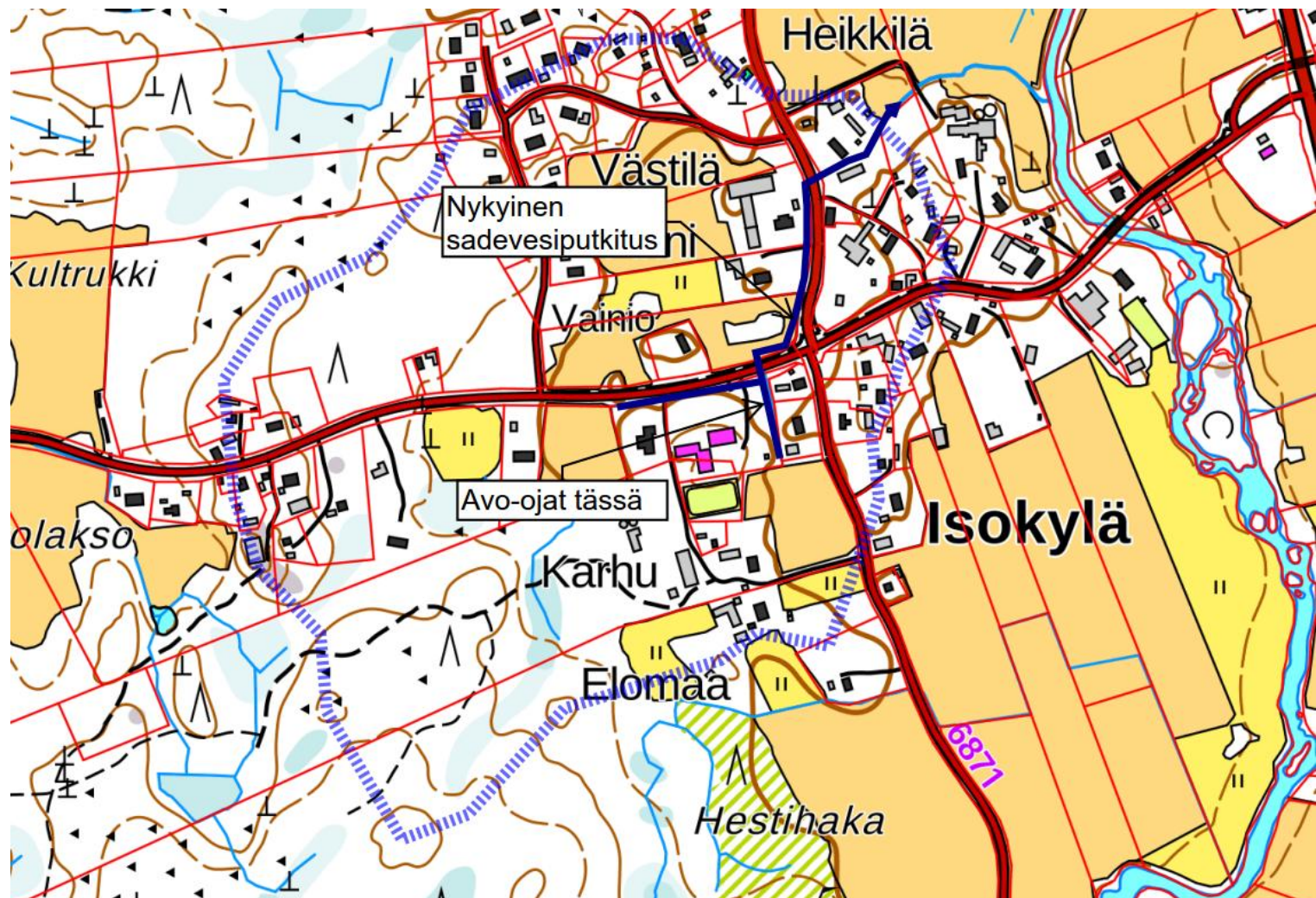
Parantaa koululaisten turvallisuutta, mutta alikulun käyttöaste ei välttämättä ole kiertomatkojen vuoksi kovin hyvä, kun oikopolkujakin löytyy. Yhteys hiukan luontevampi kuin ve 1.

Tiiviin kyläasutuksen läpi ei kuitenkaan voi koko Pöpelikön raskasta liikennettä johtaa > asumisviihtyvyys kärsii (melu, päästöt, turvallisuus, tärinä), mutta tällä voidaan siirtää uuden tieyhteyden tarvetta ja parantaa kylän sisästä liikenneturvallisuutta.



Isonkylän mahdollisen alikulun kohdan kuivatustilanne

Kuivatus: Paikallisen asukkaan mukaan (30.10.2025) oja menee suunnitellun alikulun kohdalla putkeen ja kulkee pohjoiseen Länsitien vartta, alittaa vanhan kaupan kohdalla Länsitien, menee peltihallin kohdalta putkessa pellolle ja loppumatkan avo-ojana jokeen. Valuma-alueen koko n. 40 ha.



Pöpelikkö, Linjavaihtoehdot

Nykytie: nopeustaso 40-60 km/h, Pöpelikössä toiminta voi kasvaa 6,5 ha > 15 ha. Tällöin vt-liittymään tarvitaan väistötila.

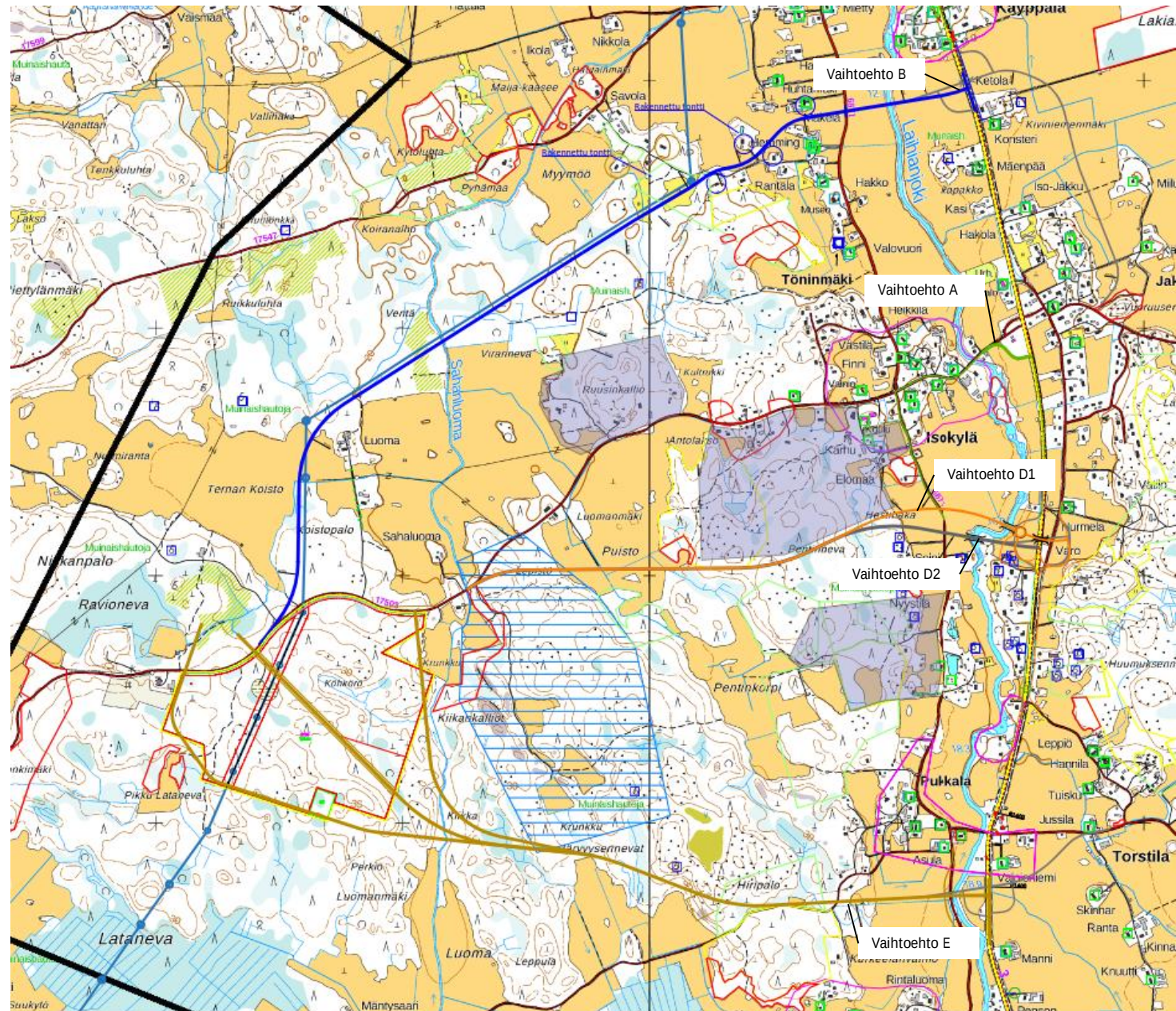
Vaihtoehto A: nopeustaso 40 -80 km/h. Tiepituus 2,58 km. Eritasoliittymälle ei tilaa. On vaihe 1, edetään vaihtoehtoon D1 tai D2.

