



Kantatien 63 parantaminen välillä Ina–Kaustinen

Pääsuuntaselvitys



Kantatien 63 parantaminen välillä Ina– Kaustinen

Pääsuuntaselvitys

RAPORTTEJA 66 | 2021

Kantatien 63 parantaminen välillä Ina–Kaustinen
Pääsuuntaselvitys

Etelä-Pohjamaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Teemu Kuittinen (A-Insinöörit)

Kansikuva: Juha Vehmas (A-Insinöörit)

ISBN 978-952-314-979-3 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-979-3

www.doria.fi/ely-keskus

Alkusanat

Kantatie 63 välillä Kauhava-Ylivieska on erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeä maakuntien välinen päätie. Se toimii yhteytenä kuntakeskusten, seutujen ja maakuntien välillä sekä mm. metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksien yhteytenä. Kantatietä 63 on aiempina vuosina parannettu tietä leventämällä ja geometriaa parantamalla vastaamaan päätieverkon palvelutasovaatimuksia lukuun ottamatta moniongelmaista tieosuutta välillä Ina-Kaustinen.

Tässä pääsuuntaselvityksessä on laadittu ja vertailtu vaihtoehtoja kyseisen moniongelmaisen tieosuuden parantamiseksi. Pääsuuntaselvityksen suunnittelualueeseen kuului noin 14 km pituinen osuus kantatietä 63 Evijärven, Kruunupyyn ja Kaustisen kuntien alueilla alkaen etelässä Evijärven Inasta ja päättyen pohjoisessa Kaustisella valtatie 13 kiertoliittymään.

Pääsuuntaselvityksessä on määritelty väyläratkaisut ja niiden tilantarpeet kantatien ennustetilanteen tavoitetason saavuttamiseksi. Tavoitetaso on määritelty työn esisuunnitelmavaiheen suunnitteluperusteissa yhteistyössä Väyläviraston ja ELY-keskuksen kesken. Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää mm. tien geometrian parantamista, yksityistieliittymien vähentämistä sekä tien poikkileikkauksen leventämistä.

Suunnitelman laatiminen aloitettiin joulukuussa 2020 ja pääsuuntaselvitys valmistui joulukuussa 2021. Suunnitelma on tehty konsulttityönä A-Insinöörit Civil Oy:ssä ja työn tilaajana oli Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Suunnittelutyötä on ohjattu hankeryhmässä, johon kuului ELY-keskuksen ja suunnittelukonsultin lisäksi Evijärven, Kruunupyyn ja Kaustisen kuntien sekä Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan liittojen edustajat.

Seinäjoella joulukuussa 2021

Timo Liljamo

Johtava liikennejärjestelmäasiantuntija
Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Sisältö

Alkusanat.....	1
1 Lähtökohdat.....	1
1.1 Työn tausta ja tavoitteet	1
1.2 Suunnittelualue ja kantatien liikenteellinen merkitys	1
1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja liittyminen muuhun suunnitteluun	2
1.4 Suunnitteluprosessin kuvaus.....	2
2 Suunnittelualan kuvaus.....	3
2.1 Maankäyttö ja kaavoitus.....	3
2.2 Nykyinen tie ja sen ominaisuudet	6
2.3 Liikenne	6
2.4 Liikenneturvallisuus	8
2.5 Maaperä ja pohjaolosuhteet	8
2.6 Ympäristö.....	9
2.7 Ongelma-analyysi ja hankkeen tavoitteet	9
3 Vaihtoehtotarkastelut	11
3.1 Lähtökohdat.....	11
3.2 Ve 0++ Nykyisen tien kehittäminen	12
3.3 Ve 1 Lyhyt oikaisu Högnabban kylän kohdalla	12
3.4 Ve 2 Pitkä läntinen oikaisu	12
3.5 Ve 3A Pitempi itäinen oikaisu.....	12
3.6 Ve 3B Lyhyempi itäinen oikaisu	12
3.7 Hankearvioinnin yhteenveto.....	13
3.8 Vaihtoehtojen vertailu ja valinta	14
4 Valittu pääsuuntaratkaisu VE2	15
4.1 Liikenne- ja tietekninen ratkaisu	15
4.2 Pohjanvahvistustoimenpiteet.....	15
4.3 Sillat	16
4.4 Työnaikaiset liikennejärjestelyt ja vaiheittain toteuttaminen	16
5 Vaikutukset.....	17
5.1 Liikenteelliset vaikutukset.....	17
5.2 Maankäyttö ja kaavoitus	17
5.3 Liikennemelu	17
5.4 Ympäristö ja maisema	18
5.5 Alustava kustannusarvio.....	18
5.6 Rakentamisen aikaiset vaikutukset	18
6 Jatkotoimenpiteet.....	19
6.1 Suunnittelun eteneminen	19
6.2 Jatkosuunnittelussa huomioitavaa	19
Liitteet.....	19
Piirustusluettelo	19

1 Lähtökohdat

1.1 Työn tausta ja tavoitteet

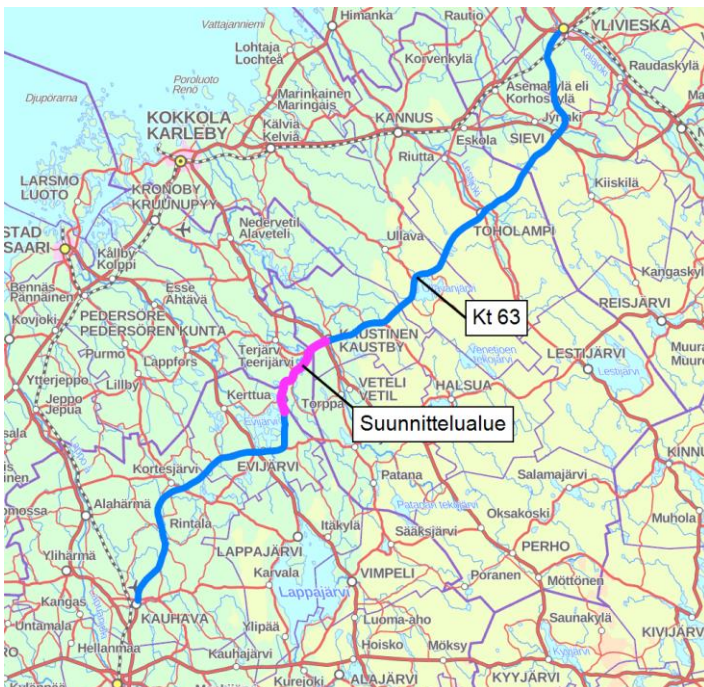
Kantatietä 63 on viime vuosina monin paikoin parannettu tietä leventämällä ja geometriaa parantamalla vastamaan paremmin päätieverkon palvelusvaatimuksia. Nyt tarkasteltavan jakson Ina-Kaustinen eteläpuolinen osuus Evijärvi-Ina on parannettu (vuosina 2017–2018), jolloin tietä levennettiin, rakennetta parannettiin, tiukimpia kaarteita oikaistiin ja tien tasausta parannettiin mäkien kohdalla 11,5 km matkalla. Parantamistoimenpiteitä ei kuitenkaan ole tehty moniongelmaisella välillä Ina-Kaustinen (n. 14 km).

Pääsuuntaselvitysjaksoilla on puutteellisesta geometriasta johtuen alhainen ja vaihteleva nopeustaso, mikä heikentää kantatien liikenteen sujuvuutta. Useiden kylien halki kulkeva tieyhteys, lukuisat yksityistieliittymät, liian kapea poikkileikkaus ja kasvavat liikennemäärät aiheuttavat turvattomuutta.

Hankkeen tavoitteena on parantaa ongelmajakson ja sitä kautta koko kantatiereitin sujuvuutta, matka-aikaa, enustettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on lisäksi tievarren asukkaiden meluhaittojen vähentäminen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

1.2 Suunnittelualue ja kantatien liikenteellinen merkitys

Suunnittelukohte sijoittuu kolmen kunnan alueelle kulkien Evijärveltä Kruunupyyn läpi Kaustiselle. Suunnittelualue rajautuu etelässä mt 17907 (Rannantien) liittymään ja pohjoisessa valtatie 13 liittymään. Tiejakso sijoittuu kolmen maakunnan, Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan alueelle. Suunnittelujakson pituus on noin 14 km, ja se kulkee Kruunupyysä Lotaksen, Högnabban, Djupsjöbackan sekä Kortjärven kylien läpi.



Kuva 1. Kantatien 63 ja pääsuuntaselvityksen suunnittelualueen sijainti (taustakartta © MML).

Kantatie 63 välillä Kauhava–Ylivieska on erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeä maakuntien välinen väylä. Se toimii yhteytenä kuntakeskusten, seutujen ja maakuntien välillä sekä metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksien yhteytenä. Kantatie 63 ei ole osa pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa, vaan se on Väyläviraston Pääteiden palvelutaso ja tulevaisuuden tarpeet -selvityksen mukainen muu päätie.

Tien liikennemäärä on kasvanut voimakkaasti kantatien muiden osuuksien parantamisen myötä. Lisäksi kantatie toimii vaihtoehtoisena pitkänmatkan yhteytenä, sillä reitti lyhentää matkaa Länsi-Suomesta pohjoiseen verrattuna valtatie 8 reittiin. Lisäksi Tampereen seudulta Oulun suuntaan se on vaihtoehtoinen reitti valtateille 4 ja 9 Jyväskylän kautta. Liikenteen lisäys näkyy erityisesti koulujen syys- ja talviloma-aikoina.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja liittyminen muuhun suunnitteluun

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä on käynnissä tai valmistunut useita suunnittelu- ja rakennushankkeita, mm.:

- Liikenteellinen selvitys Keski-Pohjanmaan kaivostoiminnan ja kaupan vaikutuksista (2019)
- Kt 63 parantaminen ja leventäminen välillä Evijärvi–Ina, Evijärvi (rakennettu 2017–2018)
- Kaustisen keskustan liikenneselvitys (2017)
- Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 (2014)
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma. Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa (2012)
- Kauhava-Ylivieska kantatie 63 välillä Evijärvi-Kaustinen, aluevaraussuunnitelma (2000)
- Kaustisen ja Vetelin liikenneturvallisuussuunnitelmat (2021)

1.4 Suunnitteluprosessin kuvaus

Pääsuuntaselvitys on laadittu A-Insinöörit Civil Oy:ssä Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimeksiannosta. Työn toteutusta ohjasi hankeryhmä, johon kuuluivat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta Timo Liljamo (puheenjohtaja), Hanna Kauppila ja Jarmo Salo, Evijärven kunnasta hankeryhmään kuuluivat Mikko Huhtala ja Tuomo Saari, Kruunupyyn kunnasta Dan Stenlund, Kimmo Bodbacka, Malin Brännkärr ja Jukka Aarnio, Kaustisen kunnasta Arto Alpia ja Ilkka Närhi sekä Etelä-Pohjanmaan liitosta Jani Palomäki, Pohjanmaan liitosta Tero Voldi ja Keski-Pohjanmaan liitosta Tiina Rinta-Rahko (kesään 2021 asti) ja Teppo Rekilä (kesästä 2021 alkaen).

