



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Valtatie 27, Ylivieska Kehittämissuunnitelma 2010-2030



Valtatie 27, Ylivieska
Kehittämissuunnitelma 2010 - 2030

Oulu 2010

POHJOIS-POHJANMAAN ELINEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

Taitto: Tuomo Ojakoski
Kansikuva: Valtatie 27 Savari, Tuomo Ojakoski
Valokuvat & kartat: Tuomo Ojakoski

© Karttakeskus, lupa L4356

ESIPUHE

Valtatielle 27 ei ole kattavaa nykyisen kaupunkirakenteen huomioivaa kehittämissuunnitelmaa. Edellinen kokonaisvaltainen suunnitelma oli 1980 -luvulla toteutettu Ylivieskan liikenneturvallisuussuunnitelma, jossa esitettiin liikenneturvallisuustoimenpiteitä myös valtatielle 27. Viimeisin valtatieta 27 koskeva suunnitelma on vuonna 2009 valmistunut kantatien 86 liikennejärjestelyjen kehittämissuunnitelma välillä Joutsentie - Save-lantie. Suunnitelmassa merkittävin valtatieta 27 koskeva toimenpide on valtatie ja kantatien 86 eritasoliittymä, joka on lähtökohtana myös tässä suunnitelmassa.

Valtatien 27 kehittämissuunnitelman tavoitteena on esittää valtatie 27 toimenpiteet, joilla varmistetaan liikenteen toimivuus myös tilanteessa, jossa Ylivieskan yleiskaavassa esitetyt maankäytön kehittämistoimenpiteet ovat toteutuneet. Keskeisiä kysymyksiä suunnittelussa ovat miten keskustan ja Savarin välisen liikenteen toimivuuden varmistetaan ja miten valtatiellä 27 sijaitsevaa eteläistä ylikulkusiltaa tullaan kehittämään lyhyellä ja pitkällä aikataulilla. Työtä on tehty yhteistyössä Asemaseudun asemakaavoitustyön kanssa, jossa on selvitetty ratapihan alittavien alikulkuvaihtoehtojen liikenteellisiä ja maankäytöksellisiä vaikutuksia.

Kehittämissuunnitelma on laadittu Pohjois-Pohjanmaan ELY -keskuksen ja Ylivieskan kaupungin toimeksiannosta. Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet;

- Risto Leppänen, pj. Pohjois-Pohjanmaan ELY -keskus
- Kari Kentala, Ylivieskan kaupunki
- Mauri Haikola, Ylivieskan kaupunki

Pääkonsulttina hankkeessa on toiminut Liidea Oy, jossa työstä on vastannut Tuomo Ojakoski. Silta-asiantuntijana hankkeessa on ollut Ponvia Oy, jossa työstä on vastannut Kari Kuusela. Meluasiantuntijana työssä on toiminut Lapin vesitutkimus Oy, jossa työstä on vastannut Olli-Pekka Vieltojärvi. Ympäristölliset perusselvitykset on laadittu Ylivieskan keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä.

Hanketta on esitelty Ylivieskan kaupunginhallitukselle 7.6.2010. Yleisötilaisuus suunnittelusta järjestettiin 23.06.2010 Ylivieskan kaupungintalolla. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus pyytää kehittämissuunnitelmasta lausunnot, joiden pohjalta päätetään jatkotoimenpiteistä. Jatkosuunnitteluna käynnistetään vaiheen 1 toimenpiteiden yleissuunnittelu. Toimenpiteiden laajuus riippuu Asemaseudun kaavoituksen liikenne- ja ratkaisuihin.

Ylivieskassa lokakuu 2010

Ylivieskan kaupunki
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

ESIPUHE	3
1 TAVOITTEET	11
1.1 Suunnittelutyö	11
1.2 Teknisten ratkaisujen suunnittelu- ja mitoitustavoitteet	11
1.3 Talous	11
2 LÄHTÖKOHDAT	12
2.1 Suunnittelualue	12
2.2 Tiejakson suunnittelutilanne	13
2.3 Maankäyttö	14
2.4 Liikenneturvallisuus	19
2.5 Nykyisen tien ominaisuudet	21
2.6 Nykyiset ja ennustetut liikennemäärät	22
2.7 Liikenteen toimivuus	25
2.7.1 Valtatien toimivuus	25
2.8 Eteläinen ylikulkusilta	26
3 YHTEENVETO KEHITTÄMISTARPEISTA	27
4 KEHITTÄMISSUUNNITELMA	27
4.1 Autoliikenne	28
4.2 Kevyt liikenne	28
4.3 Joukkoliikenne	28
4.4 Tieympäristö	28
4.5 Muut toimenpiteet	28
5 VAIHEITTAIN TOTEUTUS	29
5.1 Neliporrasmallin soveltaminen	29
5.2 Toimenpideohjelma ja kustannukset	29
5.3 Vaikutukset	31
5.3.1 Liikenne	31
5.3.2 Maankäyttö ja ympäristö	32
5.3.3 Kaavoitus	32
6 JATKOTOIMENPITEET	33
7 LIITTEET	35

1 TAVOITTEET

1.1 Suunnittelutyö

Valtatien 27 kehittämissuunnitelma tukeutuu osayleiskaavaan sekä Ylivieskan ja Ylivieskan seudun maankäytön suunnitteluun ja liikennejärjestelmän osa-alueiden suunnitteluun. Suunnitelmassa esitetään lyhyen ja pitkän aikavälin (yli 30 vuotta) toimenpiteet, joilla turvataan valtatie 27 liikenteen turvallisuus ja sujuminen sekä maankäytön liittyminen. Lisäksi esitetään kehittämisspolku toimenpiteiden vaiheittain etenemisestä osittain 4-porrasajattelua soveltaen.

1.2 Teknisten ratkaisujen suunnittelu- ja mitoitustavoitteet

Liikenne, tie- ja katuverkko

Valtatietä 27 kehitetään korkeatasoisena pääväylänä, jonka luonne ja tekniset ratkaisut palvelevat hyvin pitkämatkaista sekä maankäyttöliikennettä. Keskeinen tavoite on rautatien aiheuttaman liikenteellisen estevaikutuksen poistaminen riittävän kapasiteetin varmistavin toimenpitein. Toimenpiteiden suunnittelussa nopeustavoitteena käytetään 60 km/h ja liikenteen palvelutason tulee olla ennusteajankohtien huipputuntien liikennemäärillä vähintään tyydyttävä. Tyydyttävässä palvelutasossa liikenne sujuu pääosin hyvin, mutta ruuhkautuu aamu- ja iltahuipputuntien aikana hetkellisesti. Lisäksi matkanopeus laskee hieman ruuhkien aikana. Toimenpiteiden tulee parantaa valtatie 27 ja siihen välittömästi liittyvän tie- ja katuverkon liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta.

Ympäristö ja maankäyttö

Tie- ja katujärjestelyt sekä eritasoliittymät tulee sovittaa mahdollisimman hyvin maankäyttöön ja alueen ympäristökuvaan sekä niiden kehittämiseen.

Toimenpiteiden suunnittelussa pyritään vähentämään tien ja sen liikenteen aiheuttamaa estevaikutusta sekä liikenteen melu- ja muita ympäristöhaittoja. Enimmäismelutasoina käytetään valtioneuvoston ohjeen mukaisia arvoja.

1.3 Talous

Toimenpiteiden tulee olla toteuttamisen ja käytön kannalta perusteltuja, kustannustehokkaita sekä vaiheittain toteutettavia.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelualue

Kehittämissuunnitelmassa käsiteltävän valtatie 27 pituus välillä kantatie 86 (Ouluntie) – Palkkitien liittymä on noin 5,4 km. Tiejakso on osa Kalajoki–Iisalmi yhteysväliä. Valtatie 27 on myös tärkeä Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon maakuntien välinen tieyhteys.



Kuva 1. Valtatie 27.



Kuva 2. Suunnittelualue.

2.2 Tiejakson suunnittelutilanne

Valtatiestä 27 Ylivieskan kohdalla on aikaisemmin laadittu seuraavat suunnitelmat:

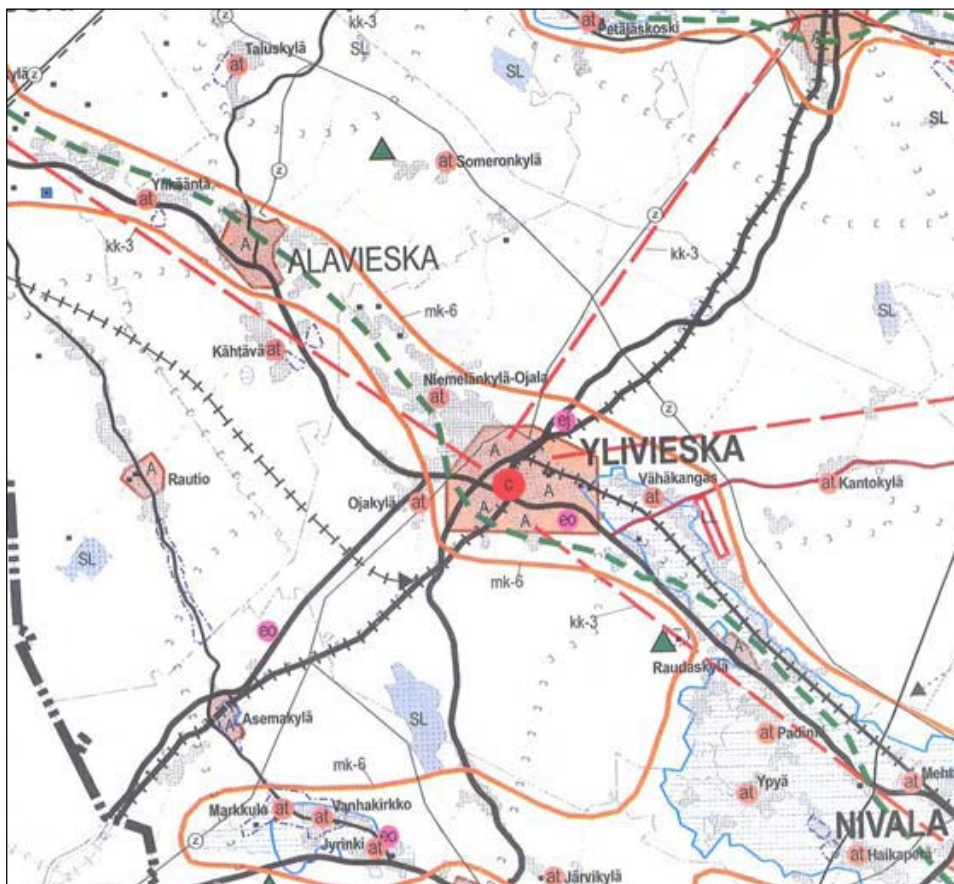
- Ylivieskan osayleiskaava 2030, arkeologinen inventointi (2008)
- Luonto- ja maisema-arvot Savarin asemakaavan muutos- ja laajennusalueella (2009)
- Ylivieskan keskustan osayleiskaava, kaupunkikuvaselvitys (2007)
- Ylivieskan keskustan osayleiskaava, arvokkaat alueet I (2007)
- Ylivieskan keskustaajaman rakennusperinnön täydennyskohteet keskustan osayleiskaavan alueella (2008)
- Ylivieskan kulttuurimaisema-alueen ja kaupungin lähiympäristön luontoselvitys (2007)
- Ylivieskan kaupan rakenne, vähittäiskaupan sijoittumisen lähtökohdat ja muutoksen suunta (2008)