Vaihtoehto B: nopeustaso 60-80 km/h. Tiepituus 3,96 km. Uusi jokisilta. Kanavointi tarpeen kun teollisuutta > 25 ha. Eritasoliittymä mahdollinen ja tarpeen kun teollisuutta n. 75 ha.

Vaihtoehto C: karsiutunut (ei kartalla), eritasoliittymä ei mahdollinen. Ve B korvaa (linjaus kulki Tönninmäen kohdalta).

Vaihtoehto D: nopeustaso 80 km/h. Tiepituus 2,37 km. Uusi Jokisilta. Kanavointi tarpeen kun teollisuutta 30 ha. Eritasoliittymä mahdollinen, mutta tila ahdas. ETL tarvitaan, kun teollisuutta on > 75 ha. Kaksi alavaihtoehtoa.

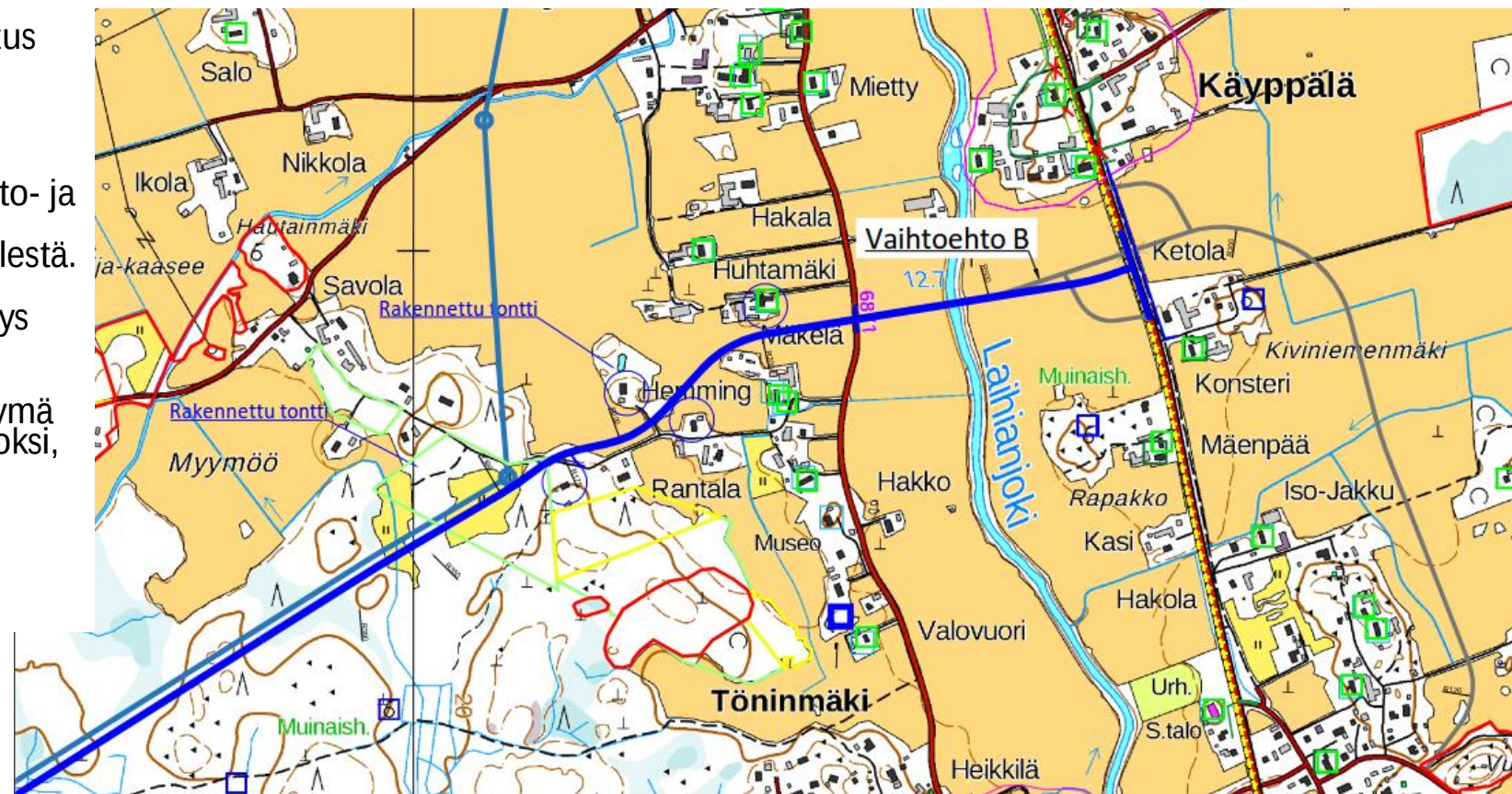
Vaihtoehto E: nopeustaso 80 km/h. Tiepituus 3,32 km. Uusi Jokisilta. Kanavointi tarpeen kun teollisuutta 35 ha. Eritasoliittymä tehdään vaiheessa 1 tai tehdään jokisilta uudelleen vaiheessa 2. Ilman eritasoliittymää teollisuutta enintään 80 ha.



Pöpelikkö, linjavaihtoehdot

Ve B:

- Seuraa voimajohtolinjaa mutta lopussa tulee asutuksen läpi (myös uusia omakotitaloja jää tien lähelle)
- Perusverkon ETL, hyvä mitoitus
- Erikoiskuljetukset ramppien kautta
- Korkea pengeri avoimeen pelto- ja kulttuurimaisemaan ei ole suotavaa museoviraston mielestä.
- Mahdollista kytkeä uusi yhteys Jakkulaan
- Käyppälässä Kiertokujan liittymä suljettava liittymiskaistan vuoksi, mikä vaikeuttaisi asutuksen kulkuyhteyksiä.



