



Vilppulan Keskuskatu, Mänttä-Vilppula

ESISUUNNITELMA

Vilppulan Keskuskatu, Mänttä-Vilppula

Esisuunnitelma

RAPORTTEJA 13 | 2014
VILPPULAN KESKUSKATU, MÄNTTÄ-VILPPULA
ESISUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Mänttä-Vilppulan kaupunki

Taitto: A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Kansikuva: A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Kartat: Mänttä-Vilppulan kaupunki, Maanmittauslaitos
Painopaikka: Kopijyvä Oy, Tampere

ISBN 978-952-257-978-2 (painettu)
ISBN 978-952-257-979-9 (pdf)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-979-9

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

Esipuhe

Tässä esisuunnitelmassa on ideoitu vaihtoehtoisia liikenneteknisiä ja katuarkkitehtonisia ratkaisuja, joilla Vilppulan pääkatua, Keskuskatua (mt 14336), voidaan kehittää nykyisestä ylileveästä maantiestä keskustan eläväksi ja kaupunkimaiseksi pääkaduksi. Keskuskadun parantamisen myötä nykyinen maantie on tarkoitus luovuttaa kaupungille kaduksi. Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus sopivat hallinnollisen muutoksen edellyttämistä toimenpiteistä ja niiden kustannusjaosta erillisellä sopimuksella.

Esisuunnitelmatyö käynnistettiin kevättalvella 2013. Kevään aikana laadittiin suunnitelmaluonnoksia, joita esiteltiin yleisölle 30.5.2013 Vilppulan kunnantalolla. Yleisötilaisuuden jälkeen valittiin vaihtoehdoista parhaaksi arvioitu yhdistelmä, joka viimeisteltiin lopulliseksi esisuunnitelmaksi. Esisuunnitelmatyön aikana käynnistettiin myös Keskuskadun pohjoispäässä sijaitsevan Vilppulan rautatieasema-aukion ideasuunnitelman laadinta, joka on raportoitu osana tätä raporttia. Työ valmistui helmikuussa 2014.

Työn tilaajina ovat olleet Pirkanmaan ELY-keskus ja Mänttä-Vilppulan kaupunki. Pirkanmaan ELY-keskuksesta työhön osallistui Jarkko Peurala ja Mänttä-Vilppulan kaupungilta Erkki Viitanen, Sirkka Sortti, Arto Myllylä ja Ari Vahvanen. Lisäksi työryhmään on kuulunut Heikki Virtanen Liikennevirastosta.

Esisuunnitelma on tehty konsulttityönä A-Insinöörit Suunnittelu Oy:ssä Tampereella, jossa työhön ovat osallistuneet Juha Vehmas (projektipäällikkö, ideasuunnittelu), Laura Knuutila (raportointi, esisuunnitelma), Hanna Aitoaho (kaupunkikuva), Minna Seppänen (maankäyttö ja kaupunkikuva), Piritta Laitakari (kustannusarvio, raportointi), Elina Ahlqvist (tierakenteet ja kustannusarvio) ja Sari Haapalainen (havainnekuva).

Tampereella maaliskuussa 2014

Sisältö

Esipuhe	3
1 Työn lähtökohdat	4
1.1 Työn tavoitteet ja sisältö	4
1.2 Suunnittelualue	4
1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja liittyminen muuhun suunnitteluun	4
2 Nykytilanteen kuvaus	5
2.1 Liikenneverkko	5
2.1.1 Autoliikenne	5
2.1.2 Jalankulku ja pyöräily	5
2.1.3 Joukkoliikenne	5
2.2 Maankäyttö ja kaavoitus	6
2.3 Liikenneturvallisuus	7
2.4 Katurakenteet ja kunnallistekniikka	7
2.5 Nykytilanteen ongelma-analyysi	7
3 Vaihtoehtotarkastelut	9
3.1 Keskustajakso Ritvalankadun liittymän eteläpuolella	9
3.2 Ritvalankadun liittymä	10
3.3 Pohjoispään asemajakso	11
4 Esisuunnitelma	12
4.1 Toimenpiteet	12
4.2 Vaikutukset	14
4.3 Kustannusarvio	14
5 Asema-aukion ideasuunnitelma	15
5.1 Lähtökohdat	15
5.2 Vaihtoehdot	15
5.3 Valittu vaihtoehto	16
6 Jatkotoimenpiteet	17
Liitteet	18

1 Työn lähtökohdat

1.1 Työn tavoitteet ja sisältö

Työn tavoitteena on ollut ideoida vaihtoehtoisia liikenneteknisiä ja katuarkkitehtonisia ratkaisuja, joilla Vilppulan pääkatua, Keskuskatua (mt 14336), kehitetään nykyisestä ylileveästä maantiestä keskustan eläväksi ja kaupunkimaiseksi pääkaduksi. Nykyinen maantie on tarkoitus luovuttaa kaupungille kaduksi, kun tien luonnetta on kehitetty katumaisemmaksi. Järjestelyn painopisteenä on kevyen liikenteen järjestelyjen ja yhteyksien parantaminen ja yhdistyminen muuhun kevyen liikenteen verkostoon. Esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota.

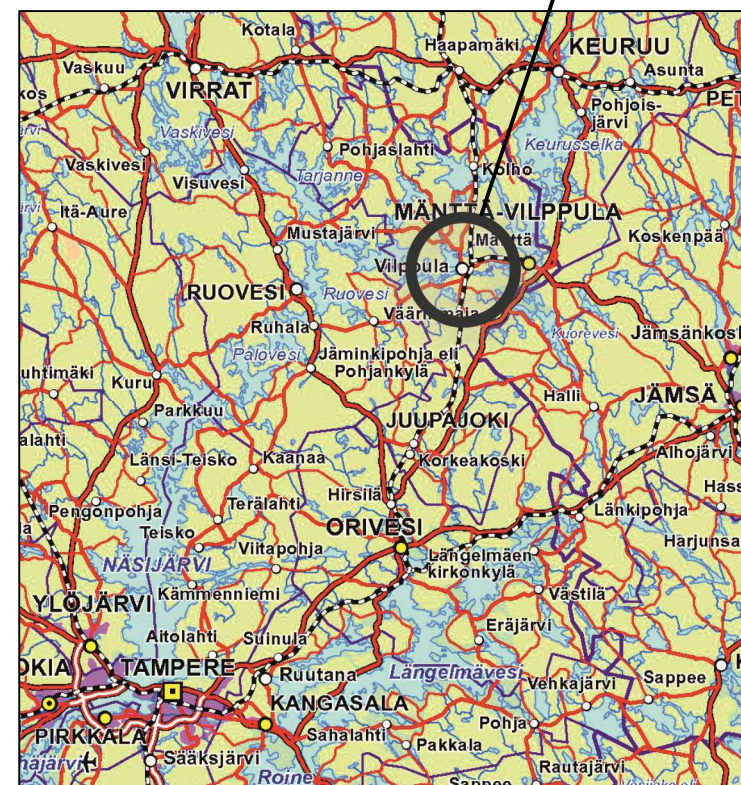
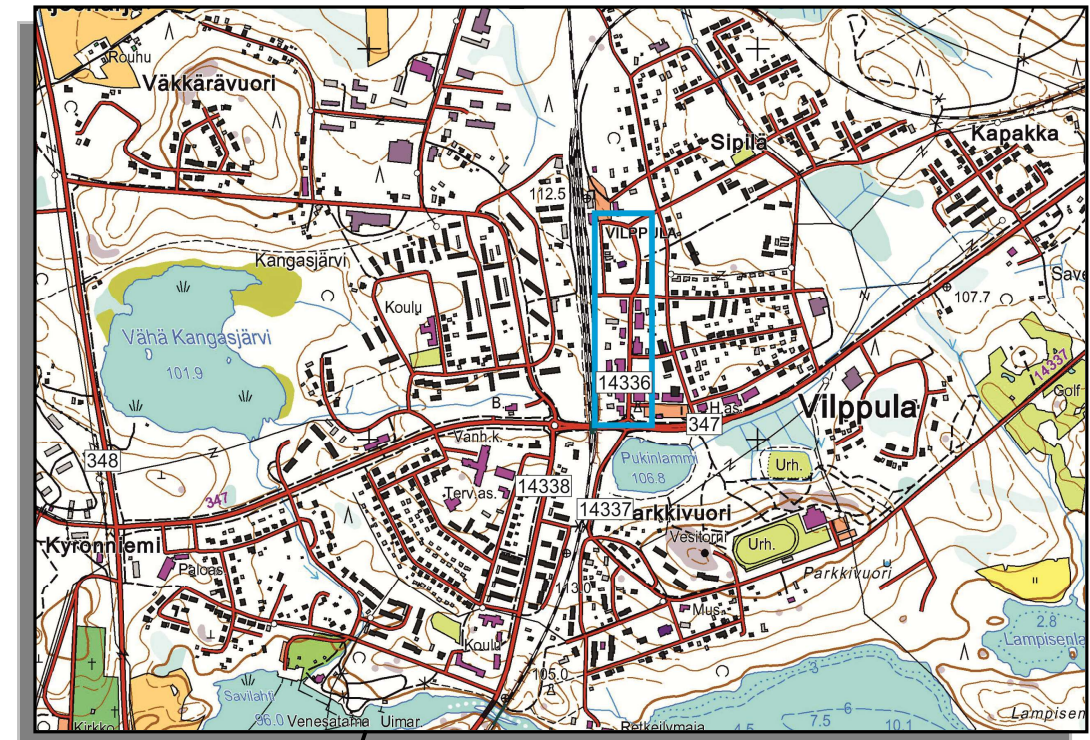
1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualue on Mänttä-Vilppulan kaupungissa, Vilppulan taajamassa sijaitseva 570 metriä pitkä maantie 14336 (Keskuskatu). Se liittyy etelässä maantiehen 347 (Mäntäntie) ja päättyy pohjoisessa Vilppulan rautatieasemalle. Suunnittelualue käsittää Keskuskadun (mt 14336) katutilan rakennuksiin rajautuen ja liittymissä järjestelyjen edellyttämän tilantarpeen mukaan. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja liittyminen muuhun suunnitteluun

Keskuskadun parantamista on suunniteltu edellisen kerran vuonna 1998, jolloin valmistui Vilppulan keskustan kehittämisen yleissuunnitelma. Vuonna 1998 valmistunutta yleissuunnitelmaa ja sen yhteydessä tehtyjä taajamakuvaallisia ja taajamatoiminnallisia analyysejä on käytetty lähtötietoina myös tässä työssä, sillä Keskuskatuun ei ole tehty suuria muutoksia 15 vuotta sitten valmistuneen yleissuunnitelman jälkeen. Yleissuunnitelman jälkeen Keskuskadun lähiympäristöä on kehitetty lähinnä torin kohdalla: torialue on rakennettu ja sen pohjoispuolelle on rakennettu Vankankatu, Vankankadun ja Keskuskadun liittymäalue on korotettu ja torin taakse on rakennettu uusi kerrostalo.

Kesällä 2011 valmistui Mänttä-Vilppulan kehityskuva, joka on kartalle viety esitystapa Mänttä-Vilppulan tulevaisuudesta ja on osa kaupunkistrategian toteuttamista. Kehityskuvatyössä on vaihtoehtojen kautta etsitty Mänttä-Vilppulan paras yhdyskuntarakenne. Kehityskuva ohjaa Mänttä-Vilppulan kaavoitusta ja muuta maankäytön kehittämistä. Työssä on laadittu toimenpideohjelma, jonka avulla kehityskuvaa ja kaupunkistrategiaa pyritään toteuttamaan. Toimenpideohjelmaan sisältyy tämä nyt laadittava Vilppulan keskustan kehittämissuunnitelman laadinta, jonka tehtävänä on vastata asetettuun tavoitteeseen Vilppulan keskustan viihtyvyyden lisäämiseksi.



Kuva 1. Suunnittelualue: Keskuskatu Vilppulan taajamassa.

2 Nykytilanteen kuvaus

2.1 Liikenneverkko

2.1.1 Autoliikenne

Keskuskatu (mt 14336) on koko pituudella nelikaistainen väylä, jonka ajoradan leveys on 14,3 metriä. Ritvalankadun eteläpuolella on neljässä kohdassa 1,8 metriä leveä, 23 metriä pitkä reunakivellinen keskisaareke, joihin on jokaiseen istutettu 3 katupuuta. Katutila on hyvin jäsentymätön. Laajojen liittymäalueiden, leveän ajoradan ja puutteellisten kaistamerkintöjen takia liikennejärjestelyt ovat vaikeasti hahmotettavissa. Reunimmaisista kaistoja käytetään enimmäkseen pysäköintiin.

Keskuskadulla on voimassa Vilppulan taajaman aluenopeusrajoitus 40 km/h. Tien liikennemäärä on noin 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2013), josta raskasta liikennettä on noin 2 prosenttia.

2.1.2 Jalankulku ja pyöräily

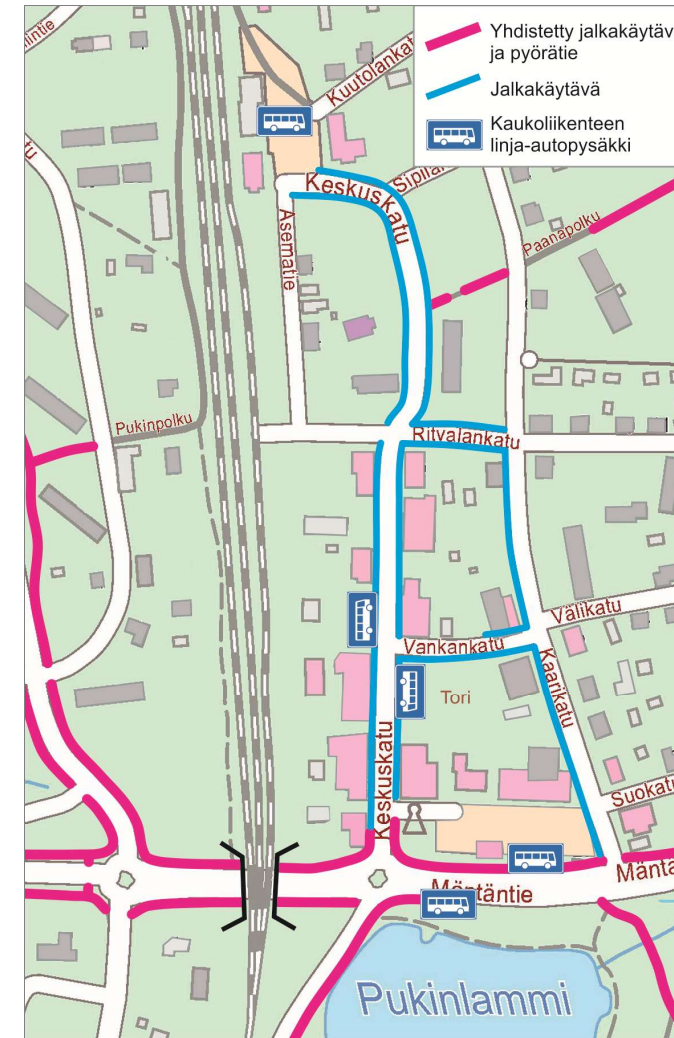
Keskuskadun molemmilla reunoilla on reunakivellä erotetut kapeat jalkakäytävät (leveys 2,0–2,5 m). Pyöriteitä ei ole. Jalkakäytävät liittyvät Keskuskadun eteläpäässä Mäntäntien (st 347) varren kevyen liikenteen väyliin (kuva 2). Polkupyörien pysäköintiä varten on pyörätelineitä kirjaston, päivittäistavara-kaupan (Valintatalo) ja apteekin edessä.

