

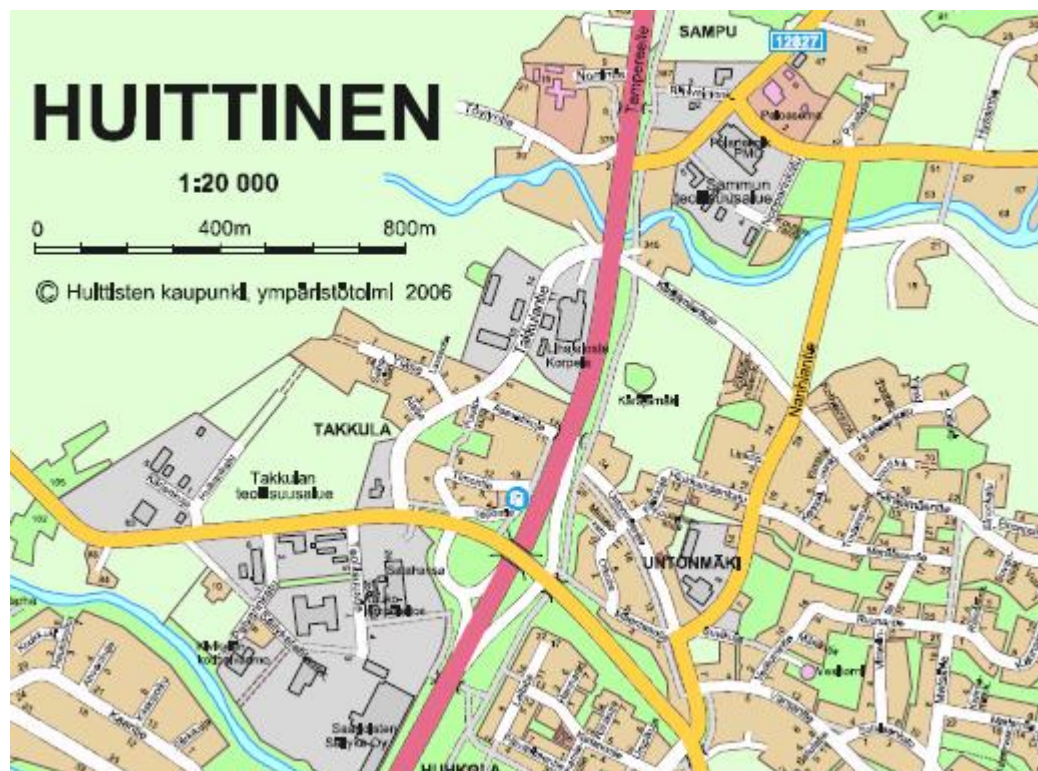
Takkulan alueen liittymäjärjestelyt

Huittisten keskustan ja sen lievealueiden osayleiskaavan valmistelu alkoi vuoden 2008 alussa. Kaavassa otetaan kantaa myös valtatie 12 tavoitteellisiin rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyihin Takkulan kohdalla. Tässä muistiossa on tarkasteltu Takkulan kohdan vaihtoehtoisia järjestelyjä ja arvioitu niiden etuja ja heikkouksia eri näkökulmista. Muistion on laatinut Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä.

1. Taustaa

Valtatie 12 kulkee pohjois-eteläsuunnassa Huittisten keskustaajaman länsireunan halki. Maankäyttöä on tien molemmin puolin. Valtatien kehittämisen näkökulmasta useat katuliittymät ja valtatie poikki kulkeva paikallinen liikenne ovat olleet sekä liikenneturvallisuusriski että pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta heikentävä tekijä. Takkulan eteläpuolella valtatie liittymäjärjestelyjä onkin useaan otteeseen parannettu rakentamalla alikulkuja ja eritasoliittymiä ja poistamalla suoria katuliittymiä.

Vuonna 2003 Takkulan kohdalle valmistui Lauttakylänkadun ja valtatie eritasoliittymä (Sammun eritasoliittymä). Eritasoliittymän pohjoispuolella liittymä- ja rinnakkais-tiejärjestelyjä ei ole suunniteltu eikä tehty. Eritasoliittymän suunnitteluvaiheessa vuonna 2000 kaupunki sitoutui Tiehallinnon kanssa käymissään neuvotteluissa siihen, että tulevaisuudessa, kun valtatie 12 seuraava parannusvaihe osuudella Käräjämäki–Ripovuorentie tulee ajankohtaiseksi, Takkulantien liittymä valtatielle ohjataan uusilla liikenne- ja tiejärjestelyillä ja että toimenpiteen edellyttämät rinnakkaistie- ja liikennejärjestelyt selvitetään yleiskaavallisesti välillä Takkulantie – Keikyän paikallistie 12819.