Pöpelikkö, Linjavaihtoehdot

Ve D1:

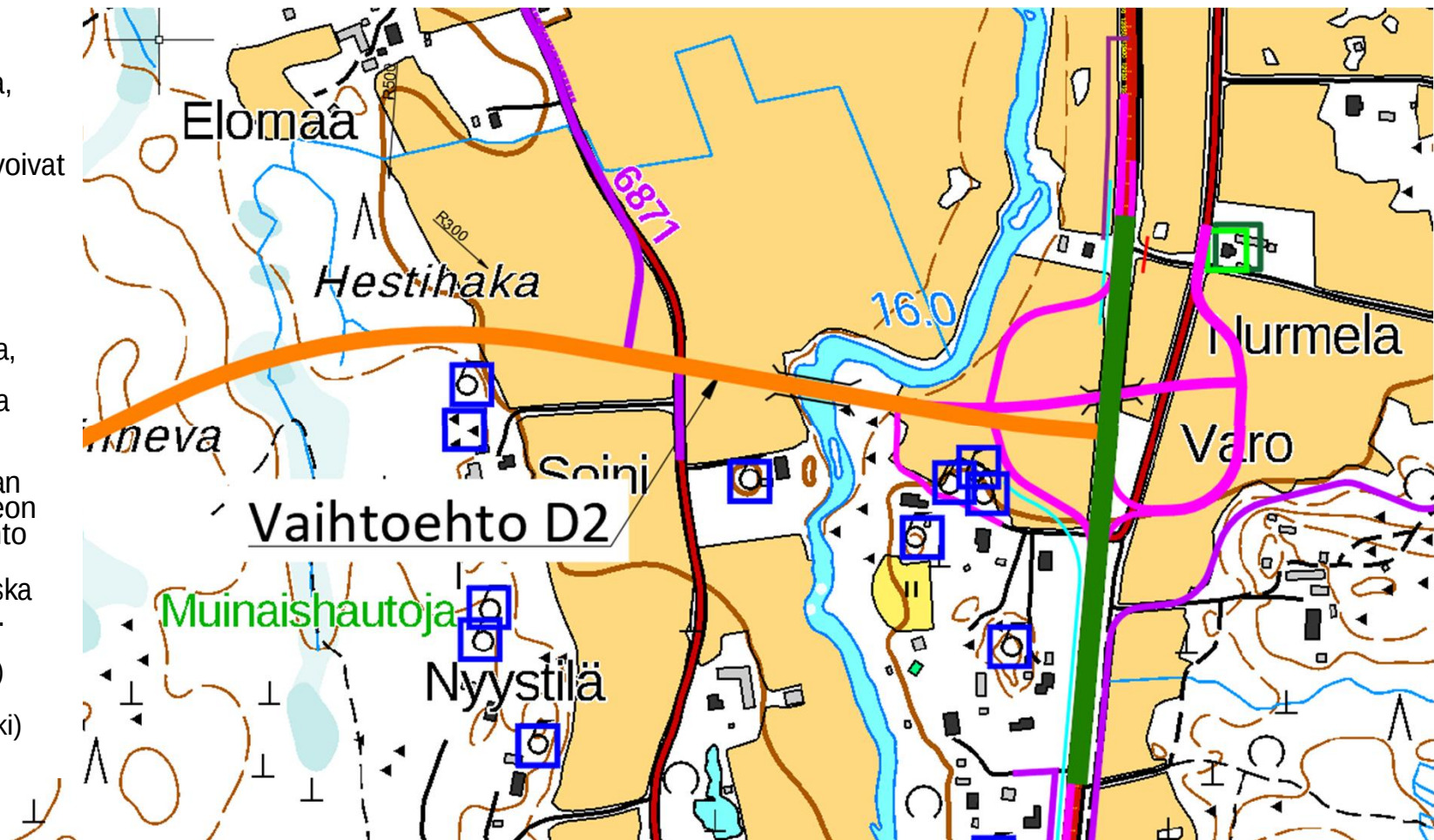
- Perusverkon ETL, ahdas, mutta ohjeet täyttävä mitoitus > ramppi ja 2 tonttoliittymää heti sillan päässä > kiertoliittymä tarpeen
- Erikoiskuljetuksille oma ramppiyhteys (puomillinen?)
- häiriötä asutukselle, melusuojausta, muinaisjäännöksiä lähellä, mutta voidaan ohittaa nykyisiä tiepohjia pitkin
- sijoittuu pellon ja metsän reunaan kulttuurimaisema-alueelle, museon mielestä vähiten huono vaihtoehto
- toteutettava suoraan eritasoliittymäksi, koska jokisillan korkeusasema edellyttää korkeaa siltaa (vaihtoehtona tehdä uusi silta eritasoliittymävaiheessa ja hyödyntää aiempi silta tonttilyhteyksille esim. D2:n mukaisella linjalla)



Pöpelikkö, Linjavaihtoehdot

Ve D2:

- Perusverkon eritasoliittymä, erityismuotoilu tien länsipuolella, tiukka mitoitus
- Erikoiskuljetukset ja linja-autot voivat hyödyntää poikkeavaa ramppijärjestelyä
- Häiriöitä ja kiertoa asutukselle, pienentää aiemmassa osayleiskaavassa osoitettua AP- aluetta, edellyttää melusuojausta, muinaisjäänköksiä lähellä mutta voidaan ohittaa nykyisiä tiepohjia pitkin
- Sijoittuu pellon ja metsän reunaan kulttuurimaisema-alueelle, museon mielestä vähiten huono vaihtoehto
- Voidaan toteuttaa vaiheittain koska jokaisiltapaikka kauempana tiestä.
 - Vaihe 1 tasoliittymä (oranssi)
 - Vaihe 2 eritasoliittymä (pinkki)



Vaihtoehdon D eritasoliittymän D1 karkea luonnostelu maisemassa
Nykytila ja tuleva tilanne (perustuu viereisen kuvan ETYL-tyyppiin)



Pöpelikkö, linjavaihtoehdot

Ve E:

- Perusverkon ETL, ahdas, mutta ohjeen mukainen mitoitus
- Erikoiskuljetukset poikkeusjärjestelyin kun rampeja ei saada sivutien eri puolille (puolirombinen versio voisi onnistua jos tien ja joen välissä oleva talo voidaan lunastaa).
- häiriötä asutukselle, sijoittuu avoimeen kulttuurimaisemaan, ei suotavaa museon mukaan
- toteutettava suoraan eritasoliittymäksi tai uusittava silta, kun eritasoliittymä toteutuu, koska jokisilta niin lähellä päätietä
- Voisi korvata Torstilan vanhan sillan