Keskuskadun ylittäviä suojateitä on ympäröivään maankäyttöön nähden melko harvakseltaan. Mäntäntien kiertoliittymän lisäksi suojatiet sijaitsevat kunnantalon eteläpuolisen pysäköintialueen liittymän kohdalla sekä Vankankadun ja Ritvalankadun liittymissä. Aivan tien pohjoispäässä, ennen rautatie-aseman piha-alueita, on myös suojatie. Kaikki suojatiet ovat todella pitkiä: kevyt liikenne joutuu ylittämään neljä kaistaa kerralla, sillä keskisaarekkeita ei ole.

2.1.3 Joukkoliikenne

Vilppulan rautatieasemalla pysähtyy juna kuusi kertaa päivässä. Vilppulasta pääsee taajamajunalla Tampereelle kolme kertaa päivässä ja pohjoiseen Kolhoon ja Keuruulle kaksi kertaa päivässä. Vastavasti Vilppulaan pääsee pohjoisesta kahdesti päivässä ja Tampereelta kolmesti päivässä. Tavoitteena on, että vähintään nykyiset vuorot säilyvät jatkossakin. Kaupungin tavoitteena on saada kiskobussiliikenne Vilppulasta Mäntän taajamaan.

Keskuskadun kautta kulkee päivittäin rautatieasemalle ja asemalta suuntautuvaa linja-autoliikennettä. Linja-autoliikenne palvelee pääasiassa koululaisliikennettä. Keskuskadulla on yksi linja-autopysäkki-pari, joka sijaitsee torin kohdalla (kuva 3).



Kuva 2. Suunnittelualueen kevyen liikenteen verkko ja linja-autopysäkit.



Kuva 3. Keskuskadun linja-autopysäkki torin kohdalla.

2.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Maakuntakaavassa Keskuskadun kohta on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, joka on palvelurakenteeltaan kuntatasoinen keskus. Ympäröivät alueet ovat taajamatoimintojen aluetta. Keskuskadun pohjoispäässä sijaitseva Vilppulan rautatieasema (kuva 4) on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi (liikennehistoriallisesti merkittävä kohde).

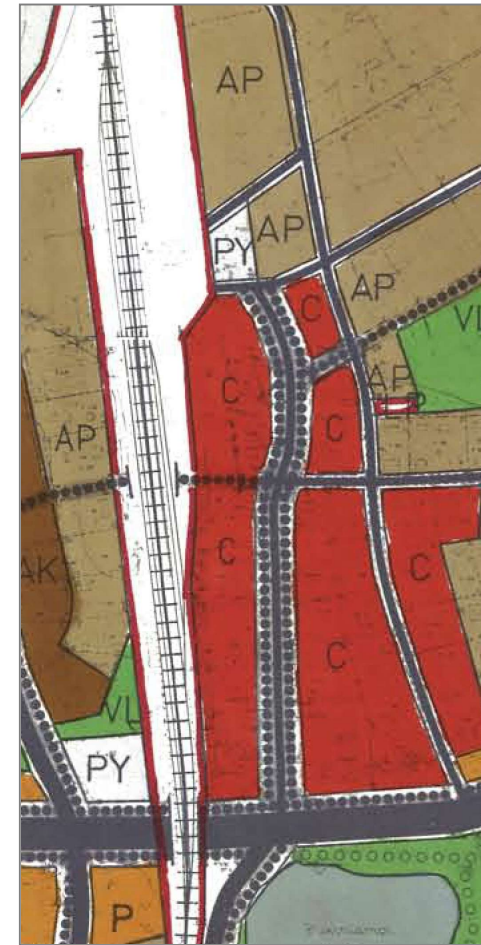
Vilppulan keskustan osayleiskaava on hyväksytty vuonna 1990, ja se on oikeusvaikutukseton. Osayleiskaavassa Keskuskadun molemmat puolet ovat keskustatoimintojen aluetta. Aivan Keskuskadun pohjoispäässä on myös pienehkö julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY), jossa on toiminut käsityökeskus, ja pientalovaltainen asuntoalue (AP), jossa on uusi kehitysvammaisten palveluyksikkö. Osayleiskaavassa Ritvalankadun ja Asemakadun jatkeeksi on esitetty kevyen liikenteen alikulkutarve ratapihan ali Pukinpölulle. Ote osayleiskaavasta on esitetty kuvassa 5.

Kaikki Keskuskadun ympäröivät alueet on **asemakaavoitettu**. Keskuskadun ja Mäntätien rajaama kiertoliittymän koillisneljänneksessä sijaitseva alue on hallinto- ja virastorakennusten korttelialuetta, jossa sijaitsee kunnantalo. Muut alueet ovat asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueita ja rautatieaseman pihaan rajautuva pienehkö yleisten rakennusten korttelialue. Asemakaavassa Keskuskatu (mt 14336) on merkitty kaduksi. Kuvassa 6 on esitetty alueen asemakaavayhdistelmä.

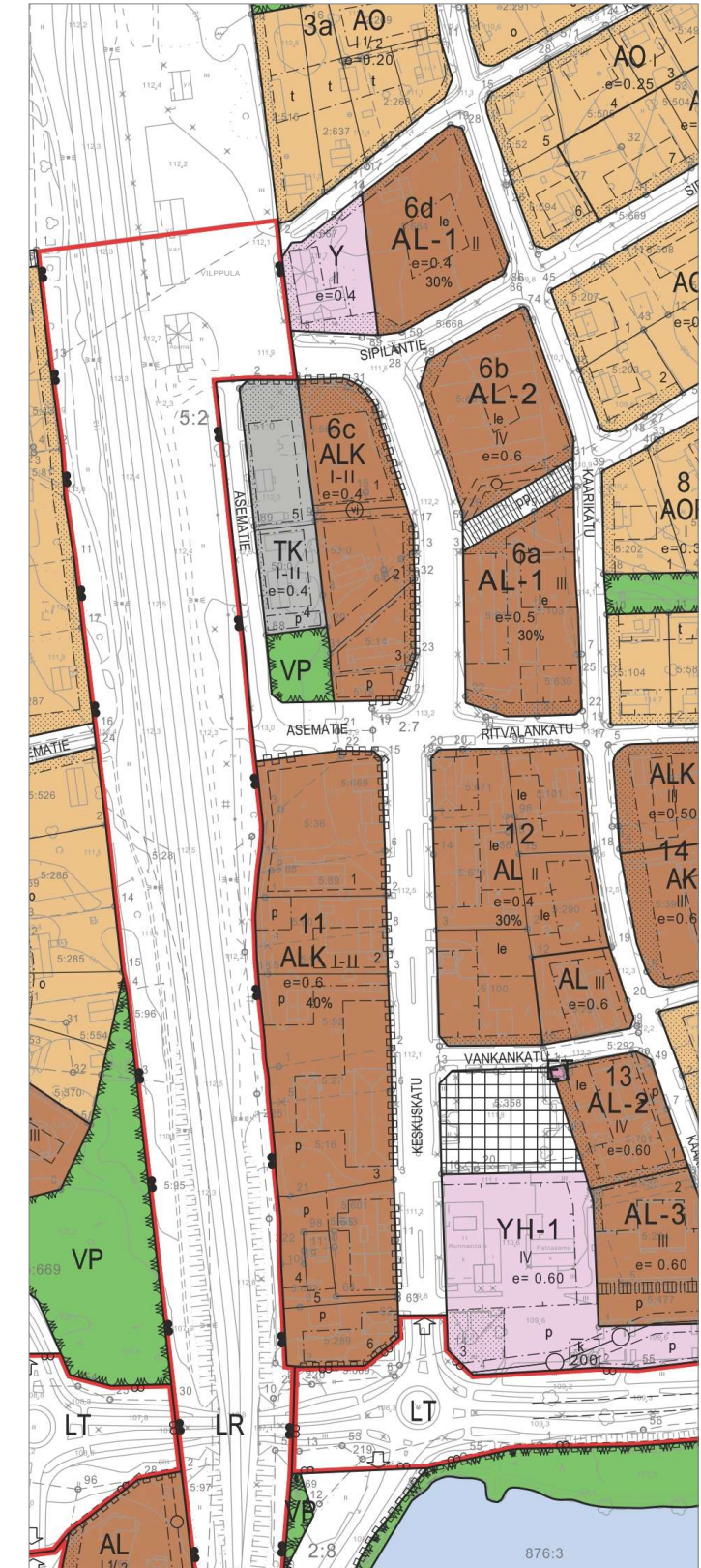
Keskuskadun länsipuolella, Asematien eteläpuolella sijaitsee mm. kahvila, kirpputori, taksiasema, ravintola, kukkakauppa, kampaamo, päivittäistavarakauppa (Valintatalo), apteekki, R-kioski, jonka yhteydessä on posti sekä pizzeria ja autokoulu. Toisella puolella tietä on mm. kampaamo, kirjasto, vaateliike, tori ja Kunnantalo. Kaikki Keskuskadun palvelut sijaitsevat Ritvalankadun ja Asematien eteläpuolella.



Kuva 4. Vilppulan rautatieasema Keskuskadun pohjoispäässä on liikennehistoriallisesti merkittävä kohde, ja se on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.



Kuva 5. Ote Vilppulan keskustan osayleiskaavasta suunnittelualueen kohdalta. (Mäntä-Vilppulan kaupunki).



Kuva 6. Ote asemakaavayhdistelmästä Keskuskadun kohdalta (Mäntä-Vilppulan kaupunki).

2.3 Liikenneturvallisuus

Keskuskadulla on tapahtunut yksi henkilövahinkoon johtanut ja 4 omaisuusvahinkoihin johtanutta onnettomuutta vuosina 2008–2012. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus on ollut polkupyöräonnettomuus ja se on tapahtunut Kunnantalon kohdalla.

Keskuskadun ylittävät suojatiet ovat pitkiä. Kevyt liikenne joutuu ylittämään kerralla neljä kaistaa, sillä suojateiden kohdilla ei ole keskisaarekkeita. Kevyen liikenteen järjestelyt ovat monin paikoin jäsenymättömiä. Keskuskadulla ei ole pyöriteitä, joten polkupyöräilijät käyttävät ajorataa.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi Vankankadun liittymäalue torin kulmalla on korotettu (kuva 7). Keskuskadun nopeusrajoitus 40 km/h.



Kuva 7. Keskuskatu Vankankadun korotetun liittymän kohdalla. Suojatiet ovat pitkiä ja liikennenympäristö jäsenymätön.

2.4 Katurakenteet ja kunnallistekniikka

Vuonna 1969 hyväksytyn tiesuunnitelman mukaan Keskuskadun alkuosassa on maaperänä silttiä tai silttimoreenia ja loppuosuudella silttimoreenia. Kunnantalon ja kirjaston välillä kallio nousee lähelle maanpintaa eli noin 1–1,5 m syvyydelle. Tierakenteet ovat noin 0,8–1,1 m paksuiset. Asfalttipäällyste on paikoin reikiintynyt, lisäksi sen ulkonäkö on kirjavaa myöhemmin rakennetuista saarekkeista sekä ajoradan korotuksista johtuen. Betoniset reunakivet ovat kuluneet.

Kadun alla sijaitsevat Mänttä-Vilppulan vesihuoltoliikelaituksen omistamat vesijohto ja jätevesiviemäri. Kadun kuivatus hoidetaan ritiläkaivoilla ja hulevesiviemäriillä sekä salaojilla.