Suunnittelukonsultin projektipäällikkönä on toiminut Juha Vehmas. Suunnitteluryhmään ovat lisäksi kuuluneet Raineri Virtanen (pääsuunnittelija), Teemu Kuittinen (liikennesuunnittelu ja raportointi), Piritta Laitakari (hankearviointi), Lauri Sahramaa (hankearviointi ja raportointi), Teuvo Kasari (geotekniikka), Kari Niemi (sillat) ja Hamilkar Alava Bergroth (tulkkauksen yleisötilaisuudessa).

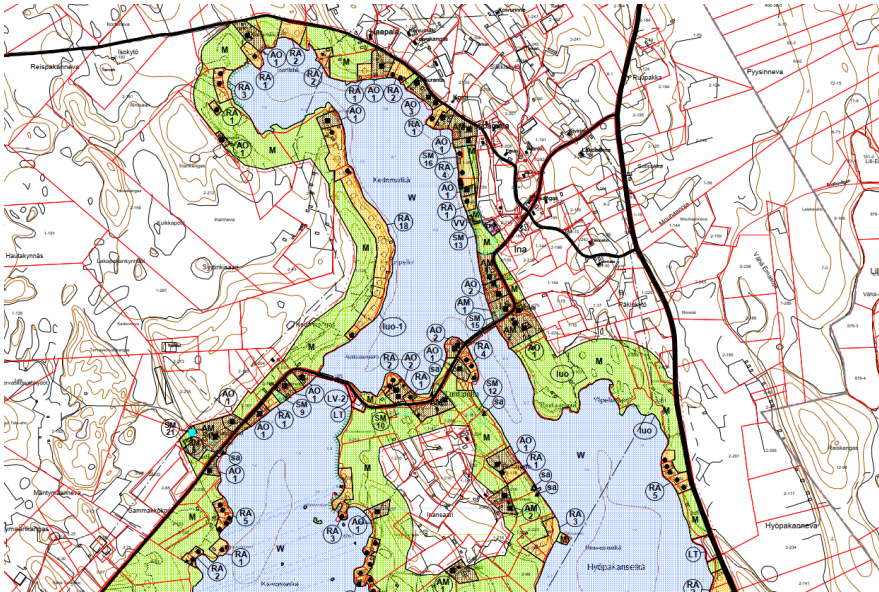
Pääsuuntaselvityksessä laadittiin useita eri linjausvaihtoehtoja, joita karsittiin ja muokattiin suunnittelun aikana hankeryhmän kommenttien perusteella. Osana pääsuuntaselvitystä laadittiin Väyläviraston ohjeistuksen mukainen hankearviointi, jossa tutkittiin neljää linjausvaihtoehtoa. Hankearvioinnissa keskityttiin tutkimaan hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia, liikenneturvallisuusvaikutuksia sekä vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin Väyläviraston IVAR3-ohjelman avulla. Hankearviointi on toteutettu vuonna 2020 päivitetyn tiehankkeiden arviointiohjeen mukaisesti ja kaikki IVAR-laskennat on toteutettu toukokuussa 2021 päivitetyllä IVAR3-versiolla (2.1.0).

Hankearvioinnin perusteella hankeryhmä valitsi kaksi vaikuttavuudeltaan parasta ja realistisinta vaihtoehtoa, jotka esiteltiin kaksikielisessä yleisötilaisuudessa 1.9.2021. Yleisötilaisuus toteutettiin Teamsilla vallitsevien epidemiasuosittelusten mukaisesti. Osallistujia oli 50–60 henkeä ja suunnitelmia kommentoitiin vilkkaasti, sekä yleisötilaisuudessa että kirjallisesti tilaisuuden jälkeen. Tien parantamistarpeesta vallitsi suuri yksimielisyys. Suurin osa kommenteista koski liittymäjärjestelyitä, alikulkupaikkoja ja Kortjärven luontopolkua. Suunnitelmaraporttia on täydennetty saatujen kommenttien pohjalta.

2 Suunnittelualueen kuvaus

2.1 Maankäyttö ja kaavoitus

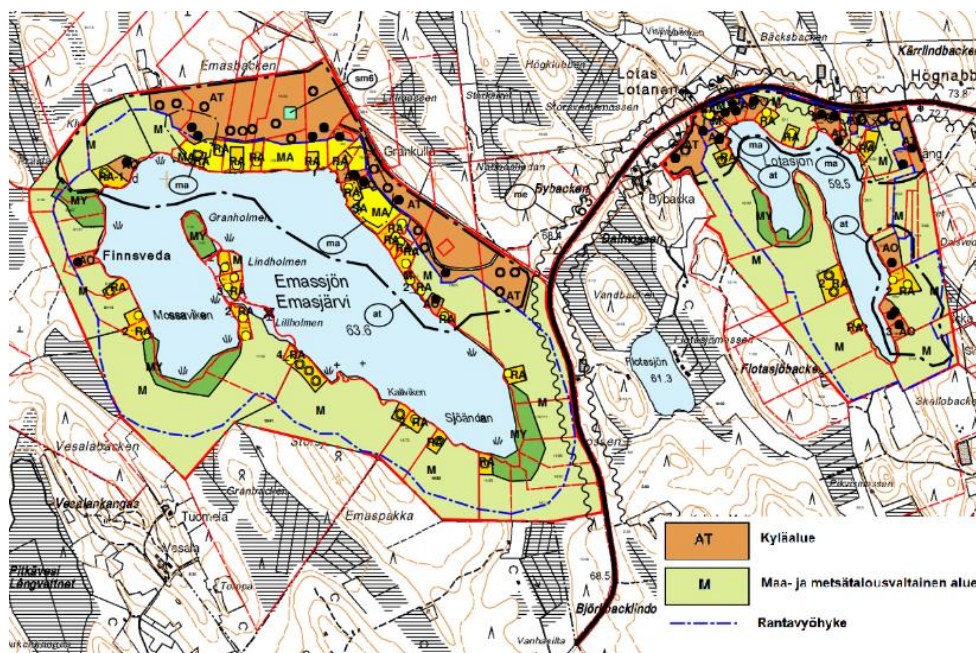
Suunnittelualan eteläosassa Evijärvellä on voimassa rantaosayleiskaava, joka on hyväksytty Evijärven kunnanvaltuustossa 18.3.2019. Rantaosayleiskaavalla ei ole vaikutusta tien parantamisratkaisuun.



Kuva 2. Ote Evijärven rantaosayleiskaavasta Inan kohdalta.

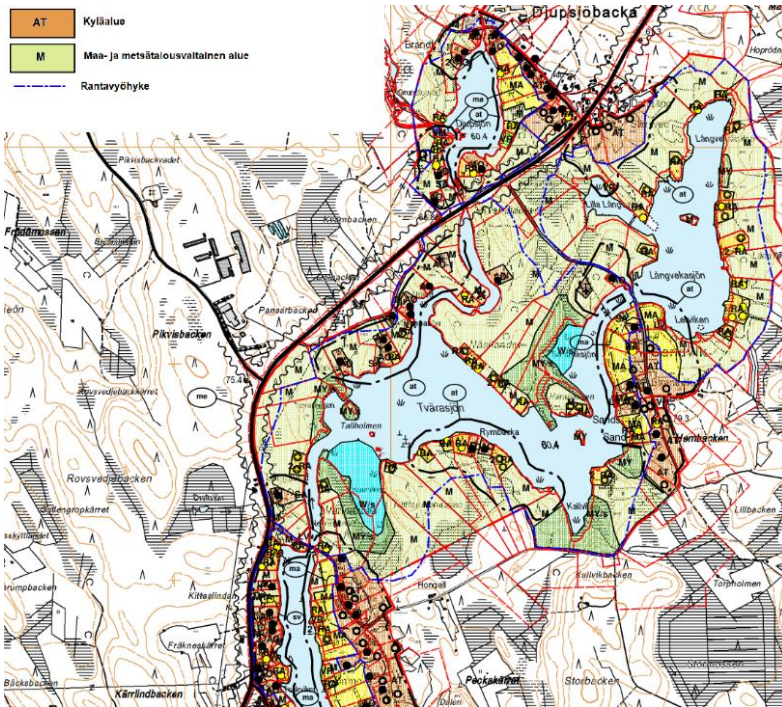
Kruunupyyn alueella on voimassa "Rantaosayleiskaava järville Teerijärvellä" (kuvat 3, 4 ja 5). Kaava on hyväksytty Kruunupyyn kunnanvaltuustossa 17.6.2010 ja koskee suunnittelujakson järviä.

Kantatie rajautuu Emäsjärven ranta-alueen kaavaan, joka on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi. Lisäksi ranta-alueen pohjoisosassa, Kaitásintien varteen on kaavoitettu kyläalue sekä muutama uusi rakennuspaikka. Lähimmät rakennuspaikat sijaitsevat noin sadan metrin päässä nykyisestä kantatiestä.



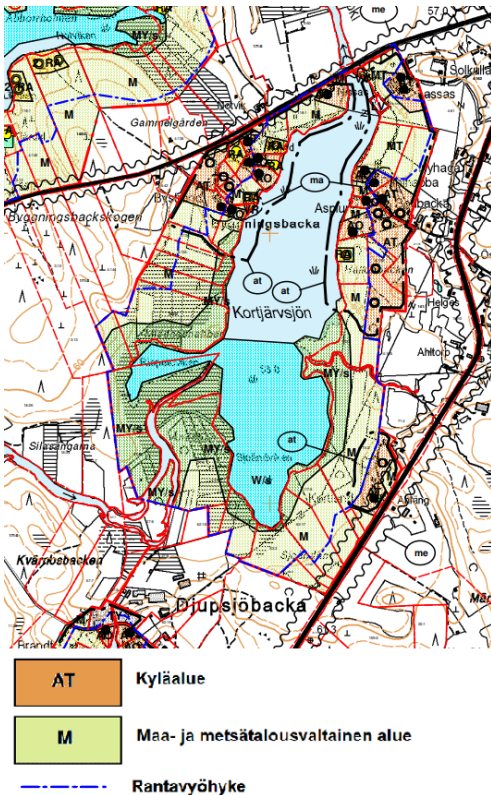
Kuva 3. Ote "rantaosayleiskaavasta järville Teerijärvellä", Emäsjärven kohdalta.