Kuva 1. Tie- ja katujärjestelyt Takkulan kohdalla

2. Nykytila ja ongelmat

Takkulan alueen nykyiset tie- ja liittymäjärjestelyt näkyvät kuvassa 1. Sammun eritasoliittymän pohjoispuolella kaikki valtatie liittymät ovat kanavoimattomia tasoliittymiä. Valtatien nopeusrajoitus on 80 kilometriä Sammun eritasoliittymän kohdalla ja eteläpuolella, eritasoliittymän pohjoispuolella nopeusrajoitus laskee 60 kilometriin tunnissa. Valtatien kehittämissperiaatteena on ollut katu- ja yksityistieliittymien vähentäminen siten, että nopeusrajoitus voidaan nostaa 80 kilometriin tunnissa heikentämättä liikenneturvallisuutta. Tämä edellyttäisi liittymäjärjestelyjen parantamista ja liittymien määrän vähentämistä.



Kuva 2. Valtatie 12 Sammun eritasoliittymän pohjoispuolella, vasemmalla Lihajaloste Korpela

Erityisesti valtatie suuntaisen, Vesiniityntieltä Sammunjoen varteen valtatielle johtavan Takkulantien liikennejärjestelyjen parantaminen on ongelmallista. Takkulantien ongelmat ja muut suunnittelun lähtökohdat ovat seuraavat:

- Takkulantien liittymä on kanavoimaton nelihaaraliittymä. Takkulantie on katu. Vastapäätä oleva Käräjämäenkujan liittymähaara on hiljainen yksityistieliittymä.
- Sammunjoen pohjoispuolella sijaitseva Suontaustantien liittymä on kanavoimaton nelihaaraliittymä. Suontaustantie on maantie (mt 12827). Vastapäinen liittymähaara Töyryntie on yksityistie. Suontaustantien liittymän pohjoispuolella valtatiellä on useita yksityistieliittymiä.
- Takkulantien pohjoispäässä sijaitsee Lihajaloste Korpelan tuotantolaitos, joka synnyttää runsaasti raskasta liikennettä. Alueen muilla teollisuustonteilla on pienimuotoisempaa varasto- ja tuotantotoimintaa.
- Akuuttina ongelmana on Takkulantien liittymähaaran kapeus vilkkaalle rekkaliikenteelle. Kun Takkulantien päässä on rekka odottamassa pääsyä valtatielle, samaan aikaan valtatieltä pohjoisen suunnasta Takkulantielle pyrkivä toinen rekka ei mahdu sen ohi, vaan joutuu pysähtymään ja odottamaan keskellä valtatieltä. Kaupunki on saanut Tiehallinnolta toimenpideluvan Takkulantien liittymähaaran leventämiseksi.



Kuva 3. Valtatie 12 pohjoiseen Takkulantien liittymän kohdalla



Kuva 4. Rekka kääntymässä valtatielle Takkulantieltä



Kuva 5. Valtatie 12 etelään Takkulantien liittymän kohdalla, edessä Sammunjoen silta



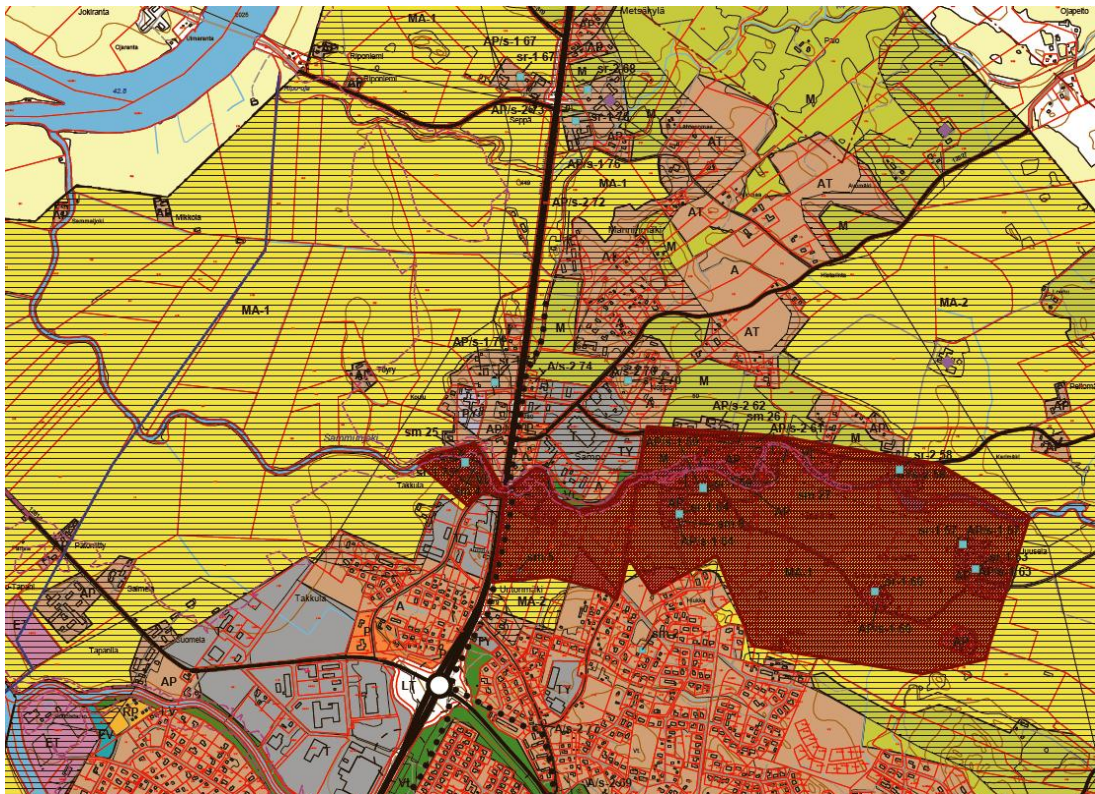
Kuva 6. Suontaustantien liittymä. Kameran kohdalla Sammun koululle johtavan Norrintien liittymä ja liittymien välissä kevyen liikenteen alikulku.