2.5 Nykytilanteen ongelma-analyysi

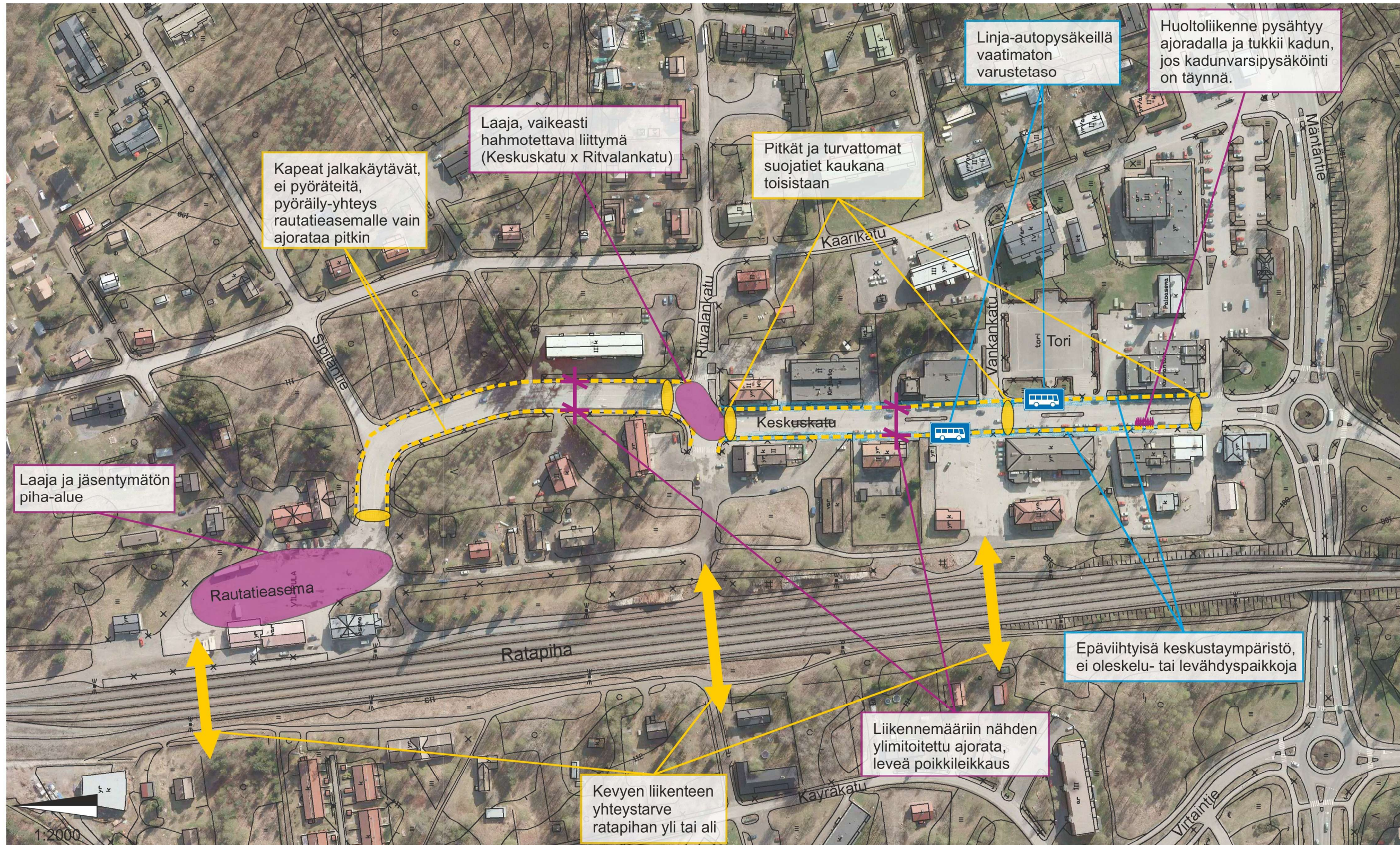
Keskuskadun nelikaistainen ajorata on liikennemääriin nähden ylimitoitettu. Leveä poikkileikkaus houkuttelee ajamaan tiellä nopeusrajoitusta (40 km/h) lujempaa, mikä heikentää etenkin kevyen liikenteen turvallisuutta. Autoliikenteelle varatusta hulppeasta tilasta huolimatta jalkakäytävät ovat erittäin kapeat. Keskuskadun ylittäviä suojateitä on ympäröivään maankäyttöön nähden harvakseltaan ja ne ovat pitkiä. Kevyen liikenteen väyliä ei ole lainkaan, joten pyöräilijän paikka on nykytilanteessa ajoradalla. Rautatieasemalle on pyöräreitti yhteys ainoastaan ajorataa pitkin.

Ritvalankadun, Asematien ja Keskuskadun liittymä on mm. Keskuskadun leveän poikkileikkauksen vuoksi laaja ja vaikeasti hahmotettava nelikaistaliittymä. Myös rautatieaseman piha-alue Keskuskadun pohjoispäässä on niin ikään laaja ja jäsenymätön kenttä.

Katuympäristö on epäviihtyisä, eikä esim. istuma- tai levähdyspaikkoja ole kuin torin laidalla. Linja-autopysäkeillä on erittäin vaatimaton varustetaso. Torin kohdalla, Keskuskadun länsipuolella on pysäkkikatos, muualla on vain liikennemerkit.

Keskuskadun eteläpäässä ongelmia aiheuttaa ajoittain R-kioskin huoltoliikenne, joka kadunvarsipysäköinnin ollessa täynnä pysähtyy ajoradalla ja estää ohi ajamisen.

Nykytilanteen ongelmat on esitetty kartalla kuvassa 8.



Kuva 8. Keskuskadun ongelmat nykytilanteessa.

3 Vaihtoehtotarkastelut

3.1 Keskustajakso Ritvalankadun liittymän eteläpuolella

Mäntäntien ja Ritvalankadun väliselle keskustajaksolle ideoitiin kolme erilaista vaihtoehtoa, joiden avulla haluttiin tuoda esille erilaisia ratkaisutapoja Keskuskadun kehittämiseksi. Kaikissa vaihtoehdoissa kevyen liikenteen olosuhteita on parannettu mm. lisäämällä suojateitä ja muuttamalla nykyisiä suojateitä turvallisemmaksi. Autoliikenteelle on esitetty kaikissa vaihtoehdoissa 1+1 kaistaa nykyisen 2+2-kaistaisen ajoradan tilalle.

Vaihtoehdon 1 keskeisenä lähtökohtana on reunakiviliinjojen säilyttäminen nykyisellä paikallaan. Kevyelle liikenteelle jää näin pääosin sama tila kuin nykytilanteessa, mutta suojateiden turvallisuutta parannetaan ajoradan kavennuksilla ja rakentamalla keskisaarekkeet. Nykyiset reunimmaisat ajokaistat

muutetaan pysäköintitaskuiksi ja keskisaarekkeet säilyvät. Autoliikenteelle jää 1+1 kaistaa. Nopeusrajoitus on 30 km/h. (liite 1)

Vaihtoehdossa 2 reunakiviliinjat muutetaan siten, että ajoradan leveys on 6,8 m ja autoliikenteelle jää 1+1 kaistaa. Ajoradan molemmilla reunoilla on pysäköintitaskuja ja viheristutuksia. Keskuskadun molemmilla reunoilla on nykyistä leveämmät kevyen liikenteen väylät. Suojatiet lyhenevät ajoradan kavennamisen myötä. Nopeusrajoitus on 30 km/h. (liite 2)

Vaihtoehdossa 3 koko torin kohta on korotettu jalkakäytävien tasoon ja ainakin osin kivetty ns. torin jatkeeksi "shared space" -periaatteella. Muualla ajorata on 1+1-kaistainen ja 6,8 metriä leveä. Keskuskadun molemminpuoliset kevyen liikenteen väylät ovat kuten vaihtoehdossa 2. Nopeusrajoitus torin kohdalla on 20 km/h, muualla 30 km/h. (liite 3)

Taulukossa 1 on esitetty vaihtoehtojen kuvaus ja vertailu tarkemmin.

Taulukko 1. Keskustajakso Mäntäntien ja Ritvalankadun välillä. Keskuskadun kehittämisevaihtoehtojen vertailu.

	VE 0 Nykytila	VE 1 Nykyiset reunakiviliinjat	VE 2 Uudet reunakiviliinjat	VE 3 Torin laajentaminen
Liikenneturvallisuus ja toimivuus: Jalankulku ja pyöräily	<ul style="list-style-type: none"> Suhteellisen kapeat jalkakäytävät, Pyöräilijän paikka ajoradalla Pitkät (yli 15 m) suojatiet turvattomia ja kaukana toisistaan 	<ul style="list-style-type: none"> Läntinen jalkakäytävä muutetaan JK+PP-väyläksi. Kevyelle liikenteelle pääosin sama tila kuin nykytilanteessa. Suojateiden kohdille ajoradan kavennukset ja keskisaarekkeet, jolloin ajoradan ylitys lyhenee ja helpottuu. Uudet suojatiet torin eteläreunalle ja kirjaston kohdalle. 	<ul style="list-style-type: none"> JK+PP-väylät kadun molemmille reunoille, leveys 4,5–5,8 m. Mahdollisuus eroteltuun kevyen liikenteen väylään länsipuolella. Suojateiden pituus 6,8 m Uudet korotetut suojatiet torin eteläreunalle ja kirjaston kohdalle. 	<ul style="list-style-type: none"> JK+PP-väylät kadun molemmille reunoille, leveys 3,5–5,5 m Koko torin kohta korotettu jalkakäytävien tasoon ja ainakin osin kivetty torin "jatkeeksi". Torin kohta voi olla pihakatua (jalankulkijalle esteetön kulku) Kunnantalon liittymä korotettu, mahdollisesti kivetty, suojatielle keskisaareke Kirjaston kohdalle korotettu suojatie.
Henkilöautoliikenne ja pysäköinti	<ul style="list-style-type: none"> Nopeusrajoitus 40 km/h Leveä ajorata (2+2 kaistaa) houkuttelee ja mahdollistaa ajamaan lujaa Vain Vankankadun korotettu liittymä hillitsee ajonopeuksia. U-käännökset mahdollisia Reunimmaisista ajokaistoista käytetään pysäköintiin, pysäköintitilaa on paljon. 	<ul style="list-style-type: none"> Nopeusrajoitus 30 km/h. Keskisaarekkeet säilyvät, autoliikenteelle 1+1 kaistaa. U-käännökset eivät mahdollisia (ellei pysäköintipaikat tyhjinä). 3,5 m reunakiviliinjojen suojateiden kohdilla hillitsee ajonopeuksia. Pysäköintitaskut: paikkamäärä lähes sama kuin nykyisin. Torin liittymä Keskuskadulle poistetaan, ajo Vankankadulta. 	<ul style="list-style-type: none"> Nopeusrajoitus 30 km/h. Ajoradan leveys 6,8 m, autoliikenteelle 1+1 kaistaa. U-käännökset eivät mahdollisia (ellei pysäköintipaikat tyhjinä). Korotetut suojatiet ja liittymäalueet torin pohjois- ja eteläreunoilla hillitsevät ajonopeuksia. Pysäköintitaskut. Paikkoja vähemmän kuin nykytilanteessa, tilaa otettu mm. viheristutuksille. Mahdollista lisätä paikkamäärää. Torin liittymä Keskuskadulle poistetaan, ajo Vankankadulta. 	<ul style="list-style-type: none"> Torin kohdalla nopeusrajoitus 20 km/h (jos pihakatu). Ajoradan leveys 6,8 m, autoliikenteelle 1+1 kaistaa. Korotetut liittymäalueet Kunnantalon ja Vankankadun kohdilla. (Vankankadun korotus osa torin kohdan korotusta) Pysäköintipaikkojen määrä Kunnantalon ja Valintatalon edessä vähenee nykyisestä. Torin liittymä Keskuskadulle poistetaan, ajo Vankankadulta.
Linja-autoliikenne	<ul style="list-style-type: none"> Torin kohdalla ajoratapysäkit, ei varsinaisia odotustiloja. Pysäkeillä vaatimaton varustetaso. 	<ul style="list-style-type: none"> Pysäkeillä pysäkkisyvennykset Torin kohdan jättöpysäkillä kapea odotustila. Länsipuolen nousupysäkillä leveä odotustila, JK+PP-väylä katoksen takaa. 	<ul style="list-style-type: none"> Molemmilla pysäkeillä pysäkkisyvennykset ja ohjeiden mukaiset odotustilat. JK+PP-väylä odotustilojen takaa. 	<ul style="list-style-type: none"> Torin kohdan kivityllä alueella ajoratapysäkki sekä erillinen korotettu odotustila. Länsipuoli kuten ve 2.
Raskas liikenne, huolto- ja jakeliikenne	<ul style="list-style-type: none"> R-kioskin kohdalla huoltoliikenne pysähtyy ajoradalla ja tukkii kadun, jos kadunvarsipysäköinti on täynnä. 	<ul style="list-style-type: none"> Jos R-kioskin talon jakeliikenne pysäköi ajoradalle pysäköintipaikkojen ollessa täynnä, henkilöautoliikenne ei pääse ohi. 	<ul style="list-style-type: none"> Jos R-kioskin jakeliikenne pysäköi ajoradalle pysäköintipaikkojen ollessa täynnä, henkilöautoliikenne ohittaa vastaantulevien ajokaistan kautta. 	<ul style="list-style-type: none"> Jos R-kioskin jakeliikenne pysäköi ajoradalle pysäköintipaikkojen ollessa täynnä, henkilöautoliikenne ohittaa vastaantulevien ajokaistan kautta.
Taajamakuva, viihtyisyys	<ul style="list-style-type: none"> Epäviihtyisä, autopainotteinen keskustaympäristö Vähän oleskelu- tai levähdyspaikkoja. 	<ul style="list-style-type: none"> Ajoradan hallitseva vaikutus kevenee kavennusten myötä Nykyiset katupuut keskisaarekkeissa, ajoradan reunoilla mahdollisesti lisääntynyt. Istutukset vs. pysäköintipaikkamäärä. 	<ul style="list-style-type: none"> Ajorataa kavennettu huomattavasti koko matkalla Istutuksille, penkeille ym. tilaa leveillä välikais-toilla. Istutukset vs. pysäköintipaikkamäärä. 	<ul style="list-style-type: none"> Ajoradan hallitseva vaikutus kevenee kavennusten ja korotettujen alueiden myötä. Istutuksille, penkeille ym. tilaa ajoradan reunoilla. Istutukset vs. pysäköintipaikkamäärä.

3.2 Ritvalankadun liittymä

Ritvalankadun liittymään ideoitii kolme erilaista kehittämisevaihtoehdot, joiden tavoitteena oli jäsentää nykyistä laajaa liittymäaluetta. Kaikki liittymävaihtoehdot ovat yhdistettävissä kaikkiin Keskuskadun muiden osuuksien kehittämisevaihtoehtoihin.

Vaihtoehdossa 1 Keskuskatu säilyy jouhevana ja selkeänä pääsuuntana. Sivusuunnat Asematie ja Ritvalankatu on porrastettu, jolloin sivusuunnilta ei pysty ajamaan lujaa liittymän läpi. (liite 1)

Vaihtoehdossa 2 Ritvalankatu on jatkuva ja Keskuskatu porrastettu. (liite 2)

Vaihtoehto 3 on pieni kiertoliittymä (d=10 m). Kiertoliittymä täytyy toteuttaa yliajettavana, koska suuremmalla kiertoliittymälle ei ole tilaa. Kiertoliittymässä kaikki tulosuunnat ovat tasa-arvoisia. (liite 3)

Taulukossa 2 on esitetty vaihtoehtojen kuvaus ja vertailu tarkemmin.



Kuva 9. Ritvalankadun nykyinen liittymä pohjoisesta päin kuvattuna.

Taulukko 2. Ritvalankadun liittymävaihtoehtojen vertailu.

