

# **VIHANNIN ASEMATIEN KEHITYS**

Terhi Julkunen  
Opinnäytetyö  
7.11.2010  
Rakennustekniikan koulutusohjelma  
Oulun seudun ammattikorkeakoulu

# TIIVISTELMÄ

Koulutusohjelma

OULUN SEUDUN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyö

Sivuja+Liitteitä

Rakennustekniikan koulutusohjelma

40 + 3

Suuntautumisvaihtoehto

Aika

Ympäristö- ja yhdyskuntatekniikka

Marraskuu 2010

Työn tilaaja

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Työn tekijä

Terhi Julkunen

Työn nimi

Vihannin asematien kehitys

Asiasanat

Vihannin Asematie, Vihannin taajaman tieverkko, taajamateiden kehitys

Tässä insinöörityössä selvitettiin Vihannin taajaman yrittäjien ajatuksia Asematien kehitystarpeista, kesän 2009 rakennustöiden vaikutuksesta liiketoimintaan ja uudistetun Asematien alueen toimivuudesta. Työssä tarkasteltiin Vihannin Asematien ja taajaman päätieverkon kehitystä 1800-luvun lopusta tähän päivään asti.

Yrittäjien mielipiteitä Asematien kehittämisestä tiedusteltiin kahdessa kyselyssä, rakennustöiden aikana ja niiden jälkeen. Aiemmin laadittuja suunnitelmia ja selvityksiä sekä niiden toteuttamista tarkasteltiin pohjois-pohjanmaan ELY keskuksen arkistosta ja rekistereistä. Kohteeseen tehtiin myös kolme tutustumiskäyntiä, jolloin tiealueet kuvattiin.

Aiemmin ja nyt toteutettujen kyselyiden vastauksista kävi ilmi, että Asematien alue paikallisten asukkaiden mielestä kaipasi muutosta. Rakennustyöt eivät aiheuttaneet suuria muutoksia liiketoimintaan eivätkä ne myöskään haitanneet suuresti asiointia ja muuta liikennettä alueella. Vastaajien mukaan rakennustöillä onnistuttiin korjaamaan suurimmat epäkohdat.

## ABSTRACT

OULU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCE

Degree programme

Thesis

Number of pages + appendices

Civil Engineering

B.Eng.

40 + 3

Line

Date

Municipal Engineering

21 November, 2010

Commissioned by

Centre for Economic Development, Transport and Environment of North Ostrobothnia

Author

Terhi Julkunen

Thesis title

Development of Asematie in Vihanti

Keywords

Asematie in Vihanti, Development of Road Network in Vihanti, Development of Urban Area Roads

The main topic in this bachelor's thesis was to examine the opinions of entrepreneurs in Vihanti urban area on the state of Asematie (the main road) before, during and after the road construction work in 2009. The development of road network of Vihanti from the 19<sup>th</sup> century to these days was also analyzed.

The previous blueprints were observed from the archive of the commissioner. The opinions of the entrepreneurs were asked in two polls during and after the construction work. Pictures were taken in three fieldtrips to Vihanti.

In this survey it was learned that Asematie needed a modification and the construction work did not cause any serious interference in business. It was also noticed that all the main problems were fixed and any target needing fixing could not be pointed out.