Kuva 7. Sammunjoen vartta valtatie länsipuolella. Joen vasemmalla puolella puuston takana Takkulan kartanon pihapiiri ja mainoskyltistä oikealle puiden takana valtatie varrella sijaitsevan asuintalon pihapiiri (ks. kuvat 6 ja 12).

- Takkulantien liittymä sijaitsee valtatiellä aivan Sammunjoen sillan eteläpuolella. Mahdolliset pohjoissuunnan kanavointijärjestelyt edellyttäisivät sillan rakentamista tai leventämistä tai liittymän siirtoa. Myöskään mahdollisten eteläsuunnan kanavointi- tai väistötilajärjestelyjen päättämiseen ei ole riittävästi tilaa.
- Valtatie nopeusrajoituksen nostaminen 80 kilometriin tunnissa edellyttäisi Takkulantien liittymän parantamisen tai poistamisen lisäksi liittymä- ja yksityistiejärjestelyjen toteuttamista Sammunjoen pohjoispuolella Suontaustantien (mt 12827) liittymässä ja sen pohjoispuolella, jossa on useita yksityistieliittymiä. Liittymäjärjestelyistä ei ole tehty suunnitelmia.

- Sammunjoen varsi on osa osayleiskaavaluonnoksessa merkittäväksi kulttuurihistoriallisesti ympäristöksi osoitettua aluetta. Molemmiin puolin valtatieta Sammunjoen varrella avautuvat pellot on osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi peltoalueiksi. Peltoalueet ja koko muu Sammunjoen pohjoispuoleinen alue kuuluvat Kokemäenjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Takkulan tien pohjoispään ja Sammunjoen välissä sijaitsee suojeltu Takkulan kartano, jonka pihapiiri on osoitettu valtakunnallisesti/maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi, jolla ympäristö säilytetään. Kartanon alueella on muinaismuistoja (hautapaikkoja).
- Osayleiskaavaluonnoksessa valtatie länsipuolelle ei ole osoitettu uutta maankäyttöä. Sammunjoen eteläpuolella Takkulantien varsi on Takkulan kartanon aluetta lukuunottamatta vanhaa asemakaava- aluetta ja maankäyttö asemakaavan mukaista. Sammunjoen pohjoispuolella valtatie länsipuolella ei ole asemakaavaa. Maatilakeskusten ja omakotitalojen lisäksi alueella sijaitsee Sammun koulu, jonne autoliikenne kulkee valtatie yksityistieliittymien kautta. Koulun kevyelle liikenteelle valtatiellä on alikulku.



Kuva 8. Osayleiskaavaluonnos Takkulan kohdalla

3. Liikennejärjestelyjen kehittämisvaihtoehdot

Takkulan kohdan liikennejärjestelyjen kehittämiseksi on erilaisia vaihtoehtoja, jotka eroavat toisistaan huomattavasti suuruudeltaan, vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan. Kehittämistoimia suunniteltaessa on aiheellista pohtia yhtäältä sitä, miten alueen – erityisesti Takkulantien – liittymäjärjestelyjä pystytään lähitulevaisuudessa parantamaan, ja toisaalta sitä, mihin pitemmän tähtäimen ratkaisuihin on tarpeen varautua yleiskaavoituksessa ja muussa maankäytön suunnittelussa.

3.1 Takkulantien liittymäjärjestelyt

Vaihtoehtoisia tai vaiheittaisia ratkaisuja ja niiden vaikutuksia ovat:

VE 0+: Takkulantien nykyisen liittymän pienet parantamistoimet

Nykyistä liittymää voidaan parantaa leventämällä Takkulantien liittymähaaraa, jotta valtatieltä kääntyvä rekka mahtuu ajamaan Takkulantielle samaan aikaan kun sen päässä odottaa toinen rekka valtatielle pääsyä. Kaupunki on saanut tiepiiriltä toimenpideluvan leventämiselle. Hieman suurempi ja enemmän tilaa vaativa toimenpide olisi liittymäsaarekkeen rakentaminen Takkulantien päähän.