	VE 0 Nykytila	VE 1 T-liittymät, Keskuskatu jatkuva	VE 2 T-liittymät, Ritvalankatu jatkuva	VE 3 Pieni kiertoliittymä
Liikenneturvallisuus ja toimivuus: Jalankulku ja pyöräily	<ul style="list-style-type: none"> Etenkin Keskuskadun ylittävät suojatiet pitkiä ja turvattomia 	<ul style="list-style-type: none"> Korotettu liittymäalue ja/tai suojatiet Nykyistä lyhyemmät suojatiet 	<ul style="list-style-type: none"> Korotettu liittymäalue ja/tai suojatiet Suojatiet kaikilla haaroilla 	<ul style="list-style-type: none"> Korotettu liittymäalue ja/tai suojatiet Suojatiet kaikilla haaroilla
Henkilöautoliikenne	<ul style="list-style-type: none"> Laaja ja huonosti jäsentynyt liittymä. Etenkin talviaikaan ajolinjat vaikeasti hahmotettavissa. 	<ul style="list-style-type: none"> Jouheva ja selkeä pääsuunta Sivusuunnilta ei pysty ajamaan lujaa liittymän läpi Ei mahdollista U-käännöstä liittymässä 	<ul style="list-style-type: none"> Hillitsee merkittävästi pääsuunnan ajonopeuksia, Ei mahdollista U-käännöstä liittymässä. 	<ul style="list-style-type: none"> Mahdollistaa U-käännöksen Hillitsee kaikkien ajonopeuksia Tulosuunnat tasa-arvoisia
Linja-autoliikenne ja raskas liikenne		<ul style="list-style-type: none"> Mitoitus mahdollistaa raskaan liikenteen ajon liittymän läpi jouhevasti. 	<ul style="list-style-type: none"> Linja-auto- ja rekkaliikenteelle "ahtain" vaihtoehto. 	<ul style="list-style-type: none"> Linja-autot ja rekat joutuvat osin ajamaan kiveytyn keskialueen yli
Taajamakuva, viihtyisyys	<ul style="list-style-type: none"> Laaja, jäsentymätön alue, jota ajorata hallitsee 	<ul style="list-style-type: none"> Liittymäalueen pieneneminen mahdollistaa viheralueiden ja istutusten lisäämisen. Ajorata hahmotuu normaalilla tavalla ja vie enää vähemmistön katutilasta 	<ul style="list-style-type: none"> Liittymäalueen pieneneminen mahdollistaa viheralueiden ja istutusten lisäämisen. Keskuskatu jakautuu selvästi kahteen eri osaan: pohjois- ja eteläosaan. 	<ul style="list-style-type: none"> Kiertoliittymä on keskustajakson pohjoinen päätepiste. Kiertoliittymän keskisaareke täytyy kuitenkin rakentaa kokonaan yliajettavana kiveyksenä. Viheristutukset ovat mahdollisia kiertoliittymän ulkoreunoilla.
Tilantarve		<ul style="list-style-type: none"> Mahtuu nykyiselle tiealueelle (asemakaavassa merkitty jo kaduksi) 	<ul style="list-style-type: none"> Mahtuu nykyiselle tiealueelle (asemakaavassa merkitty jo kaduksi) 	<ul style="list-style-type: none"> Järjestelyt vaativat tilaa luoteiselta ns. Lewison tontilta.

3.3 Pohjoispään asemajakso

Ritvalankadun liittymän ja asemapihan välille ideoitiin kaksi erilaista vaihtoehtoa, joissa nykyinen neli-kaistainen ajorata kavennetaan kaksikaistaiseksi ja kevyen liikenteen väyliä levennetään. Vaihtoehtojen keskeisenä erona on laadukkaan kevyen liikenteen väylän sijainti.

Vaihtoehdossa 1-2, jossa nykyiset reunakiviliinjat säilyvät, Keskuskadun länsilaidalla on noin 6 metriä leveä eroteltu kevyen liikenteen väylä, joka on erotettu ajoradasta 3 metriä leveällä välikaistalla. 7,0 metriä leveän ajoradan itäreunalla säilyy nykyinen jalkakäytävä. (liite 4)

Vaihtoehdossa 3 ajoradan molemmilla puolilla on leveällä välikaistalla erotetut 3 metriä leveät kevyen liikenteen väylät. Ns. bulevardivaihtoehdossa ajoradan molemmin puolin on vehreät viherkaistat ja esimerkiksi puurivit. (liite 5)

Taulukossa 3 on esitetty vaihtoehtojen kuvaus ja vertailu tarkemmin.



Kuva 10. Keskuskadun pohjoispää asema-aukiolta päin kuvattuna.

Taulukko 3. Pohjoispään asemajakso Ritvalankadun ja asema-aukion välillä. Kehittämismvaihtoehtojen vertailu.

	VE 0 Nykytila	VE 1-2 Nykyiset reunakiviliinjat	VE 3 "Bulevardi"
Liikenneturvallisuus ja toimivuus: Jalankulku ja pyöräily	<ul style="list-style-type: none"> Vain kapeat jalkakäytävät molemmin puolin ajorataa, pyöräilijän paikka ajoradalla. Asematietä käytetään vaihtoehtoisena pyöräily- ja kävelyreitteinä rautatieasemalle. Suojatiet Ritvalankadun liittymässä ja ennen asemapihaa pitkiä ja turvattomia. 	<ul style="list-style-type: none"> Länsilaidalla noin 6 m leveä eroteltu jk+pp-väylä, itälaidalla nykyinen jalkakäytävä JK+PP-väylä erotettu ajoradasta 3,0 m leveällä viherkaistalla. Korotettu suojatie Keskuskadun yli Paanapolun kohdalla 	<ul style="list-style-type: none"> Molemmin puolin ajorataa leveällä välikaistalla (3,0 m) erotetut JK+PP-väylät (3,0 m). Suojatiet Keskuskadun yli Sipiläntien kohdalla ja ennen asemapihaa.
Henkilöautoliikenne ja pysäköinti	<ul style="list-style-type: none"> Leveä ajorata (2+2 kaistaa), houkuttelee ja mahdollistaa ajamaan lujaa Pysäköintimahdollisuus ajoradan reunoilla, ei juuri tarvetta Nopeusrajoitus 40 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> Ajoradan leveys 7,0 m (6,8 m), autoliikenteelle 1+1 kaistaa. Nykyistä kapeampi ajorata ja Paanapolun suojatien korotus hillitsevät ajonopeuksia. Ei kadunvarsipysäköintiä. Nopeusrajoitus 30 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> Ajoradan leveys 7,0 m (6,8 m), autoliikenteelle 1+1 kaistaa. Nykyistä kapeampi ajorata ja bulevardimaisuus hillitsevät ajonopeuksia. Ei kadunvarsipysäköintiä. Nopeusrajoitus 30 km/h
Linja-autoliikenne ja raskas liikenne	<ul style="list-style-type: none"> Leveä poikkileikkaus mahdollistaa raskaan ajoneuvoliikenteen ajon suurellakin nopeudella. 	<ul style="list-style-type: none"> Riittävä poikkileikkaus raskaiden ajoneuvojen kohtaamiseen. Nykyistä kapeampi ajorata hillitsee ajonopeuksia. 	<ul style="list-style-type: none"> Riittävä poikkileikkaus raskaiden ajoneuvojen kohtaamiseen. Nykyistä kapeampi ajorata hillitsee ajonopeuksia.
Taajamakuva, viihtyisyys	<ul style="list-style-type: none"> Epäviihtyisä ympäristö, liikennemääriin nähden ylimitoitettu leveä ajorata 	<ul style="list-style-type: none"> Ajoradan kaventuminen parantaa viihtyisyyttä. Toisaalta nykyinen asfaltoitu alue pienenee vain 3 m leveän välikaistan verran. 	<ul style="list-style-type: none"> 3 m leveät viherkaistat ajoradan molemmin puolin parantavat viihtyisyyttä. Asfaltoitu alue pienenee selvästi nykyisestä.

4 Esisuunnitelma

4.1 Toimenpiteet

Ideoiduista kehittämissuunnitelmoista jatkajalostettiin esisuunnitelma, johon yhdistettiin parhaaksi nähtyjä osia eri vaihtoehdoista. Keskeisiä valintaan vaikuttavia tekijöitä olivat tärkeäksi koettu kadunvarsipysäköintipaikkojen säilyminen ja autoliikenteen sujuvuus, kevyen liikenteen esteettömyys ja turvallisuus sekä katu ympäristön viihtyisyyden paraneminen. Esisuunnitelma on *liitteenä 6*.

Keskustajaksolla Ritvalankadun liittymän eteläpuolella valittiin lähtökohdaksi vaihtoehto 2 eli uudet reunakivilinjat ja kavennettu ajorata. Autoliikenteelle on 1+1 kaistaa ja ajoradan leveys on 6,8 metriä. Kadun molemmin puolin on asfalttipintaiset kevyen liikenteen väylät. Ajoradan ja kevyen liikenteen väylien välissä on 3,0 m leveät kivettyt välikaistat, joille on esitetty pysäköintiä ja istutuksia. Ajorata rajataan graniittisin reunakivin, jotka asennetaan ajoradan tasoon pysäköintipaikkojen, tonttiliittymien ja suojateiden kohdilla. Välikaistat ja pysäköintipaikat toteutetaan betonikivellä. Puuistutukset välikaistoilla edellyttävät kantavan kasvualustan käyttöä. Rakennusten seinälinjan ja kevyen liikenteen väylän väliin on esitetty kapeaa nupukivettyä aluetta.

Kevyen liikenteen väylien leveys on pääsääntöisesti 4,0–4,5 metriä. Vaateliike Modan ja sitä vastapäätä olevan linja-autopysäkin kohdalla väylän leveys on 3,5 metriä ja torin kohdan linja-autopysäkin koh-

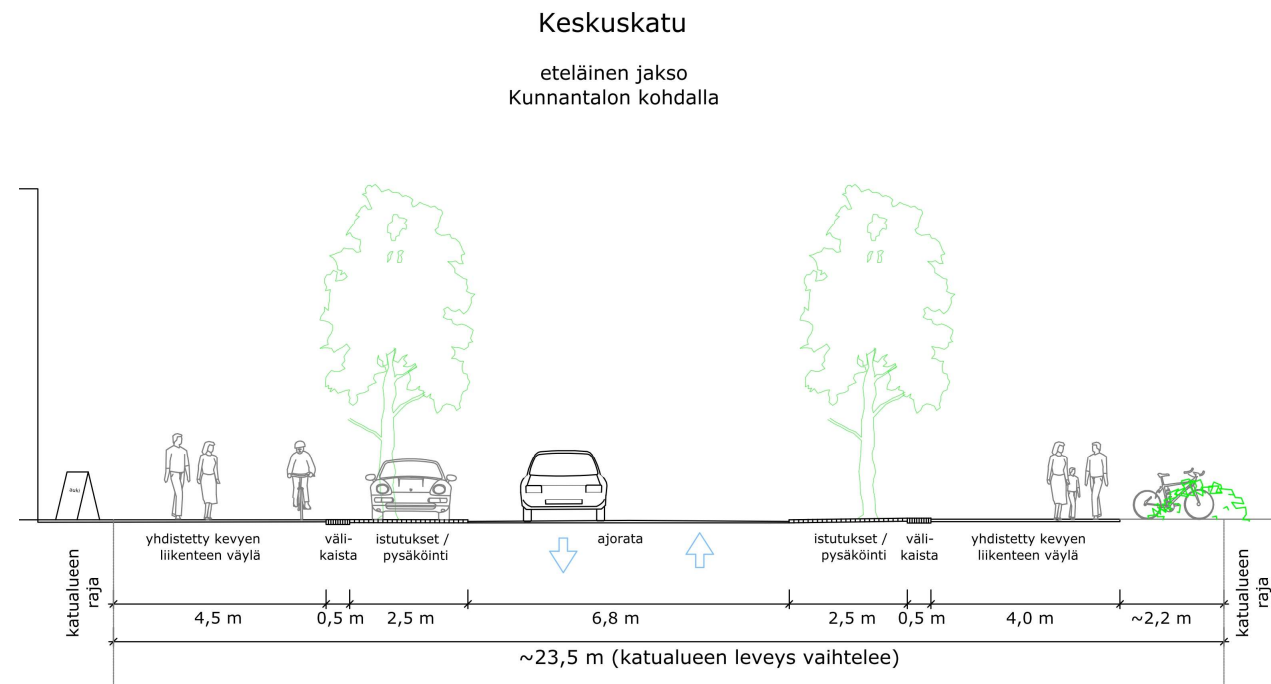
dalla leveys on 2,5 m. Nykyisten suojateiden lisäksi Keskuskadulle on esitetty uudet suojatiet torin eteläreunalle ja kirjaston kohdalle. Ajoradan kaventamisen johdosta suojateiden pituus on vain 6,8 metriä. Kunnantalon kohdan suojatie Keskuskadun alkupäässä ja Vankankadun liittymäalue (ml. suojatiet) korotetaan ajonopeuksien hillitsemiseksi.

Linja-autopysäkeillä on pysäkkisyvennykset ja ohjeiden mukaiset odotustilat. Länsipuolen pysäkillä on 3,0 m leveä odotustila, jossa on myös pysäkkikatos ja itäpuolen pysäkillä 2,0 m leveä odotustila ilman katosta. Odotustilat on esitetty betonikivettyinä alueina, joissa on 0,5 m leveä valkoinen kiviraita ajoradan puolella. Kevyen liikenteen väylät kulkevat pysäkkien takaa.

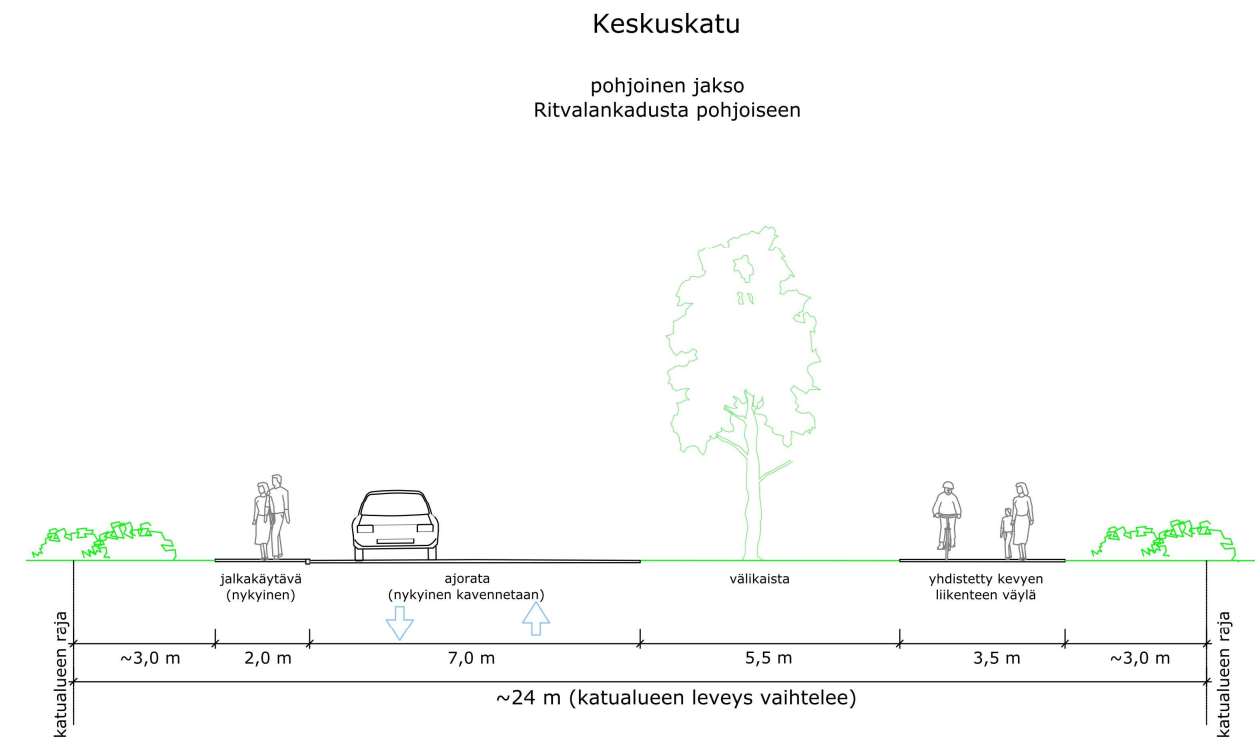
Ritvalankadun liittymää kehitetään pienenä kiertoliittymänä, jonka saarekkeen halkaisija on 10 metriä. Kiertoliittymä on toteutettava yliajettavana, koska normaalikokoiselle kiertoliittymälle ei ole tilaa. Kiertoliittymän jokaisella haaralla on suojatiet.