2.3 Maankäyttö

Maakuntakaavoitus

Suunniteltava tiejakso sijaitsee Ylivieskan kaupungin alueella. Maakunta-
valtuusto hyväksyi Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavan 11.6.2003 mo-
nivaiheisen vuorovaikutteisen valmistelun jälkeen. Ympäristöministeriö
vahvisti maakuntakaavan 17.2.2005 ja se on tullut lainvoimaiseksi Kor-
keimman hallinto-oikeuden 25.8.2006 tekemällä päätöksellä.

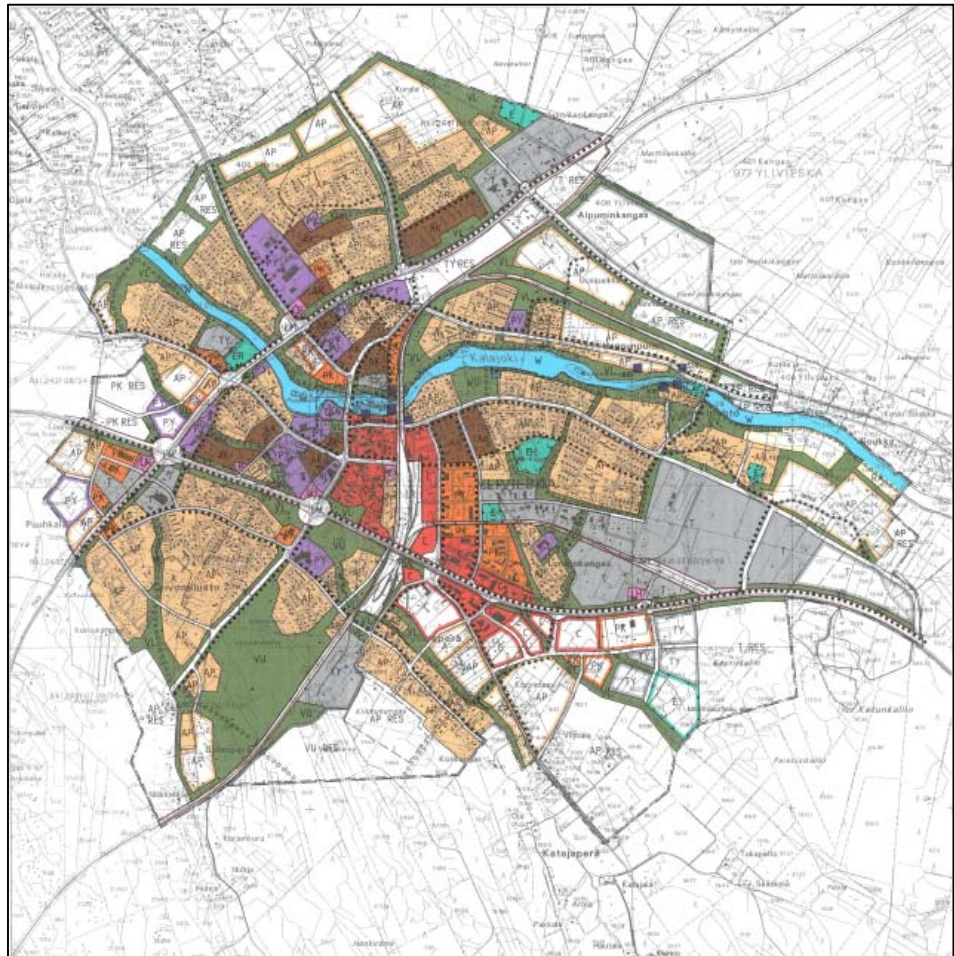
Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleis- ja ase-
makaavoja. Maakuntakaava sisältää omat kehittämispäämäärät ja maa-
kuntaa koskevat valtioneuvoston päätöksen mukaiset valtakunnalliset
alueidenkäyttötavoitteet. Kaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdys-
kuntarakenteen periaatteet sekä maakunnan kehittämisen kannalta tar-
peelliset aluevaraukset.



Kuva 3. Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta.

Yleiskaavoitus

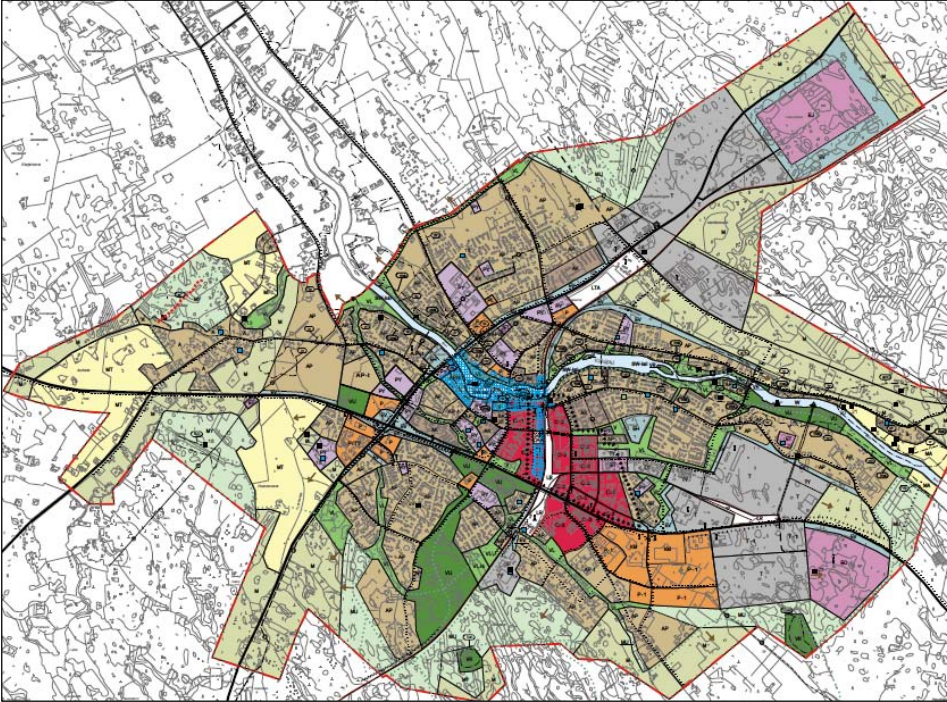
Ylivieskan keskustan voimassaoleva, vuonna 2000 hyväksytty, osayleiskaava on vanhentunut ja se on oikeusvaikutukseton. Ylivieskan aseman Oulun eteläisenä palvelukeskuksena on lisännyt alueen rakentumista. Voimassaolevan keskustan osayleiskaavan lähialueet ovat rakentamis-paineen alaisia alueita ja myös osittain rakennuskiellossa olevia alueita.



Kuva 4. Keskustan voimassa oleva osayleiskaava 2015.

Tavoitteena on laatia oikeusvaikutteinen osayleiskaava, jolla osoitetaan riittävät laajenemisalueet mm. asumiselle, teollisuudelle ja muulle maan-käytölle. Osayleiskaavaa tarkistetaan myös seudullisten vaikutusten kan-nalta.

Osayleiskaavan uudistamista ja laajentamista koskeva alue käsittää Yli-vieskan keskusta-alueet ja sen lähiympäristön. Yleiskaava laaditaan oi-keusvaikutteisena.



Kuva 5. Keskustan osayleiskaava luonnos 2030.

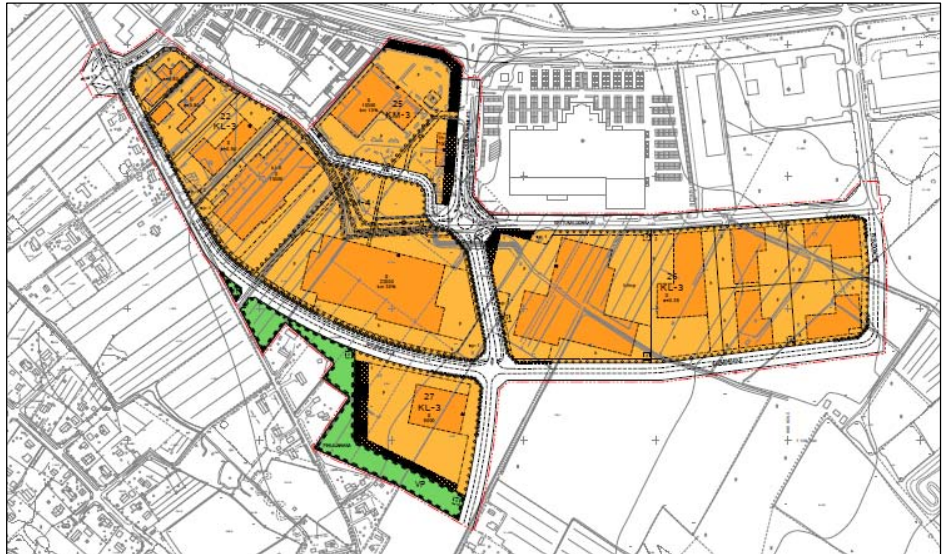
Asemakaavoitus

Savarin alue

Savarin aluetta kehitetään Ylivieskassa seudullisena kaupan alueena ja Ylivieskan kaupallinen asema seudulla perustuu jo nykyisellään Savariin. Savarin kaava- ja kaavamuutosalueen sijainti valtatie 27:n varrella noin 1,5-2 kilometrin päässä ydinkeskustasta hyödyntää sekä Ylivieskan paikallisen väestön että laajemman seudullisen ostovoiman. Asemakaava-alueelle on tulossa vähittäiskaupan suuryksikkö sekä tilaa vievän kaupan palveluja.