Toimenpide on edullinen, nopeasti toteutettava, vähentää peräänajoriskiä ja parantaa hieman liikenteen sujumista valtatiellä. Se ei kuitenkaan luo edellytyksiä nopeusrajoituksen nostoon 80 kilometriin tunnissa. Maankäytön ja maiseman kannalta vaihtoehto ei aiheuta muutoksia nykytilaan.

VE 1: Takkulantien liittymän kanavointi

Valtatien liikenteen sujuvuutta ja liittymän turvallisuutta voidaan parantaa liittymän kanavoinnilla.

Oikealle kääntymiskaistan rakentaminen valtatie pohjoiselle tulosuunnalle parantaa sujuvuutta ja vähentää peräänajo-onnettomuuksia, mutta huonontaa liikenneturvallisuutta, koska pääsuunnan suoraan jatkavien ajoneuvojen keskinopeus liittymäalueella kasvaa ja pääsuunnalta oikealle kääntyvät raskaat ajoneuvot estävät sivusuunnalta saapuvien ajoneuvojen kuljettajia havaitsemasta raskaiden ajoneuvojen taakse näkemäkatveeseen jääviä pääsuunnan suoraan jatkavia ajoneuvoja. Tämän vuoksi Tiehallinnon uusissa suunnitteluohjeissa suositellaan oikealle kääntyvän kaista erottamista välikaistalla muusta ajoradasta silloin, kun oikealle kääntyvien raskaiden ajoneuvojen määrä on yli 60 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tällöin sivusuunnasta saapuvien ajoneuvojen kuljettajat pystyvät havaitsemaan esteettä liittymän suoraan ohittavat ajoneuvot. Järjestely vaatii normaalia kääntymiskaistaa enemmän tilaa.

Valtatien eteläisen tulosuunnan sujuvuutta ja turvallisuutta parantaisi vasemmalle kääntyvä kaistan rakentaminen. Takkulantietä vastapäätä on vähäliikenteinen Käräjämäentien liittymähaara. Jos valtatie eteläsuunnalle rakennetaan vasemmalle kääntyvä kaista, myös pohjoissuunnalle toteutetaan lyhyt vasemmalle Käräjämäentielle kääntyvä kaista. Edullisin ja liikenneturvallisuuden kannalta paras vaihtoehto on kuitenkin liittymähaaran sulkeminen ja liikenteen johtaminen tonteille Käräjämäentien toisen pään kautta.

Sekä pohjoissuunnan oikealle ja vasemmalle kääntyvät kaistat että eteläsuunnan vasemmalle kääntyvän kaistan edellyttämän levennyksen siirtymäosa liittymän jälkeen sen pohjoispuolella sijoittuisivat Sammunjoen sillan kohdalle ja vaatisivat sillan huomattavaa leventämistä tai kokonaan uuden sillan rakentamisen.

Vasemmalle kääntyvää kaistaa kevyempi ratkaisu on väistötilan rakentaminen. Eteläisen tulosuunnan väistötilan edellyttämä siirtymäosa mahtuisi ennen siltaa, jos liittymäpaikkaa siirrettäisiin noin 50 metriä etelämmäs. Ratkaisu edellyttäisi Takkulantien pään siirtämistä Lihajaloste Korpelan pysäköintialueen poikki. Liittymän siirtämiseen ei ole tilaa niin paljon, että sillan ja liittymän väliin jäisi riittävä tila täysin Tiehallinnon mitoitusohjeiden mukaisille täysimittaisille kanavoinneille.

Liittymän kanavointi parantaa liikenneturvallisuutta ja valtatie liikenteen sujuvuutta. Jos valtatie kanavoinnit toteutetaan 80 kilometrin mitoitusnopeudelle, myös nopeusrajoituksen nostamista voitaisiin harkita. Nopeusrajoituksen nostamisella ei kuitenkaan ole valtatie liikenteen kannalta merkitystä ennen kuin myös Sammunjoen pohjoispuoleiset liittymät on parannettu turvallisiksi 80 km/h nopeustasolle.

Maankäytön ja maiseman kannalta merkittävimmät muutokset aiheutuvat mahdollisesta Käräjämäentien liittymän sulkemisesta ja mahdollisesta Takkulantien pään siirtämisestä Lihajalosteen pysäköintialueelle, joka edellyttänee korvaavien pysäköintijärjestelyjen toteuttamista.