Pöpelikön linjavaihtoehdot

	Ve A	Ve B	Ve C	Ve D	Ve E
Pituus	2860 m	3960 m	3960 m	2370 m	3300 m
Jokisilta	nykyinen	270 k-m2	210 k-m2	210 k-m2	270 k-m2
Tasoliittymä vt 3	Väistötila tai kanavointi edellyttää vt 3 alikulun pidentämistä tai liittymän siirtoa asemakaavan mukaisesti.	Kanavointi	Kanavointi Isonkyläntien liittymä ei säily	Kanavointi	Kanavointi
Mahdollisuus eritasoliittymälle	nykyinen alikulku palvelee vain paikallista ha-liikennettä. ETL ei mahdollinen.	ETL mahdollinen, voidaan kytkeä myös yhteys Jakkulaan ja ohjata sinne maankäyttöä (esim. asumista).	Ei tilaa eritasoliittymälle.	ETL mahdollinen, mutta tila niukka tien ja joen välissä, voidaan tehdä joko heti tai myöhemmässä vaiheessa riippuen vaihtoehdosta	ETL mahdollinen, mutta tila niukka tien ja joen välissä, jos tehdään myöhemmässä vaiheessa, niin jokisilta pitää uusia korkeussuhteiden vuoksi.
Häiriöt yhdyskuntarakenteelle	Isonkylän alueella liikenne kulkee asutuksen läpi vaikka vältetään koulu kohta, ollaan lähellä useita asuintaloja ja RKY-alueella. Leikataan peltoja.	Tönninmäen pohjois-puolella ollaan lähellä neljää uudehkoa asuinrakennusta ja leikataan viljelyksiä, katkaisee Länsitien varren asutusnauhan nelihaaraliittymäksi. RKY-alueella.	Rajoittaa hiukan Isonkylän laajenemista pohjoiseen. Lähellä muutama asuintalo, leikataan peltoja. Liittyy vt:hen 3 lähellä asutusta, jolloin lisää jkpp:n ylitystarvetta, ei tilaa alikululle. RKY-alueella.	Rajaa asutuksen laajentamista Isokylästä etelään, mutta tilaa lieenee asutukselle riittävästi. D2-linja menee joen luona yleiskaavan rakentamattoman A-alueen yli.	ETL-varaus sijoittuu vt:llä kahden rakennushistoriallisen rakennuksen väliin, korvaisi Pukkalan vanhan sillan.
luonto-häiriöt	Leikataan yhtä arvokasta (punainen) liito-orava- aluetta ja sivutaan toista (keltainen). Läpäistään pohjavesialue.	Leikataan potentiaalista liito-orava- aluetta (vihreä), seurataan voimalinjaa, tielinjaa ja eritasoliittymä sijoittuvat maisema-alueelle ja lähelle kahta rak.hist. taloa.	Seurataan voimalinjaa, Tönninmäen lähellä leikataan liito-orava-alueita (punainen ja keltainen). Lähellä yksi valtakunnallisesti arvokas muinaisjäänne ja yksi rak.-hist. talo.	Leikataan pohjavesialuetta, sivutaan liito-orava- aluetta (punainen ja keltainen), lähelle jää muutamia muinaisjäänneksiä, sillat joen mutkakohtaan (jääpatoriski?). ETL:n lähellä yksi rak.hist. talo.	Sivutaan pohjavesialueen nurkkaa ja kahta liito-orava- aluetta (keltainen ja vihreä), ETL avoimeen peltomaisemaan, edellyttää myös Länsitien siirtoa osin pellolle.
Arvio	Ei palvele riittävästi koko asemakaavaa	Kapasiteetti mahdollistaa ask:n laajenemisenkin ja lyhentää ajomatkoja, mutta on kallis	Ei palvele asemakaavaa hyvin	Palvelee hyvin asemakaavaa ja on edullinen, joskin sijoittuu ahtaaseen paikkaan	Tulee kalliiksi, koska pitäisi heti tehdä eritasoliittymä, kasvattaa ajomatkoja

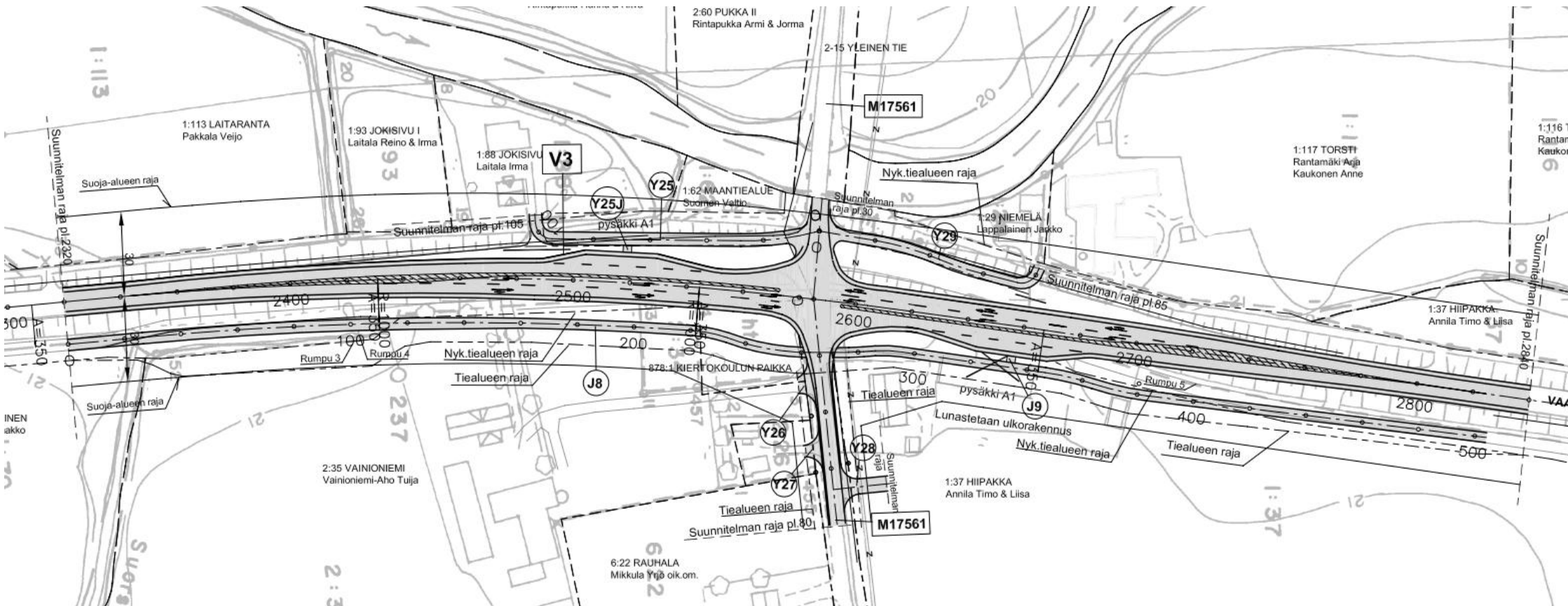
Huom. Kustannusten osalta vaihtoehdot B-E ovat vertailtavissa rakennettavan uuden tiepituuden perusteella. Vaihtoehdoissa B, D ja E on lisäksi huomioitava eritasoliittymän kustannukset.