Keskuskadun pohjoisella jaksolla ajorata on kavennettu kaksikaistaiseksi siten, että länsipuolinen jalkakäytävä säilyy nykyisellään ja 7 metriä leveä ajorata rajautuu nykyiseen jalkakäytävän reunakivilinjaan. Kadun itäreunalle rakennetaan 3,5 m leveä yhdistetty kevyen liikenteen väylä, joka erotetaan ajoradasta 5,5 metriä leveällä istutuskaistalla. Ajonopeuksien hillitsemiseksi ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi Sipiläntien liittymässä on korotettu suojatie.

Koko jaksolla Keskuskadun nopeusrajoitukseksi esitetään 30 km/h.



Kuva 11. Keskuskadun poikkileikkaus Kunnantalon ja R-kioskin kohdalla.



Kuva 12. Keskuskadun poikkileikkaus Ritvalankadun liittymän pohjoispuolisella jaksolla.



Kuva 13. Havainnekuva Keskuskadun esisuunnitelman mukaisesta katumiljööstä Vankankadun liittymän kohdalta.

4.2 Vaikutukset

Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn viihtyisyys ja turvallisuus paranevat merkittävästi, kun nykyisten kapeiden jalakäytävien tilalle rakennetaan leveät kevyen liikenteen väylät myös pyöräilijöiden käyttöön ja Keskuskadun ylittäminen helpottuu uusien ja lyhyempien suojateiden johdosta. Korotetut suojatiet ja liittymäalueet hillitsevät ajonopeuksia ja parantavat erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Henkilöautoliikenne ja pysäköinti

Ajokaistojen vähenemisestä huolimatta autoliikenteen sujuvuus säilyy Keskuskadulla erittäin hyvänä. Korotettujen suojateiden ja liittymäalueiden avulla ajonopeudet pyritään pitämään nopeusrajoituksen 30 km/h mukaisena. Ritvalankadun kiertoliittymä, jossa kaikki tulosuunnat ovat tasa-arvoisia, hillitsee myös osaltaan ajonopeuksia.

Kadun varren pysäköintipaikkoja on jonkin verran vähemmän kuin nykytilanteessa, koska tilaa on otettu mm. istutuksille. Kadunvarspaikkojen lisäksi pysäköinti on kuitenkin mahdollista myös esimerkiksi torialueella sekä Valintatalon pohjoispuolella, joten pysäköintipaikkojen kokonaisuus on riittävä. Myös muiden kiinteistöjen piha-alueilla on tilaa pysäköintialueille, mikäli lisätarvetta ilmenee.

Uusien järjestelyjen myötä torin liittymä ja Modan eteläpuolinen tonttoliittymä Keskuskadulle katkaistaan. Ajo torille ja Modan kiinteistön pihalle on jatkossa ainoastaan nykyisten Vankankadun tonttoliittymien kautta.

Linja-autoliikenne ja raskas liikenne

Linja-autopysäkkijärjestelyt paranevat. Ohjeiden mukaisesti mitoitettujen, korotettujen odotusalueiden helpottavat myös liikuntarajoitteisten kulkemista linja-autoon.

Keskuskadun kavennettu poikkileikkaus mahdollistaa raskaan liikenteen kohtaamisen ja sujuvan ajon. Ajouradan korotukset suojateiden kohdilla, Vankankadun liittymässä ja Ritvalankadun kiertoliittymässä tulee tehdä raskaalle liikenteelle soveltuvalla mitoituksella.

R-kioskin jakeluliikenne hoidetaan jatkossakin Keskuskadun puolelta. Mikäli R-kioskin edessä olevat pysäköintipaikat ovat täynnä, jakeluauto pysäköi ajoradalle, ja muu liikenne ohittaa sen vastaantulevan ajokaistan kautta.

Taajamakuva ja viihtyisyys

Ajorataa kavennetaan merkittävästi koko matkalla, ja istutuksille ja kadunkalusteille jää tilaa välikais-toilla. Keskuskadun katu ympäristö muuttuu pienipiirteisemmäksi, vehreämmäksi ja jalankulkua ja pyöräilyä tukevaksi. Istutusten määrää on mahdollista lisätä enemmänkin, mutta se edellyttää kadunvarren pysäköintipaikkojen vähentämistä.

Kaavoitus

Ritvalankadun kiertoliittymän rakentaminen ja taksiaseman kohdan pysäkki- ja väyläjärjestelyt edellyttävät asemakaavamuutoksen. Kiertoliittymä ei mahdu kokonaan nykyiselle katualueelle, vaan vaatii lisätilaa pohjoispuoliselta ALK-alueelta. Lounaiskulmassa kevyen liikenteen järjestelyt menevät hieman katualueen ulkopuolelle viereiselle tontille. Muutoin esitetyt järjestelyt mahtuvat nykyiselle katualueelle.

4.3 Kustannusarvio

Keskuskadun parantamisen kustannusarvio on 1,42 milj.€ (alv 0 %). Kustannusten jakautuminen eteläisen jakson, Ritvalankadun liittymän ja pohjoisen jakson kesken on esitetty taulukossa 4. Kustannusarvio sisältää kadun ja siihen liittyvien kevyen liikenteen väylien sekä väli- ja pysäköintikaistojen rakentamisen (muut rakenteet). Valaistuksen kustannusarvio perustuu valaisinpylväiden sijoitteluun nykyisellä pylväsvälillä (n. 25 metriä). Vesihuollon ja kuivatuksen uusimisen kustannus perustuu Mänttä-Vilppulan kaupungin arvioon.

Taulukko 4. Esisuunnitelman kustannusarvio (alv 0 %, MAKU-ind. 137,0; 2005=100).

	Ajorata	Kevyen liikenteen väylät	Muut rakenteet	Valaistus	Vesihuollon ja kuivatuksen uusiminen	Yhteensä
Eteläinen jakso	290 000 €	170 000 €	180 000 €	100 000 €	60 000 €	800 000 €
Ritvalankadun kiertoliittymä	140 000 €	20 000 €	30 000 €	40 000 €		230 000 €
Pohjoinen jakso	160 000 €	70 000 €	70 000 €	50 000 €	40 000 €	390 000 €
Yhteensä	590 000 €	260 000 €	280 000 €	190 000 €	100 000 €	1 420 000 €

ELY-keskuksen ja kaupungin välisestä kustannusjaosta sovitaan myöhemmin.

5 Asema-aukion ideasuunnitelma

5.1 Lähtökohdat

Keskuskadun esisuunnitelmatyön aikana suunnittelua päätettiin laajentaa koskemaan myös Keskuskadun pohjoisena pääteenä olevalle rautatien asema-aukiolle. Tavoitteena on kehittää alueen toimivuutta, turvallisuutta ja kaupunkikuvaa. Asema-aukio on nykyään laaja, jäsentymätön kenttä, jossa eri toimintoja ei ole eroteltu. Asema-aukion kehittämiseksi asetettiin seuraavat lähtökohdat ja reunaehdot:

Henkilöautot

- 20 pysäköintipaikkaa liityntäpysäköinnille + mahdollinen laajennusvara
- sujuvat ja turvalliset saattoliikenteen järjestelyt
- Transpointin pysäköintipaikat aukion pohjoispäässä säilytetään nykyisellään

Linja-autot ja taksit

- linja-autopysäkkijärjestelyt
- takseille odotustila

Raskas liikenne

- Itellan lastauslaitureille (makasiinirakennuksen pohjoispäässä) päästävät rekoilla.
- asema-aukion kautta päästävät kulkemaan sorarekoilla aukion pohjoispuolelle

Jalankulku ja pyöräily

- turvallinen jalankulku- ja pyöräily-yhteys asemalaitureille asti
- katettu pyöräpysäköinti lähellä asemalaitureita

Kulttuuriympäristö

- rautatieasema valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristökohde
- Suunnittelussa pyritään pienimittakaavaiseen ratkaisuun, jossa otetaan huomioon asema-aukiota ympäröivät rakennukset.

5.2 Vaihtoehdot

Asema-aukion kehittämisestä ideoitiin kaksi luonnosta, jotka on esitetty *liitteissä 7A ja 7B*.

Vaihtoehdossa 1 aukio on jaettu pohjois-eteläsuunnassa kahteen osaan: Eteläosassa on pieni puistosaareke, jonka ympäri on osoitettu linja-autojen ja taksien ajo sekä saattoliikenne. Pohjoisosassa, vanhan makasiinin edessä on liityntäpysäköinnille ja saattoliikenteelle osoitettu pysäköintialue, yhteensä 20 pysäköintipaikkaa. Nämä alueet on erotettu toisistaan kevyen liikenteen akselilla, jota reunustaa



Kuva 14. Asema-aukio on nykytilanteessa laaja, jäsentymätön kenttä.

puurivi. Kevyen liikenteen yhteys johtaa luontevasti suoraan asemalaitureille asemarakennuksen ja vanhan makasiinin välistä.

Kevyen liikenteen reitti Keskuskadulta asemalle on osoitettu asema-aukion itäreunalle esitettyä kevyen liikenteen väylää pitkin, joka yhdistyy asema-aukion keskellä kulkevaan kevyen liikenteen akseliin. Näin kevyen liikenteen pääreitti ei risteä linja-auto-, taksi- ja saattoliikenteen kanssa lainkaan.

Aukion pohjoispää on esitetty jätettäväksi nykyiselleen, jotta rekkaliikenteellä on riittävästi tilaa toimia lastauslaitureiden kohdalla. Raskaan liikenteen ja muun liikenteen kulku aukion pohjoispäähän tapahtuu aukion itäreunaa pitkin.

Myös **vaihtoehdossa 2** on laaja kevyelle liikenteelle osoitettu alue asemarakennuksen ja makasiinin välissä. Se ei kuitenkaan jatku aukion läpi itäreunalle asti, vaan rajautuu taksien ja linja-autojen odotustilaan. Aukion eteläosa on jaettu kiveytyllä saarekkeella kahteen osaan. Saarekkeen länsipuolelle sijoittuu taksien ja linja-autojen odotustila, ja sitä kautta kulkevat raskaat ajoneuvot aukion pohjois-

päässä sijaitseville lastauslaitureille. Saarekkeen itäpuolelle on sijoitettu saattoliikenteen pysäköintipaikat (27–30 ap), jotka ovat myös liityntäpysäköintikäytössä. Myös vaihtoehdossa 2 aukion pohjoispää on jätetty nykyiselleen raskaan liikenteen riittävän toimintatilan varmistamiseksi.

Kevyen liikenteen yhteydet eivät ole aivan yhtä sujuvat kuin vaihtoehdossa 1, ja suojatieylityksiä on enemmän. Kevyt liikenne risteää henkilöauto- ja rekkaliikenteen lisäksi myös linja-autojen ja taksien kanssa. Raskaan liikenteen kulku aukion pohjoisosaan on osoitettu aukion länsireunaa pitkin taksien ja linja-autojen odotustilan vierestä. Opastuksesta huolimatta on mahdollista, että raskas liikenne ajaa suurempaa reittiä pysäköintialueen läpi, mikä aiheuttaa liikenneturvallisuusongelman.

5.3 Valittu vaihtoehto

Vaihtoehto 1 valittiin työryhmässä yksimielisesti paremmaksi vaihtoehdoksi. Siinä aukio jäsentyy kokonaisuudessaan paremmin eri toimintoihin, istutuksia on enemmän, ja kevyen liikenteen turvallisuus ja viihtyisyys on parempi. Vaihtoehdossa 2 pysäköintipaikkoja on enemmän ja pysäköinnille on enemmän laajennusvaraa, mutta vaihtoehdon 1 pysäköintialueen laajuus todettiin riittäväksi. Vaihtoehdossa 2 aukion pohjoispäässä on enemmän tilaa raskaille ajoneuvoille, mutta myös vaihtoehdon 1 mukainen tila on nykyisten toimintojen kannalta riittävä.

Asematie ja Kuutolankadun länsipää voidaan tarvittaessa muuttaa kevyen liikenteen väyläksi, jotta henkilöautojen läpiajo katujen kautta voidaan estää. Nykyisten katujen katkaiseminen tai muuttaminen kevyen liikenteen väyläksi edellyttää asemakaavamuutoksen.

Asema-aukiolle esitettyjen toimenpiteiden kustannusarvio on 200 000 € (alv 0 %). Kustannusten jakautuminen on esitetty taulukossa 5. Kohtaan muut rakenteet kuuluvat välikaistat, istutukset ja pysäköintialueen järjestelyt. Kustannusarvioon sisältyy muiden toimenpiteiden lisäksi aukion eteläosan päällysteen uusiminen (ajoväylät).

Taulukko 5. Esisuunnitelman kustannusarvio (alv 0 %, MAKU-ind. 137,0; 2005=100).

	Ajoväylät	Kevyen liikenteen väylät ja odotusalueet	Muut rakenteet	Valaistus	Yhteensä
Asema-aukio	70 000 €	40 000 €	60 000 €	30 000 €	200 000 €

Asema-aukion pohjoispää jää nykyiselleen, eikä siihen kohdistu kustannuksia.