Sammunjoen sillan leventämistarve tekee kanavoinnista kalliin ratkaisun. Jos liittymän parantamista suunnitellaan, on aiheellista tutkia tarkemmin myös mahdollisuudet liittymän siirtämiseen ja sen mahdollistamiin kaistajärjestelyihin ilman sillan leventämistä.



Kuva 9. Takkulantien pää ja liittymä valtatielle, vasemmalla Lihajaloste Korpelan pysäköintialue.

VE 2: Kanavoitu liittymä hajautettuna

Hajautettu liittymä tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa pääsuunnan kanavoinnit ilman Sammunjoen sillan leventämistä. Tällöin pohjoissuunnalta oikealle Takkulantielle kääntyminen kielletään ja korvaava liittymä valtatieltä oikealle kääntyvälle liikenteelle rakennetaan Lihajaloste Korpelan rakennusten eteläpuolelle Takkulantien ja valtatie välille. Uusi liittymä voidaan toteuttaa myös kaksisuuntaisena liittymänä, jolta on myös mahdollisuus kääntyä sivusuunnalta oikealle. Liittymän siirtäminen kokonai-

suudessaan uuteen paikkaan ei ole mahdollista, koska Sammun eritasoliittymän pohjoissuunnan erkanemisramppi ulottuu lähes liittymäkohtaan saakka.

Vasemmalle kääntyvät liikennevirrat jäävät nykyiseen liittymäkohtaan. Väistötilan tai vasemmalle kääntyvän kaistan toteuttaminen ilman sillan leventämistä edellyttää tässäkin vaihtoehdossa edellyttää tässäkin vaihtoehdossa Takkulantien pään siirtämistä etelään päin.

Hajautetun liittymän kanavoinnit parantavat liikenneturvallisuutta ja valtatie liikenteen sujuvuutta kuten vaihtoehdossa 1. Vaihtoehto on kuitenkin edullisempi, koska siltaa ei tarvitse leventää. Maankäytön ja maiseman kannalta merkittävimmät muutokset aiheutuvat vaihtoehdon 1 tapaan mahdollisesta Käräjämäentien liittymän sulkemisesta ja mahdollisesta Takkulantien pään siirtämisestä Lihajalosteen pysäköinti-alueelle. Lisäksi rakennetaan katu Takkulantieltä valtatielle liike- ja tuotantorakennusten piha-alueiden poikki. Kadun Takkulantien puoleinen sijoittuisi olemassa olevan asemakaavan mukaisen tonttikadun paikalle. Riittävän katutilan varaaminen olemassa olevien tuotanto- ja varastorakennusten välistä edellyttää piha-alueiden käytön uudelleenjärjestelyjä (kuva 10).



Kuva 10. Mahdollinen Takkulantien ja valtatie välisen uuden katuyhteyden paikka

VE 3: Takkulantien liittymän sulkeminen

Takkulantien eteläpää liittyy Vesiniityntiehen aivan Sammun eritasoliittymän vieressä. Takkulantien pohjoispään liittymän katkaiseminen ja raskaan liikenteen ohjaaminen valtatielle eritasoliittymän kautta on valtatie liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta hyvä ratkaisu. Samassa yhteydessä olisi perusteltua katkaista myös vastapäinen Käräjämäentien liittymä.

Ongelmana on, että Takkulantien eteläpää kulkee omakotialueen poikki. Vaihtoehto on olemassa olevan maankäytön kannalta huono, koska se johtaisi raskaan liikenteen läpikulkuun omakotialueella. Takkulantien teollisuustonttien liikenteelle ratkaisu aiheuttaisi jonkin verran kiertomatkaa. Lihajaloste Korpelan tiloissa on myös suoramyymä, jonka asiakasliikennettä liittymän katkaiseminen haittaisi.

Heikkokuntoinen Takkulantie ei kestä raskasta liikennettä ilman perusparantamista. Tiellä on nykyisin 10 tonnin painorajoitus. Tien parantamisen lisäksi ratkaisu edellyttää kevyen liikenteen väylän rakentamista Takkulantien varteen.



Kuva 11. Takkulantien eteläosaa

VE 4: Takkulantien jatke joen yli

Takkulantien ja Käräjämäentien liittymien katkaiseminen ja Takkulantien jatkaminen Sammunjoen yli Suontaustantien liittymään vähentäisi liittymien määrää valtatiellä. Liikenneturvallisuuden paraneminen edellyttää kuitenkin, että Suontaustantien liittymä samalla parannetaan. Ongelmana on, että Suontaustantien liittymä on nelihaara-liittymä ja ratkaisu tuo vilkkaan liikenteen nyt hiljaiseen Töyryntien liittymähaaraan. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi pääteillä on ollut pyrkimyksenä vähentää valo-ohjaamattomia nelihaaraliittymiä muuttamalla ne porrastetuiksi kolmihaaraliittymiksi.