Aiempia ratkaisuja

Nelihaaraliittymä ei ole enää
hyväksyttävä ratkaisu

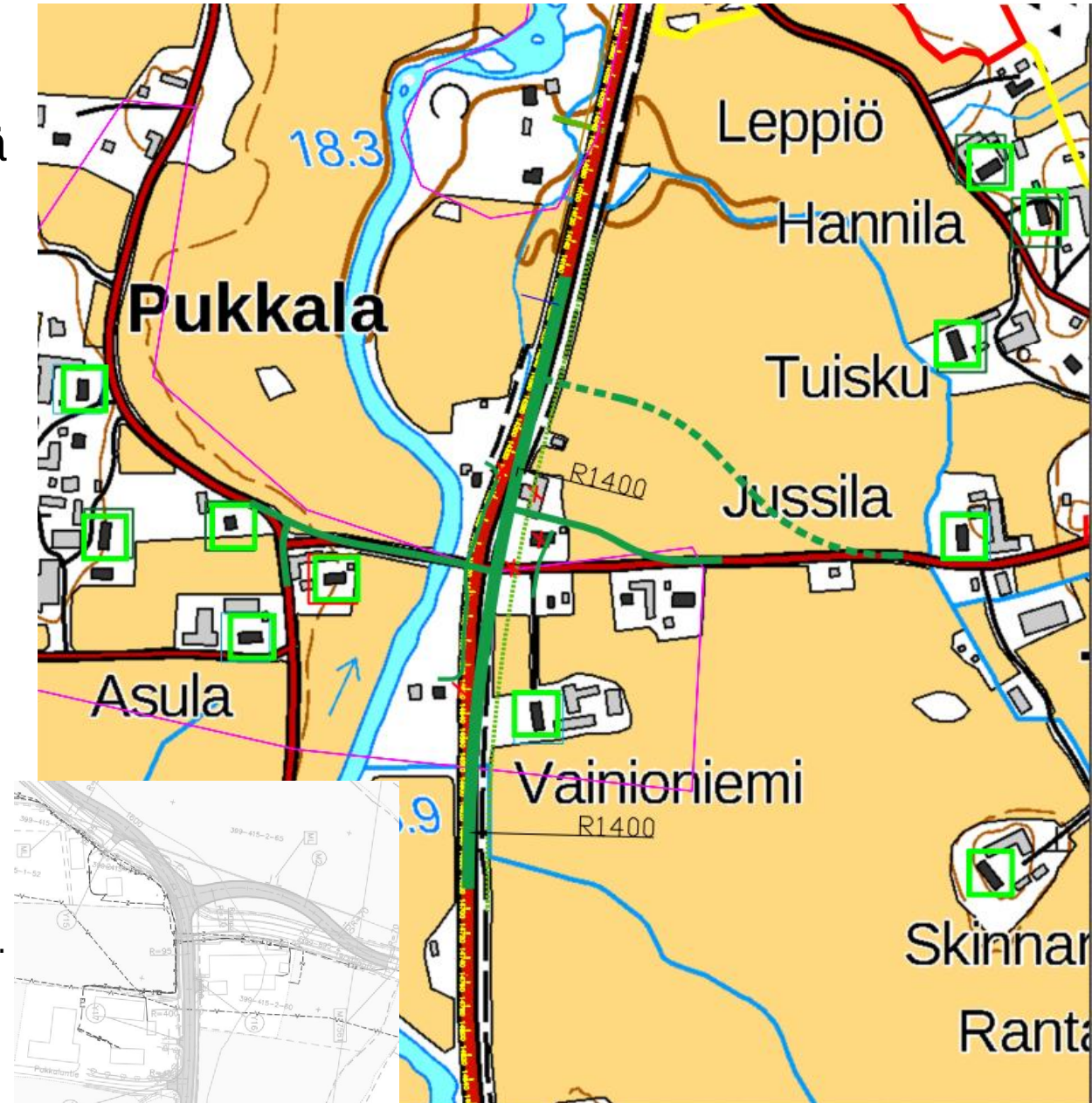
Torstilan vanha Tiesuunnitelma 2009

Kaarre R= 1000 m, ulkorakennus joudutaan lunastamaan, jää vaarallinen nelihaaraliittymä!



Torstila, 2 alavaihtoehtoa sivutiellä

- Nykyinen kaarre $R = n. 200$ m oikaistaan $R=1400$ m ja liittymä porrastetaan.
- Yksi ulkorakennus lunastettava, asuinrakennus jää hyvin lähelle tietä > meluhaitta > lunastus mahdollinen ja suositeltava
- Kaarteen jyrkentäminen $R=900$ m:iin ei poista ongelmaa, mutta huonontaisi järjestelyjä
- Kanavointi ehkä tarpeen, mutta oikeaan kääntymiskaistoja ei mahdu, ellei liittymäväliä kasvateta $n. 160$ m:iin (ks. Katkoviiva, liikennemäärät tarkistettava, ovat pieniä).
- Mahdollistaa uutta maankäyttöä (asumista) pienimuotoisesti ympäristöön.
- Liittymäjärjestelyitä. Valtatien siirtoa $n. 500$ m ja Torstilantietä 170 m (tai 340 m). Lisäksi tonttitie- ja J-tiejärjestelyitä. Tien ja joen välissä tonttiliittymät ahtaasti sillan ja vt:n välissä (väli $n. 20$ m, parempi kuin vanhassa suunnitelmassa)
- Pukkalan puolella Länsitien pääsuunnan muutos parantaisi näkemiä ja selkeyttäisi tieverkkoa. Vaihtoehtona WSP:n suunnitelma (kuva alanurkassa).
- Länsitie on nyt juuri parannettu paikalleen.