6 Jatkoimenpiteet

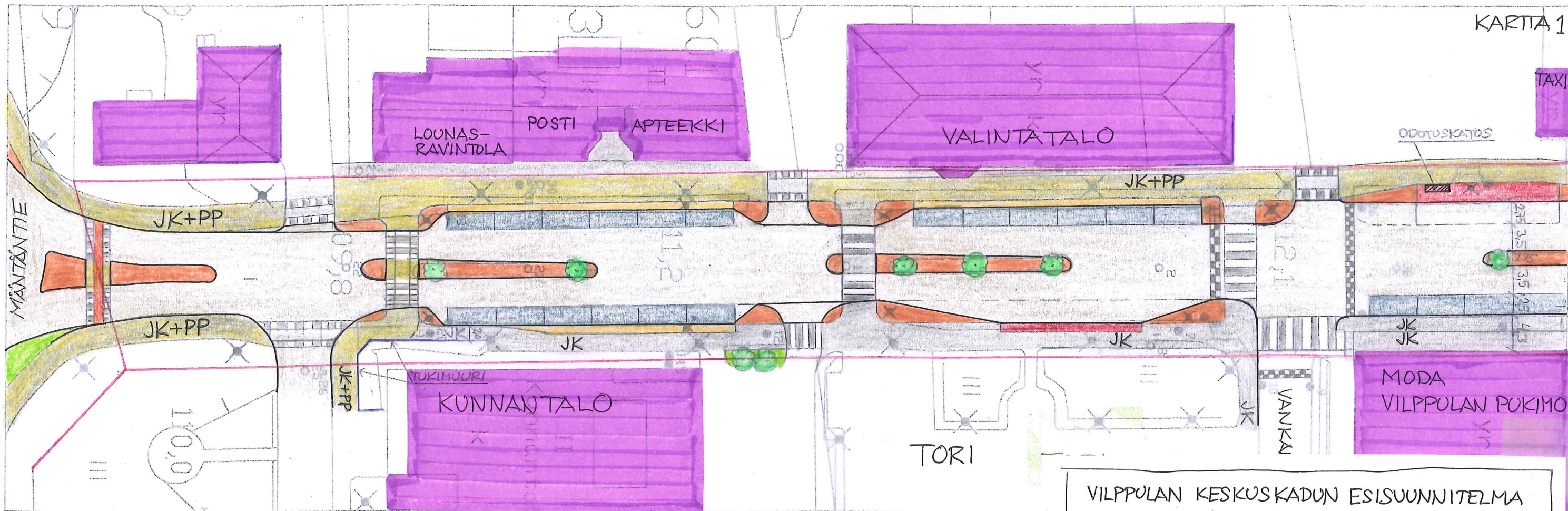
Keskuskadun esisuunnitelma ja asema-aukion ideasuunnitelma toimivat lähtökohtina toteutukseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle. Esisuunnitelma viedään Mänttä-Vilppulan teknisen lautakunnan käsitte-lyyn ja kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi. Jatkosuunnittelu pyritään käynnistämään vuonna 2015 ja hankkeen toteutus alkaa aikaisintaan vuonna 2016. Keskuskadun parantaminen tullaan toteuttamaan usean vuoden aikana.

Keskuskadun osittaisen parantamisen jälkeen nykyinen valtion ylläpitämä maantie 14336 luovutetaan hallinnollisen muutoksen kautta kaupungin kaduksi. ELY-keskus ja Mänttä-Vilppulan kaupunki sopivat hallinnollisen muutoksen edellyttämistä toimenpiteistä ja kustannusjaosta esisuunnitelmatyön valmistamisen jälkeen. Kehittäminen voidaan toteuttaa vaiheittain, esimerkiksi Ritvalankadun etelä- ja pohjoispuoliset jaksot eri aikaan. Ritvalankadun kiertoliittymän rakentaminen ja taksiaseman kohdan pysäkki- ja väyläjärjestelyt edellyttävät asemakaavamuutoksen. Muutoin esitetyt järjestelyt mahtuvat nykyiselle katualueelle.

Asema-aukion jatkosuunnittelusta ja toteutuksesta neuvotellaan erikseen Liikenneviraston kanssa.

Liitteet

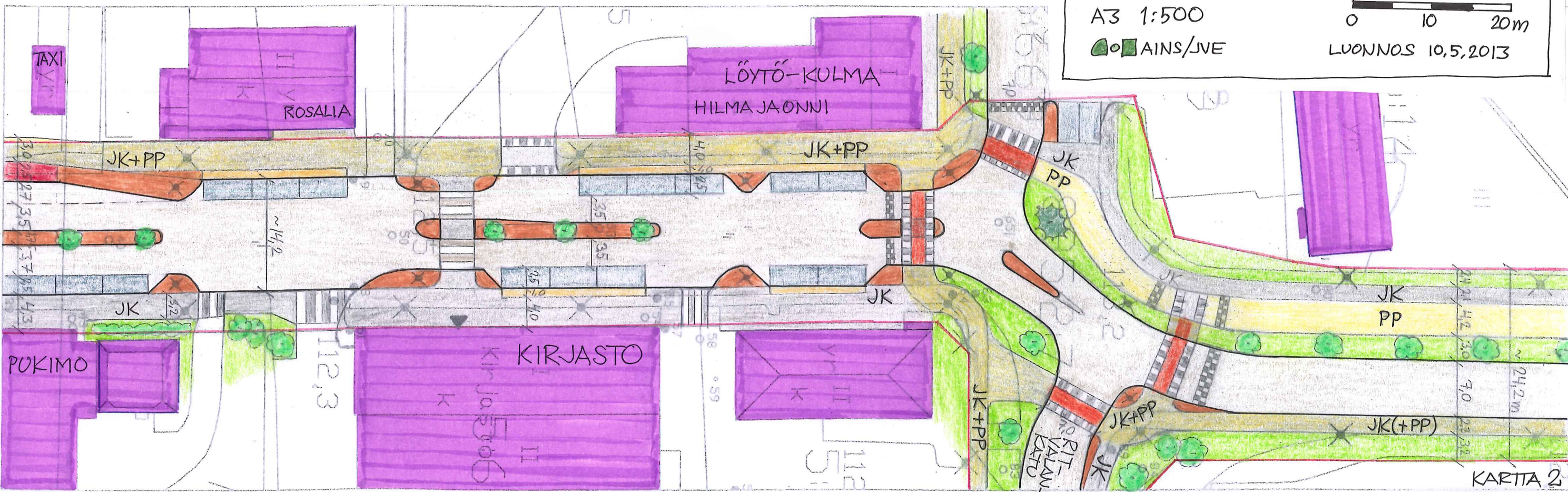
- Liite 1. Keskuskadun esisuunnitelmaluonnos, Keskustajakso Ritvalankadun liittymän eteläpuolella, Vaihtoehto 1
- Liite 2. Keskuskadun esisuunnitelmaluonnos, Keskustajakso Ritvalankadun liittymän eteläpuolella, Vaihtoehto 2
- Liite 3. Keskuskadun esisuunnitelmaluonnos, Keskustajakso Ritvalankadun liittymän eteläpuolella, Vaihtoehto 3
- Liite 4. Keskuskadun esisuunnitelmaluonnos, Keskustajakso Ritvalankadun liittymän pohjoispuolella, Vaihtoehdot 1-2
- Liite 5. Keskuskadun esisuunnitelmaluonnos, Keskustajakso Ritvalankadun liittymän pohjoispuolella, Vaihtoehto 3
- Liite 6. Keskuskadun esisuunnitelma, 1:500
- Liite 7. Vilppulan asema-aukion ideasuunnitelmaluonnokset, vaihtoehdot 1 ja 2