Kuva 12. Takkulantien jatke Sammunjoen yli kulkisi nykyisen sillan vierestä kohti mainoskylltiä.

Turvallisuuden kannalta parempi ratkaisu olisikin vaihtoehdon 1 mukaisesti kanavoit- da Takkulantien ja Suontaustantien liittymät suurin piirtein nykyisillä paikoillaan ja mo- lempien muuttaminen kolmihaaraisiksi: toinen katkaisemalla Käräjämäentien liittymä- haara ja toinen johtamalla Töyryntien liikenne viereisen Norrintien liittymän kautta.

Takkulantien jatkeen rakentaminen on kallis vaihtoehto, koska se edellyttää uuden sillan rakentamista Sammunjoen yli sekä katurakentamista jokipenkereen tuntumassa. Haittaa uusi katu ja sen liikenne aiheuttaa lähinnä Töyryntien liittymässä sijaitsevalle tontille, joka jää uuden katulinjan ja valtatieväliin.



*Kuva 13. Töyryntien liittymä valtatielle. Takkulantien jatkeen linjaus Töyryntielle kulki-
si tallirakennuksen oikealta puolelta kohti siltaa.*

VE 5: Valtatien alitus Nahkiantielle

Yhtenä vaihtoehtona on esitetty Takkulantien jatkamista valtatieväliä ja edelleen Käräjämäenkujan suuntaisesti Nahkiantielle, josta liikenne johdettaisiin Klaavolantien ja Suontaustantien kautta valtatielle.

Valtatien liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ratkaisu parantaa tilannetta vain, jos Suontaustantien liittymä samalla parannetaan turvalliseksi. Takkulan teollisuusalueen liikenteelle ratkaisu aiheuttaa kiertomatkaa ja varsinkin yhteys etelän suuntaan on takaperoinen. Haittaa raskaan liikenteen johtaminen uudelle reitille aiheuttaisi Käräjämäenkujan ja Klaavolantien länsipään asuintonteille.



Kuva 14. Käräjämäenkujan



Kuva 15. Valtatie pohjoiseen Takkulantien liittymän suuntaan. Vasemmalla Lihajaloste Korpela ja oikealla Käräjämäenkujan varren taloja.

Vaihtoehto on kallis, edellyttää raskaalle liikenteelle soveltuvan alikulun rakentamista valtatielle sekä noin 500 metrin pituisen uuden kadun rakentamista valtatieltä Nanhiantielle.

VE 6: Uusi rinnakkaistieyhteys Vesiniityntien ja Karhiniementien välille

Takkulantien liikenne voitaisiin ohjata myös kauemmaksi valtatiestä linjatun rinnakkaistien kautta etelässä Vesiniityntien (mt 12813) ja pohjoisessa Karhiniementien (mt 12817) kautta valtatielle ja keskustaan. Ratkaisu edellyttää uuden tieyhteyden rakentamista Vesiniityntieltä esimerkiksi Huikankatua jatkamalla Sammunjoen yli ja edelleen Karhiniementielle. Takkulantie voidaan kytkeä uuteen yhteyteen Takkulan teollisuusalueen kohdalta poikittaiskadulla ja samalla katkaista Takkulantien liittymä valtatielle.

Valtatien liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ratkaisu on hyvä. Takkulantien liittymän katkaisemisen lisäksi rinnakkaistien myötä myös Sammunjoen pohjoispuolella voidaan toteuttaa siihen tukeutuvia liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä. Takkulan teollisuusalueen liikenteelle ratkaisu on toimiva, yhteys valtatielle on sekä pohjoisen että etelän suunnalla.

Vaihtoehto on kallis, edellyttää kahden kilometrin pituisen rinnakkaistien ja Sammunjoen ylittävän sillan rakentamista. Rinnakkaistie sijoittuisi Kokemäenjokeen ulottuvalle peltoaukealle, joka on määritelty valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Peltoaukealla ei nyt ole muuta maankäyttöä eikä sinne ole osoitettu rakentamista myöskään osayleiskaavaluonnoksessa. On hyvin epätodennäköistä, että kaupunki investoi näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa kalliiseen tiehankkeeseen, joka ei liity mitenkään uuden maankäytön kehittämiseen. Katuhankkeen toteutuminen edellyttäisikin todennäköisesti uuden maankäytön osoittamista sen varten.

Toteuttamalla rinnakkaistiestä aluksi vain Sammunjoen eteläpuoleinen osa hanke olisi huomattavasti edullisempi, mutta Takkulantien teollisuustonttien yhteydet pitämät, kun myös pohjoiseen suuntaava liikenne joutuisi kiertämään Vesiniityntien kautta. Sammunjoen eteläpuolella myös lisämaankäytön toteuttamiselle kadun varten lienee edellytyksiä.