Lotaksen ja Djupsjöbackan kylien välillä kantatien itäpuolella rantaosayleiskaava-alue ulottuu pitkällä matkalla kantatiehen asti Tvårasjön luona ja pohjoisempana myös kantatien länsipuolelle Djupsjön luona. Alueet on kaavoitettu pääosin maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi. Lisäksi alueelle on kaavoitettu kyläaluetta ja ranta-asutusta.



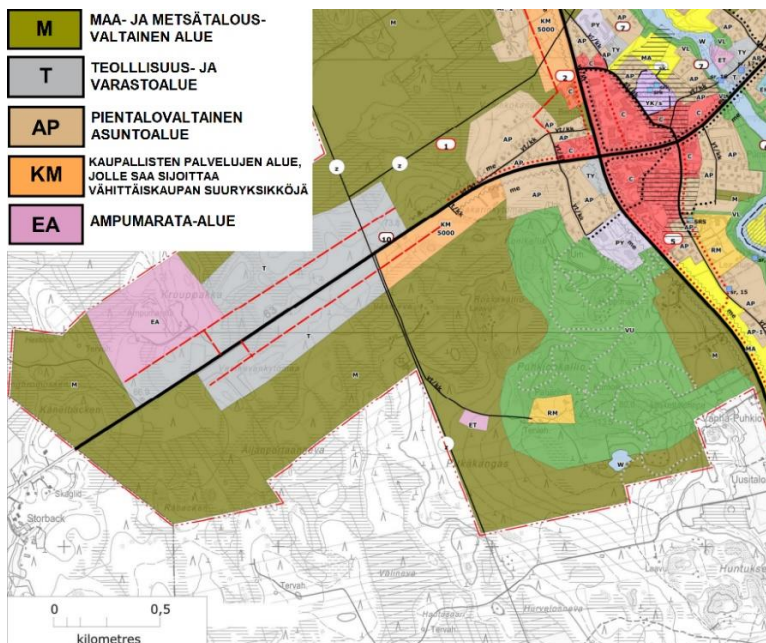
Kuva 4. Ote "rantaosayleiskaavasta järville Teerijärvellä", Tvårasjön kohdalta.

Kortjärvsjön eteläosilla on erityisiä ympäristöarvoja, ja ne ovat kaavoituksella suojattuja. Kaavamääräyksen mukaan "sellaista maanrakentamistyötä ja sellainen puunkaatoaminen tai joku muu tähän verrattavissa olevaan toimenpiteen, joka muuttuu maisemaa ei saa ryhtyä ilman lupaa MRL:n 128 § mukaisesti."



Kuva 5. Ote "rantaosayleiskaavasta järville Teerijärvellä" Kortjärven kohdalta.

Suunnittelualueella Kaustisella on voimassa Kaustisen keskustan osayleiskaava (kuva 5) sekä asemakaavoja. Keskustan osayleiskaava on hyväksytty Kaustisen kunnanvaltuustossa 16.4.2015.



Kuva 6. Ote Kaustisen keskustan osayleiskaavasta.

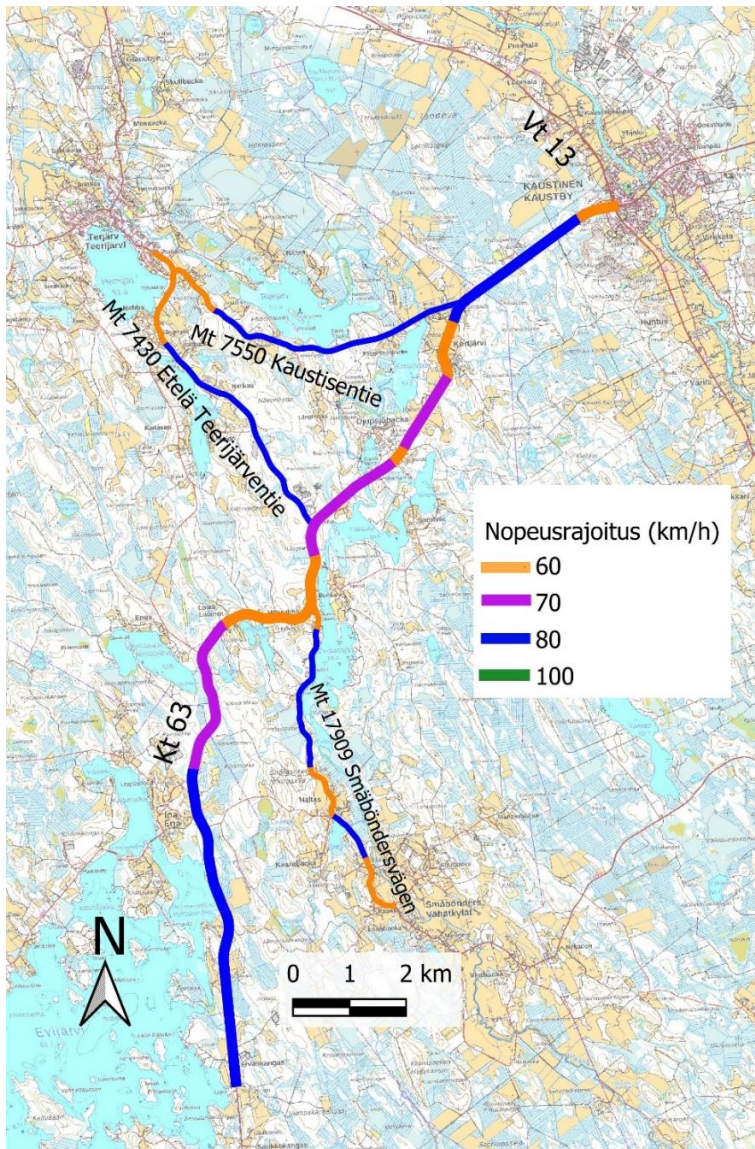
Koska suunnittelualue sijaitsee kolmen maakunnan alueella, suunnittelualueella on voimassa kolme maakuntakaavaa. Kantatie 63 on merkitty kaikkiin maakuntakaavayhdistelmiin parannettavaksi kantatieksi. Pohjanmaan maakuntakaavaan on myös kirjattu ohjeellinen/vaihtoehtoinen tielinjaus kantatielle 63, joka ohittaa Högnabban kylän.



Kuva 7. Kantatie 63 on tärkeä maakuntien välinen päätie Kauhavan ja Ylivieskan välillä.

2.2 Nykyinen tie ja sen ominaisuudet

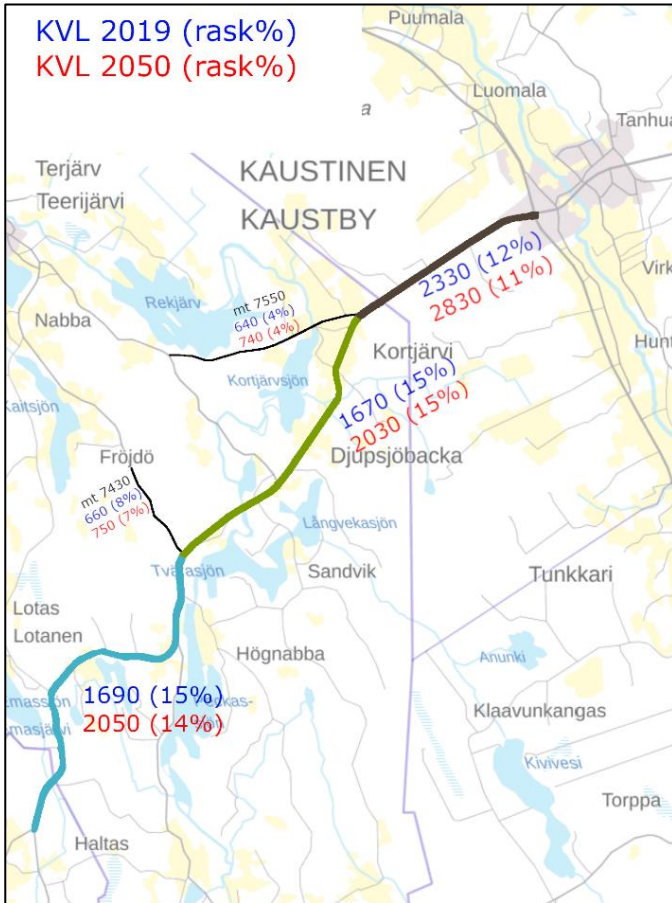
Nykyinen tie on mutkittleva ja kulkee Lotaksen, Högnabban, Djupsjöbackan ja Kortjärven kylien läpi. Tien nopeusrajoitus on pääosin 70 km/h, mutta nopeusrajoitus on laskettu kyläkeskusten kohdalla 60 km/h:iin. Kaustisen kunnan puolella nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h ja lähellä valtatie kiertoliittymää 60 km/h. Vaihteleva ja alhainen nopeusrajoitus lisää jarrutuksia ja kiihdytyksiä, ja heikentää siten liikenteen sujuvuutta. Tien poikkileikkaus on pääosin vain 6,6 m leveä, eikä jalankulkukelpoisia pientareita käytännössä juuri ole.



Kuva 8. Nopeusrajoitukset selvitysalueen maanteillä (taustakartta © MML).