Kaavoitettava alue tukeutuu vahvasti liikennesijaintiinsa. Auto on yleisin kulkuväline, mutta alue on saavutettavissa myös jalkaisin. Savarin sisäinen liikenne tulee myös lisääntymään ihmisten asiointimahdollisuuksien lisääntyessä. Lisäksi vuonna 2010 laadittiin suunnitelma City-liikenteen aloittamiseksi, jolla luotaisiin joukkoliikennekäytävät keskustan ja Savarin alueen välille. Kaavoituksessa alueen sisälle kaavoitettavien uusien katujen tulee olla myös liikennejärjestelyiltään toimivat sekä välityskykyiset ja kevyen liikenteen yhteyksiä ydinkeskustan ja Savarin välillä tulee edelleen kehittää.

Savarin alueen asemakaavan muutos hyväksyttiin 25.8.2009 kaupunginvaltuustossa. Kaava sai lainvoiman kuulutuksella 10.9.2009, joka julkaistiin kunnan ilmoitustaululla ja paikallislehdissä.



Kuva 6. Savarin alueen asemakaava ja asemakaavan muutos.

Keskusta

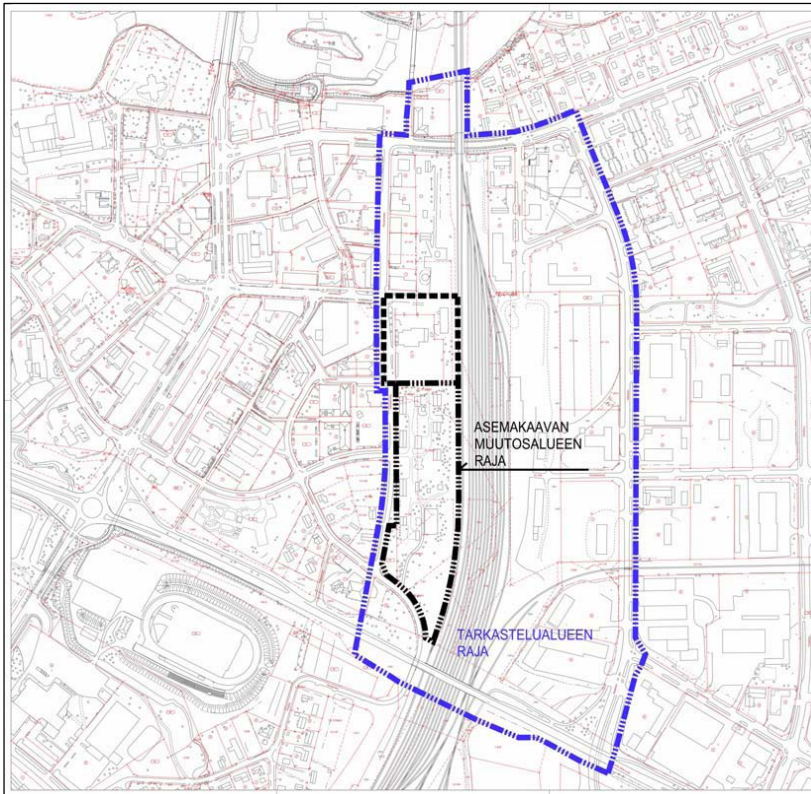
Asemakaavan muutos koskee keskustan asuin- liike- ja kerrostalojen korttelia nro 24 ja omakotitalojen (AO₂) korttelia nro 25 sekä niihin liittyviä katu- ja puistoalueita torin eteläpuolella. Kortteleille vuonna 1974 vahvistettu asemakaava on todettu vanhentuneeksi. Kaavaa uudistettaessa korttelit tulevat edelleen olemaan liike-, toimisto- ja asuntoalueita. Tontitehokkuus 0,3-0,6 käyttötarkoituksesta ja sijainnista riippuen, kerros-luku II - V.

Asemanseutu

Asemanseutu ja ns. Kasarmialue on voimassa olevassa 22.8.1974 hyväksytyssä asemakaavassa pääosin rautateitten liikennealuetta. Osa alueesta on kaavatonta aluetta.

Kaavaluonnoksessa kantakeskustan eli radan länsipuolinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Asemanseutua on suositeltavaa kehittää sen arvojen pohjalta monipuolisena keskusta-alueita rikastuttavana, korkeatasoisena asuin- ja palvelualueena.

Suunnittelutyö käynnistyi syksyllä 2008, jolloin laadittiin Asemanseudun rakennemallivaihtoehdot ja niiden vaikutusten arviointi. Tarkastelualueessa oli mukana myös radan itäpuolinen alue. Viranomaisneuvottelussa sovittiin, että Asemanseudun rakennemallit ja vaikutusten arviointi ovat myös osa yleiskaavatyötä, jolloin arviointiin perustuen tutkitaan yleiskaavaluonnokseen merkityn radan alituksen yhteystarvemerkinnän toteutuksen eri vaihtoehtoja. Arviointi liittyi samaan aikaan tähän vireillä olevaan Asemanseudun asemakaavamuutokseen ja sen rakennemallivaihtoehtoihin.

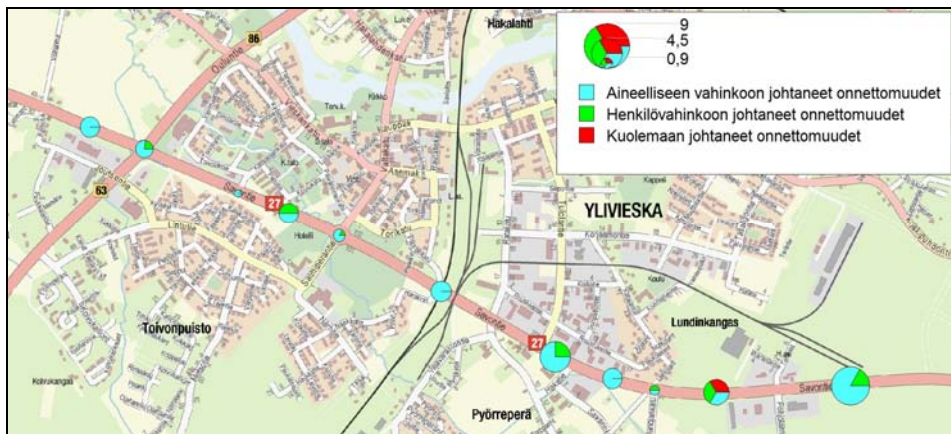


Kuva 7. Asemaseudun kaavoituksen ja vaikutusalueen rajaus.

Asemakaavoitusta jatkettiin vuonna 2009–10 erillisenä prosessina. Luonnosvaiheessa todettiin, että Savarin ja keskustan välillä edellytetään ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteystarve Ydinkeskustan ja Savarin välille. Asemaseudun kaavoituksesta vaikutusalueineen on laadittu viisi eri rakennemallivaihtoehtoa.

2.4 Liikenneturvallisuus

Vuosina 2005 - 2009 on suunnittelujaksolla tapahtunut 33 liikenneonnettomuutta, joista liittymissä on tapahtunut 12 onnettomuutta ja liittymien välisillä tiejaksoilla 21 onnettomuutta. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (24 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan 9 kpl, joista yksi on johtanut kuolemaan.



Kuva 8. Tiejaksoilla ja liittymissä tapahtuneet onnettomuudet vuosina 2005-2009.

Tarkastelujakson viimeisellä puoliskolla onnettomuuksien määrä on ollut laskussa suhteessa tarkastelujakson alkupuoliskoon. Positiiviseen kehityksen taustalla ovat Savarin alueen liittymien liikennevalo-ohjauksien toteuttaminen vuonna 2006, kuten alla olevista kuvista voi havaita.



Kuva 9. onnettomuudet vuosina 2004 - 2006.



Kuva 10. onnettomuudet vuosina 2007 - 2009.

Toisaalla kantatien 86 liittymässä onnettomuudet ovat lisääntyneet, johtuen ainakin osittain kantateiden liikenteen lisääntymisestä. Kevyen liikenteen onnettomuuksia tarkastelujaksolla on vähän, johtuen hyvästä kulkumuotojen erottelusta. Ainoastaan valtatie 27 ja Tulolantien liittymässä on kevytliikenne ajoneuvoliikenteen kanssa samassa tasossa. Kevyen liikenteen turvallisuus on varmistettu liikennevalo-ohjauksella.

Tarkastelujaksolla on sattunut keskimäärin 1,8 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuusaste on keskimäärin noin 4,2 onn./100 milj. ajon.km/v., jota kasvattaa merkittävästi Tu-

lulantien ja Hakatien välisen alueen onnettomuudet. Liikennevalojen rakentamisen myötä luku ei enää kuvaa tämän hetkistä huomattavasti parantunutta onnettomuustilannetta tarkastelualueella. Taulukoissa 1 ja 2 on esitetty onnettomuustiheys ja heva-onnettomuustiheys tiejaksoittain sekä onnettomuusaste ja heva-onnettomuusaste liittymittäin.

Onnettomuustiheys (onnettomuuksien määrä/ tiejakson pituus [onn/km]) sekä myös heva-onnettomuustiheys on selkeästi suurin Tulolantien ja Hakatien välisellä tiejaksolla. Heva-onnettomuustiheys on kohtalainen myös Ollilanojankadun ja Tehdastien välisellä tiejaksolla.

Taulukko 1. Onnettomuustiheys ja heva-onnettomuustiheys suunnittelualueen eri tiejaksoilla vuosina 2005-2009.