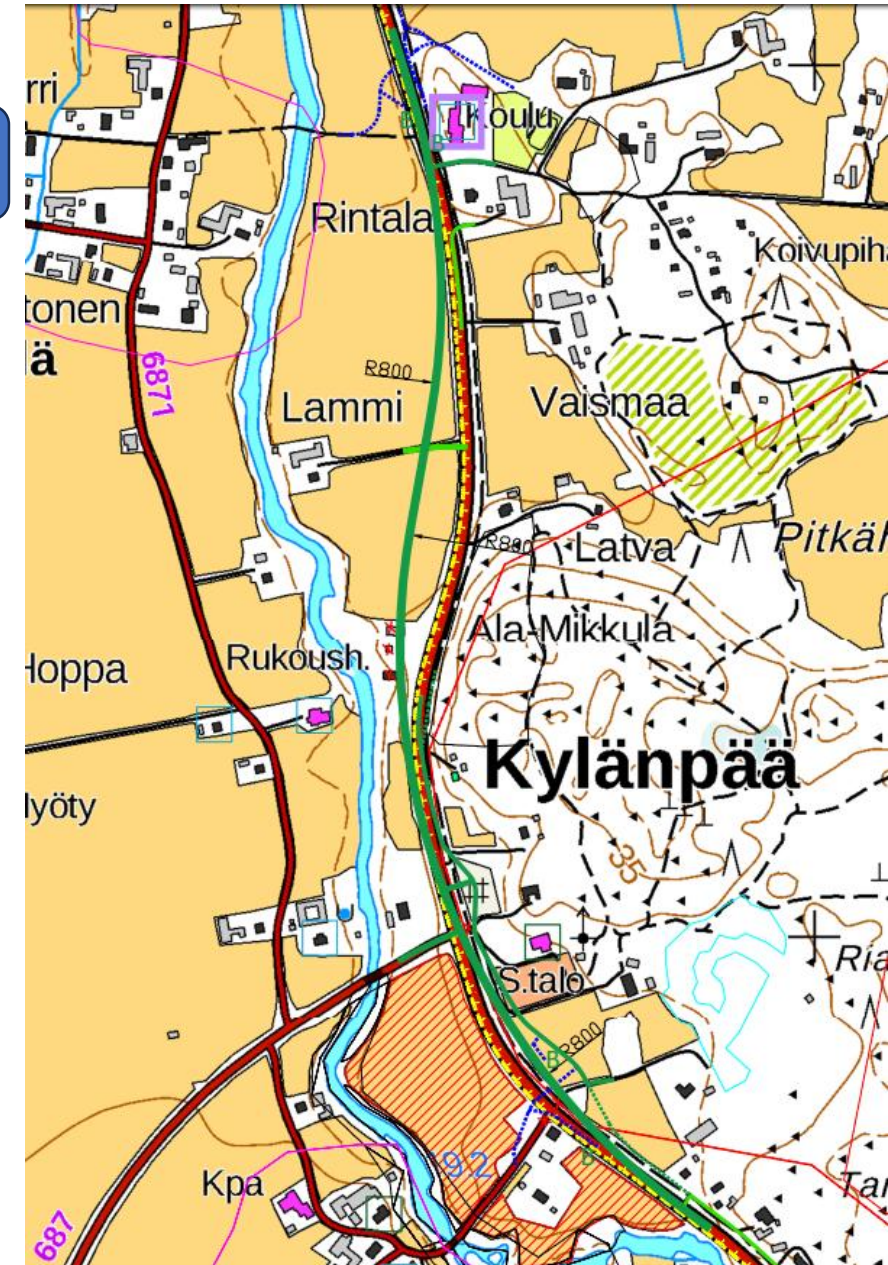


Kylänpää

Ohjausryhmä on tämän vaihtoehdon kannalla

Vaihtoehto A, korkeatasoisempi ratkaisu > Suositus

- Täyttää paremmin runkotien luokan II tavoitteet (R=800)
- Perustuu v. 2009 tiesuunnitelmaan, mutta nelihaararatkaisu muutettu porrastukseksi.
- Vasen-oikea-porrastus mahdollistaa kanavoinnin. Täyttää 100 km/h linjauksen, mutta seututien tasoliittymässä kaarresädevaatimus ei täyty, joten vaatii pistekohtaisen 80 km/h rajoituksen.
- Ala-Mikkulan autio talo ulkorakennuksineen purettava.
- Koulun kohdalle tarvitaan jkpp-alikulku.
- Jurvantien eteläpuolelle mahdollista toteuttaa jkpp-alikulku, varaus kaavaan (huom. runkotietaso)
- Nykyinen syrjään jäävä valtatie jää rinnakkaistieksi. Sen järjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

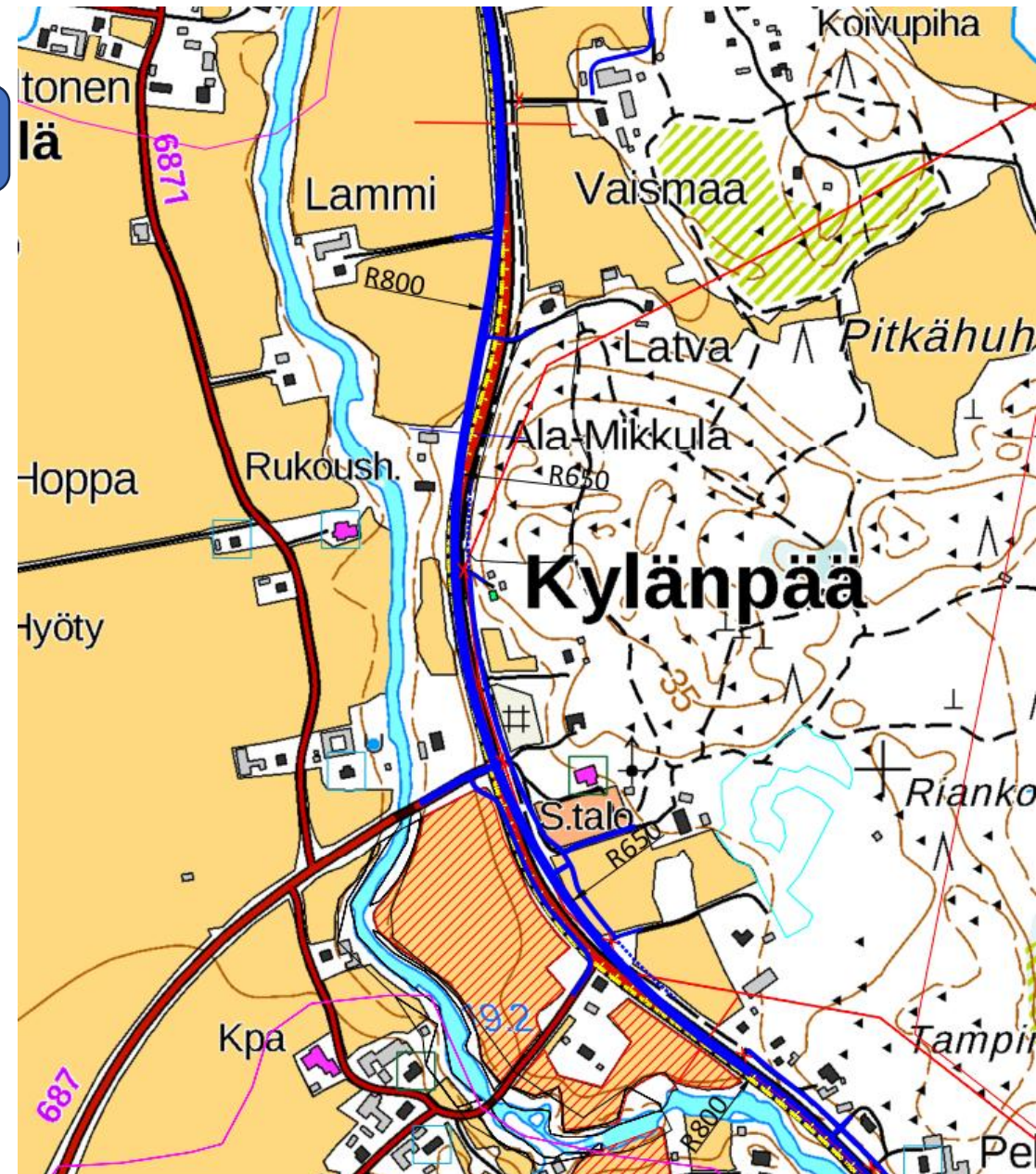


Kylänpää

ELY/J. Salon mukaan riittää myös tämä vaihtoehto

Vaihtoehto B (tingitympi linjaus):

- Seuraa tarkemmin nykyistä tietä ja mahdollistaa Kylänpään liittymän kohtaa lukuun ottamatta 100 km/h nopeuden.
- Liittymässä R=650 m (nykyisin R=300) antaa merkittävän parannuksen, vaikka ei täytä edes 80 km/h nopeustavoitetta tasoliittymän kohdalla (po. R=900).
- Porrastus oikea – vasen (porrastusväli n. 130 m) mahdollistaa väistötilan tekemisen molempiin liittymiin, mutta ei mahdollista kanavointia.
- Syrjään jäävä tie voidaan hyödyntää rinnakkaistienä tai kaivaa pois. Koulun kohdalla jkpp-alikulku kuten VE A:ssa. S-talon kohdalla jkpp-alikululle vaikea löytää tilaa.
- Jos kanavointi tarvitaan, pitää S-talon liittymää siirtää vielä n. 40 m etelään päin, jolloin alikulun paikka varmasti menetetään. Kanavoinnista tulee leveää (18-19 m) mikä vaikeuttaa optista ohjausta jyrkässä kaarteessa. => Täyttää huonosti ruokotietavoitteen!