Kuva 16. Takkulan omakotialueen länsireuna, jonka länsipuolelta mahdollinen rinnakkaiskadun linjaus kulkisi, kuvattuna Vesiniityntien suunnasta

3.2 Sammunjoen pohjoispuoleiset liittymäjärjestelyt

Vaihtoehtoisia tai vaiheittaisia ratkaisuja ja niiden vaikutuksia ovat:

VE I: Yksityistiejärjestelyt Suontaustantien liittymään

Valtatien länsipuolen yksityistiet voidaan koota rinnakkaistien avulla Suontaustantien ja valtatie liittymään Töyryntien liittymähaaraan. Muut yksityistieliittymät, mukaan lukien Sammun koulun liittymä, valtatielle katkaistaan. Matka rinnakkaistietä pitkin valtatie varren pohjoisimpiin omakotitaloihin muodostuu melko pitkäksi, matkaa on noin 400 metriä.



Kuva 17. Töyryntien liittymä

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ratkaisua ei kuitenkaan voi suositella. Heikkoutena on se, että Suontaustantien liittymä on nelihaaraliittymä ja ratkaisu lisää valtatieta ylittävää poikittaista liikennettä liittymässä. Liikenneturvallisuuden kannalta liittymäjärjestelyissä tulisi pyrkiä kolmihaaraliittymiin.

Nopeusrajoituksen nostaminen 80 kilometriin tunnissa edellyttäisi Suontaustantien liittymän kanavointia. Täysimittainen nelihaaraliittymän kanavointi edellyttää ajoradan leventämistä kevyen liikenteen alikulkukäytävän kohdalla. Ongelmana on myös Töyryntien liittymähaaran vieressä lähellä valtatieta sijaitseva asuinrakennus.

VE II: Yksityistiejärjestelyt koulun liittymään

Valtatien länsipuolen yksityistiet voidaan koota rinnakkaistien avulla myös Sammun koulun yksityistieliittymään. Muut yksityistieliittymät valtatielle katkaistaan. Ajomatkat rinnakkaistietä pitkin jäävät puoleen verrattuna vaihtoehtoon I.

Liikenneturvallisuuden kannalta ratkaisu on parempi kuin vaihtoehto I, koska valtatielle muodostuu kaksi kolmihaaraliittymää. Nopeusrajoituksen nosto 80 kilometriin tunnissa edellyttää liittymien kanavointia tai väistötilojen rakentamista. Koulun liittymän väistötila edellyttäne ajoradan leventämistä kevyen liikenteen alikulkukäytävän kohdalla. Suontaustantien väistötilan rakentamista tai kanavointia hankaloittaa Töyryntien liittymähaaran vieressä lähellä valtatieta sijaitseva asuinrakennus.



Kuva 18. Sammun koulun liittymä vasemmalla, taustalla omakotiasutusta yksityistie-liittymineen

VE III: Suontaustantien liittymän katkaisu ja uusi katuliittymä valtatielle

Toinen tapa järjestää liittymät kahdeksi kolmihaaraliittymäksi on koota valtatie länsipuolen yksityistiet rinnakkaistien avulla Töyryntien liittymään vaihtoehtoon I tapaan, mutta katkaista Suontaustantien liittymähaara ja rakentaa sitä korvaava katuyhteys ja liittymä valtatielle Sammun teollisuusalueen pohjoispuolelle.

Liittymien kanavointien toteuttamiseen on paremmin tilaa kuin vaihtoehdoissa I ja II, mutta ratkaisu edellyttää vajaan 300 metrin katuyhteyden rakentamista valtatie ja Suontaustantien väliin. Vaihtoehtoon I tapaan matka rinnakkaistietä pitkin valtatie varren pohjoisimpiin omakotitaloihin muodostuu melko pitkäksi.



Kuva 19. Suontaustantien ja valtatieen välinen peltoaukea Sammun teollisuusalueen pohjoispuolella, johon uusi katuyhteys sijoittuisi

VE IV: Alikulku Suontaustantien liittymään ja uusi katuliittymä valtatielle

Liikenneturvallisuuden kannalta tehokkain ratkaisu on poistaa paikallinen valtatieen ylittävä liikenne rakentamalla autoliikenteen alikulku valtatieen poikki. Jos alikulku toteutetaan nykyisen Suontaustantien liittymän kohdalle, tarvitaan vaihtoehdon III tapaan uusi poikittaiskatu ja liittymä valtatielle Sammun teollisuusalueen pohjoispuolelle. Valtatieen länsipuolen yksityistiet johdetaan vaihtoehdon I ja III tapaan Töyryntielle ja edelleen valtatieen ali.

Ratkaisun heikkouksia ovat kalleus ja pohjoisimpien omakotitalojen pitkät kiertomatkat valtatielle. Suontaustantien päässä olevien tonttien ajoyhteyksien järjestäminen on haasteellista ja alikulun edellyttämä tila joudutaan ottamaan liittymän pohjoispuolella olevan kiinteistön piha-alueesta. Valtatieen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ratkaisu on hyvä.