Tiejakso	Onn. tih.	Hevaonn. tih.
Taanila - Katajaojankatu	0,00	0,00
Katajaojankatu - Uimahalli	4,91	2,46
Uimahalli - Tulolantie	2,06	0,00
Tulolantie - Hakatie	88,89	22,22
Hakatie - Ollilanojankatu	6,25	0,00
Ollilanojankatu - Tehdastie	6,37	4,25
Tehdastie - Koskipuhdontie	3,54	0,59
Savelantie - Taanila	0,93	0,00

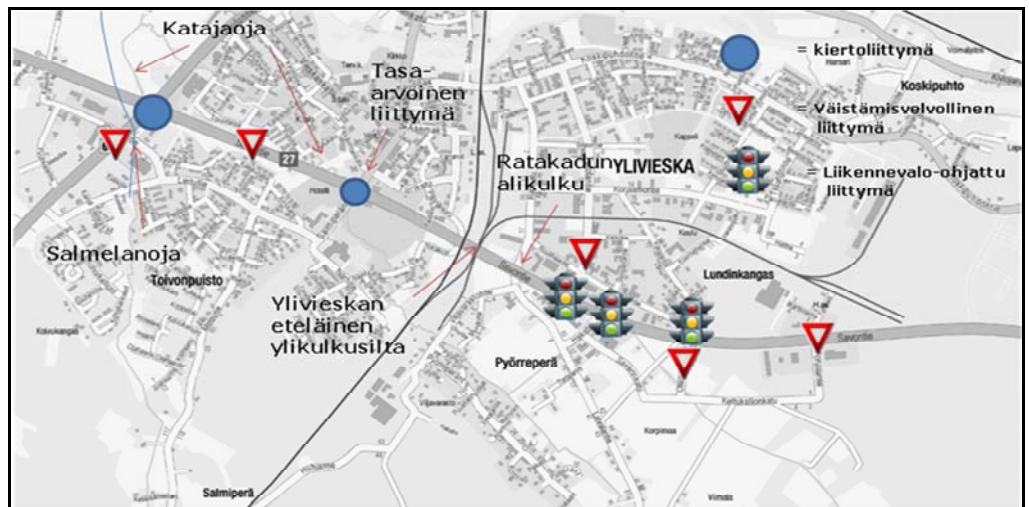
Onnettomuusaste (onnettomuuksien määrä / liikennesuorite [onn/milj. autokm]) on selvästi suurin Taanilan kiertoliitymässä sekä kohtalainen Ollilanojankadun liittymässä. Heva-onnettomuusaste on varsin pieni kaikissa liittymissä.

Taulukko 2. Onnettomuusaste ja heva-onnettomuusaste suunnittelualueen eri liittymissä vuosina 2005-2009.

Liittymä	Onn. aste	Hevaonn. aste
Taanila	0,15	0,03
Katajaojankatu	0,00	0,00
Uimahalli	0,03	0,03
Tulolantie	0,02	0,00
Hakatie	0,00	0,00
Ollilanojankatu	0,07	0,02
Tehdastie	0,00	0,00

2.5 Nykyisen tien ominaisuudet

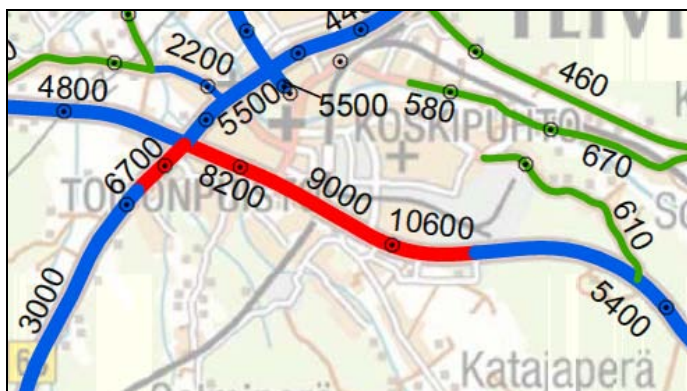
Valtatien leveys kanavointialueiden ulkopuolella vaihtelee 10,0 metrissä 12,0 metriin. Kanavointijaksojen osuus koko suunnittelujakson pituudesta on 26 %. Tiejaksolla on yksi maantien liittymä ja 6 katuliittymää. Kiertoliittymiä ovat kantatien 86 ja Valtakadun liittymät. Tulolantien, Hakatien ja Ollilanojankadun liittymät ovat valo-ohjattuja ja kanavoituja liittymiä. Palkkitien liittymään on toteutettu väistötilla. Tehdastien liittymä on kanavoimaton. Valtatien nopeusrajoitus on 60 km/h. Tien vaaka- ja pystygeometriat ovat hyvät. Siltoja tiejaksoilla on yhteensä 12 kpl, joista vesistösiltoja on viisi ja yksi ylikulkusilta (Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta). Muut sillat (5 kpl) ovat kevyen liikenteen alikulkukäytäviä. Vesistösiltoja ovat päätien alittavia rumpumaisia kivisilloja. Eteläisen ylikulkusillan ajoradan poikkeileikkaus on 8,0 metriä. Silloista neljä on valmistunut 60-luvulla ja uusin vuonna 1989. Eteläinen ylikulkusilta on valmistunut 1960, jonka jälkeen sitä on korjattu ylläpitosuunnitelman mukaisesti. Viimeisin kevyen liikenteen alikulku on valmistettu 2001 Ollilanojankadun liittymään. Kevyen liikenteen väylä valtatie varrella on koko suunnittelualueella. Viimeisin osa kevyen liikenteen väylää välille Tehdastie - Palkkitie valmistui vuoden 2010 aikana. Risteämiset valtatie kanssa ovat eritasossa kaikkialla paitsi Tulolantien liittymässä. Tievalaistus on toteutettu koko suunnittelujaksolle.



Kuva 11. Alueen liittymät ja rakentamiseen vaikuttavat vesistöt.

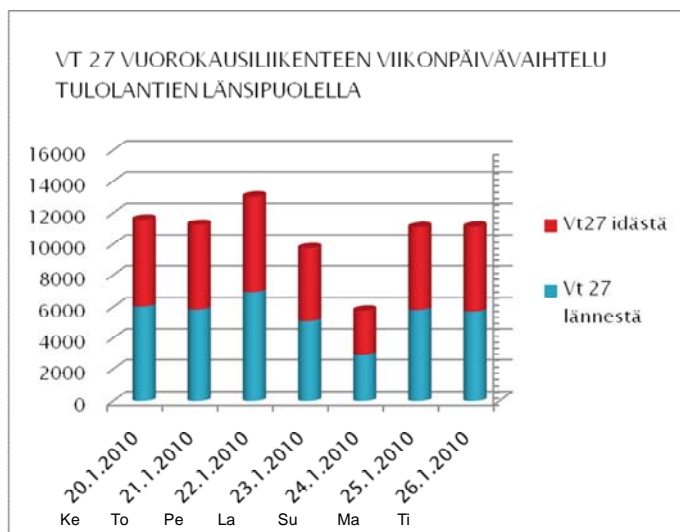
2.6 Nykyiset ja ennustetut liikennemäärät

Suunnitelmassa käytetyt nykytilanteen liikennemäärät pohjautuvat Liikenneviraston vuoden 2008 liikennetietoihin. Lisäksi liikenteen kehitystä on arvioitu Tulolantien liikennevalo-ohjatusta liittymästä saaduilla liikennemäärätiedoilla.



Kuva 12. Liikenneviraston vuoden 2008 liikennemääräkartasta saadut suunnittelualueen vuorokausiliikennemäärät.

Vuoden 2008 ja 2010 liikennevaloliittymästä laskettujen liikennemäärien (noin 11 300 ajon/vrk) perusteella valtatiellä 27 ylikulkusillan kohdalla liikennemäärät olisivat kasvaneet 25,0 % (noin 8,5 % vuodessa). Tulos on suuntaa antava, johtuen laskentamenetelmien erilaisuudesta. Syynä voimakkaalle kasvulle voidaan pitää Savarin alueen kaupallisten palvelujen voimakasta kehittyminen viimeisinä vuosina. Maankäytön kehittyminen painottuu voimakkaasti Savarin alueelle, mutta osayleiskaavassa maankäytön kehittämistä tulee olemaan koko suunnittelualueella.



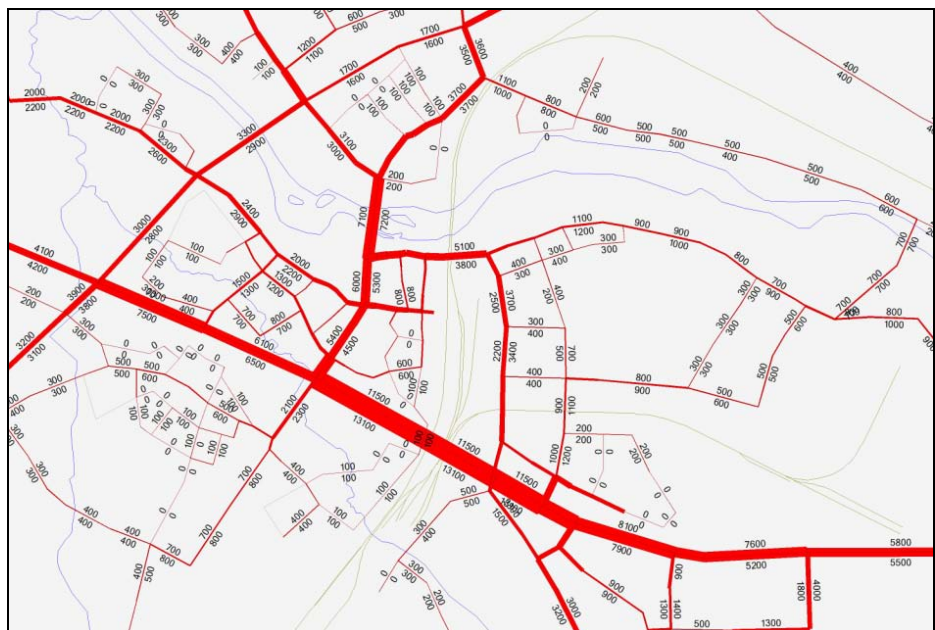
Kuva 13. Liikenteen vuorokausivaihtelut Tulolantien liittymässä.