# SISÄLTÖ

<b>TIIVISTELMÄ</b> .....	<b>3</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>4</b>
<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>6</b>
<b>2 TAAJAMIEN KEHITYS</b> .....	<b>8</b>
2.1 MAASEUTUTAAJAMIEN ALKUTAIVAL .....	8
2.2 MAASEUTUTAAJAMIEN KAUPUNGISTUMINEN.....	12
2.3 ENSIMMÄISET TIELAIT JA TAAJAMIEN KAAVOITUS .....	15
2.4 AUTOISTUMISEN VAIKUTUKSIA TAAJAMISSA .....	16
2.5 OHITUSTIET JA TAAJAMA-ALUEEN LEVIÄMINEN.....	18
2.6 TAAJAMAYMPÄRISTÖN PARANTAMISPYRKIMYS.....	19
2.7 NYKYPÄIVÄN TAAJAMAT .....	19
<b>3 VIHANNIN ASEMATIEN KEHITYS</b> .....	<b>22</b>
3.1 TAAJAMA-ALUEEN TIEVERKOLLINEN KEHITYS.....	22
3.2 ASEMATIEN VAIHEET .....	29
<b>4 MIELIPIDEKYSELYT ASEMATIEN RAKENTAMISESTA</b> .....	<b>33</b>
4.1 RAKENNUSTÖIDEN AIKAINEN KYSELY.....	34
4.2 RAKENNUSTÖIDEN VALMISTUMISEN JÄLKEINEN KYSELY .....	36
4.3 YHTEENVETO KYSELYISTÄ.....	38
<b>5 POHDINTA</b> .....	<b>39</b>
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>41</b>
LIITE 1. ASEMATIEN VAIHTOEHTOISET KEHITTÄMISRATKAISUMALLIT.....	42
LIITE 2. RAKENNUSTÖIDEN AIKAINEN KYSELY (17.–24.8.2009) .....	45
LIITE 3. VALMISTUMISEN JÄLKEINEN KYSELY (13.–20.11.2009) .....	48

# 1 JOHDANTO

Tässä työssä kuvataan Vihannin Asematien (kuva 1) muutosta vuosien saatossa. Samalla sitä verrataan yleiseen taajamateiden kehitykseen Suomessa. Yksi tärkeimmistä päämääristä on saada selville paikallisten yrittäjien mielipiteet Asematien tilasta ja rakennustöiden vaikutuksesta liiketoimintaan. Viimeisimmän vuonna 2008 valmistuneen rakennussuunnitelman suunnitteluprosessissa kuultiin yrittäjiä ja pyrittiin ottamaan huomioon yrittäjien ja muiden taajaman sidosryhmien mielipiteet sekä toiveet.



KUVA 1. Vihannin taajaman kartta, jossa Asematie punaisella

Työssä pohditaan myös nykyisen, 2009 parannustöiden jälkeisen, Asematien toimivuutta ja turvallisuutta niin autoilijoiden kuin kevyenliikenteen näkökulmasta. Tutkimus toteutetaan maastokäyntien ja kyselyiden avulla. Kyselyiden vastaukset kootaan yhteen ja verrataan niitä kuvamateriaalin ja maastokäyntien tuomaan informaatioon. Työssä selvitetään myös Vihannin taajaman päätieverkon kehitystä 1800-luvun lopusta nykypäivään.

Projektiryhmänä toimivat tilaajan, Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (POP ELY-keskus), puolesta Tarja Jääskeläinen ja Heino Heikkinen. Konsultin, Ramboll Finland Oy, edustajana toimii Erkki Sarjanoja. Oulun seudun ammattikorkeakoulun edustajana toimii Terttu Sipilä.

## 2 TAAJAMIEN KEHITYS

### 2.1 Maaseututaajamien alkutaival

Kirkonkylät ja maaseututaajamat, sellaisina kuin ne nyt näkyvät, ovat vasta runsaat sata vuotta vanhoja. Maaseututaajamat olivat ennen 1850-luvun uusjakoa suurimpia taajamia maaseudulla ja useasti kaupunkeja isompia. 1800-luvun lopussa maaseututaajamat hajosivat pääosin maatalouden tehostamisen vuoksi. Samaan aikaan nykypäivän kuntakeskukset, kirkonkylät, alkoivat kehittyä keskuksenaan kirkko tai pitäjäntupa. (1, s. 13.) 1800-luvun lopussa Vihannin kirkonkylä oli vain noin kymmenen talon, kirkon ja pappilan muodostama pikkuinen saareke. Ilman kirkkoa aluetta olisi tuskin tunnistanut kirkonkyläksi. (2, s. 3.)

Vuoden 1865 kunnallisasetus (kunnan erotus seurakunnasta), 1859 maakauppojen perustamislupa senaatilta ja 1870-luvun maata omistavan talonpoikaiston vaurastuminen maakaupoilla edesauttoivat maaseudun keskusten syntyä. 1800-luvun lopussa maaseututaajamien kasvu oli maltillista ja arkkitehtuuri monimuotoistui kansakoulujen, meijereiden, kauppojen ja tilattomien asumusten rakentamisen myötä. (1, s. 13.)