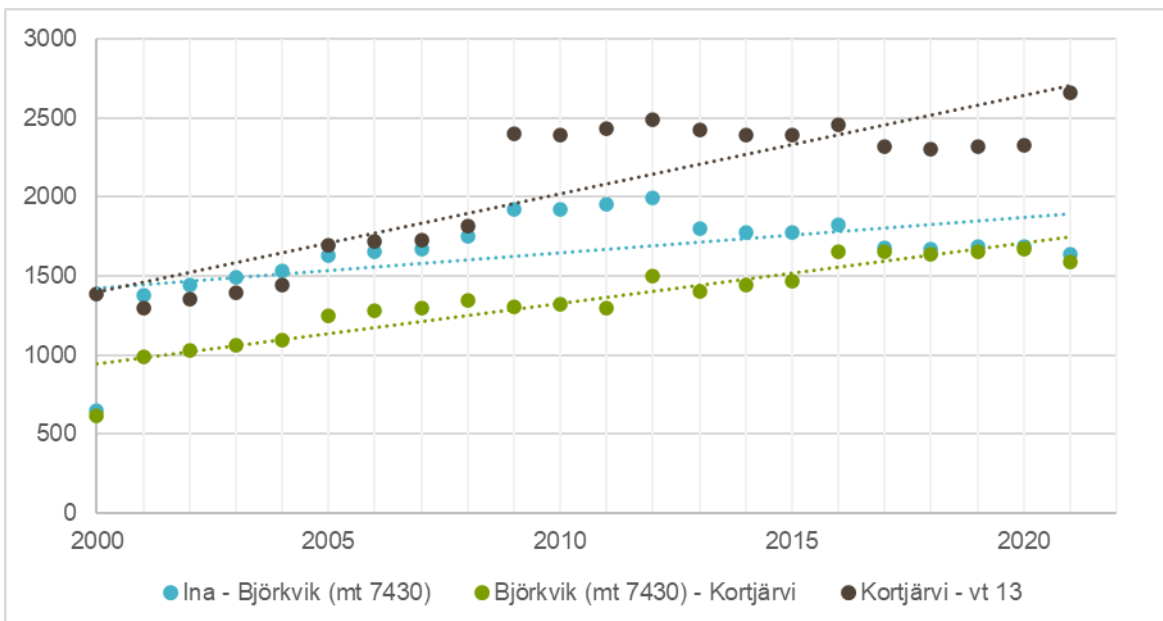
2.3 Liikenne

Suunnittelualueella liikennemäärät vaihtelevat tierekisteritietojen mukaan välillä 1 670–2 320 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2019), josta raskaiden ajoneuvojen määrä (250–280 ajon./vrk) ja osuus (12–15 %) ovat merkittäviä. Yhdistelmäajoneuvojen osuus raskaasta liikenteestä on korkeahko, noin 50 %.



Kuva 9. Nykytilanteen (2019) ja ennustetilanteen (2050) liikennemäärät selvitysalueen maanteillä (taustakartta © MML).

Suunnittelalueen liikennemäärät ovat kasvaneet 2000-luvulla. Välillä Kortjärvi–vt13 kasvu on ollut suurinta, kun taas eteläisimmällä Ina–Granabba-välillä kasvu on hidastunut, ja kääntynyt pieneen laskuun vuoden 2010-luvun puolivälin tienoilla. Granabba–Kortjärvi-välillä kasvu on ollut tasaisinta. Liikennemäärätiedot on haettu Tierekisteristä, johon liikennemäärät lasketaan kertoimen avulla mittaustulosten välillä. Tämä saattaa aiheuttaa suuriakin liikennemäärien nousuja tai laskuja kuvaajassa, kun liikennelaskenta monen vuoden jälkeen taas toteutetaan. Esimerkiksi vuonna 2009 on suoritettu liikennelaskenta, joka näkyy liikennemäärässä KVL:n kasvaessa äkillisesti yli 500:lla.



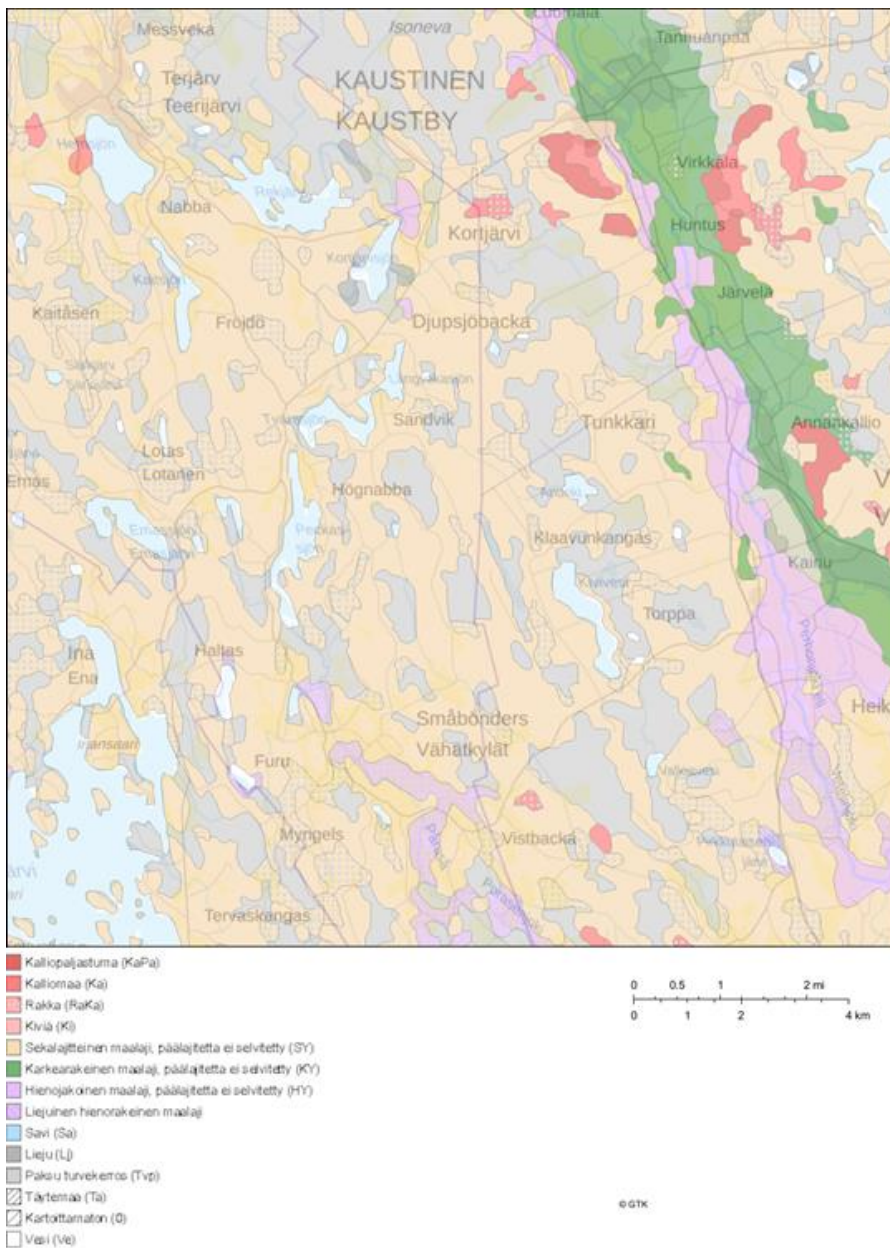
Kuva 10. Liikennemäärien kehitys suunnittelalueella.

2.4 Liikenneturvallisuus

Kantatien suunnittelujaksolla on sattunut vuosina 2015–2019 yhteensä 22 onnettomuutta (7 loukkaantumiseen johtanutta, yksi kuolemaan johtanut onnettomuus). Onnettomuuksista noin puolet ovat yksittäisonnettomuuksia, ja muuten onnettomuustyyppisiä on monia erilaisia. Kylien halki kulkeva tieyhteys, lukuisat yksityistieliittymät, kapea poikkileikkaus ja kasvavat liikennemäärät aiheuttavat turvattomuutta ja lisäävät onnettomuusriskiä. Suunnittelualueen kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ovat huonoja, sillä alueella ei ole jalankulku- tai pyöräväyliä, ja tieosuuden piennar on kapea.

2.5 Maaperä ja pohjaolosuhteet

Pääsuuntaselvityksen yhteydessä ei ole tehty pohjatutkimuksia. Alueen pohjaolosuhteita on arvioitu GTK:n maaperäkartan avulla (kuva 6). Suunnittelualue on pääosin sekalajitteista maalajia, jonka pääajitetta ei ole selvitetty. Alueelta löytyy monia turve-esiintymiä. Maakerroksien paksuudesta ei ole tarkkaa tietoa. Jatkosuunnittelun yhteydessä valitulla linjalla tehdään pohjatutkimuksia ratkaisujen ja kustannusarvion tarkentamiseksi.



Kuva 11. Suunnittelualueen maaperäkartta (© GTK Maankamara).

2.6 Ympäristö

Suunnittelualue on pääosin maaseutua viljely- ja metsätalousalueineen. Suunnittelualan läheisyydessä on järviä ja lampia. Suunnittelualan ympäristöhaittana on liikenteen melu, joka koetaan häiritseväksi kylien kohdalla. Suunnittelualueella ei ole pohjavesi-, suojelu- tai Natura-alueita.

Kortjärven luontopolku sijaitsee kantatien 63 ja järven länsipuolella Djupsjöbackan ja Kortjärven kylien kohdilla. Luontopolku ei risteä nykyistä kantatietä, mutta Kaustisentien (mt 7550) kanssa luontopolku risteää tasossa kahdesti.



Kuva 12. Kortjärven luontopolku sijaitsee kantatien 63 länsipuolella.

2.7 Ongelma-analyysi ja hankkeen tavoitteet

Hankkeelle asetetut tavoitteet on määritelty esisuunnitelmavaiheen suunnitteluperusteissa. Hankkeen tavoitteet on jaoteltu aihekohteittain ensisijaisiin ja täydentäviin tavoitteisiin.

Suunnittelualan ongelmia ovat puutteellisesta geometriasta johtuva alhainen nopeustaso, mikä heikentää kantatien liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kylien halki kulkeva päätie, lukuisat yksityistieliittymät, liian kapea ajorata ja kasvavat liikennemäärät aiheuttavat turvattomuutta.

Liikenteelliset tavoitteet. Valtakunnallisena tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja matka-aikaa. Tämä on ainoa valtakunnallinen tavoite, ja se on luokiteltu ensisijaiseksi tavoitteeksi.

Seudullisina ja paikallisina tavoitteina on ensisijaisesti parantaa tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja matka-aikaa. Täydentävinä tavoitteina on edistää julkisen henkilöliikenteen edellytyksiä, edistää jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä sekä vähentää pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen sekoittumista kylien kohdilla.

Liikenneturvallisuustavoitteet. Liikenneturvallisuusnäkökulman ensisijaisena tavoitteena on parantaa suunnittelualueen liikenneturvallisuutta vähentämällä liikennekuolemien määrää 50 % ja henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrää 50 % nykytilanteen tasosta (laskennallisesti). Täydentävänä tavoitteena on alueen koulumatkojen liikenneturvallisuuden parantaminen.

Liikenteen ympäristövaikutustavoitteet. Liikenteen ympäristövaikutusten päätavoitteena on liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen. Täydentävänä tavoitteena on, että Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot eivät ylitä hankkeen vaikutusalueen asuin- ja vapaa-ajankiinteistöillä eikä virkistys- ja luonnonsuojelualueilla (55 dB /45 dB).



Kuva 13. Kantatien 63 nopeustaso on alhainen puutteellisen geometrian, läheisen kyläasutuksen ja suuren liittymämäärän takia.