Ennustetut liikennemäärät

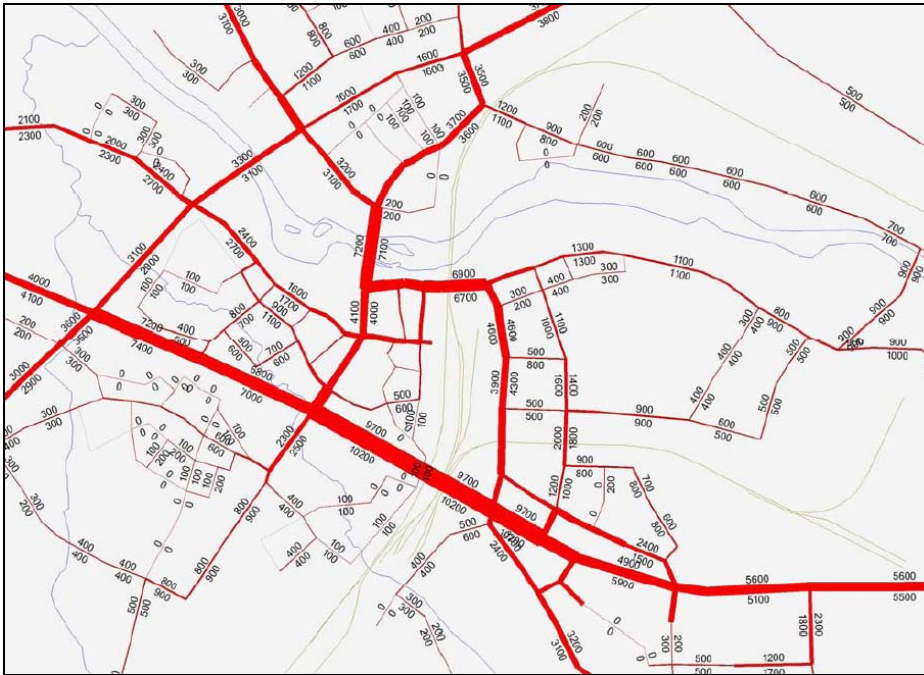
Ennusteliikennemäärät saatiin Ylivieskan keskeisten alueiden liikennemallista, jonka lähtökohtana olivat Ylivieskan keskustan osayleiskaavan maankäytölliset ja liikenteelliset ratkaisut. Liikenneverkon kannalta merkittävin muutos on Asemansseudulle suunniteltu alikulku, jonka vaikutuksia liikenneverkon kuormitukseen arvioitiin toimenpideohjelman linjausten yhteydessä.

Asukasmäärän, ajosuoritteen ja autoistumisen sekä alueen kaupallisen vetovoimaisuuden kasvun vaikutuksesta automatkoja arvioidaan tehtävän vuoteen 2030 mennessä kaikkiaan 55 % enemmän kuin nykyisin.

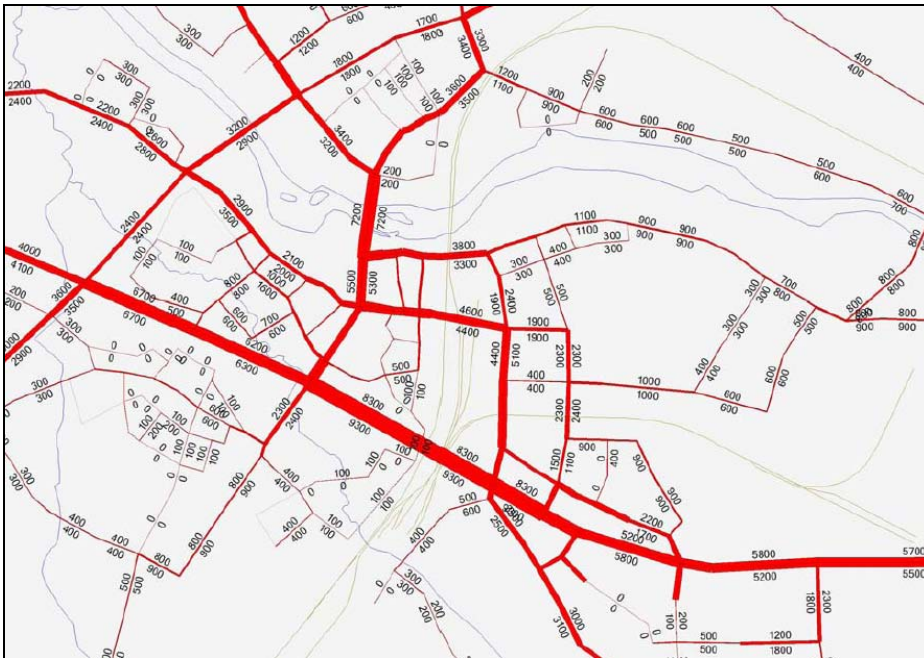
Kuvissa 14 - 17 on esitetty ennustetilanteen liikennemäärät nykyverkolle sekä Asemansseudun alikulun eri vaihtoehdoille. Ennustetilanteessa nykytilanteen verkolla valtatiellä 27 liikennemäärät vaihtelevat välillä 8300 - 24600 ajon./vrk. Vilkkain tiejakso on välillä Valtakatu - Tulolantie. Asemansseudun alikulun rakentaminen vähentää valtatie liikennettä noin 30 %, jolloin liikennemäärä kyseisellä välillä on noin 17000 ajon./vrk.



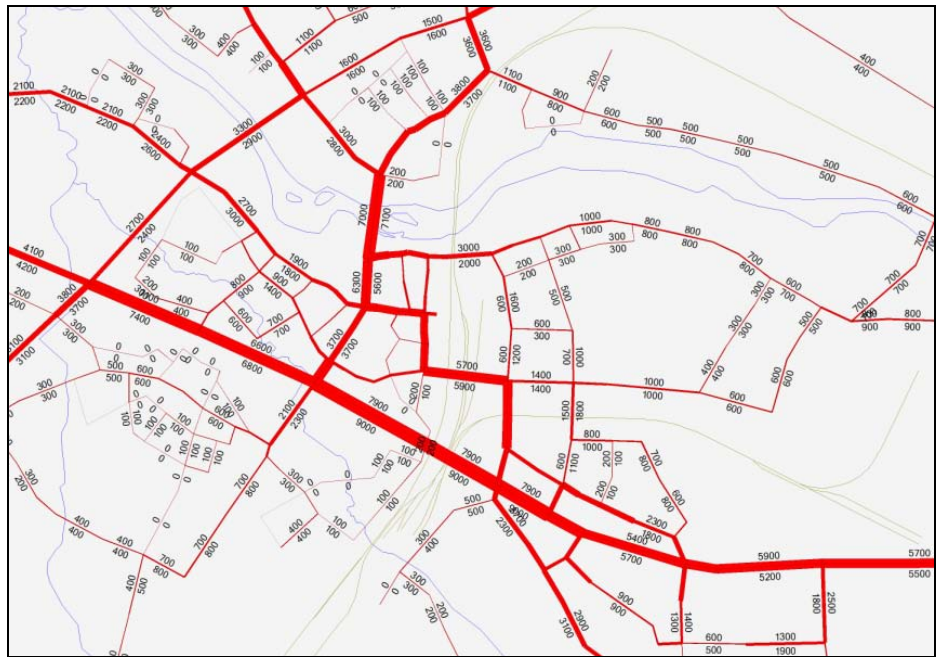
Kuva 14. Vuorokausiliikenteen määrät vuonna 2030 osayleiskaavan tieverkolla, jossa ei radanalitusta, Ruutihaantien jatketta ja 4-kaistainen Savontie Uimahallin ja Ollilanojankadun välillä.



Kuva 15. Vuorokausiliikenteen määrät vuonna 2030 osayleiskaavan tieverkolla, jossa Ruutihaantie, ei radanalitusta.



Kuva 16. Vuorokausiliikenteen määrät vuonna 2030 osayleiskaavan tieverkolla, jossa Asemakadun alikulku.



Kuva 17. Vuorokausiliikenteen määrät vuonna 2030 osayleiskaavan tieverkolla, jossa radanalitus Torikadun kohdalla.

2.7 Liikenteen toimivuus

2.7.1 Valtatien toimivuus

Näin lyhyellä tarkastelujaksolla, jossa on useita liittymiä, liikenteen toimivuuden määrittelee jakson liittymien toimivuus. Välillä kantatie 86 - Valtakatu kiertoliittymissä on kapasiteettiä jäljellä 40 - 60 %. Välillä Tulolantie - Palkkitie liikennevalo-ohjatuissa liittymissä kapasiteettiä on jäljellä noin 30 - 50 % ja valo-ohjaamattomissa liittymissä 80 - 90 %. Vaikka liittymissä on kapasiteettiä jäljellä, esiintyy keskeisimmissä liittymissä ajoittain merkittävää ruuhkaisuutta. Lisäksi Tehdastien liittymässä on sivusuunnilta ajoittain vaikeuksia päästä päätien liikennevirtaan.

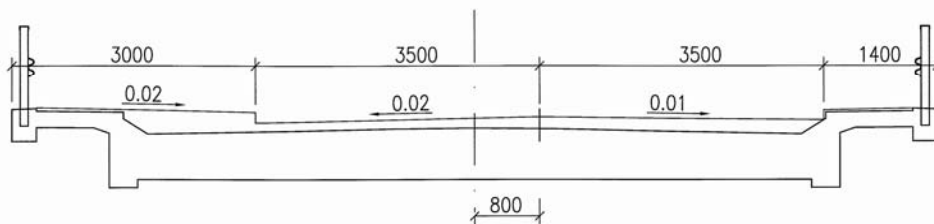


Kuva 18. Valtatien 27 liikenteellisesti vilkkain jakso, Valtakatu - Ollilanojan-
katu.

2.8 Eteläinen ylikulkusilta

Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta on tyypiltään teräsbetoninen jatkuva laattasilta. Silta on suunniteltu vuonna 1960. Sillan jännemitat ovat 12,19 + 7 x 15,235 + 12,19 m. Sillan suunnittelukuorma on ollut A1/3: 14,0 t + 1,2-2,4 t/m + 0,4 t/m². Sillan kaikki tuet on perustettu kallioon ulottuvien paalujen varaan. Maatuilla on käytetty teräsbetonipaaluja ja välituilla puupaaluja.

Sillan alkuperäiset liikennetekniset mitat ovat olleet 1,5 + 8 + 1,5 m. Siltaa on muutettu vuonna 1989 siten, että nykyiset mitat ovat noin 3 + 7 + 1,4 m.



Kuva 19. Eteläisen ylikulkusillan nykyinen poikkileikkaus.

Sillan keskeinen ongelma on sillan kapeus, joka aiheuttaa ongelmia sillan liikennöitävyyteen ja kevyen liikenteen turvallisuuteen.



Kuva 20. Eteläisen ylikulkusillan nykytilanne.

