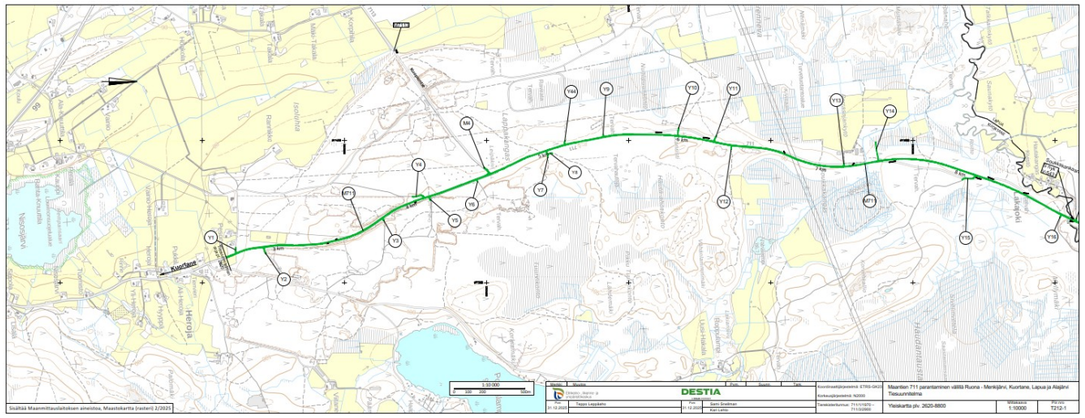
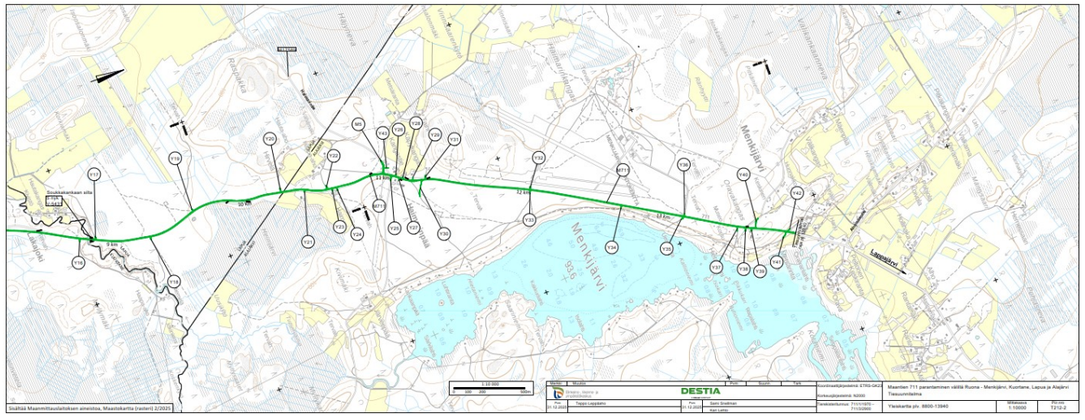


Kuva 1. Suunnitelman yleiskartta-paaluväliltä 2620-8800



Kuva 2. Suunnitelman yleiskartta-paaluväliltä 8800-13940

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Maantien 711 parantaminen välillä Ruona - Menkijärvi, Kuortane, Lapua ja Alajärvi, Tiesuunnitelma

TIESUUNNITELMAN ESITE

Suunnittelukohde ja olosuhteet

Suunnittelualue sijoittuu maantielle 711 Kuortaneen, Lapuan ja Alajärven kuntien alueelle, käsittäen yhteysvälin Ruona-Menkijärvi. Maantie 711 muodostaa etelä-pohjoissuuntaisen yhteyden valtatien 16 ja kantatien 66 välille. Suunnittelualue alkaa tieosoitteesta 711/1/2620 ja päättyy tieosoitteeseen 711/3/2910, muodostaen noin 11,4 kilometrin pituisen suunnittelualueen.