Vuonna 1885 alkanut radan rakentaminen Vihannissa toi kuntaan nopean kulkuyhteyden. Jo seuraavana vuonna 2-4 höyryjunaa kulki taajaman ohi päivittäin. Rata nopeutti myös postin kulkua ja loi uusia työpaikkoja. Maantiet olivat vain vanhoja kärryiteitä, joista toinen johti Raaheen ja toinen Oulaisista Vihantiin ja edelleen Paavolaan. (2, s. 4-5.)

Maaseudun keskukset sijaitsivat yleensä harjanteella, vesistön rannalla tai muulla maisemallisesti tärkeällä paikalla (1, s. 13). Näin on myös Vihannissa, jonka taajama sijaitsee kuntaa halkovan harjun tasanteella ja Kirkkojärven välittömässä läheisyydessä.

Vielä 1900-luvun alkupuolella oli yleistä mautilojen välitön liittyminen ja rakennusten asettuminen läpikulkevan tien varteen. Näin oli myös Vihannissa, kuten kuvasta 2 voidaan havaita. Suomessa on aina ollut puuta rakennusmateriaaliksi. Sitä käytettiinkin runsaasti 1800–1900-lukujen vaihteessa. Rakentaminen oli mittasuhteiltaan ihmisläheistä. Muutokset maaseutukeskuksissa ovat yleistyneet vasta toisen maailmansodan jälkeen. (1, s. 13.)



*KUVA 2. Vihannin kirkonkylä koillisesta lähestyttäessä 1900-luvun alussa*  
(3.)

Vuonna 1904 rakennettiin tie Vihannista Alpuan kylälle. 1920-luvulla uusien teiden rakentaminen jatkui ja vanhoja korjattiin. Moottoriliikenne alkoi yleistyä ja linja-autoliikenne kasvoi vuonna 1951 kaivoksen perustamisen myötä. Oli luonnollista, että liikeenteestä elantonsa saavien määrä kasvoi. (2, s. 5.)

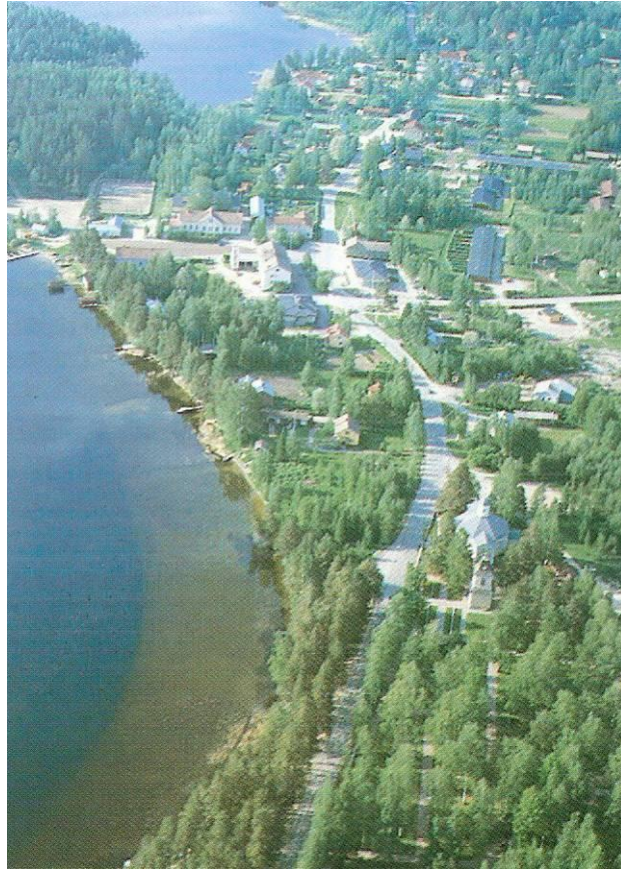
Sotien jälkeinen evakkojen asutus toi useaan maaseututaajamaan muutospainetta. Uusia omakotialueita palstoitettiin raitin läheisyydestä. Lisääntynyt väkimäärä tarkoitti suuremman tai uuden koulun, uusien kauppojen ja kunnantalon rakentamista. Tästä esimerkkinä on Sumiaisten kirkonkylä



(kuvat 3 ja 4). Uudet rakennukset noudattivat pääasiassa aiempaa rakennustyyliä ja sopivat siten taajamakuvaan hyvin. (1, s. 14.)