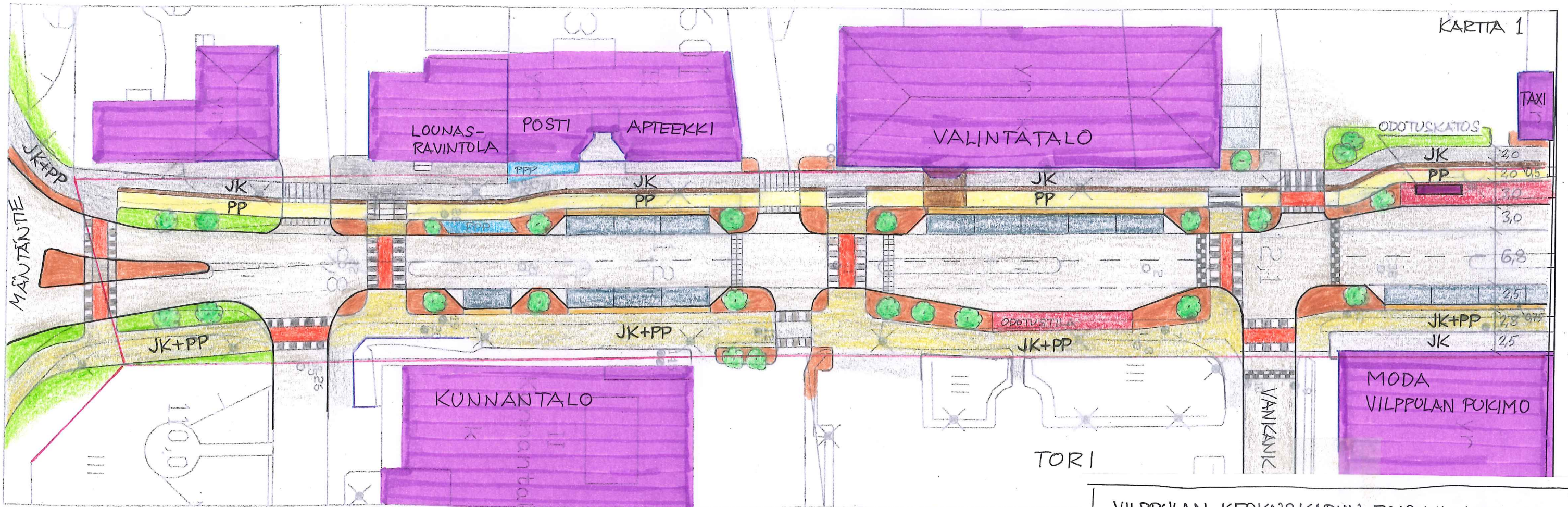


VILPPULAN KESKUSKADUN ESISUUNNITELMA
 VE1 NYKYISET REUNAKIVILINJAT
 A3 1:500
 LUONNOS 10.5.2013

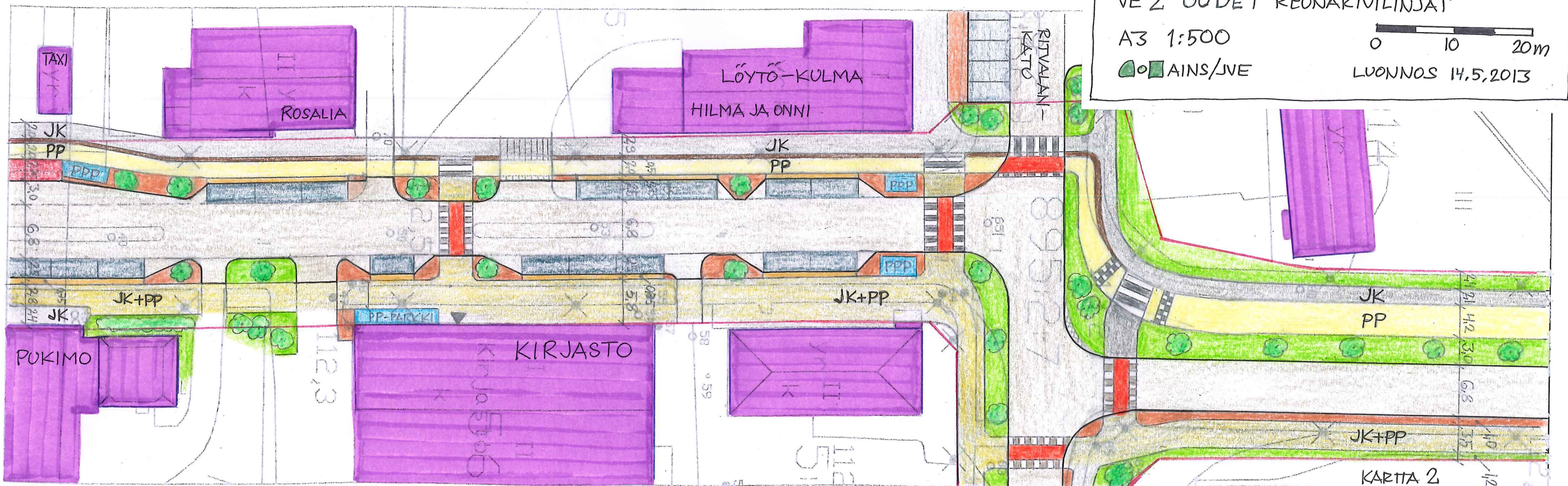


AINS/JVE

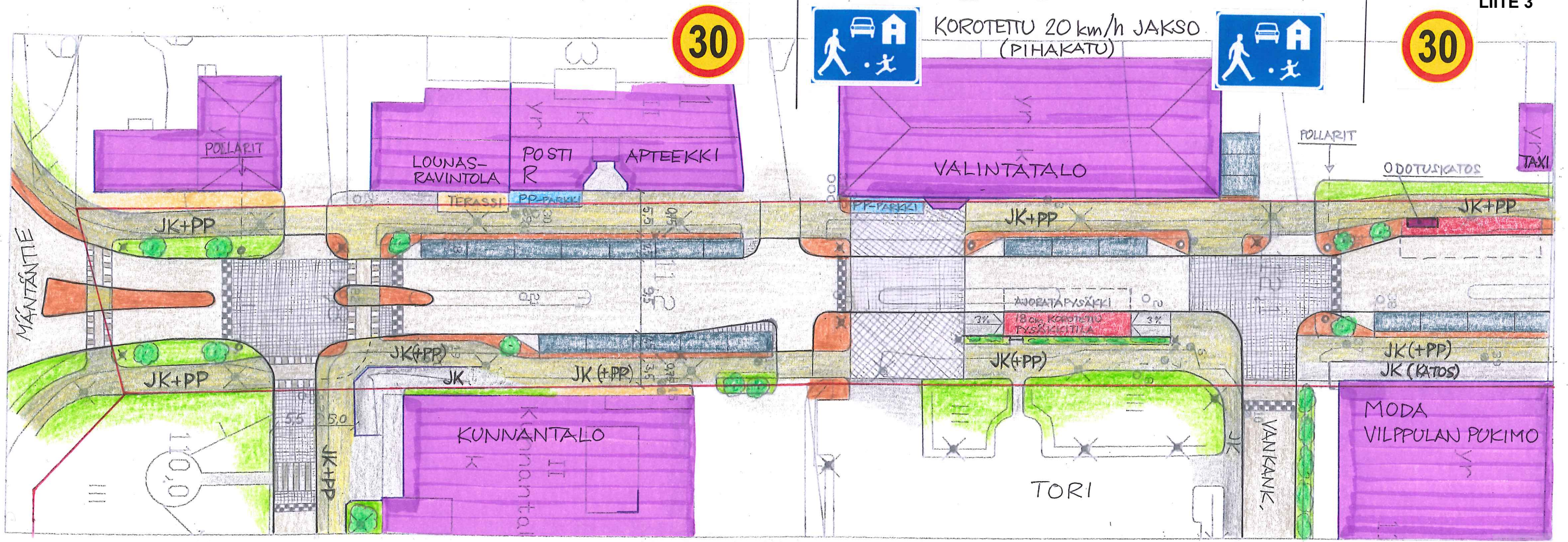




VILPPULAN KESKUSKADUN ESISUUNNITELMA
 VE 2, UUDET REUNAKIVILINJAT
 A3 1:500
 AINS/JVE
 0 10 20m
 LUONNOS 14.5.2013

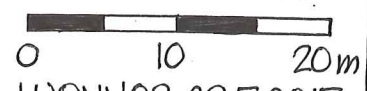


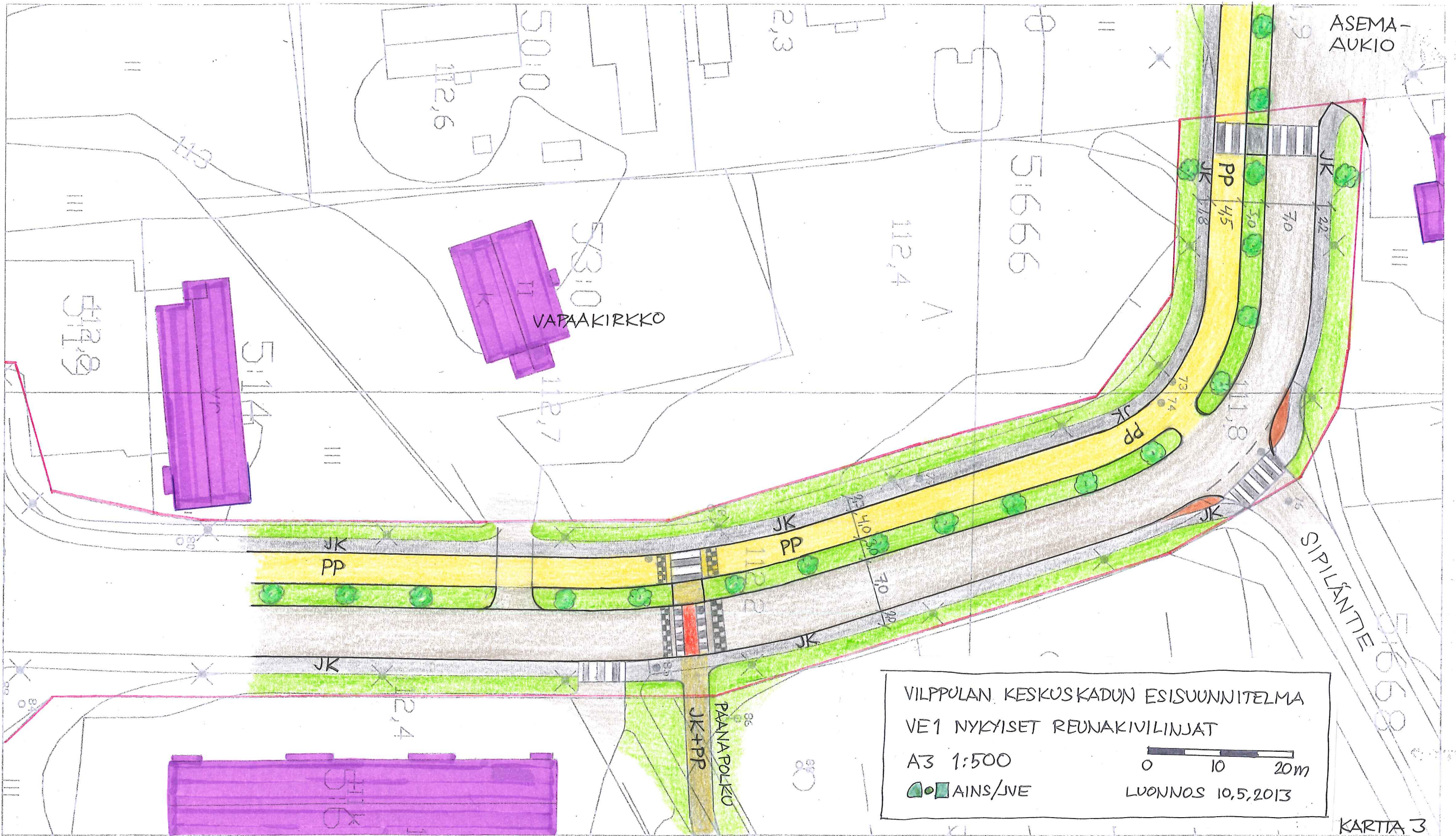
KARTTA 2
 (KARTTA 3: KS.VE 1)

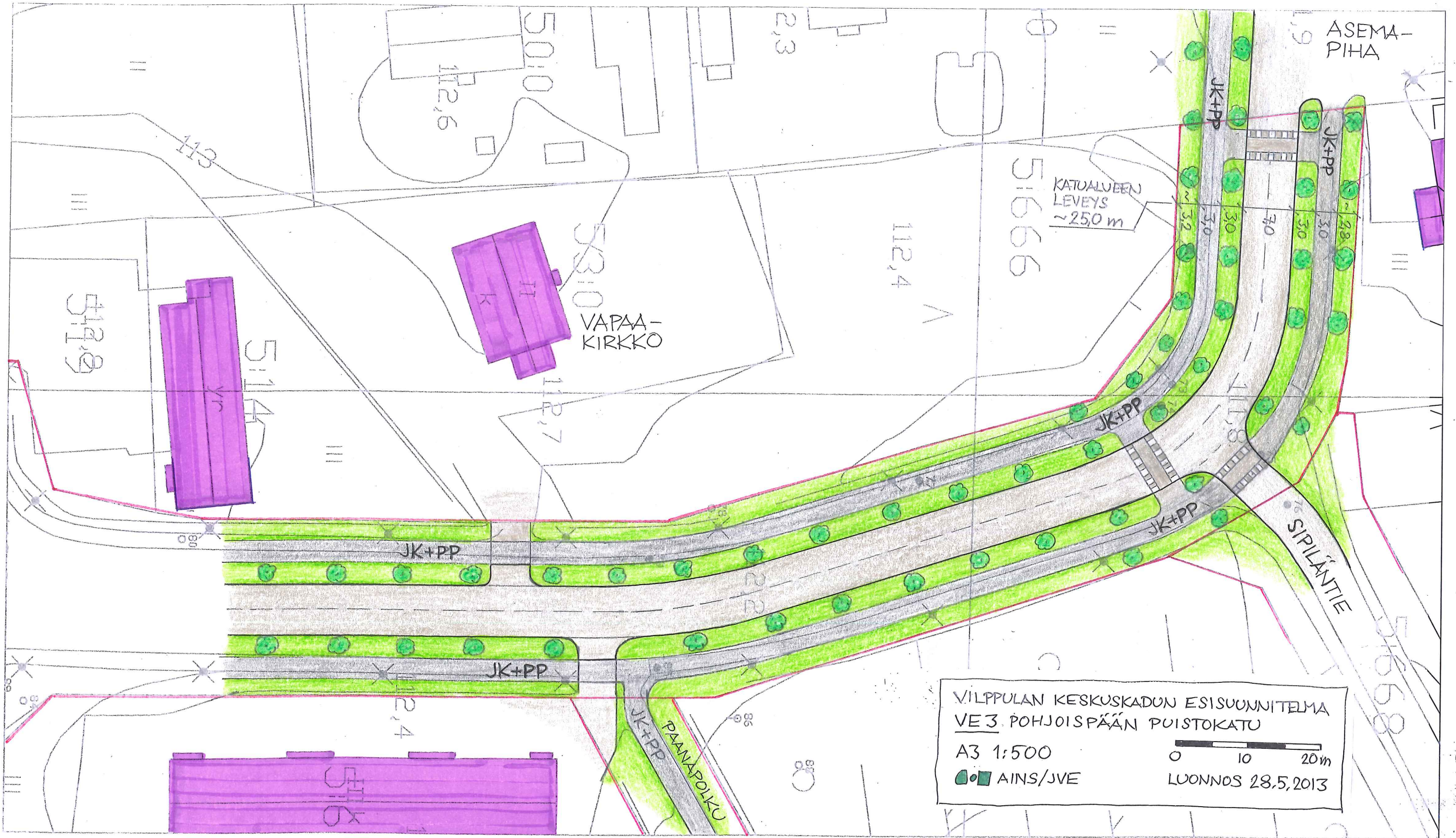


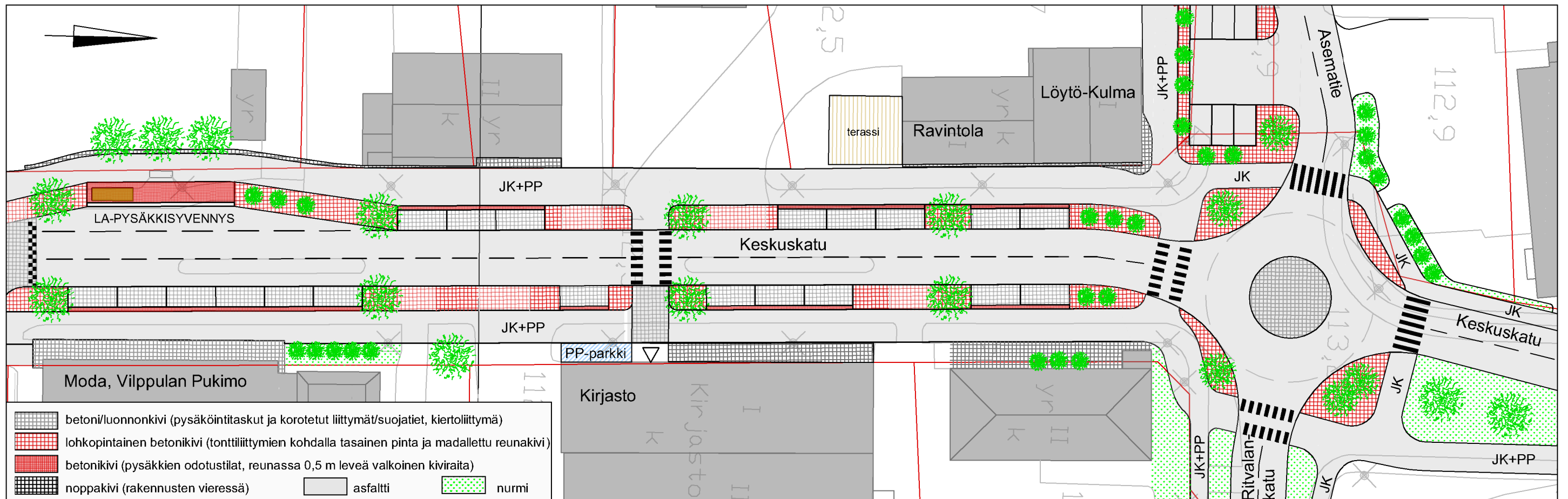
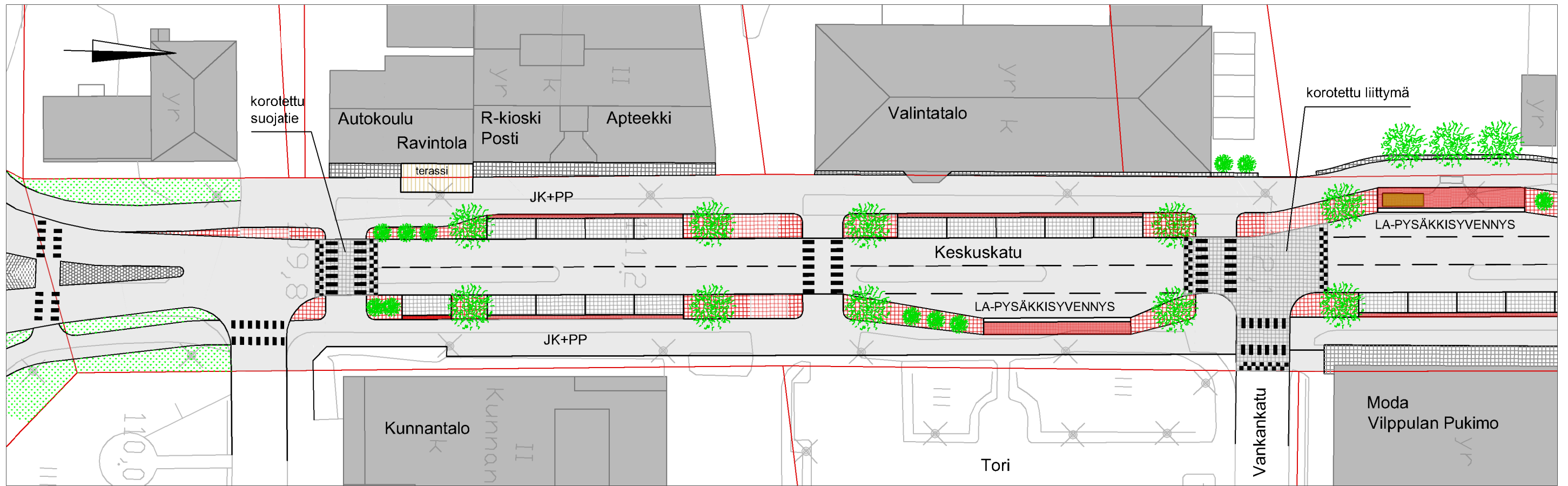
Muilla osin kuten VE 2