Maantie 711 on suunnittelualueella yksi ajoratainen, keskikaiteeton seututie, jonka liittymät ovat tasoliittymiä.

Nykyisen maantien 711 vaakageometrian kaarresäteet ovat osalla matkaa alle ohjearvojen. Tien pystygeometrian osalta pysähtymisnäkemät eivät täyty kaikilla suunnitteluosuuden kohdilla. Lisäksi pystygeometriassa on alle ohjearvojen olevia lyhyitä koveria ja kuperia kaaria. Tien poikkileikkaus vaihtelee nykytilassa eikä kaikilta osin ole tavoitetilanteen 8/7m mukainen.

Nopeusrajoitus suunnittelualueella vaihtelee 60 ja 80 km/h:n välillä. Suunnittelualueella ei ole valtion ylläpitämää tievalaistusta. Menkijärven päässä, tiesuunnitelman lopussa noin 150m matkalla, on kunnan omistamaa valaistusta. Suunnittelualueella on yksi silta, Lakajoen kohdalla sijaitseva Soukkakankaan silta (V-5431).

Maantie 711 on lyhin reitti Kuortaneelta pohjoisen suuntaan ja sitä käytetään paikallisten yritysten reittinä ja myös läpikulkureittinä niin raskaan kuin muunkin ajoneuvoliikenteen osalta.

Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2020) on noin 1100–1300 ajon./vrk. Raskasta liikennettä on keskimäärin noin 150–160 ajon./vrk eli noin 13 % kokonaisliikenne-määrästä.

Suunnittelualueella on vuosina 2020–2024 tapahtunut 7 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta, joista 4 oli yksittäisonnettomuuksia, 2 eläinonnettomuuksia ja 1 muu ajoneuvo-onnettomuus. Onnettomuuksista 2 oli henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia.

Suunnittelualue sijoittuu lähes koko matkaltaan 1-luokan pohjavesialueille.

Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa tien vaaka- ja pystygeometriaa ohjeiden mukaisesti. Tämä lisää myös ohitukseen soveltuvia jaksoja.

Suunnittelujaksolla tien poikkileikkaus on 8/7m eli ajokaistat ovat 3,5m leveitä, asfalttipiennar 0,25m ja soratukipiennar 0,25m leveitä.

Lisäksi hankkeen tavoitteena on suojata pohjavesialueet ohjeiden ja viranomaisten vaatimusten mukaisesti.

Tiesuunnitelman toimenpiteet

Tiesuunnitelmassa keskeistä on pohjavesialueiden suojaus sekä tien vaaka- ja pystygeometrian parantaminen.

Rakentamiskustannusarvio ja taloudellisuus

Hankkeen toteuttamiskustannuksiksi on arvioitu 20,6 milj. euroa (maku-ind. 145,0; 2020=100). Johtojen ja laitteiden omistajien kustannuksiksi on arvioitu 0,3 milj. euroa.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen

Suunnitelma parantaa tien vaaka- ja pystygeometriaa ja siten sujuvoittavaa ajoneuvoliikennettä ja parantaa näkymiä.

Tiesuunnitelman toimenpiteet vähentävät matka-aikaa suunnittelualueella marginaalisesti. Vaikka vaikutukset ovat määrällisesti varsin pieniä, pitkän matkan liikenteelle pienetkin säästöt matkan sujuvuudessa tuovat hyötyjä pitkällä aikavälillä tarkasteltuna. Toimenpiteiden parantavat myös ajomukavuutta, kun tie on geometrialtaan tasalaatuinen.

Ohjeiden mukaiset näkemät parantavat liikenneturvallisuutta, mutta mahdollisesti kasvavat ajonopeudet saattavat heikentää sitä.

Liittyvien maanteiden ja yksityisteiden liittymät on suunniteltu ohjeiden mukaisiksi, mikä parantaa liittymäalueiden liikenneturvallisuutta.