3 Vaihtoehtotarkastelut

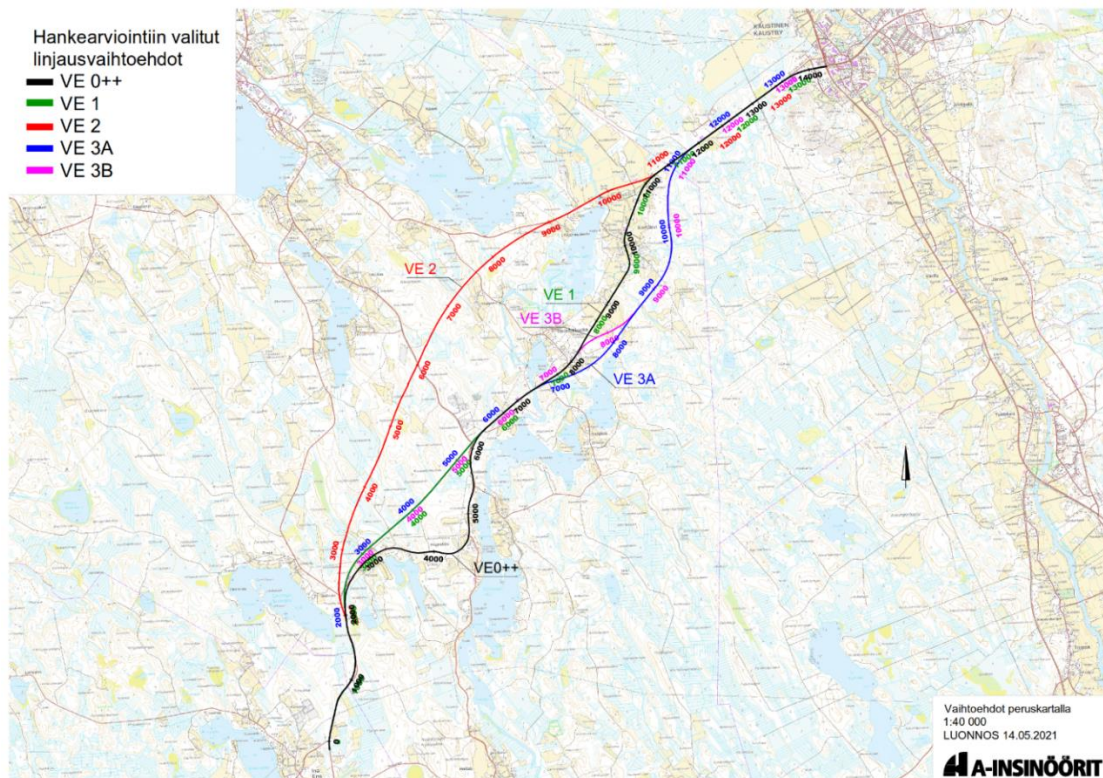
3.1 Lähtökohdat

Linjausvaihtoehtojen suunnittelun lähtökohtana on ollut liikenteen sujuvuuden parantaminen ja matka-ajan lyhentäminen sekä turvallisen liikkumisen mahdollistaminen.

Tielinjausvaihtoehtoja tutkittaessa eri vaihtoehdoille tarkasteltiin erilaisia mitoitusnopeuksia. Mitoitusnopeudet määriteltiin aina linjauskohtaisesti ratkaisun geometrian ja ympäristön sallimissa rajoissa. Matka-ajan lyhentämisen kannalta suuremman mitoitusnopeuden mahdollistava geometria olisi optimaalinen ratkaisu. Poikkileikkauksen lähtökohtana oli kantatien leventäminen koko matkalta yhtä leveäksi kuin aiemmin parannettu kantatiejakso Evi-järvi–Ina eli 9/7 metriin, missä 9 m on ajoradan koko leveys ja 7 m maalivojen välinen ajokaistojen leveys. Ajoradan koko leveydestä 8,5 m on päällystettyä, eli tien molemmin puolin pientareista 0,75 m on päällystettyä ja 0,25 m päällystämätöntä.

Tasoliittymät ovat kantatien liikennemäärien perusteella riittävä ratkaisu. Turvallisen liikkumisen takaamiseksi on kuitenkin hyvä vähentää yksityistieliittymien määriä suunnittelualueella ja keskittää liittymät mahdollisimman turvallisiin paikkoihin mm. näkemien kannalta.

Osana pääsuuntaselvitystä laadittiin hankearviointi (liitteessä 1), jossa tutkittiin neljää erilaista päävaihtoehtoa, joista yhdellä on kaksi alavaihtoehtoa. Kaikissa vaihtoehdoissa keskeisenä tavoitteena oli kantatien päätietasoinen leveys ja tiegeometria. Kaikissa muissa hankearviointivaihtoehdoissa paitsi Ve2:ssa tien eteläpää välillä Ina-Emasjärvi ja pohjoispää Kaustisen puolella vastasivat toisiaan: Eteläpäässä leventäminen ja geometrian parantaminen 80 km/h mukaan ja pohjoispäässä linjaus nykyisellään ja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä Kaustisen taajama-alueella. Vaihtoehdossa 2 pidempi läntinen oikaisu mahdollisti 100 km/h nopeusrajoituksen, joten myös eteläpään jakso Ina-Emasjärvi parannettiin vastaamaan 100 km/h nopeusrajoitusta.



Kuva 14. Hankearviointiin valitut linjausvaihtoehdot kartalla ((taustakartta © MML).

3.2 Ve 0++ Nykyisen tien kehittäminen

Vaihtoehdossa 0++ tietä parannetaan nykyisessä maastokäytävässä tekemällä vain pieniä kaarreoikaisuja siellä missä mahdollista. Tie kuitenkin levennetään vastaamaan muun kantatien leveyttä. Tämä ratkaisu ei juurikaan paranna tien geometriaan liittyviä ongelmia, ja esimerkiksi nopeusrajoitus säilyy pääosin alennettuna. Ve 0++ ei myöskään lisää liikenneturvallisuutta olennaisesti, sillä päätieliikenne ajaa yhä kylien läpi. Toisaalta metrin pientareet parantavat kuitenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asemaa jossain määrin. Tämä vaihtoehto ei myöskään vähennä liikenteen melusta kärsivien kiinteistöjen määrää, vaan voi nopeustason hieman noustessa jopa hieman laajentaa melualueita. Ve 0++ aiheuttaa myös rakentamisaikana suurimman haitan nykyiselle maankäytölle ja kantatien liikenteelle.

3.3 Ve 1 Lyhyt oikaisu Högnabban kylän kohdalla

Vaihtoehdossa 1 esitetään lyhyehköä, mutta merkittävää tieoikaisua Högnabban kylän länsipuolelta. Oikaisu alkaa etelässä ennen Lotaksen kylää ja palaisi nykyiselle tielinjaukselle hieman ennen Teerijärven (mt7430) liittymää. Oikaisulla saadaan parannettua tielinjan geometriaa sekä siirrettyä liikennettä pois Lotas-Högnabba-kyläjaksolta, missä liikenneturvallisuus paranee sekä melusta kärsivien kiinteistöjen määrää vähenee. Högnabban oikaisun kohdalla mitoitusnopeus voi olla 80 km/h, mutta muualla Ve 1 vastaa vaihtoehtoa 0++, jolloin Djupsjöbackan ja Kortjärven kylien läpiajo-ongelmat säilyvät ja tarvitaan jatkossakin 60 km/h nopeusrajoitus.

3.4 Ve 2 Pitkä läntinen oikaisu

Vaihtoehto 2 käsittää pitkän yhtäjaksoisen ja geometrialtaan laadukkaan oikaisun suunnittelun alueen kylien länsipuolella. Pääosalla oikaisujaksoa 100 km/h mitoitusnopeus on mahdollinen. Kortjärven luona linjaus risteää Byggningsbackassa luontopolkua ja hyödyntää pohjoisosallaan nykyistä maantien 7550 Teerijärvi-Kaustinen linjausta, joka levennetään muun linjauksen tapaan. Tällä jaksolla nopeusrajoitus on 80 km/h.

3.5 Ve 3A Pitämpi itäinen oikaisu

Vaihtoehto 3A sisältää vaihtoehdossa 1 esitetyn oikaisun Högnabban kylän ohi pohjoispuolelta sekä lisäksi oikaisut Djupsjöbackan sekä Kortjärven kylien itäpuolelta. Tällä vaihtoehdolla on lähes koko matkalla 80 km/h mitoitusnopeus. Oikaisu metsäisten alueiden kautta vähentää yksityistieliittymien määrää päätiellä ja siirtää liikenteen melua pois olemassa olevien kiinteistöjen läheisyydestä. Djupsjöbackan kiertävä linjaus kulkee kyläasutuksen ja Långvekajärven välissä melko ahtaasta maastokäytävästä.

3.6 Ve 3B Lyhyempi itäinen oikaisu

Vaihtoehto 3B vastaa vaihtoehtoa 3A, paitsi Djupsjöbackan kylän läpäisevä linjaus säilyy nykyisellään, mistä johtuen mitoitusnopeus kylän kohdalla on 60 km/h. Djupsjöbackan ja Grannabban välillä noin 1,3 km jaksolla kantatie jää nykyiselle paikalleen kuten vaihtoehdossa 3A.

3.7 Hankearvioinnin yhteenveto

Hankearvioinnissa tutkittiin suunnittelualueen nykyistä liikenneverkkoa vuoden 2019 nykytilanteessa (ajalla ennen pandemiaa) ja ennustetilanteessa 2050, jota tilannetta verrattiin em. vertailuvaihtoehtoihin. Hankkeen avaamisvuotena hankearvioinnissa käytettiin vuotta 2025. Hankearvioinnissa käytettiin seitsemää mittaria, joilla tutkittiin hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia, liikenneturvallisuusvaikutuksia sekä ympäristövaikutuksia.

Liikenteellisistä vaikutuksista tarkasteltiin pääsuunnan kevyiden ja raskaiden moottoriajoneuvojen keskimääräistä matka-aikaa. Liikenneturvallisuusvaikutuksista tarkasteltiin henkilövahinko-onnettomuuksien ja tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden laskennallisia määriä suunnittelualueella. Ympäristövaikutuksissa tutkittiin mahdollisella melualueella sijaitsevien asuin- ja vapaa-ajan kiinteistöjen lukumäärää sekä tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Hankearvioinnin vaikuttavuuden arvioinnin ensitoteama oli, että hankkeen toteuttaminen toteuttaa hankkeelle asetetut tavoitteet paremmin kuin sen toteuttamatta jättäminen.