*KUVA 3. Sumiaisten kirkonkylä 1930-luvulla (1, s. 17, kuva 2/10)*



*KUVA 4. Sumiaisten kirkonkylä vuonna 1990 (1, s. 17, kuva 2/11)*

Vihannissa osa vanhaa rakennuskantaa ja kylämaisemaa säilyi, vaikka uusia rakennuksia pystytettiin. Kyläaita säilyi katujen varsilla, ja sitä on pala vieläkin paikallaan Asematien varressa (kuva 5). 1950-luvulla kirkonkylään rakennettiin katuvalot, vaikka itse kadut eivät olleet kunnossa. Vuonna 1951 Outokumpu Oy:n aloittama kaivostoiminta johti tielinjausten ja teiden merkittäviin uudistuksiin. (2, s. 4-5.)



*KUVA 5. Vihannin taajamassa on edelleen havaittavissa vanhaa kyläaitaa*

## **2.2 Maaseututaajamien kaupungistuminen**

Elinkeinorakenteen muutos 1960-luvulla painottui maaseututaajamien keskusta. Kuntien johdossa pyrittiin lisäämään palveluita ja työpaikkoja kuntakeskuksissa, jolla toivottiin hidastettavan väestökatoa. Elintapojen kaupunkilaistuminen ja maataloudesta riippumattomien työpaikkojen lisääntyminen jatkuivat vielä 1970-luvulla. (1, s. 14.) Sama suuntaus oli havaittavissa myös Vihannissa.

Toiset maaseututaajamista taantuivat ja kuihtuivat, ja toiset maaseututaajamista kasvoivat rajusti ja kaupunkilaistuivat voimakkaasti, jolloin niiden johto pyrki muuttamaan niitä myös hallinnollisesti kaupungeiksi. Kaupungistuminen toi mukanaan taajamakeskustoihin palveluiden lisäksi myös asumisen. (1, s. 14.)

1960-luvulta alkaen maaseututaajamien kaupungistuminen on jatkunut myös kaavoituksen ja maankäyttöpöliitiikan osalta toimintoja jäsentäväksi.

Asuin-, teollisuus- ja liikealueet pyrittiin erottamaan toisistaan. Entisten omakotialueiden lisäksi tarvittiin pienempiä asuntoja nuorille ja vanhuksille, joten rivi- ja kerrostaloja ruvettiin rakentamaan maaseututaajamien keskustoihin ja niiden välittömään läheisyyteen. (1, s. 14–15.)

1960–1970-lukujen aikana Vihannin kirkonkylään rakennettiin useita kunnallisia rakennuksia ja ensimmäiset rivitalot. Liiketaloja ja kauppoja rakennettiin Asematien varteen (kuva 6), vanhojen rakennusten purkaminen uusien tieltä muutti kylämiljöötä huomattavasti. 1970-luvun alussa valmistuneet Raahen ja Pulkkilan välinen kantatie 88 sekä kantatie 86 osuus Kannus-Liminka paransivat Vihannin alueen tieverkkoa merkitsevästi. Kantatie 88 rakentamisen yhteydessä muutettiin Vihannin taajaman pohjoinen tasoristeys rautatieylikäytäväksi. Nämä tieverkolliset muutokset edistivät liikekeskustan hahmottumista Asematien varteen. (2, s. 5.)





*KUVA 6. Vihanniin Asematien kaupakatujaakson alku 1970-luvulla etelästä päin tultaessa (3.)*

Alueellisesti erottava rakentaminen toi mukanaan epäedullisille maa-alueille, muun muassa soille ja pelloille, rakentamista. 1950–1980-luvuilla pienteollisuus alkoi hakeutua näkyville paikoille pääteiden varteen, jossa oli hyvät liikenne yhteydet. Julkiset rakennukset rakennettiin usein eri puolille taajamaa ja liiketiloja rakennettiin yksikerroksisiksi halleiksi. Nämä seikat yksipuolistivat taajamien keskusta-alueita. Pienissäkin taajamissa oli liike-elämä keskuksia, vaikka pienialaisia. (1, s. 15.)