Tiesuunnitelmassa on yksi uusi joukkoliikenteen pysäkkipari Haimarintien ja maantien 711 risteyksen kohdalla. Tiellä aiemmin sijainneet joukkoliikenteen pysäkit poistuvat.

Vaikutukset ihmisiin

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen jäävät hankkeessa lieviksi. Tietä parannetaan olemassa olevassa maastokäytävässä, eikä tiehen toteuteta elinolojen ja viihtyvyyden kannalta suuria muutoksia.

Tiesuunnitelman ratkaisut eivät muuta suojattomien tienkäyttäjien olosuhteita nykytilanteeseen nähden.

Ennustetilanteessa vuonna 2050 melun keskiäänitaso kasvaa maltillisesti nykytilanteeseen verrattuna liikennemäärän ennustetun kasvun seurauksena. Melulle altistuvat samat yksi asuinrakennus ja viisi lomarakennusta kuin nykytilanteessa. Kyseessä on yksittäisiä kohteita, joiden suojaaminen suhteessa kohteen arvoon, tulisi huomattavan kalliiksi. Tiesuunnitelmassa ei esitetä meluntorjunnan toteuttamista.

Tienrakentamisen aikaiset haitat rajoittuva tien lähialueelle ja ovat kohteittain lyhytaikaisia.

Kiinteistövaikutukset

Suunnitteluratkaisujen vuoksi uusia maa-alueita jää tiealueeksi noin 31 ha. Maa-alueista peltoa on noin 0,3 ha, metsämaata noin 30 ha ja tonttimaata noin 0,2 ha. Lunastettavat alueet ovat pääosin yksityisten omistuksessa.

Vaikutukset vesistöön

Tiesuunnitelman mukaiset ratkaisut vähentävät merkittävästi tieliikenteestä pohjaveteen kohdistuvaa pilaantumisriskiä, kun maantielle 711 toteutetaan pohjavedensuojaus. Maantiellä ei nykytilanteessa ole pohjavedensuojausrakenteita. Onnettomuussuojausrakenteena toteutettava pohjavedensuojaus parantaa suunnittelualueen pohjaveden laatua nykytilanteesta, kun onnettomuustilanteista syntyvät haitalliset aineet eivät kulkeudu pohjaveteen. Hulevesijärjestelmä voidaan tarvittaessa sulkea onnettomuuskohteen alueella ja purkukohtien laskeutusaltaista voidaan kerätä kulkeutuneet haitalliset aineet pois. Jos pohjavedensuojaus toteutetaan kloridisuojausrakenteena, voidaan myös liukkaudentorjunta-aineiden kulkeutuminen pohjaveteen estää.

Pohjavedensuojauksen rakentaminen pienentää varsinaisen pohjaveden muodostumisalueen pinta-alaa sekä Lappakankaan että Menkijärven pohjavesialueilla noin 1-2 %, mutta tällä ei arvioida olevan haitallista vaikutusta pohjavesialueille muodostuvan pohjaveden määrään ja antoisuuteen tai niillä sijaitsevien vedenottamoiden vedensaantiin.

Pohjaveden suojauksen toteuttaminen lisää hulevesien määrää. Jos suojaus toteutetaan kloridisuojausrakenteena, kootaan hulevedet päällysteen ja pohjavesisuojauksen päältä salaojien ja kuivatuskerroksen avulla ja johdetaan viivytysaltaiden kautta laskuojiin. Jos suojaus toteutetaan onnettomuussuojausrakenteena, vaikutus hulevesien määrään ei ole yhtä suuri, sillä osa hulevesistä imeytyy hitaasti maaperään ojien luiskissa.

Vaikutukset muuhun ympäristöön

Tiesuunnitelma ei muuta suunnittelualueen nykyistä maankäyttöä merkittävästi.

Tiesuunnitelman toimenpiteillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta suunnittelualueen ilmanlaatuun. Kuitenkin rakentamisen aikaiset työmaatoiminnot lisäävät ilmaan kohdistuvien päästöjen määrää. Suunnittelualueella ei ole ilmanlaadun kannalta erityisen hankalia kohteita.