Hylättyjä ratkaisuja

Kuusistonmäki

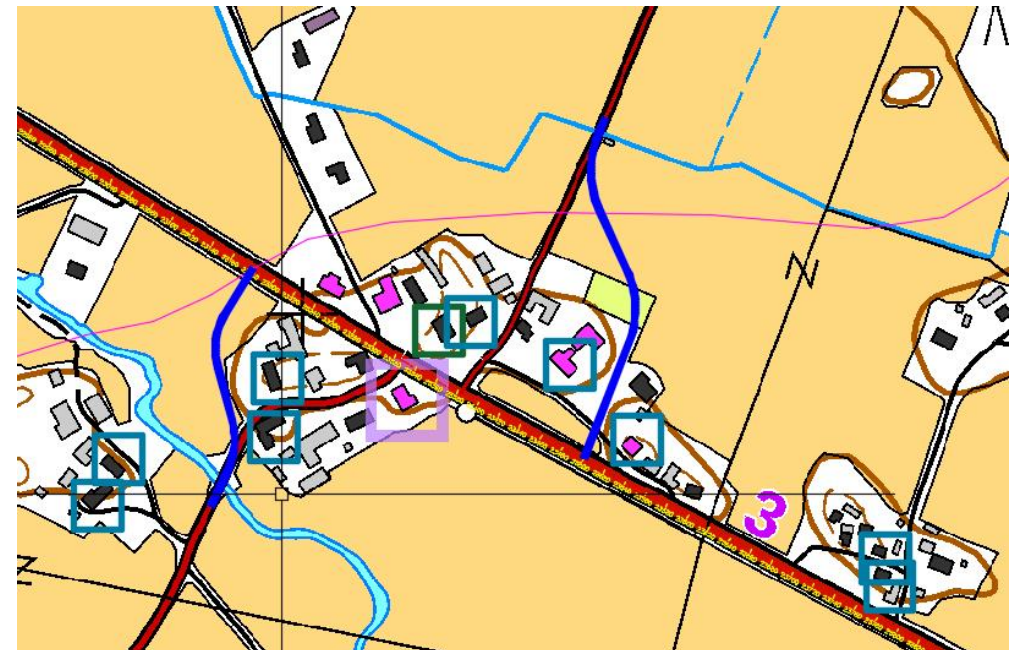
- Uusi teollisuusalue mahdollinen niin, että alue on vain yhdellä puolella valtatietä.
- Varauduttava liittymän kanavointiin
- Liittymän paikan valinta niin, että saavutetaan hyvät näkemät, valtatie tasaus on kuitenkin mäkinen, joten turvallisia näkemiä on vaikea saavuttaa
- Tällä osuudella päätien nopeustavoite on 100 km/h, kanavointilaajuus ja näkemäpituudet kasvavat
- Kohde on irrallaan muusta yhdyskuntarakenteesta ja infrastruktuurin kustannukset nousevat suuriksi
- Vaihtoehtona olisi keskittää raskaampaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa teollisuutta esim. Pöpelikön alueelle, jos sinne muutenkin tarvitaan uusia tiejärjestelyitä ja kunnallistekniikkaa, myös työmatkat olisivat lyhyempiä.

Kuusistonmäestä teollisuusalueen on kunnan päätöksellä luovuttu, koska kohde on irrallaan muusta yhdyskuntarakenteesta ja infrastruktuurin kustannukset nousevat suuriksi



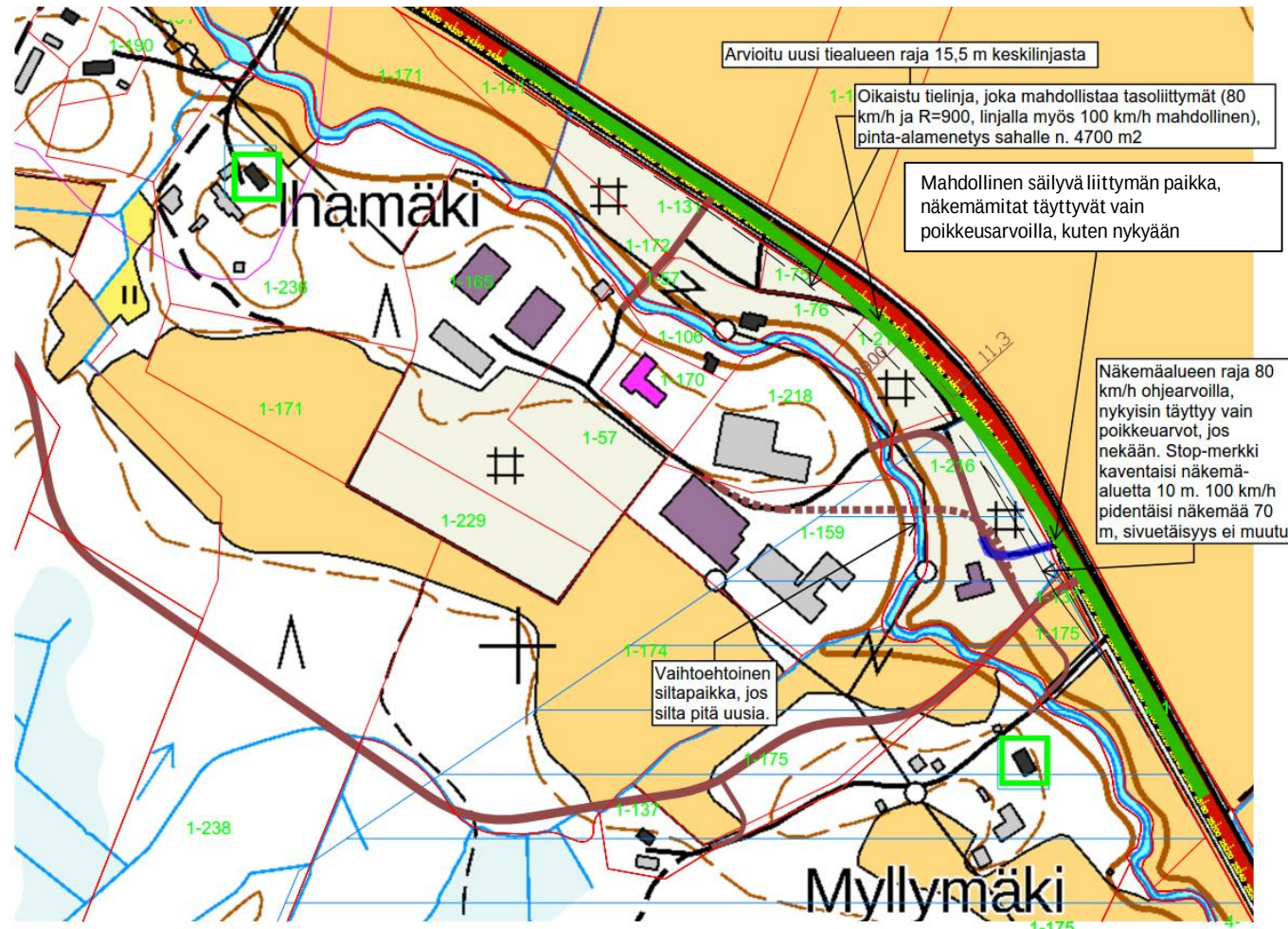
Jokikylä

- Minimivaihtoehto (yläkuva > suositus)
 - Liittymiä vähennetään rinnakkaisteiden avulla kylän kohdalla
 - Rakennus ja mäen kumpare rajoittaa hiukan näkemiä:
 - Jokikyläntiellä näkemäpituus 200 m, mutta rakennus rajoittaa näkemää niin, että sivuetaisyys n. 6-8 m (STOP-vaatimus 10 m, poikkeusmitta 6 m)
 - Konnonperäntien liittymässä näkemä länteen vain n. 110-120 m, itään hyvä, sivusuunnassa ei puutteita (kärkikolmio), liittymää voidaan siirtää hiukan itään näkemän pidentämiseksi (mm. tuulivoimaliikennettä tulossa tähän.)
 - Tarvitaan vt:lle 3 tiesuunnitelma tai YTJ
- Isommat toimet (alakuva)
 - Liittymien siirto mahdollistaa hyvät näkemät, mutta vaatii Jokiperäntien (on maantie) osalta tiesuunnitelmaa ja Konnonperäntien osalta joko yksityistiesuunnitelmaa tai sopimukseen pääsemistä maanomistajien kanssa tai vt:n 3 tiesuunnitelmaa jolla tehtäisiin liittymäjärjestelyjä valtion toimesta.
 - Näkemäpuute ei ole niin iso että teiden siirtoon kannattaisi ryhtyä.
- Molempiin vaihtoehtoihin liittyvää:
 - Rinnakkaistiejärjestelyissä on ahtaita paikkoja
 - J-alikululle ei ole luontevaa paikkaa, joten jalankulku ja pyöräily ja pysäkkiyhteydet jäävät edelleen tasoyliityksiksi
 - Pistekohtainen 80 km/h rajoitus valtatiellä