3 YHTEENVETO KEHITTÄMISTARPEISTA

Nykytilan ongelmat

Perusselvitysten perusteella nykytilanteen ongelmia ovat;

- Valtatien 27 ja Valtakadun kiertoliitymässä esiintyy ajoittain ruuhkaisuutta liittyen Torikadun liittymän liikennejärjestelyihin
- Tulolantien ja Hakatien liittymien pääsuuntien ajoittainen ruuhkautuminen
- Ylivieskan eteläisen ylikulkusillan ahtaus
- Kevyen liikenteen alikulkusiltojen pintavesien hallinnan ongelmista johtuvat liukkausongelmat
- Valtatien 27 ja kantatien 86 liittymän onnettomuusalttius

4 KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Suunnitelmassa on esitetty ratkaisut päätien poikkileikkaukselle, eteläisen ylikulkusillan kehittämiseksi, liittymien kehittämiseksi ja kevyen liikenteen

teen väylille. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty alustavat melusuojaustarpeet. Valtatien 27 kehittämissuunnitelmassa on esitetty tulevaisuuden toimenpiteet sillä tarkkuudella, että toteuttamiskelpoisuus ja tilantarve on varmistettu.

4.1 Autoliikenne

Kehittämissuunnitelman tavoitetilassa valtatie 27 on nelikaistainen väylä, jossa kantatie 86 liittymään on toteutettu varaus eritasoliittymällä. Muut liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja.

4.2 Kevyt liikenne

Keveyden liikenteen osalta täydennetään nykyistä valtatievarressa olevaa kevyen liikenteen verkkoa ja valtatievarren suuntaiset kevyen liikenteen yhteydet toteutetaan eritasossa ajoneuvoliikenteen kanssa.

4.3 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan tarpeellisin pysäkkijärjestelyin.

4.4 Tieympäristö

Melutarkastelu suoritettiin nykytilanteen ja tavoitetilanteen liikennemäärille. Nykytilanteessa 55 db melualueen sisällä asuu noin 116 ihmistä ja vuonna 2030 noin 361 ihmistä. Meluhaittojen ehkäisyä varten esitetään asutuksen kohdalle melusuojausta. Melusuojaustarve on esitetty liitteenä olevissa suunnitelmakartoissa.

4.5 Muut toimenpiteet

Uusien väyläjärjestelyjen vuoksi joudutaan Salmelanojan sekä Kataja-ojan uomia siirtämään liikennejärjestelyjen kannalta parempaan paikkaan. Muutokset eivät kuitenkaan ole merkittäviä ympäröivän maankäytön kannalta.

5 VAIHEITTAIN TOTEUTUS

5.1 Neliporrasmallin soveltaminen

Yleisesti tarveanalyysin pohjalta tarkastellaan liikenneympäristöön kohdistuvia kehittämiskeinoja neljässä portaassa. Niin sanottu neliporrasmalli on kehitetty kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämisperiaatteiden ohjenuoraksi, jota voidaan tarkemmassa mittakaavassa soveltaa esim. tiehankkeiden kehittämisen perustellumpaan vaiheittain toteutukseen. Perinteisesti teiden parantamissuunnitelmat sisältävät neliporrasmallin mukaan tyypillisesti kolmannen tai neljännen portaan toimenpiteitä. Itse asiassa myös päätös tiekohtaisen suunnitelman laatimisesta merkitsee jo tietyn kehittämissuunnitelman päätepistettä, missä ainoastaan liikennepolitiikalla ei asioihin voida enää merkittävästi vaikuttaa. Näin on yleisesti tilanne pienissä kaupunkiseuduissa, joissa esimerkiksi kulkumuotojen käyttösuhteeseen on vaikea vaikuttaa, koska esimerkiksi joukkoliikenteen roolin kasvattaminen on vaikeaa. Ensimmäisen portaan toimenpiteenä Ylivieskassa on laadittu suunnitelma Cityliikenteen aloittamisesta Savarin alueen ja keskustan välillä. Liikenteellisesti Cityliikenteen kapasiteetti ei kuitenkaan ole riittävä poistamaan keskustan ja Savarin alueen välisen ajoneuvoliikenteen yhteyksien kehittämistarpeita. Keskeiset toimenpiteet muodostuvat kolmannen portaan toimenpideehdotukset, joilla parannetaan keskeisen ongelma-alueen (väli Tulolantie - Ollilanojankatu) liikenteen välityskykykapasiteettia.

5.2 Toimenpideohjelma ja kustannukset

Toimenpideohjelma sisältää tieverkon välittömät rakenteelliset toimenpiteet. Toimenpideohjelma on jaettu kahteen toteutusvaiheeseen, jotka kuvaavat hankkeiden ajoitusta: Ensimmäisen vaiheen toteutuksesta on kaksi vaihtoehtoa riippuen Asemanseudun alikulun toteutuksesta.

Vaiheessa 1 A lähtökohtana on, että Asemanseudun alikulku on toteutettu. Vaiheen keskeiset toimenpiteet ovat;

- Ylivieskan eteläisen ylikulkusillan leventäminen peruskorjauksen yhteydessä 2015 - 2018
- lisäkaistan rakentaminen Tulolantien liikennevalo-ohjattuun liittymään keskustan tulosuunnalla. Kaista jatkuu Hakatien liittymän oikealla kääntymiskaistalle asti
- lisäkaistan rakentaminen Ollilanojankadun liittymästä Tulolantien liittymään
- Torikadun liittymässä valtatieltä tulevan liikennevirran kapasiteetin parantaminen lisäämällä väistämisvelvollisuus Torikadun tulosuunnalla
- Tehdastien liittymän liikennevalojen toteuttaminen

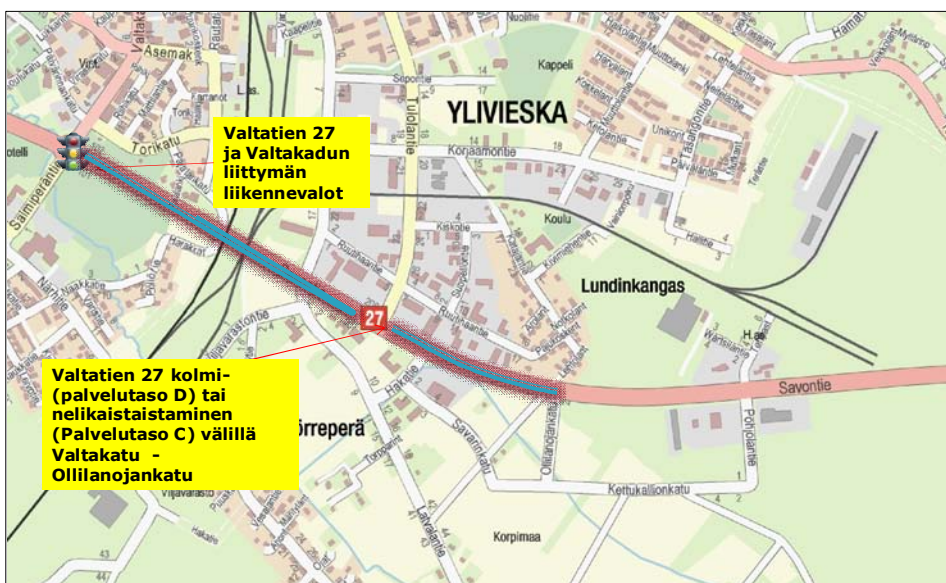
- Lisäksi valtatie 27 ja Valtakadun liittymän toimivuutta seurataan kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi



Kuva 21. Vaiheen 1 A toimenpiteet.

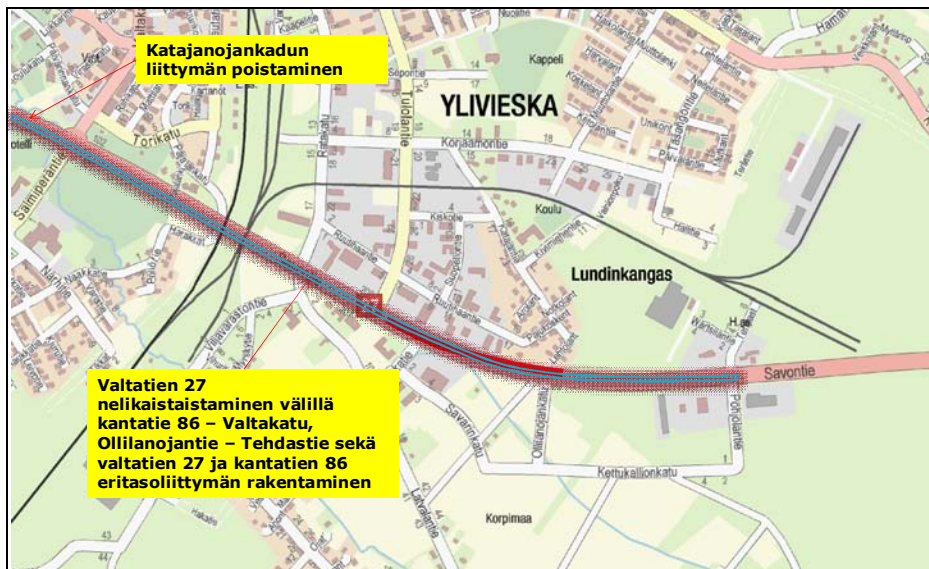
Vaiheessa 1 B lähtökohtana on, että Asemanseudun alikulkua ei ole toteutettu, jolloin toimenpiteiden lähtökohtana on lisätä merkittävästi valtatie 27 kapasiteettia välillä Valtakatu - Ollilanojankatu. Vaiheen keskeiset toimenpiteet ovat;

- valtatie 27 ja Valtakadun liittymän kapasiteetin lisääminen Savarin suuntaan. Mahdollisia toimenpiteitä ovat liikennevalo-ohjattu liittymä tai kiertoliittymä, jossa kaksi poistumiskaistaa Savarin suuntaan
- valtatie 27 kolmi- tai nelikaistaistaminen välillä Valtakatu - Ollilanojankatu



Kuva 22. Vaiheen 1 B toimenpiteet

Vaiheessa 2 valtatie 27 toteutetaan nelikaistaisena välillä kantatie 86 - Tehdastie sekä kantatien 86 eritasoliittymä



Kuva 23. Vaiheen 2 toimenpiteet

Toteutusvaiheiden alustavat toteutusaikataulut ja kustannukset;

- vaiheen 1 toimenpiteet toteutetaan ennen vuotta 2020. Vaiheen 1A toteutuskustannus on noin 2,5 miljoonaa euroa ja vaiheen 1 B noin 11 miljoonaa euroa
- vaiheen 2 toimenpiteet toteutetaan vuoden 2020 jälkeen. Vaiheen 2 kustannus on 18 - 28 miljoonaa euroa riippuen ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä

5.3 Vaikutukset

5.3.1 Liikenne

Liikenneturvallisuus

Kehittämistoimenpiteet parantavat valtatie 27 liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Ajosuuntien erottaminen toisistaan välikaistalla estää kohtaamisonnettomuudet ja eritasoliittymäjärjestely nykyisessä taso-liittymässä estää risteämisonnettomuudet. Myös liikennevalojen rakentaminen valo-ohjaamattomaan liittymään vähentää risteämisonnettomuuksia merkittävästi. Kummatkin em. onnettomuustyyppit ovat yleensä erittäin vakavia, joiden syntymisen parantamistoimenpiteet ehkäisevät tehokkaasti.