VILPPULAN KESKUSKADUN ESISUUNNITELMA
 VE 3 TORIN LAAJENTAMINEN PIHAKATUNA
 A3 1:500
 AINS/JVE
 LUONNOS 28.5.2013

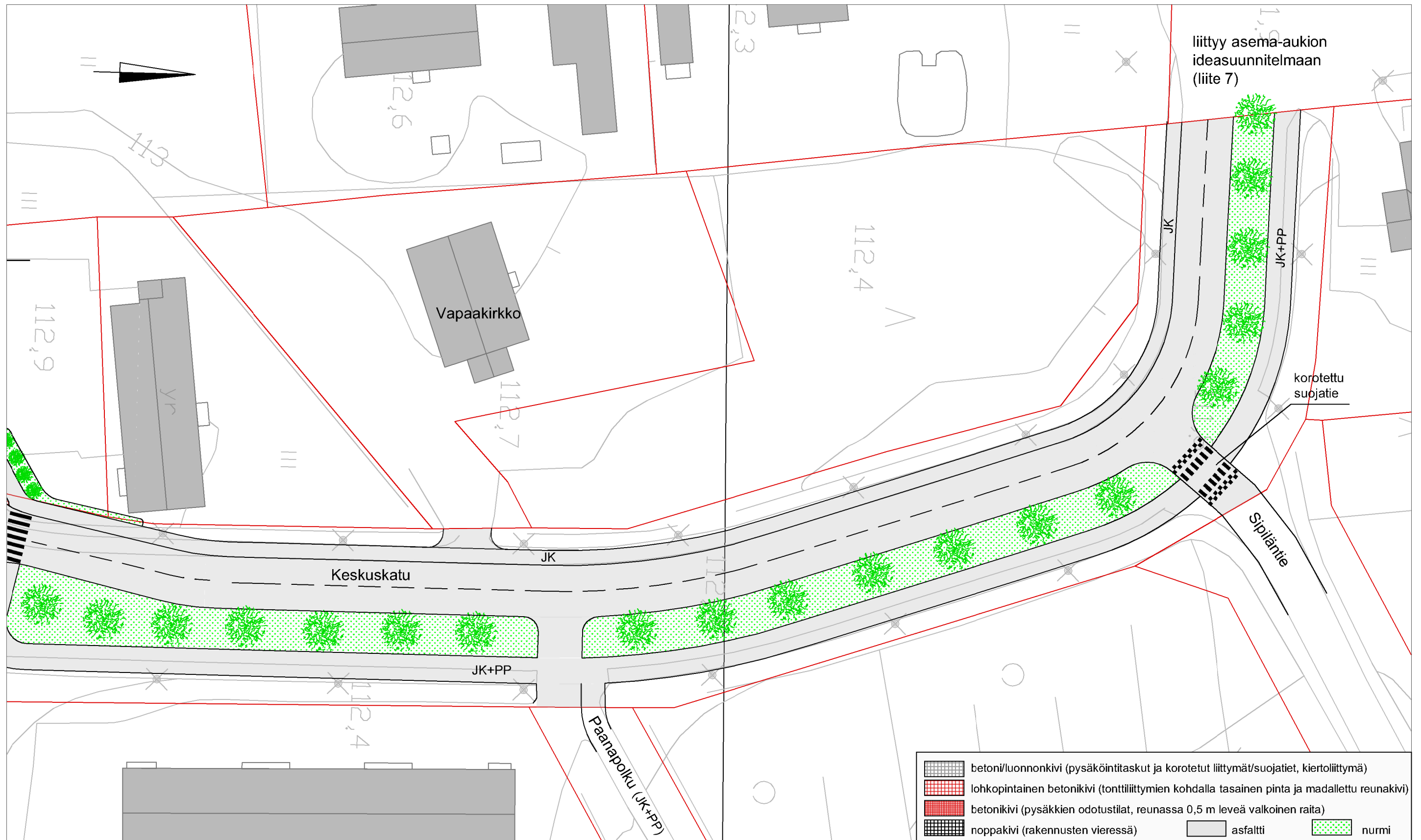








	betoni/luonnonkivi (pysäköintitaskut ja korotetut liittymät/suojatiet, kiertoliittymä)
	lohkopintainen betonikivi (tonttiliittymien kohdalla tasainen pinta ja madallettu reunakivi)
	betonikivi (pysäkkien odotustilat, reunassa 0,5 m leveä valkoinen kiviraita)
	noppakivi (rakennusten vieressä)
	asfaltti
	nurmi



liittyy asema-aukion
ideasuunnitelmaan
(liite 7)

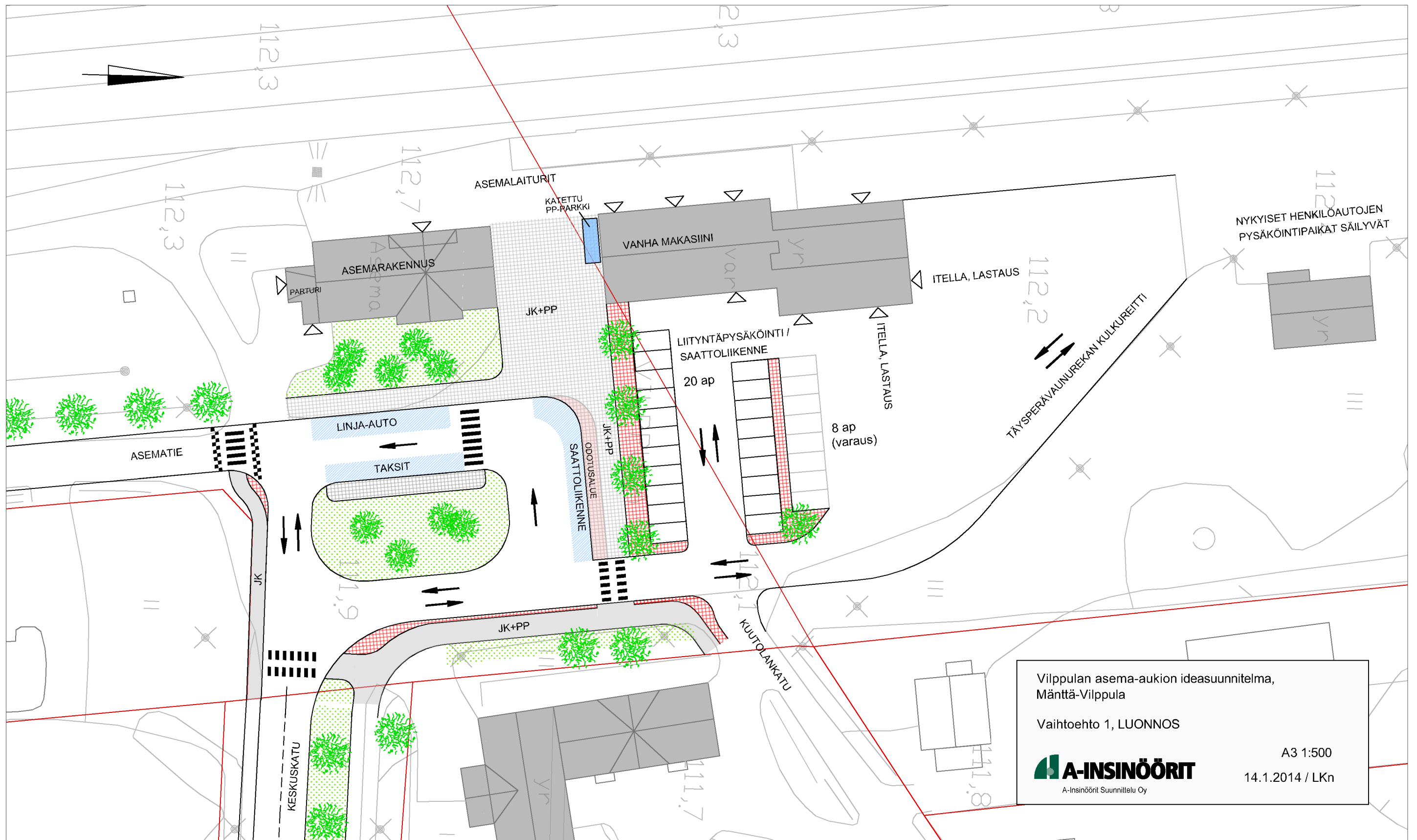
korotettu
suojatie

Keskuskatu

Sipläntie

Paanapolku (JK+PP)

Vapaakirkko

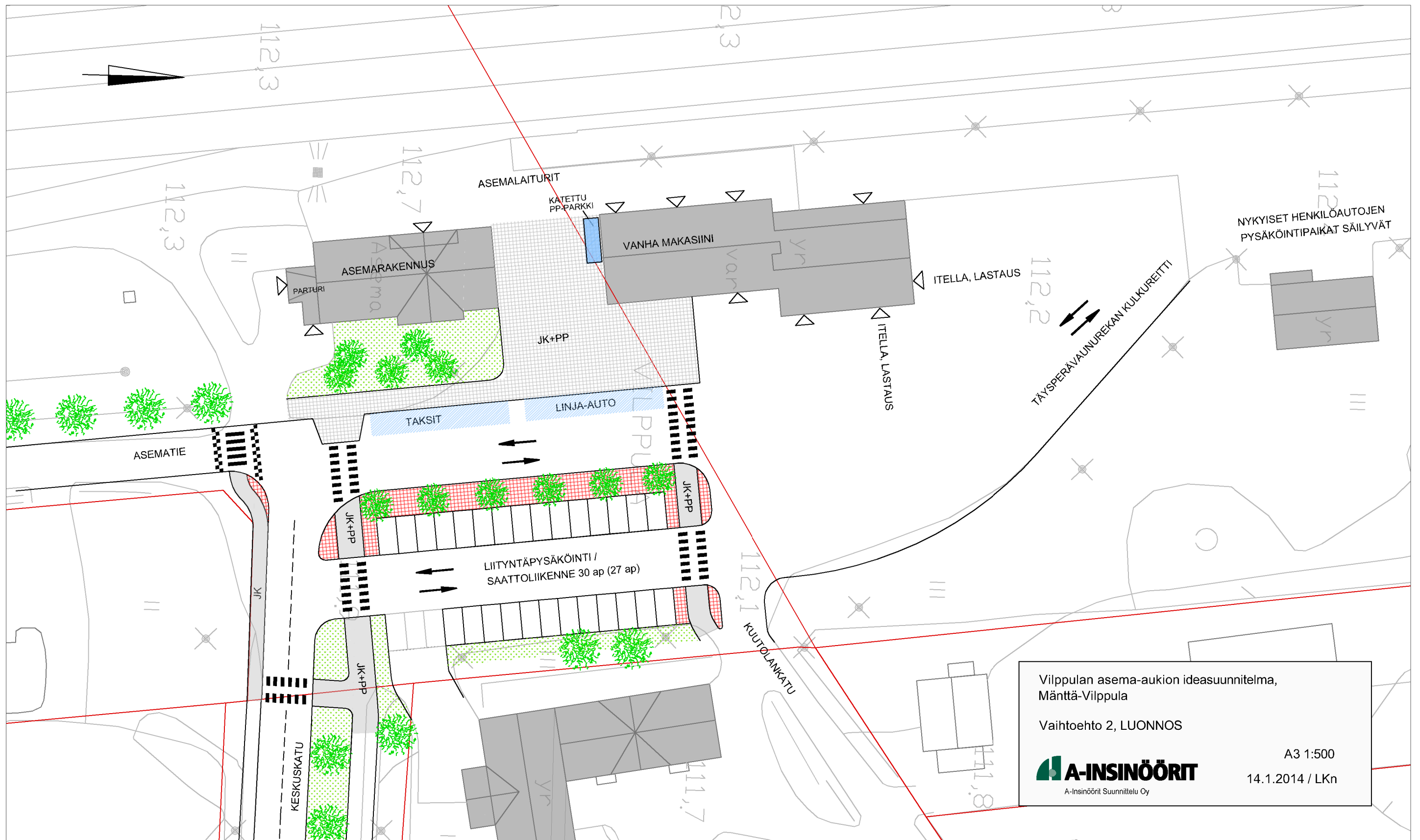


Vilppulan asema-aukion ideasuunnitelma,
Mänttä-Vilppula

Vaihtoehto 1, LUONNOS

A3 1:500
14.1.2014 / LKn

A-INSINÖÖRIT
A-Insinöörit Suunnittelu Oy



Vilppulan asema-aukion ideasuunnitelma,
Mänttä-Vilppula

Vaihtoehto 2, LUONNOS

A3 1:500
14.1.2014 / LKn

A-INSINÖÖRIT
A-Insinöörit Suunnittelu Oy

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 13/2014				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät A-Insinöörit Suunnittelu Oy		Julkaisuaika Maaliskuu 2014		
		Kustantaja Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Pirkanmaan ELY-keskus, Mänttä-Vilppulan kaupunki		
Julkaisun nimi Vilppulan Keskuskatu, Mänttä-Vilppula Esisuunnitelma				
Tiivistelmä Esisuunnitelmatyössä on ideoitu vaihtoehtoisia liikenneteknisiä ja katuarkkitehtonisia ratkaisuja, joilla Vilppulan pääkatua, Keskuskatua (mt 14336), kehitetään nykyisestä ylileveästä maantiestä keskustan eläväksi ja kaupunkimaiseksi pääkaduksi. Suunnittelualue on Mänttä-Vilppulan kaupungissa, Vilppulan taajamassa sijaitseva 570 metriä pitkä maantie 14336, Keskuskatu. Se liittyy etelässä maantiehen 347 (Mänttätie) ja päättyy pohjoisessa Vilppulan rautatieasemalle. Suunnittelun painopisteenä on ollut kevyen liikenteen järjestelyjen ja yhteyksien parantaminen ja yhdistyminen muuhun kevyen liikenteen verkostoon. Esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Nykyinen maantie on tarkoitus luovuttaa kaupungille kaduksi, kun tien luonnetta on kehitetty katumaisemmaksi. Alustavia kehittämissuunnitelmia esiteltiin työn aikana yleisölle, jonka jälkeen ideoiduista kehittämissuunnitelmista jatkajalostettiin esisuunnitelma, johon yhdistettiin parhaaksi nähtyjä osia eri vaihtoehdoista. Keskeisiä valintaan vaikuttavia tekijöitä olivat tärkeäksi koettu kadunvarsipysäköintipaikkojen säilyminen ja autoliikenteen sujuvuus, kevyen liikenteen esteettömyys ja turvallisuus sekä katu ympäristön viihtyisyyden paraneminen. Esisuunnitelmatyön aikana käynnistettiin myös Keskuskadun pohjoispäässä sijaitsevan Vilppulan rautatieasema-aukion ideasuunnitelman laadinta, joka on raportoitu osana tätä raporttia.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Vilppula, Mänttä-Vilppula, tiet, kadut, katu ympäristö				
ISBN (painettu) 978-952-257-978-2	ISBN (PDF) 978-952-257-979-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-979-9	Kieli suomi	Sivumäärä 30 s.
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa.				
Kustannuspaikka ja aika Tampere 2014			Painotalo Kopijyvä Oy	

RAPORTTEJA 13 | 2014
VILPPULAN KESKUSKATU, MÄNTTÄ-VILPPULA
ESISUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Mänttä-Vilppulan kaupunki

ISBN 978-952-257-978-2 (painettu)
ISBN 978-952-257-979-9 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-979-9

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