Hankearviointiin kuuluvana tarkasteluna tehtiin myös kannattavuuslaskelma Väyläviraston IVAR3-ohjelmalla. IVAR-laskennat toteutettiin toukokuussa 2021 päivitetyllä IVAR3-versiolla (2.1.0). Ohjelmiston sisältämät kustannusten yksikköarvot ovat julkaisun Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020) mukaiset. Kannattavuuslaskelma on laadittu IVAR3-ohjelmiston käyttöopasta (Väyläviraston oppaita 1/2021) sekä Tiehankkeiden arviointiohjetta (Väyläviraston ohjeita 37/2020) noudattaen.

Taulukko 1. Hankearvioinnin yhteenveto.

	Hankearvioinnin yhteenveto	Ve 0	Ve 0++	Ve 1	Ve 2	Ve 3 A	Ve 3 B	Huonoin arvo	Paras arvo
1.	Pääsuunnan henkilöautoliikenteen matka-aika	13,2	12,5	10,7	9,5	10,4	10,6	13,2	9,5
2.	Pääsuunnan raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika	13,3	12,8	11	10,5	10,6	10,8	13,3	10,5
3.	Henkilövahinko-onnettomuudet suunnittelualueella / vuosi (v. 2050 laskennallinen tilanne)	0,77	0,76	0,76	0,69	0,75	0,73	0,77	0,69
4.	Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet suunnittelualueella / vuosi (v. 2050 laskennallinen tilanne)	0,16	0,16	0,16	0,15	0,15	0,15	0,16	0,15
5.	Mahdollisella melualueella sijaitsevat asuin- ja vapaa-ajan kiinteistöt	24	24	18	6	3	8	24	3
6.	Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt (v. 2050 laskennallinen tilanne)	2,7	2,65	2,56	2,35	2,54	2,56	2,7	2,35
7.	Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet suunnittelujaksolla: autoliikenteen suoritteiden määrä v. 2050 tilanteessa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suosimalla reitillä	6,6	6,6	4	0,2	1,2	1,8	6,6	0,2
	Hankkeen hyöty-kustannussuhde (H/K)		0,02	0,48	0,97	0,63	0,61	0,02	0,97

Henkilöautoliikenteen keskimääräinen matka-aika on selvästi lyhin läntisellä vaihtoehdolla 2, noin 9,5 minuuttia, mikä on yli 3,5 minuuttia nykytilannetta vähemmän. Vaihtoehdot 1, 3A ja 3B jäävät tästä noin minuutin, mutta ovat kuitenkin merkittävästi nykytilannetta parempia. Ve 0++:n positiivinen vaikutus on selvästi muita vaihtoehtoja vähäisempi. Raskaan liikenteen matka-ajassa tulokset hyvin ovat samansuuntaisia, mutta erot ve 2 ja ve 3A/3B välillä ovat pieniä, koska raskas liikenne ei pääse hyötymään ve2:n 100 km/h:n jaksosta samoin kuin henkilöautoliikenne.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän ennakoidaan olevan likimain sama kaikilla vaihtoehdoilla, sillä uusien vaihtoehtojen laadukkaamman geometrian turvallisuushyödyt osin kumoutuvat korkeampien ajonopeuksien vaikutuksesta. Kuitenkin kylät kiertävä 100 km/h:n ve 2 arvioidaan hieman turvallisemmaksi kuin muut vaihtoehdot. Vakavimpien onnettomuustapausten suhteen erot ovat vielä pienempiä, eikä merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä ole havaittavissa. IVAR-ohjelmiston käyttämä onnettomuuksien laskennallinen arvo on selvästi viimeisen viiden vuoden keskimääräistä onnettomuusmäärää pienempi. Jos laskennallinen arvo vastaisi viimeisen 5 vuoden arvoja, olisivat saavutetut turvallisuusvaatimukset todennäköisesti kaikilla vaihtoehdoilla suurempia.

Melualueella olevan asutuksen määrä on arvioitu hyvin karkeasti ns. putkimelumallilla, mutta tämä alustavakin arvio osoittaa, että vaihtoehdot 2, 3A ja 3B ovat selvästi tehokkaampia kuin muut vaihtoehdot, joissa kyläasutusta jää paljon kantatien varteen. Hiilidioksidipäästöissä vaihtoehtojen erot ovat melko pieniä, mutta samansuuntaisia kuin matka-ajan arvot: Ve2:ssa päästöt ovat pienimmät, muissa keskenään samaa tasoa, paitsi nykylinjaukseen tukeutuvissa vaihtoehdoissa (ve 0 ja 0++) hieman muita suuremmat.

Jalankulun ja pyöräilyn oloja arvioitiin autoliikenteen suoritämällä kantatien suosituimmilla jalankulku- ja pyöräilyosuuksilla: Ve2 on selvästi edullisin, koska muiden vaihtoehtojen tapaan siinä kantatieliikenne ei jää Kruunupyssä osittain tai kokonaan kyläjaksoille. Selvästi toiseksi paras on ve 3A, joka kiertää kaikki neljää kylää, mutta jää niiden välillä noin 1,3 km jaksolla samalla reitille jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa.

3.8 Vaihtoehtojen vertailu ja valinta

Hankearvioinnin tulosten perusteella hankeryhmä päätyi tutkimaan tarkemmin kahta hankearvioinnissa parhaiten menestynyttä vaihtoehtoa, läntistä vaihtoehtoa 2 ja itäistä vaihtoehtoa 3A sekä esittelemään niitä lähemmin yleisötilaisuudessa 1.9.2021. Kaksikieliseen yleisötilaisuuteen osallistui Teams-yhteydellä noin 50–60 henkilöä. Viikossa kysymys- ja keskusteluosuudessa sekä tilaisuuden jälkeisessäkin palautteessa tuli hyvin esille, kuinka tärkeänä alueen asukkaat ja yrittäjät pitävät moniongelmaisen tiejakson parantamista. Monelle olikin tärkeintä, että parantaminen toteutuisi mahdollisimman pian ja toisarvoista on, valitaanko Kortjärven länsi- vai itäpuolinen linjaus.

Tilaisuudessa kysymykset ja kommentit kohdistuivat enemmän vaihtoehtoon 2 läntinen, joka toisaalta koettiin parhaaksi vaihtoehdoksi ja toisaalta ongelmalliseksi lähinnä Kortjärven luontopolun risteämisen vuoksi. Tilaisuuden lopuksi järjestetyssä epävirallisessa äänestyksessä läntinen vaihtoehto sai selvästi enemmän kannatusta. Tilaisuuden jälkeen saadussa palautteessa kannatus tasoittui.

Laaditun hankearvioinnin sekä saatujen palautteiden pohjalta hankeryhmä päätti yksimielisesti esittää jatkosuunnitteluun hyötykustannussuhteeltaan, vaikuttavuudeltaan ja toteutustodennäköisyydeltään parempaa läntistä vaihtoehtoa 2. Läntisen linjauksen (ve 2) merkittävimmän haitan, luontopolun risteämisen, katsottiin olevan järjestävissä alikulkujärjestelyin ja tarkentamalla jatkosuunnittelussa linjausta niin, että melu- ja virkistyshaitat minimoituvat. Itäisen vaihtoehdon 3A merkittävimpinä hylkäysperusteina pidettiin sen selvästi heikompa hyötykustannussuhdetta ja liikenteellistä palvelutasoa sekä linjausta kapeassa tilassa Djupsjöbackan kylän ja Långvekajärven välissä

Hankeryhmän esittämä linjausvalinta vietiin ELY:n sisäiseen käsittelyyn, jossa päätös läntisestä vaihtoehdosta 2 hyväksyttiin ELY:n viralliseksi kannaksi.

4 Valittu pääsuuntaratkaisu VE2

4.1 Liikenne- ja tietekninen ratkaisu

Kantatie 63 parannetaan uuteen maastokäytävään, nykyisen kantatien länsipuolelle, noin 9 km matkalta. Eteläpäässä uusi linjaus erkanee nykyisestä kantatiestä Kaitásintien kohdalla, ja pohjoispäässä uusi linjaus yhtyy nykyiseen Kaustisentiehen (mt 7550) Byggningsbackan pohjoispuolella. Uuden linjauksen jaksolla kantatien nykyinen linjaus jää palvelemaan paikallista maankäyttöä rinnakkaistienä, jonka hallinnollinen asema sovitaan jatkosuunnittelussa.

Kantatien 63 uusi suuntaus on suunniteltu vastaamaan 100 km/h nopeusrajoitusta. Uuden linjauksen lisäksi kantatien geometriaa parannetaan Inan ja Kaitásintien liittymän välillä oikaisemalla kantatien nykyisiä kaarteita korkeamman nopeusrajoituksen edellyttämälle tasolle. Kantatien poikkileikkaus levennetään koko suunnittelujaksolla 9,0/7,0 metriin. Kantatie ei kuulu suurten erikoiskuljetusten reitteihin, mutta pääsuuntaselvityksen toimenpiteissä on varauduttu vähintään 6 x 6 x 40 m erikoiskuljetusten tarpeisiin. Tekninen ratkaisu on kuvattu tarkemmin yleis- ja suunnitelmakartoilla sekä kantatien pituusleikkauksessa, jotka löytyvät piirustuksista (Piirustusluettelo, s. 20).

Liittymät kantatielle toteutetaan tasoliittyminä. Uuden linjauksen jaksolle on suunniteltu kaksi porrastettua liittymäparia: eteläpäässä Kaitásintien ja Högnabbantien liittymiin sekä Teerijärven keskustan kohdalla mt 7430 Eteläisen Teerijärventien liittymiin. Yksittäisinä tasoliittyminä kantatielle liittyvät mt 17907 Rannantie Inassa, Djupsjöbackavägen, mt 7550 Kaustisentie ja Kortjärventie (nykyinen kt 63).

Lisäksi Kaustisen taajama-alueelle saavuttaessa Vahinkokankaantien ja Kalliontien liittymä säilytetään nykyisellään, mutta tielle tehdään pieniä liikenneturvallisuuden parantamistoimia, mm. nopeusrajoitus- ja opastusmuutoksilla. Rautakaupan liittymä jäsennetään selkeämmäksi.

Djupsjöbackavägenin liittymän yhteyteen on esitetty kantatien alittava risteyssilta. Liittymien mahdolliset kanavoinnit ja muut liittymäjärjestelyiden yksityiskohdat tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Samalla tutkitaan mahdollisuuksia yhdistää Kaustisentien ja Djupsjöbackavägenin liittymät porrastetuksi liittymäksi.

Maa- ja metsätalousliittymät ja muut yksityistiejärjestelyt sekä kulkuyhteydet kiinteistöille tarkentuvat ja vahvistuvat tiesuunnitelman yhteydessä.