Liikenteen sujuvuus

Esitetyillä toimenpiteillä valtatie 27 liikenneolosuhteet parantuvat merkittävästi liikenteen kasvusta huolimatta. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteilläkin parannetaan Savarin alueen päätien liikenteen sujuvuutta sekä helpotetaan maankäytön liittymistä päätien liikennevirtaan.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen edellytykset paranevat lähinnä sujuvamman liikenteen myötä. Pysäkkien varusteiden kehittämistarpeet määritetään rakentamissuunnitelmien yhteydessä.

Kevytliikenne

Kevyen liikenteen olosuhteen paranevat, kun risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa poistuvat valtatie sivusuuntien alitse rakennettavilla kevyen liikenteen alikuluilla. Lisäksi päätien eteläpuolisia kevyen liikenteen väyläyhteyksiä täydennetään rakentamalla uudet kevyen liikenteen yhteydet välille Ollilanojankatu - Tehdastie tien sekä välille Ouluntien - Kokkolantie.

5.3.2 Maankäyttö ja ympäristö

Valtatiehen 27 tukeutuvan maankäytön toimintaedellytykset parantuvat valtatie kapasiteetin parantuessa. Toimenpiteet mahdollistavat myös maankäytön kehittämisen ja uusien alueiden käyttöönoton. Esitetyt tiejärjestelyt eivät aiheuta merkittävää haittaa rakennetulle ympäristölle, koska tie parannetaan nykyiselle paikalleen eikä tiealue kasva merkittävästi nykyisestäään. Eritasoliittymän rakentaminen vaatii nykyistä tiealuetta laajempien alueiden varaamista sekä nykyisen huoltoasema-alueen lunastamista. Päätien kehittämisen lisäksi Savarin alueen katuverkkoa täytyy täydentää, jotta turvataan olemassa olevan ja tulevan maankäytön toiminnallisuus. Katuverkon kehittämisen yhteydessä, joudutaan Ruutihaantien valtatiehen liittämisen yhteydessä lunastamaan kaksi kiinteistöä. Kehittämissuunnitelmassa esitettyjen melusuojausten toteuttaminen vähentää valtatie liikenteen aiheuttamia meluhaittoja merkittävästi.

5.3.3 Kaavoitus

Kehittämissuunnitelman liikennejärjestelyt viedään valmisteilla olevaan keskusta-alueen osa-yleiskaavaan. Lisäksi tulevissa asemakaavoituksissa otetaan huomioon tavoitetilan mukaiset liikenne-aluevaraukset.

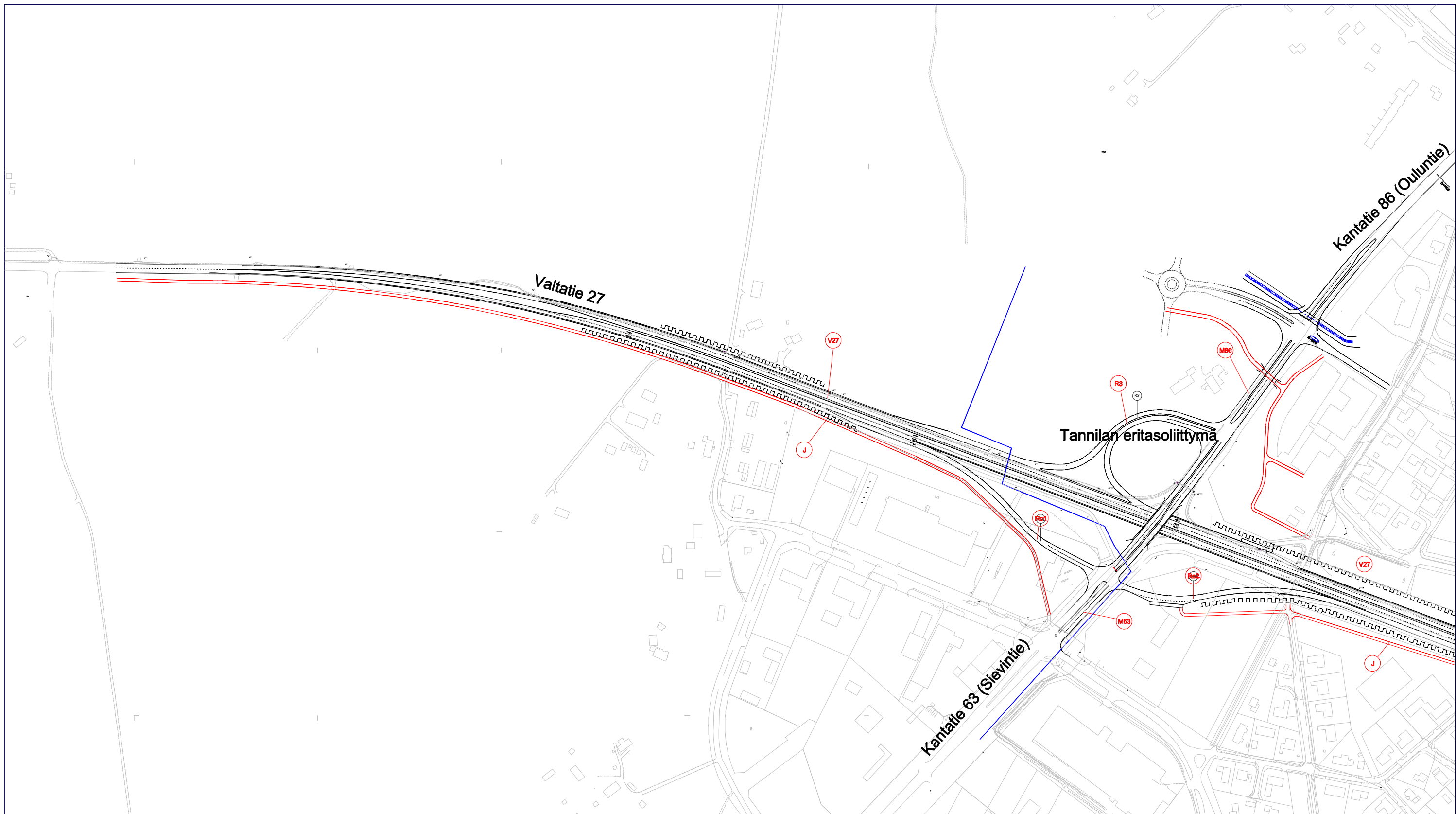
6 JATKOTOIMENPITEET

Pohjois-Pohjamaan ELY-keskus pyytää suunnitelmasta lausunnot Ylivieskan kaupungilta ja Pohjois-Pohjamaan liitolta. Lausuntojen jälkeen, kehittämissuunnitelma viedään Ylivieskan kaupungin ja Pohjois-Pohjamaan ELY-keskuksen hyväksyttäväksi. Hyväksymisprosessin aikana kaupunki voi halutessaan asettaa suunnitelman nähtäville. Hyväksytty suunnitelma toimii pohjana maankäytön ja liikenteen jatkosuunnittelulle.

7 LIITTEET

Piirustus 1: suunnitelmakartta 1, 1 : 4 000
Piirustus 2: suunnitelmakartta 2 ”
Piirustus 3: suunnitelmakartta 3 ”
Piirustus 3: suunnitelmakartta 4 ”

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
PL 86, 90101 OULU
puh. 020 636 0020
www.ely-keskus.fi