Tiesuunnitelman mukaisten suunnitteluratkaisujen toteutuksella ei arvioida olevan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia luonnonsuojelualueisiin tai Natura 2000-alueisiin.

Valtakunnallisen maaperän tilan tietojärjestelmän mukaan hankealueen läheisyydessä ei sijaitse pilaantuneen maan riskikohteita. Tiesuunnitelmalla ei ole vaikutuksia maaperän pilaantuneisuuteen.

Tiesuunnitelman suunnitteluratkaisujen maisemavaikutukset jäävät pääosin melko vähäisiksi, koska hankkeessa parannetaan maantietä nykyisessä maastokäytävässä.

Suunnitteluosuuden tuntumaan sijoittuu kahdeksan muinaismuistolailla 295/1963 rauhoitettua kiinteää muinaisjäännöskohdetta. Kaikki kohteet kierretään eikä niihin siten kajota tässä hankkeessa. Kohteiden merkitseminen maastoon rakentamisen ajaksi on tärkeää niiden säilyttämiseksi.

Suunnitteluosuuden tuntumaan sijoittuu myös Erik Ståhlin muistomerkki sekä kaksi tarinapaikkaa (Leipäkivi ja Akanristi). Rakentamisen aikana muistomerkki ja leipäkivi suositellaan merkattavan maastoon, jotta niiden läheisyydessä työskennellessä osataan noudattaa erityistä varovaisuutta, eivätkä kohteiden fyysiset rakenteet vahingoitu. Arkeologisen inventoinnin yhteydessä Akanristin kohdalta ei kuitenkaan löydetty tarinan mukaista mäntyä tai tehty muita erityisiä havaintoja. Sen kohdalta ei siten voida määrittää erityisiä varottavia rakenteita.

Tiesuunnitelman ratkaisut eivät aiheuta merkittäviä vaikutuksia alueen yrityksille tai elinkeinoelämälle. Toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus suunnittelualueella paranevat hieman ja sillä on myönteinen vaikutus erityisesti työmatkaliikenteeseen ja pitkän matkan kuljetuksiin.

Rakentamisen aikaiset työmaa- ja varastoalueet sekä työmaiden liikenneyhteydet tulevat vaikuttamaan maankäyttöön väliaikaisesti.

Jatkotoimenpiteet

Etelä-Pohjanmaan Elinkeino- ja liikenne- ja ympäristökeskus lähettää tiesuunnitelman lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaiseen käsittelyyn. Etelä-Pohjanmaan Elinkeino- ja liikenne- ja ympäristökeskus asettaa tiesuunnitelman julkisesti nähtäville mahdollisten muistutusten tekemistä varten. Tiesuunnitelmasta saatujen lausuntojen ja mahdollisten muistutusten käsittelyn jälkeen ELY-keskus valmistelee suunnitelmasta hyväksymispäätösesityksen Traficom:lle, joka tekee tiesuunnitelmaa koskevan hyväksymispäätöksen. Päätös asiakirjoineen asetetaan yleisesti nähtäville ja siitä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen. Päätös saa lainvoiman, kun mahdolliset valitukset on käsitelty. Tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tien tekemiseen.

Hankkeen toteutusajankohtaa ei ole tiedossa.

Suunnitelman laatijat ja lisätiedot

Tiesuunnitelma on laadittu Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen toimeksiannosta, ja suunnittelua on ohjannut projektipäällikkö Teppo Leppäaho. Suunnittelukonsulttina tiesuunnitelman laadinnassa on toiminut Destia Oy.

Hankkeesta lisätietoja antaa Teppo Leppäaho, Lounais-Suomen elinvoimakeskus, käyntiosoite Alvar Aallon katu 5, PL 156, 60101 Seinäjoki. Puhelin 050 3509 897 ja sähköposti teppo.leppaho@elinvoimakeskus.fi