Kantatien vanha linjaus säilyy jalankulun ja pyöräilyn pääreitteinä kantatien suunnassa ja sen varren kylien välillä. Kantatiellä ei ole nykytilanteessa eikä suunnitteilla erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää. Myöskään vanhalle linjaukselle ei esitetä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamista. Jatkosuunnittelussa esitetään tutkittavaksi JKPP-väylän tarvetta ja mahdollisuuksia välillä Kaustinen – Kortjärvi – Byggningsbacka (mt 7550).

Kantatien ja Kortjärven luontopolun risteämiseen esitetään alikulkukäytävää, jonka tarkkaa sijaintia ei ole vielä pääsuuntaselvityksen yhteydessä ratkaistu, ja siihen vaikuttaa mm. Teerijärvelle johtavan mt 7550:n liittymän mahdollinen siirto esim. noin 500 m etelämmäksi. Uudelle linjaukselle toteutetaan linja-autopysäkit tärkeimpien liittymien yhteyteen, mutta pysäkkien määrä ja lopullinen sijainti vahvistuvat jatkosuunnittelussa.

4.2 Pohjanvahvistustoimenpiteet

Pääsuuntaselvityksen yhteydessä ei ole tehty pohjatutkimuksia, joten rakennettavuutta on arvioitu karkealla tarkkuudella GTK:n maaperäkartan avulla. Uuden linjauksen maastokäytävässä on paljon turvealueita, joita linjauksen sovituksessa pyrittiin mahdollisuuksien mukaan välttämään. Uusi linjaus kulkee silti useamman pehmeikön halki, joissa turvekerrosten paksuus vaihtelee. Turvekerroksien ja niiden alla olevien hienorakeisten kerroksien ollessa

matalia riittää pohjanvahvistustoimenpiteeksi todennäköisesti massanvaihto. Muutamat korkeimmat penkereet ovat 8...10 m korkeita. Nämä voidaan perustaa massanvaihdon varaan. Osuudella on kaksi uutta siltapaikkaa, jotka voidaan perustaa maavaraisesti.

Pohjanvahvistustoimenpiteiden tarve selvitetään tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä tehtävien pohjatutkimuksien avulla. Tielinjaus ei kulje pohjavesialueella ja tie ei vaikuta pohjavesialueiden vedenpinnan tasoon.

4.3 Sillat

Suunnitelmaan sisältyy kaksi uutta siltaa ja yksi parannettava nykyinen vesistösilta:

S1 Djupsjöbackavägenin RS (pl. 7580): uusi autoliikenteen risteyssilta,

S2 Luontopolun AKK (pl. 8660): uusi Kortjärven luontopolkua risteävä alikulkukäytävä Byggningsbackassa (sijainti voi muuttua jatkosuunnittelussa, esim. pl. 8480, jos mt 7550 liittymäpaikka muuttuu).

S3 Kortjärven VS (pl. 9760): Nykyinen vesistösilta levennetään ja sillan kansi uusitaan vastaamaan levennettävän kantatien poikkileikkausta (hyötyleveys vähintään 9,5 m).



Kuva 15. Kortjärven silta levennetään ja kansi uusitaan.

4.4 Työnaikaiset liikennejärjestelyt ja vaiheittain toteuttaminen

Valitun linjausvaihtoehdon vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet ovat vähäiset, sillä kyseessä on pitkä yhtenäinen oikaisu. Työnaikainen haitta liikenteelle on kuitenkin vähäinen, sillä uuden linjauksen rakentamisen ajan liikenne kulkee kantatien nykyistä linjausta pitkin.

5 Vaikutukset

5.1 Liikenteelliset vaikutukset

Uuden linjauksen ja korkeamman nopeusrajoituksen myötä kantatien pitkämatkaisen tavaraj- ja henkilöliikenteen sujuvuus paranee merkittävästi ja matka-aika lyhenee hankearvioinnin mukaan henkilöautoilla yli 3 minuuttia ja raskailla ajoneuvoilla yli 2 minuuttia. Kantatien suuntaisen liikenteen matka-aikasäästöjen lisäksi yhteys kantatieltä Teerijärven keskustajamaan lyhenee huomattavasti uuden linjauksen myötä. Kantatien parantamisella voi olla myös laajempia verkollisia vaikutuksia, jotka voivat realisoitua esimerkiksi liikenteen siirtymänä muilta reiteiltä kantatielle 63. Liikennemäärät voivat tällöin kasvaa yleistä kasvukerroinnustetta selvästi enemmän. Näitä siirtymiä on vaikea ennakoida, joten niitä ei ole otettu tässä selvityksessä huomioon.

Liikenneturvallisuus kantatiellä paranee väylägeometrian ja liittymien parantamisen sekä liittymätiheyden pienentämisen myötä. Lotaksen, Högnabban, Djupsjöbackan ja Kortjärven kylien liikenneturvallisuus paranee huomattavasti, sillä pitkämatkainen liikenne siirtyy kantatien uudelle linjaukselle. Vanha kantatien linjaus palvelee rinnakaistienä paikallista liikennettä ja toisaalta mahdollistaa liikenteen ohjaamisen kiertotielle häiriötilanteissa.

Hankkeen liikenneturvallisuusvaikutuksia arvioitiin hankearvioinnin yhteydessä IVAR3-ohjelmistolla, joka arvioi liikenneturvallisuusvaikutuksia laskennallisella liikenneonnettomuusmallilla. Kantatien 63 tarkastelujaksolla on viimeisen viiden vuoden aikana tapahtunut noin kaksinkertainen määrä liikenneonnettomuuksia IVAR3-ohjelmiston laskennalliseen arvoon verrattuna. Jos laskennassa käytetty liikenneonnettomuuksien määrä olisi vastannut viimeisen 5 vuoden lukemia, olisi hankkeen vaikutus liikenneonnettomuuksien vähenemään ollut suurempi, joka olisi parantanut myös hankkeen H/K-suhdetta. Onnettomuusmäärät suunnittelualueella ovat kuitenkin pienet, jolloin ero laskennallisissa ja absoluuttisissa onnettomuusmäärissä voi johtua vain tilastollisesta satunnaisuudesta.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet parantuvat vanhan kantatien kyläjaksoilla, sillä samaa väylää käyttävän moottoriajoneuvoliikenteen määrä vähenee merkittävästi pitkämatkaisen liikenteen siirtyessä uudelle linjaukselle. Kantatiestä Kortjärven luontopolulle aiheutuvan häiriön vähentämiseksi luontopolun risteämiseen rakennetaan alikulkukäytävä nykyisen maantien 7550 tasoyhteyden tilalle.

Kelkkareitin risteämispaikat Kaustisen voimalinjan kohdalla säilyvät ennallaan ja Kaitásintien liittymän luona risteämispaikan näkemät paranevat nykytilanteeseen nähden.

5.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Valittu kantatien linjaus on kolmen maakunnan voimassa olevien maakuntakaavojen mukainen ja tulee toteutessaan toteuttamaan maakuntakaavojen mukaisia merkintöjä kantatien parantamisesta. Kantatien parantaminen tukee myös Keski-Pohjanmaan maakuntakaavan mukaisten mineraalivarantoalueiden toteutumisen edellytyksiä.

Uuden linjauksen rakentamisesta, tien leventämisestä ja yksityistiejärjestelyistä aiheutuu sekä hyötyä että haittaa maataloudelle ja kylien sekä haja-asutuksen liikenteelle. Vanhalla kantatiereitillä estevaikutus pienenee oleellisesti ja uudella linjauksella estevaikutusta voidaan vähentää risteyssiltojen ja alikulkukäytävien avulla. Tilusten pirstoutumista voidaan joissakin tilanteissa ehkäistä tilusvaihoilla.

5.3 Liikennemelu

Liikennemelulle altistuvien määrää arvioitiin hankearvioinnin yhteydessä karkealla tarkkuudella liikennemelun putkimallin avulla. Hankearvioinnin yhteydessä tehdyn tarkastelun perusteella tieliikenteen melulle altistuvien määrä

vähenee uuden linjauksen myötä selvästi. Uuden linjauksen myötä kantatien meluvaikutukset voivat kasvaa etenkin Byggningsbackan alueella, jossa tien tasauksen suunnitteluun kiinnitetään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota melun leviämisen minimoimiseksi. Merkittävin vaikutus kohdistuu kantatien nykyisen linjauksen varrella olevaan kyläasukukseen meluhaitan pääosin pienentyessä liikenteen siirtyessä uudelle linjaukselle. Tarkempi maastomallipohjainen meluselvitys ja tarvittavien meluntorjuntatoimenpiteiden suunnittelu tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä.

5.4 Ympäristö ja maisema

Hankearvioinnin yhteydessä arvioitiin hankkeen vaikutusta liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Liikenteen muuttuminen sujuvammaksi kantatien parantamisen myötä vähentää kiihdytyksistä ja jarrutuksista aiheutuvia päästöjä, mutta lisää nopeudesta riippuvaisia päästöjä. Kokonaisuutena liikenteen hiilidioksidipäästöt kuitenkin alenevat merkittävästi vuoden 2050 laskennallisessa tilanteessa liikenteen sujuvoitumisen ja matkan lyhenemisen myötä.

Kantatie 63 risteää Kaustisentien nykyistä linjausta hyödyntävällä osuudella luontopolun kanssa. Järjestelyt luontopolun risteämisissä, mukaan lukien mahdolliset alikulut ja luontopolun linjausmuutokset, tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on minimoida luontopolkuun kohdistuvat haitalliset vaikutukset ja tehdä risteäminen autoliikenteen kanssa turvallisemmaksi kuin mitä se nykyään on.

Kantatien uusi linjaus kulkee pääasiassa metsä- ja suovaltaisella alueella. Alueella voi olla luontoarvoja, joista ei tämän suunnitelman yhteydessä ole ollut tarkempia tietoja. Uuden kantatielinjauksen rakentaminen metsä- ja suovaltaiselle alueelle vähentää hiilinieluja. Jatkosuunnittelussa laaditaan luontoselvitys luontoarvoihin kohdistuvista vaikutuksista ja pyritään minimoimaan haitalliset vaikutukset.