1960-luvulla alkanut autoistuminen loi kaupalle paineita asiakaspaikituksen löytämiseen. Kaupat alkoivat hakeutua pääteiden läheisyyteen väljemmille tonteille, jossa näkyvyys liikennevirralle on hyvä. 1960–1970-luvuilla entinen taajamarakenne koki voimakkaan muutoksen. Osa kirkonkylästä jäi kuitenkin kehityksessä jälkeen, esimerkiksi epäedullisen sijainnin

vuoksi, ja säilyi ennallaan. (1, s. 16.) Vihannin taajama kuuluu ennallaan säilyneisiin keskuksiin.

### **2.3 Ensimmäiset tielait ja taajamien kaavoitus**

Vuonna 1918 voimaantulleessa ensimmäisessä tielaissa (L 147/1918), joka koski maaseudun maanteitä, määrättiin tien leveydestä ja rakennuksien sijainnin tiehen nähden. Kaupungit hoitivat alueellaan olevien teiden puhtaana ja kunnossapidon. Paikallistiet, jotka saattoivat olla hyvinkin vilkkaasti liikennöityjä teitä, kuuluivat niiden varressa asuvien ihmisten hoidettaviksi. Tämän lain jälkeen valtioneuvoston päättämät tekniset normit ja tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) soveltamisohjeet, ei lait, ovat määränneet teiden leveyden ja tasauksen. (1, s. 18.)

Lain 147/1918 nojalla valtio vastasi maanteiden kustannuksista, mutta niiden pito oli kuntien tielautakuntien vastuulla. Tielautakuntien valitsemat yksityiset suorittivat tienpitotyöt urakalla. Urakoitsijoilta puuttui usein tarvittava ammattitaito ja laitteisto, eivätkä tielautakunnat olleen aina tehtäviensä tasalla. Kun samaan aikaan autojen painot lisääntyivät ja liikenteen määrä lisääntyi voimakkaasti, tarve uudelle tielaille oli ilmeinen. (4, s. 3.)

Keväällä 1927 voimaantulleella tielailla (L 165/1927) jaettiin tiet kolmeen kategoriaan. Maantiet olivat valtion, kuntatiet kunnan ja kylätiet tieosakkaiden pitämiä. Kuntien tielautakunnat luopuivat maanteiden kunnossapidosta ja se siirrettiin lääninhallituksille sekä niiden alaisille nimismiehille. TVH:n kunnossapitovastuulle tuli vain muutama taajamien läheisyydessä sijaitseva maantie. Urakkajärjestelmä jatkui lääninhallistusten vastuulla olevilla maanteillä ja valtion apua oli mahdollista hakea kunnan- ja kyläteiden pitoon. (4, s. 3.)

Vuonna 1931 (L 145/1931) voimaantulleeseen asemakaavalain perusteella aloitettiin taajaväkisimmissä maaseututaajamissa rakennussuunnitelmien (myöhemmin rakennuskaava) teko. Kunnat olisivat joutuneet lunastamaan

tienpohjamaat omaan laskuunsa, joten lain vastustus oli kova. Sen seurauksena laadittiin laki maaseudulle rakentamisesta (683/1945), joka astui voimaan vuonna 1949. Siinä määrättiin, että vain maatalousrakennukset voitiin rakentaa ilman rakennuslupaa. Tämä tarkoitti rakennuslautakuntien perustamista joka kuntaan. Lain myötä uudet rakennukset rakennettiin 12 metrin etäisyydelle maantien ja 7 metrin etäisyydelle muun yleisen tien keskiviivasta. Lääninhallituksen myöntämin poikkeusluvin etäisyydet saivat lisääntyä enintään 17 ja 12 metrisiksi. (1, s. 18.)

Kaavoituksen myötä teiden leveys tuli kaavoituksen yhteydessä määritettäväksi liikennealuevaraukseksi. Maaseututaajamissa kaavoituksen hoitivat rakennushallitus ja maanmittaushallitus, apunaan TVH:n edustaja. TVH saattoi myös antaa lausuntoja tie- ja liikenneneratkaisusta kaavoituksissa. (1, s. 19.)