Jukaja, tutkitut vaihtoehdot

- Kaarre R=500 m pitäisi kasvattaa R=900 (kuvassa) tai R=700 m. Tavoitenopeus 100 km/h.
- Kaarteen kohdalla oleva pysäkki poistettava tai siirrettävä. Käyttö vähäistä.
- Oikaisu pienentää sahan puuvarastokenttää, mutta se on sahanomistajan mukaan mahdollista, koska uuttaa varastotilaa on jo tehty lähemmäs pihaa ja sahaa. Nykyisistä neljästä liittymästä pitää kaksi poistaa.
- Liittymissä puutteelliset näkemät sisäkaarteen ja puupinojen vuoksi ja kaarteeseen tarvitaan näkemätilaa myös päätiellä ajaville (pienentää edelleen puuvarastoja).
- Kuvassa sahan eteläpuolelle esitetty kokoojatie tulee edellisestä osayleiskaavasta, liikenteellisesti se ei ole tarpeen ja sen tarve myös maankäytön osalta on hyvin vähäinen
- Molemmat jokisillat ovat kapeita ja kunnoltaan vaatimattomia, jos eteläisempi silta uusitaan, voisi tien linjata paremmin (esitetty kuvassa katkoviivalla)
- Saha haluaa säilyttää sillat paikallaan ja liittymät niiden kohdilla. Eteläisemmän sillan eteläisempi liittymä on sahan omistajan mukaan liian vaikeasti liikennöitävä jyrkkine mutkineen.
- Tien siirto sivuaa pohjavesialuetta eteläkulmassa. Ei kuitenkaan edellytä laajemmin maankaivua.



Jukaja, valitut liittymät

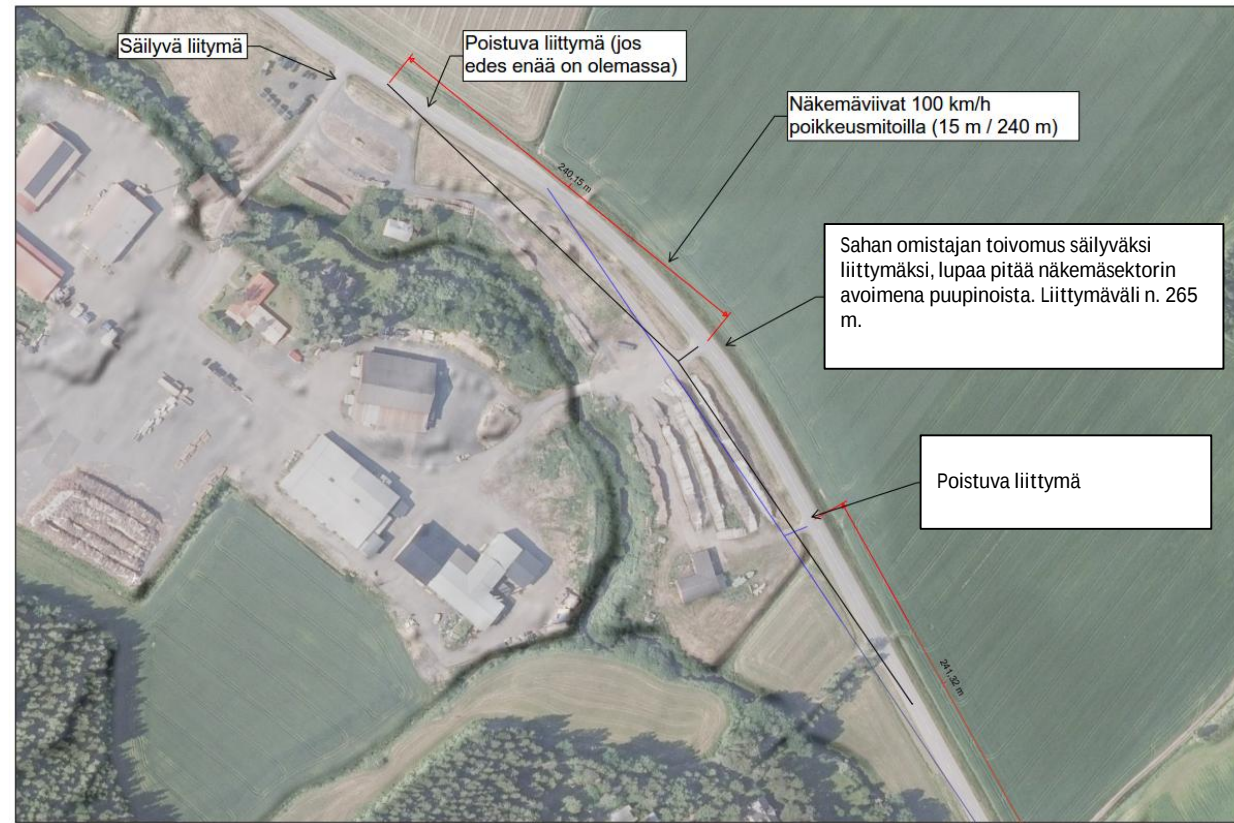
Kuvassa on esitetty säilyvät ja poistuvat liittymät. Nämä liittymäpaikat sopivat Elinvoimakeskukseen.

Sahan eteläpuolelle aiemmassa kaavassa esitetty kokoojatie poistuu.

Eteläpuolisen sillan liittymistä on tehty näkemätarkastelu (kuvassa):

Näkemissä ei suurta eroa, molemmat edellyttävät puupinojen pitämistä näkemäsektorin ulkopuolella, jolloin 100 km/h poikkeusmitoilla olevat näkemät (15/240 m) saavutetaan. Ilmeisesti on mahdollista saavuttaa myös normaalimitoituksen näkemät, jos katsotaan välttämättömäksi.

Nykytilanteessakaan ei puupinoista huolimatta ole tullut tietoon ongelmia liittymien toiminnassa.



Liittymät välillä Kylänpää – Jokikylä ja Jukaja – Ilmajoen kunnan raja

Kylänpäästä Jokikylään ja Jukajalta Ilmajoen kunnan rajalle on erikseen käyty läpi jokainen liittymä ja tehty ehdotuksia liittymien poistamisesta ja lyhyistä rinnakkaistiejärjestelyistä liittymien yhdistämiseksi ja vinojen liittymien oikaisemiseksi turvallisemmiksi.

Vt:n eteläpäässä säilyvät liittymät merkataan osayleiskaavaan ja nähdään että liittymätiheydessä päästään hyvinkin tavoitteisiin eli n. 1,5 liittymää/km. Tässä ei ole kuitenkaan maa- ja metsätalousliittymiä mukana eikä yhden yksittäisen talon liittymiä, mutta kaikki y-tiet, jotka johtavat useampaan kuin kahteen asuttuun kiinteistöön.

Tuo rajaus johtuu siitä, että monet yksittäiset talot täällä ovat jo autoituneet tai ovat vain lomakäytössä.

Kuvassa esimerkkikohteena Jokiperän alueen liittymämuutoksia.