VE V: Alikulku Sammun teollisuusalueen pohjoispuolella

Valtatieen alikulku voidaan toteuttaa myös Sammun teollisuusalueen pohjoispuolelle, johon rakennetaan poikittaiskatu Suontaustantieltä valtatieen ali. Alikulkuun johdetaan valtatieen länsipuolen yksityistiet.

Ratkaisun heikkouksia ovat kalleus sekä ja pitkä kiertomatkat Töyryntieltä valtatielle. Lisäksi valtatieen länsipuolella yksityisteiden ohjaamiselle alikulkuun on niukasti tilaa. Valtatieen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ratkaisu on hyvä. Nopeusrajoituksen nosto 80 kilometriin tunnissa edellyttää Suontaustantien liittymän kanavointia tai väistötillaa.

VE VI: Uusi rinnakkaistieyhteys Vesiniityntien ja Karhiniementien välille

Valtatieen länsipuolen yksityisteiden liikenne voitaisiin järjestää myös edellisessä luvussa kuvatun vaihtoehdon 6 mukaisesti kauemmaksi valtatiestä linjatun rinnakkais-tien kautta etelässä Vesiniityntien (mt 12813) ja pohjoisessa Karhiniementien (mt 12817) kautta valtatielle ja keskustaan. Vaihtoehto on kuvattu edellisessä luvussa.

4. Suositukset

Lyhyellä tähtämellä Takkulantien liittymää on tarpeen parantaa pikaisesti leventämällä Takkulantien liittymähaaraa (vaihtoehto 0+). Liittymän parantamismahdollisuuksista vaihtoehtojen 1 ja 2 mukaisesti (väistötila, kanavointi, hajautettu liittymä) siirtämällä liittymää hieman etelään päin tulisi tehdä tarkemmat suunnitelmat ratkaisujen toteuttamiskelpoisuuden, kustannusten ja tarvittavien tilavarausten määrittämiseksi.

Raskaan rekkaliikenteen johtaminen vaihtoehdon 3 mukaisesti Takkulan asuntoalueen läpi Sammun eritasoliittymään ei ole maankäytön kannalta hyväksyttävä ratkaisu. Takkulantietä ei kuitenkaan pidä kokonaan katkaista läpikulkuliikenteeltä, sillä kevyempää työpaikkaliikennettä keskustan suunnasta ei tule ohjata kulkemaan valtatieen kautta.

Takkulantien osalta valtatieen alikulkua vaativan ratkaisun (5) sekä Sammunjoen ylittävän sillan rakentamista edellyttävän vaihtoehdon (4) kustannukset ovat suuret suhteessa niiden hyötyyn. Liikenne siirtyy Suontaustantien liittymään, jonka turvallisuus ei ole Takkulantien liittymää parempi ilman kanavointijärjestelyjä, varsinkaan vaihtoehdon 4 edellyttämässä nelihaararatkaisussa. Vaihtoehdossa 5 raskaan liikenteen kiertomatkat katuverkolla muodostuvat pitkiksi ja hankaliksi.

Sammunjoen pohjoispuolella vaihtoehtojen I, II ja III yksityistie- ja kanavointijärjestelyistä tulisi tehdä tarkemmat suunnitelmat ratkaisujen toteuttamiskelpoisuuden, kustannusten ja tarvittavien tilavarausten määrittämiseksi.

Sammunjoen pohjoispuolella valtatieen alikulun sisältäviä ratkaisuja (IV, V) voidaan pitää ylimitoitettuna tilanteessa, jossa valtatieen länsipuolelle ei ole osoitettu uutta maankäyttöä. Alueelle ei tule myöskään ohjata uutta haja-asutusta.

Uusi rinnakkaistieyhteys siltoineen Vesiniityntien ja Karhiniementien välille (vaihtoehdot 6 ja VI) ei ole taloudellisesti realistinen ratkaisu pitemmälläkään aikavälillä, mikäli valtatieen länsipuolelle ei ole tulossa uutta maankäyttöä. Lisäksi tie sijoittuisi valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle. Mahdollisuutta toteuttaa tie tilanteessa, jossa valtatieen länsipuolelle joskus myöhemmin halutaan osoittaa maankäyttöä, ei kuitenkaan tule sulkea pois. Vesiniityntien varren asemakaavoituksessa tulisi jättää auki mahdollisuus toteuttaa katuyhteys Vesiniitynkadulta pohjoiseen.

Osayleiskaavassa suositeltavin ratkaisu tässä vaiheessa on osoittaa Takkulantien, Suontaustantien ja Sammun koulun kolmihaaraliittymät valtatielle. Tarkempien liittymä- ja yksityistiejärjestelysuunnitelmien perusteella näiden liittymien paikat voivat myöhemmin muuttua.