## **2.4 Autoistumisen vaikutuksia taajamissa**

1950-luvulta lähtien taajamateiden linjauksia alettiin suoristaa ja ajorataa leventää. Tähän syynä olivat autojen lisääntyminen, kaavoituksen vakiintuminen ja tuonaikainen käsitys liikenneturvallisuudesta. Vuonna 1947 ilmestyneessä asemakaavaoppikirjassa ajan johtava asemakaavoitusauktoriteetti Otto-livari Meurman esitti ranskalaisen Le Conbusierin mukaan taajamat kierrettäväksi ohikulkutiellä. Tämän perusteella tiiviiden taajamien teitä levennettäisiin vain paloturvallisuuden ja valaistuksen vaatimusten mukaan. Asemakaavaoppikirja oli 1960-luvun loppuun asti ainoa teos, joka käsitteli maaseututaajamien suunnittelua. (1, s. 19.)

Sotakorvausten voimistama teollisuus tarvitsi hyviä tieyhteyksiä 1940–1950-luvuilla. 1950-luvulla kaavoituksen, joka tarvittiin teiden linjauksen ja leveyden muutokseen, tarpeellisuutta maaseudulla perusteltiin juuri liikenteen kasvulla. Vuonna 1958 voimaan tullut tielaki (L 243/1954) edesauttoi teiden linjauksen suoristamista ja tiealueen leventämistä, koska se siirsi tiealueiden lunastuskustannuksen kunnilta valtiolle. Laki myös siirsi lä-

himmän sallitun rakentamisen maantien varressa 20 metriin, lääninhallituksen myöntämällä poikkeusluvalla 30 metriin ja paikallistiellä 12 metriin tien keskiviivasta. (1, s. 19–20.)

Kunnallinen kaavoitusmonopoli syntyi vuonna 1966, kun kaavoituksen päättäminen siirtyi kunnille lääninhallituksilta. Maaseututaajamien kaavoitus oli vilkastunut merkittävästi vuonna 1959 voimaan tulleen rakennuslain (L 370/58) ansiosta. Samalla siirryttiin käyttämään rakennuskaavakäsitettä entisen rakennussuunnitelmakäsitteen asemesta. (1, s. 20.)

Autoliikenteen vaatimusten huomiointi tarkoitti tien suoja-alueiden levenämistä. 1960-luvulla se ulottui 12–40 metrin päähän tien keskilinjasta. Suoja-alueelle ei saanut rakentaa uusia eikä korjata jo olemassa olevia rakennuksia. Paikoitusalueet sijoitettiin heti tien viereen, tiealue leveni entisestään ja rakennukset siirtyivät kauemmaksi tien keskilinjasta. Kuvassa 7 on esitetty Rantasalmen kirkonkylänraitti. Mustalla merkityt talot sijaitsivat lähellä tietä vielä 1970-luvulla. Harmaalla merkityt ovat nykyistä rakennuskantaa. 1970-luvulla kevyen liikenteen väylä sijoitettiin tien ja rakennusten väliin ja samalla päällystetty alue levisi kattamaan koko rakennusten välisen alueen. (1, s. 20.)



*KUVA 7. Rantasalmen kirkonkylänraitti (1, s. 19, kuva 2/15)*



## 2.5 Ohitustiet ja taajama-alueen leviäminen

Ohikulkuteiden rakentaminen yleistyi 1960-luvulla valtakunnallisen pää-tieverkon kehittämisen myötä. Useissa pienissäkin taajamissa rakennettiin ohitustie, jolta oli liittymiä taajaman kauppakadulle ja siitä edelleen tontti-kaduille. Useat liikkeet alkoivat hakeutua ohitusteiden varteen ja joissakin taajamissa myös varsinainen keskusta-alue on siirtynyt päätien varteen. Varsinkin 1980-luvulla useiden kuntien kaavoituspolitiikka tuki tätä kehitystä. (1, s. 20.)

Joissain taajamissa kunnan kasvu pakotti maa-alueiden hankintaan myös ohitustien toiselta puolelta. Tämä tarkoitti ohitustien jäämistä taajaman sisäisen liikenteen käyttöön ja syntyi tarve uuden ohitustien rakentamiseen. Vanhat ohitustiet, joista on tullut taajamien sisäisiä väyliä, ovat usein jääneet ELY-keskusten, entisen tiehallinnon, ylläpidettäviksi. Tämä on johtanut teiden ylläpitoasioiden sekavuuteen yleisön silmissä, mutta lisännyt valtion investointien määrää maaseututaajamissa. (1, s. 20.)