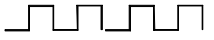


VALTATIEN 27 KEHITTÄMISSUUNNITELMA, YLIVIESKA

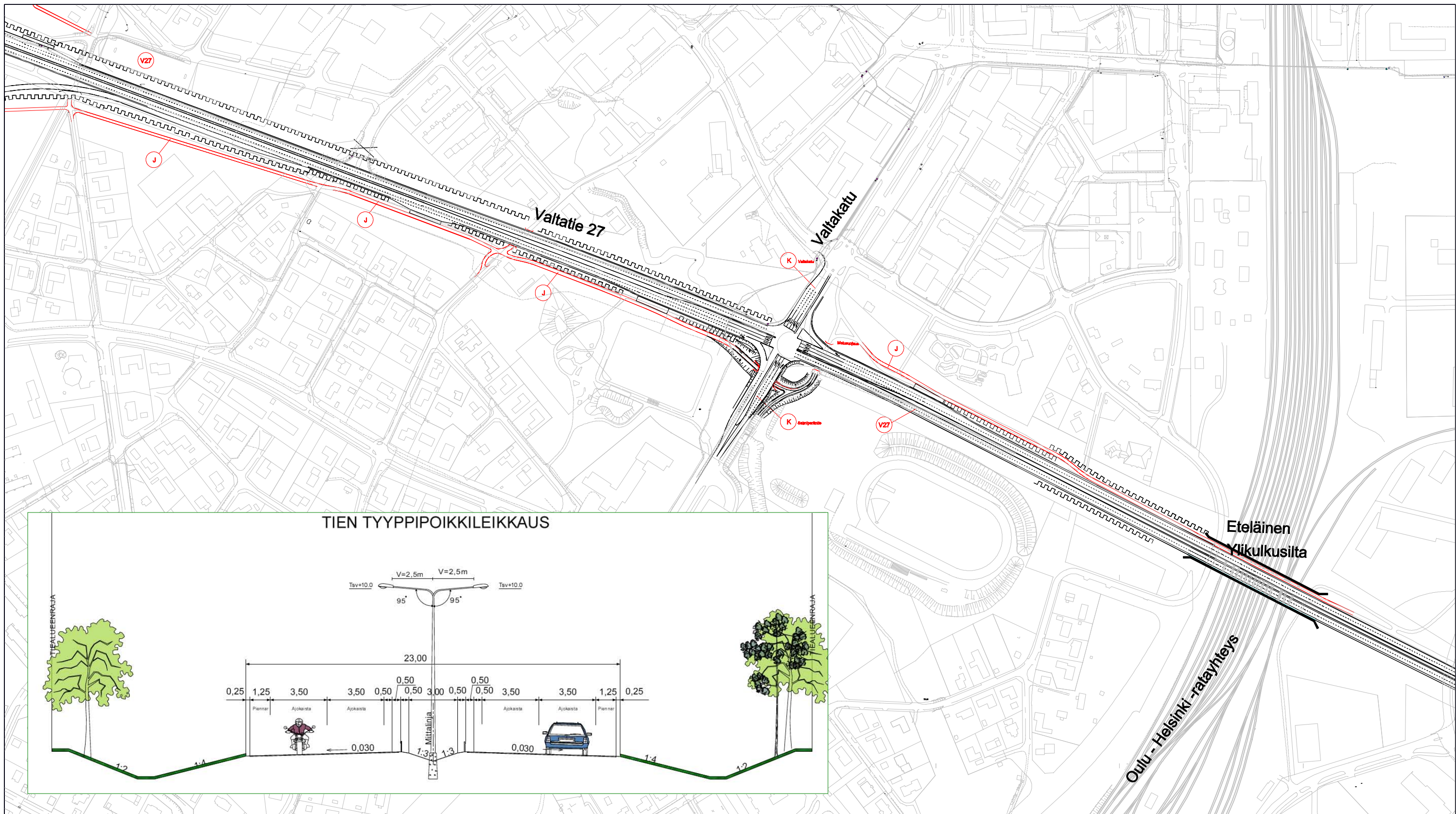
Suunnitelmapartta 1, 1:4000

01.09.2010



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

-  = Melusuojaus
-  = Ajoneuvoliikenteen väylä
-  = Kevytliikenteen väylä




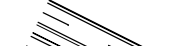

VALTATIEN 27 KEHITTÄMISSUUNNITELMA, YLIVIESKA

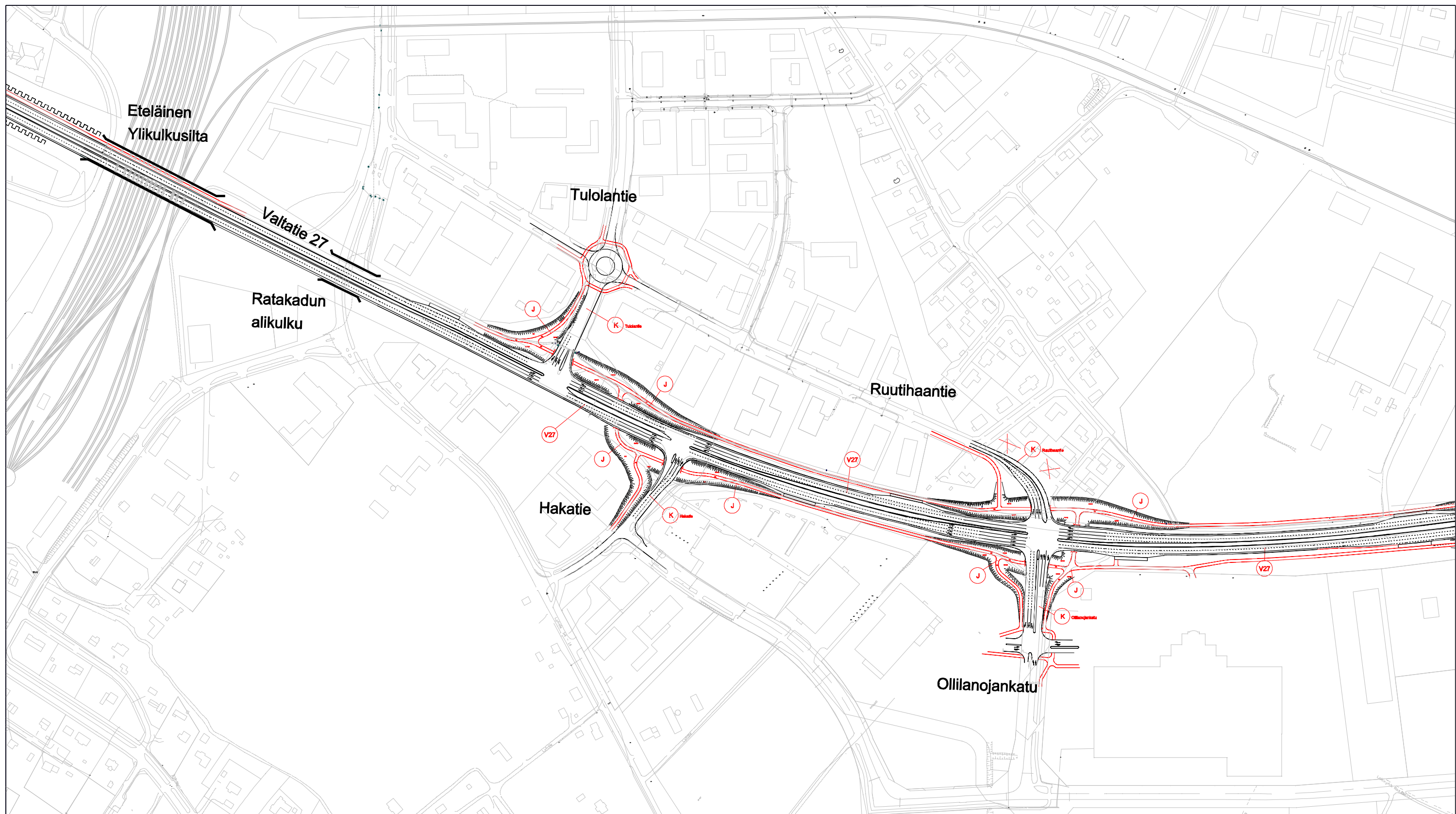
Suunnitelmapaketti 2, 1:4000

01.09.2010



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

-  = Melusuojaus
-  = Ajoneuvoliikenteen väylä
-  = Kevytliikenteen väylä




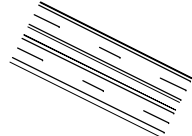
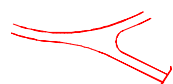
VALTATIEN 27 KEHITTÄMISSUUNNITELMA, YLIVIESKA

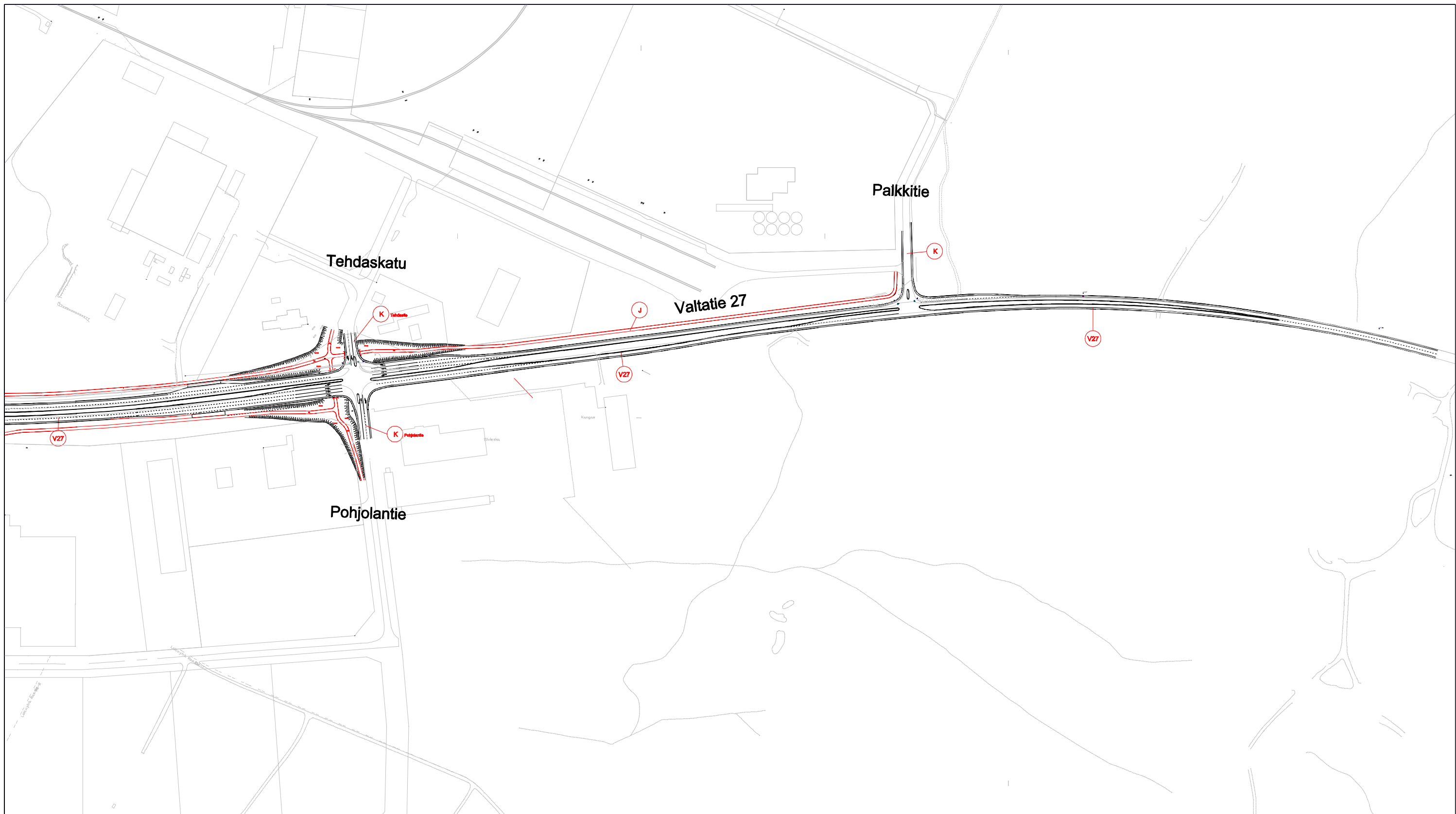
Suunnitelmapaketti 3, 1:4000

01.09.2010



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

-  = Melusuojaus
-  = Ajoneuvoliikenteen väylä
-  = Kevytliikenteen väylä



VALTATIEN 27 KEHITTÄMISSUUNNITELMA, YLIVIESKA

Suunnitelmapartta 4, 1:4000

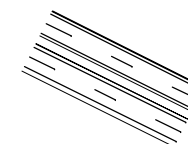
01.09.2010



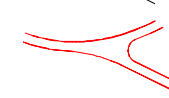
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



= Melusuojaus



= Ajoneuvoliikenteen väylä



= Kevytliikenteen väylä