5.5 Alustava kustannusarvio

Pääsuuntaselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden alustava kustannusarvio on yhteensä noin 19,5 miljoonaa euroa sisältäen hankearvioinnin mukaisesti Kortjärven sillan leventämiskustannukset. Lopulliseen pääsuuntaselvityksen raporttiin on lisätty myös Djupsjöbackan alikulkusilta ja Luontopolun alikulkukäytävä, joiden alustava lisäkustannusvaikutus on noin miljoona euroa. Näiden kolmen sillan alustavat rakennuskustannukset ovat yhteensä noin 1,3 M€, jolloin hankkeen alustava kustannusarvio nousee 20,5 miljoonan euroon (alv 0 %). Kustannusarvion MAKU-indeksi on 101,83 (2015=100). Foren hankeosalaskennalla (HOLA) määritetyn tierakenteiden alustavan kustannusarvion yleiskustannukset (sis. vain tilaaja- ja suunnittelutehtävät) ovat noin 13 % kustannuksista. Siltojen alustavat kustannusarviot perustuvat toteutuneiden kohteiden kustannustasoon ja yleis- ja yhteiskustannuksiksi on oletettu 25 %.

Kustannusarvio sisältää alustavan arvion tierakenteiden, pohjanvahvistuksen ja siltojen kustannuksista. Kustannusarviossa ei ole huomioitu lunastuskustannuksia, eikä kustannusarvio sisällä mahdollisia meluntorjuntatoimenpiteitä, joiden tarve määritellään jatkosuunnittelussa.

5.6 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Uuden linjauksen rakentamisesta aiheutuvat haitat ovat liikenteelle vähäisiä, koska rakentaminen sijoittuu pääosin sivuun nykyisestä kantatiestä. Nykyisten tiejaksojen parantamisesta suunnittelujakson etelä- ja pohjoispäissä aiheutuu haittaa liikenteelle, mutta vaikutukset ovat väliaikaisia. Työnaikaiset liikennejärjestelyt, kiertotiet ja muutokset tieyhteyksissä hidastavat liikennettä. Liikenneturvallisuuden kannalta rakentamisen aikana muuttuvat järjestelyt ovat haitallisia, mutta haittoja voidaan merkittävästi vähentää hyvällä työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelulla ja huolellisella toteutuksella. Mahdollisten johto- ja laitesiirotarpeita ei ole selvitetty pääsuuntaselvityksessä, mutta maaseutuymäristössä merkittävät tarpeet ja siirtovaikutukset todennäköisesti eivät ole suuria.

6 Jatkotoimenpiteet

6.1 Suunnittelun eteneminen

Pääsuuntaselvitys ei ole liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain säätämä suunnitelma, eikä sitä aseteta erikseen nähtäville. Seuraava suunnitteluvaihe on todennäköisesti tiesuunnitelma, jonka yhteydessä tehdään ympäristöselvitys. Jos tarvitaan YVA-menettely, on seuraava vaihe yleissuunnitelma. Sekä yleis- että tiesuunnitelmavaiheeseen sisältyy lakisääteinen kuuleminen suunnitelman nähtäville panoineen.

6.2 Jatkosuunnittelussa huomioitavaa

Pääsuuntaselvityksessä esitettyjä periaateratkaisuja tarkennetaan seuraavien suunnitelmavaiheiden yhteydessä. Jatkosuunnittelussa tehdään mm. kantatien suuntauksen, liittymäjärjestelyiden ja alikulkupaikkojen tarkempi suunnittelu. Seuraavissa suunnitelmavaiheissa tehdään myös tarvittavia lisäselvityksiä, mm. luonto- ja meluselvitykset, ja tehdään pohjatutkimuksia.

Pääsuuntaselvityksen yhteydessä pidettiin 1.9.2021 Teams-yleisötilaisuus, jonka palautteista saatiin arvokasta tietoa jatkosuunnittelua varten. Yleisötilaisuuden kysymyksistä ja kommentteista koostettu yhteenveto on liitetty työkansioon, jotta saatu palaute voidaan huomioida myös jatkosuunnittelussa. Saadusta palautteesta teemoina nousivat luontopolun risteämisjärjestelyjen tarkentaminen, liittymä- ja yksityistiejärjestelyt sekä valitun linjauksen pienet linjausmuutokset.

Liitteet

Liite 1. Hankearviointiraportti

Piirustusluettelo

Y1 Yleiskartta 1:40 000

Y2 Suunnitelmakartat 1:4000 ja pituusleikkaukset 1:4000/1:400

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 66/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät A-Insinöörit Civil Oy		Julkaisuaika Joulukuu 2021		
Juha Vehmas, Raineri Virtanen, Teemu Kuittinen, Lauri Sahramaa, Piriitta Laitakari, Teuvo Kasari, Kari Niemi, Hamilkar Alava Bergroth		Kustantaja Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Kantatien 63 parantaminen välillä Ina–Kaustinen Pääsuuntaselvitys				
Tiivistelmä <p>Kantatie 63 Kauhava–Ylivieska (169 km) on tärkeä maakuntien välinen päätie, joka toimii yhteytenä kuntakeskusten, seutujen ja maakuntien välillä, mm. tärkeänä elinkeinoelämän kuljetusten reittinä. Kantatie 63 on Väyläviraston Pääteiden palvelutaso ja tulevaisuuden tarpeet -selvityksen mukainen muu päätie. Kantatie 63 on parannettu vastaamaan päätieverkon palvelusvaatimuksia lukuun ottamatta moniongelmaista tieosuutta välillä Ina–Kaustinen.</p> <p>Kantatie 63 Inan ja Kaustisen välillä (14 km) on kapea, mutkainen ja mäkinen päätie, joka kulkee useiden kylien läpi. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihtelee välillä 1 700–2 300 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2019), josta raskaan liikenteen osuus on huomattava 12–15 %. Tien nopeusrajoitus on pääosin 70 km/h, mutta kyläkeskusten kohdilla nopeusrajoitus on 60 km/h.</p> <p>Pääsuuntaselvityksen tavoitteena oli määrittää väyläratkaisut, joilla kantatielle määritetty ennustetilanteen tavoitetaso saavutetaan. Ensijaisena ja valtakunnallisena liikenteellisenä tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta ja matka-aikaa. Lisäksi tavoitteita on asetettu jalankulun ja pyöräilyn olojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi.</p> <p>Työn aikana tutkittiin useita eri linjausvaihtoehtoja, joista hankeryhmän keskustelun pohjalta Väyläviraston ohjeistuksen mukaiseen hankearviointiin valittiin neljä linjausluonnosta. Hankearvioinnin perusteella lähempään tarkasteluun valittiin kaksi vaikuttavuudeltaan parasta ja realistisinta vaihtoehtoa, jotka esiteltiin yleisötilaisuudessa syyskuussa 2021. Hankeryhmä päätti yksimielisesti esittää jatko-suunnitteluun hyötykustannussuhteeltaan, vaikuttavuudeltaan ja toteutustodennäköisyydeltään parempaa läntistä vaihtoehtoa, jossa kantatie 63 parannetaan uuteen maastokäytävään noin 9 km matkalta ja muulta jaksolta levennetään. Valitun vaihtoehdon mukaisessa tavoitetilanteessa kantatien poikkileikkaus 9,0/7,0 m ja nopeusrajoitus pääosin 100 km/h.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) kantatie 63, tieliikenne, autoliikenne, raskas liikenne, liikenneturvallisuus, liittymät, pyöräily, jalankulku				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-979-3	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-979-3	Kieli suomi	Sivumäärä 19 + liitteet
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkistossa Doria: doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja aika Seinäjoki 2021			Painotalo	

Publikationens serie och nummer Rapporter 66/2021				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare A-Insinööri Civil Oy		Publiceringsdatum December 2021		
Juha Vehmas, Raineri Virtanen, Teemu Kuittinen, Lauri Sahramaa, Piritta Laitakari, Teuvo Kasari, Kari Niemi, Hamilkar Alava Bergroth		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten		
		Projektets finansör uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten		
Publikationens titel Kantatien 63 parantaminen välillä Ina–Kaustinen, Pääsuuntaselvitys (Förbättring av stamväg 63 mellan Ena i Evijärvi och Kaustby, Lokaliseringsplan)				
Sammandrag Stamväg 63 Kauhava–Ylivieska (169 km) är en viktig huvudväg mellan landskap som fungerar som förbindelse mellan kommuncentrum, regioner och landskap samt utgör en viktig rutt för bl.a. näringslivets transporter. I enlighet med Trafikledsverkets utredning angående servicenivån på huvudvägar och framtida behov hör stamväg 63 till kategorin annan huvudväg. Utom det multiproblematiske avsnittet mellan Ena–Kaustby har stamväg 63 förbättrats så att den motsvarar de krav på servicenivån som ställs på huvudvägsnätet. Stamväg 63 mellan Ena och Kaustby (14 km) är en smal, krokig och backig huvudväg som går genom flera byar. Den genomsnittliga dygnstrafiken varierar mellan 1 700–2 300 fordon per dygn (KVL 2019), varav andelen tung trafik är betydande, 12–15 %. Hastighetsbegränsningen på vägen är huvudsakligen 70 km/h, men vid bycentrumen 60 km/h. Målet med lokaliseringstudien var att definiera trafikledslösningar genom vilka den för stamvägen ställda målnivån enligt prognosen uppnås. Det primära och riksomfattande trafikmässiga målet är att förbättra den långresa gods- och persontrafikens smidighet, förutsägbarhet och restid. Det har ställts ytterligare mål för att förbättra gång- och cykelförhållanden och trafiksäkerhet samt för att minska trafikens miljökonsekvenser. Under arbetets gång granskades flera olika sträckningsalternativ, varav på basis av projektgruppens diskussion valdes fyra utkast till sträckning för en projektbedömning som utfördes enligt Trafikledsverkets riktlinjer. På basis av projektbedömningen valdes sedan för närmare granskning två alternativ som med avsikt på genomslagskraft var de bästa och mest realistiska. De presenterades vid ett möte för allmänheten i september 2021. Projektgruppen beslöt enhälligt att föreslå det västra alternativet för den fortsatta planeringen, eftersom det på basis av projektbedömningen är bättre med avsikt på nyttokostnadsförhållande, genomslagskraft och sannolikhet för förverkligande. I detta alternativ förbättras stamväg 63 i en ny terrängkorridor på en sträcka av cirka 9 km och breddas för de övriga sträckorna. I måltillståndet av det valda alternativet är stamvägens tvärsektion 9,0/7,0 m och hastighetsbegränsningen huvudsakligen 100 km/h.				
Nyckelord (enligt Allärs) stamväg 63, vägtrafik, biltrafik, tung trafik, trafiksäkerhet, anslutningar, cykling, gångtrafik				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-979-3	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-979-3		Språk finska
Sidantal 22 + bilagor				
Beställningar Publikationen finns på Doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum Seinäjoki 2021			Tryckeri	

RAPORTTEJA 66 | 2021

**KANTATIEN 63 PARANTAMINEN VÄLILLÄ INA-KAUSTINEN
PÄÄSUUNTASELVITYS**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-979-3 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-979-3 (PDF)

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus