

8.12.2025

Visuveden taajaman osayleiskaa- van liikenneselvitys

Ruoveden kunta



Visuveden taajaman osayleiskaavan liikenneselvitys

Sisällysluettelo

1	Lähtökohdat ja tavoitteet	2
1.1	Selvityksen sisältö ja tekijät	2
1.2	Suunnittelualue	2
1.3	Kaavoitus	3
1.3.1	Maakuntakaava	3
1.3.2	Yleiskaava	3
1.3.3	Asemakaava	4
1.3.4	Osayleiskaavan ja liikenneselvityksen tavoitteet	5
2	Nykytilanteen liikenneverkko	6
2.1	Tie- ja katuverkko, liittymät	6
2.2	Jalankulku ja pyöräily	7
2.3	Joukkoliikenne	8
2.4	Liikenneturvallisuus	8
2.5	Nykytilanteen ongelmat	9
3	Liikennemäärät- ja ennuste	10
3.1	Nykytilanteen liikennemäärät	10
3.2	Liikenne-ennuste	11
4	Osayleiskaavan liikenneverkko	11
4.1	Tie- ja katuverkko, liittymät	11
4.2	Jalankulku ja pyöräily	12
4.3	Joukkoliikenne	12
5	Jatkotoimenpiteet ja suositukset	12

Visuveden taajaman osayleiskaavan liikenneselvitys Ruoveden kunta

1 Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Selvityksen sisältö ja tekijät

Tämä liikenneselvitys on laadittu Ruoveden kunnan Visuveden taajaman osayleiskaavan liiteaineistoksi Ruoveden kunnan tilauksesta. Selvitys on laadittu konsulttityönä A-Insinöörit Suunnittelu Oy:ssä, jossa työhön ovat osallistuneet Piritta Laitakari ja Suvi Autio.

1.2 Suunnittelualue

Visuvesi sijaitsee Ruovedellä Pirkanmaan maakunnassa, noin 18 kilometriä Ruoveden keskustasta pohjoiseen. Visuvesi on saari, jota ympäröi Kokemäenjoen vesistö.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti. (Taustakartta: Maanmittauslaitos)

1.3 Kaavoitus

1.3.1 Maakuntakaava

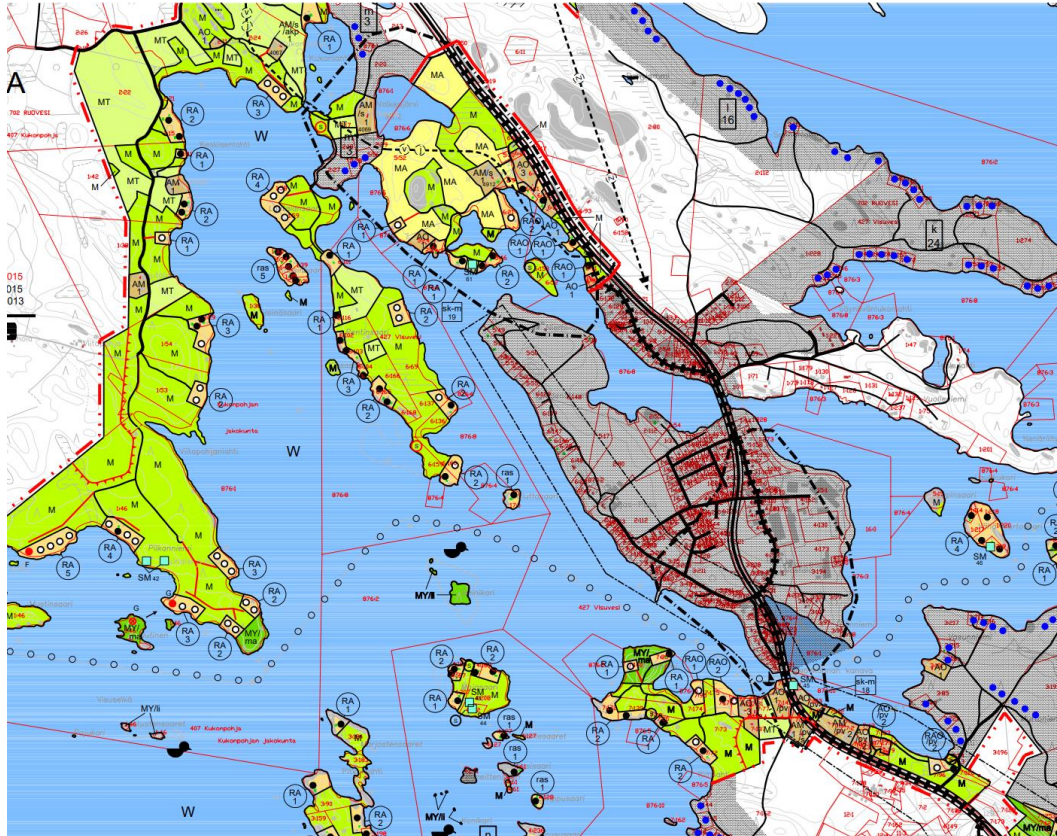
Suunnittelualueella on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040. Visuvesi on kauttaaltaan merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Suunnittelualueen läpi kulkeva kantatie on merkitty valta- tai kantatie -merkinnällä. Suunnittelualueen vierestä kulkee veneväylä. Saaren eteläkärkeen on esitetty satama/venesatama.



Kuva 2. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040. (Lähde: Pirkanmaan maakuntakaava 2040)

1.3.2 Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa Ruoveden rantaosayleiskaava. Kantatie on merkitty kaavassa valtatie/kantatie/seututie -merkinnällä. Alastalontie, Riemuntie ja osa kantatiestä on merkitty merkinnällä historiallisesti merkittävän maantielinjan jakso: *"Tien historialliset ja maisemalliset ominaispiirteet tulee säilyttää. Tien linjaa, sen rakenteita ja päällysteitä sekä lähiympäristöä koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä tulee neuvotella museoviranomaisen kanssa."* Lisäksi suunnittelualueen vierestä kulkee laiva/veneväylä.



Kuva 3. Ote Ruoveden rantaosayleiskaavasta. Harmaalla esitetty alue on asemakaavoitettu. (Lähde: Ruoveden karttapalvelu)

1.3.3 Asemakaava

Visuvedellä on voimassa Visuveden kylätaajaman asemakaava vuodelta 1991. Kantatie on merkitty kaavassa kauttakulku- tai sisääntulotieksi suoja- ja näkemäalueineen. Kaavaan on merkitty Korpelantien liittymän yhteyteen Pullapolku, jonka tulisi toimia ajoyhteytenä tonteille. Pullapolkua ei kuitenkaan ole toteutettu, vaan sen sijaan tonttiliittymät on rakennettu suoraan kantatielle.



Kuva 4. Ruoveden Visuveden asemakaava. (Lähde: Ruoveden karttapalvelu)

1.3.4 Osayleiskaavan ja liikenneselvityksen tavoitteet

Visuveden taajaman osayleiskaavan tavoitteena on lisätä asutusta Visuveden keskusta-alueella palvelujen ja työpaikkojen läheisyydessä, sekä selvittää asutuksen tarkoituksenmukainen toteutusjärjestys kunnallistekniikka ja liikennejärjestelyt huomioon ottaen. Lisäksi tavoitteena on kehittää matkailu- ja virkistyspalveluja Visuveden keskustan omaleimaisessa kulttuuriympäristössä, ja luoda puitteet kulttuuriympäristöarvojen säilymiselle.

Liikenneselvityksen tavoitteena on selvittää kaavaratkaisun liikenteelliset vaikutukset ja esittää nykyisten liikennejärjestelyjen kehittämistarpeet. Keskeinen liikenteellinen tavoite on mahdollistaa sekä Pirkanmaan maakunnallisesti merkittävän tavaraliikenteen pääväylän palvelutaso että turvallinen liikenne ratkaisu Visuveden keskustan alueella.

2 Nykytilanteen liikenneverkko

2.1 Tie- ja katuverkko, liittymät

Osayleiskaava-aluetta halkoo kantatie 66, joka on Orivedeltä Lapualle kulkeva noin 180 km pitkä päätie. Kantatien nopeusrajoitus on suunnittelualueella pääosin 80 km/h, mutta nopeusrajoitus vaihtuu suunnittelualueen pohjoisosassa 100 km/h. Kantatien molemmin puolin katuverkolla nopeusrajoitus on 30–40 km/h.

Kantatiehen liittyvät kadut ja yksityistiet suunnittelualueella ovat Ylistalontie, Rapatanhuan tie, Eeliksentie, Rantapusuntie, Alastalontie, Vuolleniementie, Riemuntie, levähdysalueen liittymä, Vuollekuja ja Korpelantie. Eeliksentie johtaa teollisuusalueelle ja Visuveden ainoalle kaupalle. Suunnittelualueella on yhteensä kymmenen katu- tai yksityistieliittymää, joista sekä Rantapusuntie ja Alastalontie että Rapatanhuan tie ja Eeliksentie muodostavat nelihaaraliittymät. Lisäksi suunnittelualueella on kolme tonttiliittymää ja kolme ojanylityslaitetta.



Kuva 5. Suunnittelualueen tie- ja katuverkko. (Kartta: Ruoveden karttapalvelu)

Suunnittelualueella on kolme siltaa: Karjanotkon risteyssilta, Pusun silta sekä Venerannan alikulkukäytävä, joka ei sijaintinsa puolesta palvele kyläläisiä. Karjanotkon risteyssilta on kantatien ylittävä silta Käpykankaantiellä/Alastalontiellä, ja se on mitoitettu normaaliliikenteelle, eli sillan alikulkukorkeus on 5 metriä. Pusun silta on Pusunvuolteen ylittävä vesistö-silta kantatiellä. Aivan suunnittelualueen eteläpuolella on myös Visuveden kanavan ylittävä Visuveden silta.

2.2 Jalankulku ja pyöräily

Osayleiskaava-alueella on hyvin vähän nykyisiä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Nykyiset yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet sijaitsevat lähellä Kangas-Pusua suunnittelualueen länsipuolella sekä lähellä Rapatanhuan tien ja Eeliksentein nelihaaraliittymää kantatien länsipuolella. Lähellä koulua ei ole erillisiä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, vaan kulku tapahtuu ajoradan reunassa ja pientareella. Suunnittelualueen eteläosassa kantatien itäpuolella vesistön vieressä on paljon käytetty polkureitti.



Kuva 6. Suunnittelualueen yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet on esitetty kartalla vihreällä viivalla. (Taustakartta: Maanmittauslaitos)



Kuva 7. Rapatanhuantien ja Eeliksentein nelihaaraliittymän lähistöllä sijaitseva yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

2.3 Joukkoliikenne

Suunnittelualueella on kolme linja-autoliikenteen pysäkkiä. Kantatiellä 66 liikennöivät Valkeakosken Liikenne Oy ja Bussi-Manninen. Lisäksi alueella liikennöidään koulukyytejä.

2.4 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella on tapahtunut vuosina 2020–2024 yksi poliisin tietoon tullut liikenneonnettomuus. Onnettomuus on ollut loukkaantumiseen johtanut yksittäisonnettomuus ja se on tapahtunut vuonna 2020 suunnittelualueen pohjoisosassa lähellä Vuollekujan ja Korpelantien liittymiä.

Kuva 8. Suunnittelalueen onnettomuudet vuosilta 2020–2024. (Lähde: Ramboll Onnettomuudet kartalla)

2.5 Nykytilanteen ongelmat

Nykytilanteessa osayleiskaava-alueella on joitakin liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta heikentäviä tekijöitä.

Teollisuusalueelle suuntaavan raskaan liikenteen suositeltu reitti kulkee kantatietä pitkin Ee-
liksentielle ja siitä teollisuusalueelle. Osa raskaiden ajoneuvojen kuljettajista pitää kuitenkin
Karjanotkonristeyssiltaa liian matalana korkeille ajoneuvoille. Tästä syystä osa raskaasta lii-
kenteestä ajaa teollisuusalueelle Ylistalontien ja Alastalontien kautta. Myös Äijänniemientien
kautta kuljetaan teollisuusalueelle, vaikka tiellä on kuorma-autoilla ajo kielletty. Koulun ohit-
tava raskas liikenne luo liikenneturvallisuusriskin koululaisille.

Matkailun ja teollisuuden liikenne sekoittuu teollisuusalueella, sillä kulku teollisuusalueen rannassa sijaitseville uimarannalle ja kappelille tapahtuu teollisuusalueen poikki. Tällöin kyyt ja raskaat ajoneuvot liikennöivät alueella sekaisin. Teollisuusalue on liikenteellisesti jäsentymätön, joten tilanne voi olla hämmäntävä etenkin sellaisille, jotka eivät entuudestaan tunne aluetta.

Alueen asutus on keskittynyt pääasiassa kantatien länsipuolelle, mutta Visuveden koulu sijaitsee kantatien itäpuolella. Saaren pohjoisosassa jalankulku- ja pyöräliikenne (ml. koululaiset) joutuu ylittämään kantatien samassa tasossa ilman suojatietä. Alueella ei ole muuta turvallista kantatien risteämispaikkaa kuin Karjanotkonristeyssilta Käpykankaantien ja Alastalontien kohdalla. Alueen vähäiset jalkakäytävät ja pyörätiet eivät muodosta yhtenäistä

kokonaisuutta. Suurin osa alueen kaduista on kuitenkin vähäliikenteisiä, ja siten jalankulku ja pyöräily on suhteellisen turvallista myös ajoradalla.

Kuudesta linja-autopysäkeistä kaksi (Visuveden kanava E ja Aimon th P) on sijoitettu erityisen huonosti liittyviin nähdien. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitseva pysäkki (Visuveden kanava E) on sijoitettu siten, että autoilija voi erehtyä käyttämään pysäkkiä kääntymiskaistana. Pohjoispäässä oleva pysäkki (Aimon th P) sijaitsee keskellä liittymää.

Lisäksi liittymävälit ovat lyhyitä eli alueella on suuri liittymätiheys, jolla voi olla vaikutusta liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Myös nykyiset nelihaaraliittymät muodostavat turvallisuusriskin. Viiden vuoden tarkastelujaksolla liittymissä ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia.



Kuva 9. Osa linja-autopysäkeistä on sijoitettu huonosti liittyviin nähdien. Kuvassa näkyy levähdysalueen liittymä, jonka kohdalla on linja-autopysäkki (Aimon th P).

3 Liikennemäärät- ja ennuste

3.1 Nykytilanteen liikennemäärät

Vuoden 2024 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on ollut kantatiellä 1781 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä on ollut 232 ajon./vrk eli noin 13 %. Teollisuusalueelle suuntautuvan raskaan liikenteen määrää selvitettiin alueen yrittäjiltä. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee jonkin verran päivittäin ollen noin 30 ajon./vrk. ELY-keskukselta saatujen tietojen mukaan Visuveden kohta on paljon käytetty erikoiskuljetusreitti. Korkeiden erikoiskuljetusten reitti kulkee Ylistalontien ja Alastalontien kautta.

Katuverkon liikennemääriä on arvioitu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (Suomen ympäristö 27/2008) -julkaisun perusteella. Katuverkon liikennemäärät ovat matkatuotoslaskelman mukaan suhteellisen vähäisiä, vaihteluväli on noin 20–115 ajon./vrk.

3.2 Liikenne-ennuste

Kantatien liikenteen kasvua on arvioitu valtakunnallisen liikenne-ennusteen (Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 6/2022) perusteella. Kantatien 66 keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) ennustetaan kasvavan noin 25 % vuoteen 2040 mennessä ja noin 31 % vuoteen 2050 mennessä.

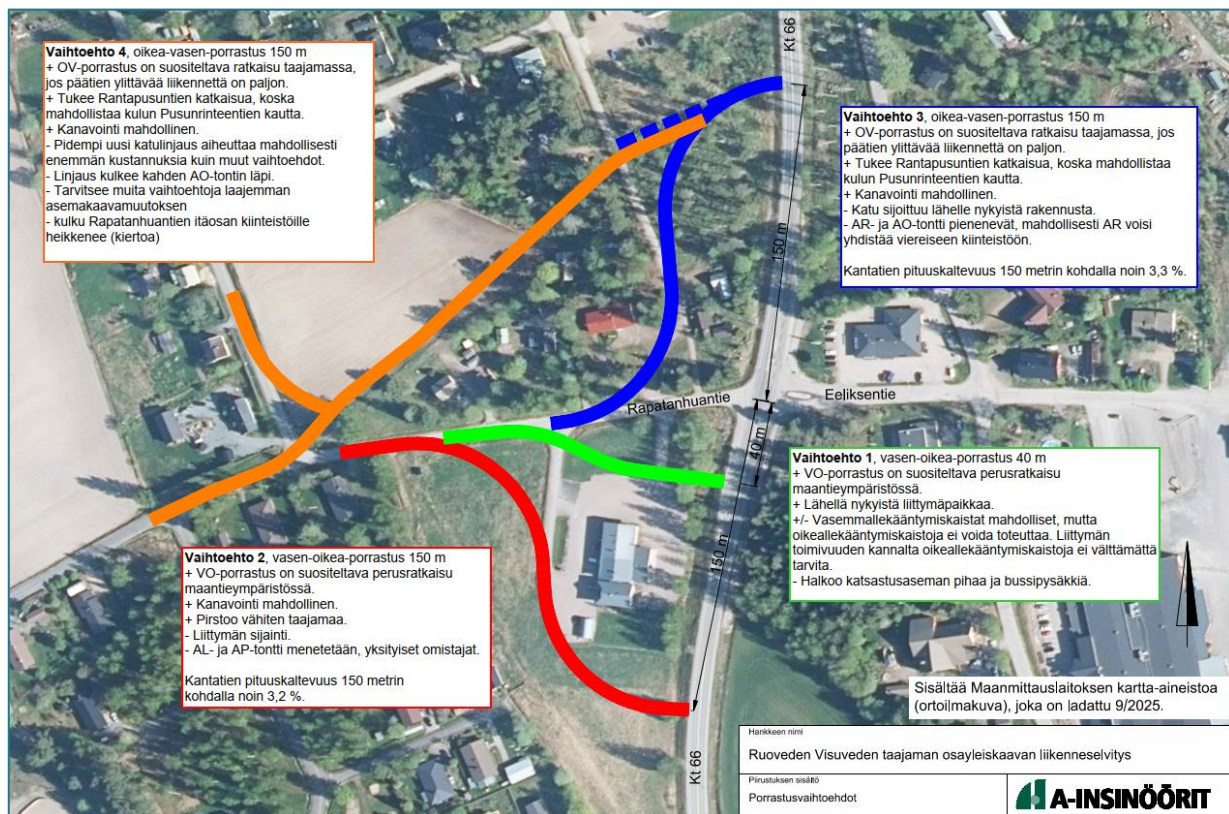
Taulukko 1. Nykytilanteen liikennemäärä sekä vuoden 2040 ja 2050 ennustetut liikennemäärät.

Tie	KVL 2024	KVL 2040	KVL 2050
Kantatie 66	1781 ajon./vrk	2 030 ajon./vrk	2 180 ajon./vrk

4 Osayleiskaavan liikenneverkko

4.1 Tie- ja katuverkko, liittymät

Rapatanhuan tien ja Eeliksentein liittymä esitetään porrastettavaksi. Porrastuksesta tutkittiin neljä erilaista vaihtoehtoa (kuva 10), joista kaksi sijaitsee Eeliksentein eteläpuolella (VE1 ja VE2). Eteläpuolella sijaitsevat porrastusvaihtoehdot ovat vasen–oikea-porrastuksia. Vaihtoehdot VE3 ja VE4 ovat oikea–vasen-porrastettuja, ja sijoittuvat Eeliksentein pohjoispuolelle. Molemmissa vaihtoehdoissa on sama liittymäpaikka, mutta katulinjauksen muoto on erilainen. Osayleiskaavassa on esitetty VE3 mukainen ratkaisu, joka soveltuu hyvin taajamaympäristöön, palvelee parhaiten saaren pohjoisosan asutusta ja mahdollistaa kääntymiskaistojen toteuttamisen tarvittaessa.



Kuva 10. Rapatanhuan tien ja Eeliksentein liittymän porrastusvaihtoehdot.

Rantapusuntien ja Alastalontien nelihaaraliittymästä katkaistaan sekä Rantapusuntien että Alastalontien haara eli liittymä poistuu kokonaan käytöstä.

Sekä matkailun että teollisuuden liikenne käyttävät edelleen kulkemiseen Eeliksentiä, mutta teollisuusalueelle esitetään uutta katuyhteyttä Alastalontieltä, jolloin voidaan vähentää teollisuus- ja matkailuliikenteen sekoittumista. Lisäksi asutuksen ja matkailun liikenteelle tarkoitettua Äijänniementietä jatketaan uudella katuyhteydellä kohti itää.

Korkeille raskaille ajoneuvoille esitetään erikoiskuljetusrampia Käpykankaantien ja kantatien välille. Tällöin raskaan liikenteen ei tarvitse kulkea koulun ohi, vaan reitti kulkisi Ylistalontieltä kantatielle ja toisinpäin.

4.2 Jalankulku ja pyöräily

Osayleiskaava-alueelle on esitetty jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeet Visuveden saaren eteläosaan kantatien itäpuolelle, ja saarelta pohjoiseen. Eteläinen yhteystarve alkaa Alastalontien kupeesta jatkuen kohti etelää, ja pohjoinen yhteystarve sijaitsee Alastalontien ja Vuolenniementien välillä.

Jalankulun ja pyöräilyn risteämisturvallisuutta kantatien kanssa esitetään parannettavaksi alikulkukäytävällä, jonka sijainti olisi Eeliksentiä eteläpuolella.

Liikenneselvityksen yhteydessä pohdittiin kylätieratkaisun esittämistä Alastalontielle Karjanotkon risteyssillan ja Eeliksentiä välille. Väli on kylätieksi kohtuullisen lyhyt (alle 550 m), mutta se sijaitsee liikenteen rauhoittamisen kannalta keskeisellä paikalla lähellä koulua. Kylätieratkaisulla saattaisi olla positiivinen vaikutus liikenteen rauhoittamisessa. Kylätien minimileveys on 5,6 metriä. Kylätie ei ole osayleiskaavalla määrättävä liikennetarkastelu, joten mahdollinen kylätien tarkempi tarkastelu ja suunnittelu tapahtuvat jatkosuunnittelussa.

4.3 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen osalta toimenpide-ehdotukset kohdistuvat linja-autopysäkkien turvallisuuden parantamiseen. Suunnittelualueen kuudesta pysäkestä kaksi sijaitsee erityisen huonosti liittyviin nähtäviin. Myös muut pysäkit vaativat tarkempaa tarkastelua. Linja-autopysäkkien mahdollisiin parantamistoimenpiteisiin otetaan tarkemmin kantaa myöhemmin laadittavan aluevaraussuunnitelman yhteydessä.

5 Jatko-toimenpiteet ja suositukset

Tämä selvitys on tehty Ruoveden Visuveden taajaman osayleiskaavaluonnoksen perusteella. Selvityksessä ja kaavaluonnoksessa esitetään toimenpiteitä kaava-alueen liikenneverkon ja liikennejärjestelyiden kehittämiseksi. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon ja siitä saatujen lausuntojen ja palautteiden perusteella Ruoveden kunta tekee päätöksen siitä, mitkä ehdotetuista toimenpiteistä viedään osayleiskaavaehdotukseen ja millä tarkkuudella. Ratkaisut tulevat kommentoitaviksi osayleiskaavaehdotuksen nähtävilläolon kautta. Toimenpiteitä ja niiden tilavarauksia tarkennetaan osayleiskaavaehdotuksen valmistelussa laadittavassa aluevaraussuunnitelmassa.