## 2.6 Taajamaympäristön parantamisyrittäminen

Kirkonkylien taajamat olivat laajojen muutostöiden kohteena 1960–1970-luvuilla. Taajamateiden linjauksia oioittiin, tiealueita levennettiin, rakentaminen siirrettiin kauemmas raitista ja paikoitusalueita rakennettiin liikeraennusten ja raitin väliin. Liikerakennusten muuttuessa hallimaisiksi ja raitialueet laajoiksi asfalttikentiksi, teiden tasausta muutettiin usein niin, että vanhat rakennukset jäivät tienpinnan tasauksen alapuolelle. Maankäytön muutokset loivat erilaisia käyttöä vailla olevia maa-alueita, kuten viljelemättömiä peltoalueita. (1, s. 22.)

Ensimmäiset kritiikit muutoksia kohtaa ilmaantuivat jo 1970-luvun loppupuolella. Eräät kunnat ja tielaitos reagoivat niihin taajamatiesuunnitelmilla ja rakennuskaavojen tarkastuksilla. Tiealuetta, laajaa asfalttikenttää, pyrittiin jäsentämään kaistajärjestelyillä, reunakivillä, korotetuilla jalkakäytävillä, keskikaistoilla ja muilla vastaavilla keinoilla. (1, s. 22.)

Vuonna 1984 ilmestynyt TVH:n julkaisema Taajamateiden suunnittelu – ohje jatkoi suunnittelun suuntaa tiealueen ja taajamakuvan selkeyttämiseksi liikenteellisesti. Tiealueen pienempiin osiin jakamisen lisäksi tien linjasta suoritettiin, ajorataa ja risteysalueita levennettiin. Tämä johti ajonopeuksien nousuun ja siten kevyen liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden laskuun. Taajamakuva pehmeni ja muuttui kaupunkimaiseksi istutusten, kiveysten, pinnoitusten, valaistuksen yms. ansiosta. (1, s. 22.)

## 2.7 Nykypäivän taajamat

1960-luvulta alkanut taajamakeskustojen ja taajamateiden uudelleen rakentaminen oli tehty ainakin kertaalleen lähes kaikissa taajamissa 1990-luvulle tultaessa. Toisin kuin keski- ja eteläeurooppalaisissa taajamissa, valtaosa taajamien rakennuskannasta, rakenteista ja oikeastaan kaikki

taajamatiet on rakennettu 1950-luvun jälkeen. Vanhempia siltoja ja teitä löytyy jonkin verran Suomen taajamissa. (1, s. 23.)

1980-luvulla nousukausi lisäsi tasokkaiden rakennusmateriaalien, kuten kiveyksien käyttöä ja useat yritykset panostivat uusiin rakennuksiin. Arkkitehtonisesti rakennuskanta oli kirjavaa ja joissain tapauksissa jopa huonolaatuista. Eräät kunnat kuitenkin panostivat tasokkaisiin arkkitehteihin, jotka suunnittelivat kunnan rakennukset. Useassa kunnassa konkretisoitiin vanhojen rakennusten suojelu pyrkimykset. Taajamakuvan kehitys on aina hidasta ja rakennuskanta edustaa usean aikakauden tyyliä ja ihanteita, joten kokonaiskuva säilyy aina jokseenkin hajanaisena. (1, s. 23.)

Osa maaseututaajamista on muutosten seurauksena saanut selkeitä kaupunkimaisia piirteitä. Tällaiset taajamat erottuvat selkeästi ympäröivästä maaseudusta, toiminnallisesti erilaiset osat ovat sijoittuneet omille alueilleen, mittakaava on pienimuotoinen ja katutila selkeä. Eräät maaseututaajamat ovat säilyttäneet yhteytensä ympäröivään maisemaan ja näkymät luontoon. Näissä taajamissa on yleensä yksi pääraitti, joka hallitsee taajamakuvaa. Suurimmassa osassa maaseututaajamista on piirteitä sekä kaupungista että maaseudusta. Niiden päätie on yleensä maantieluokkaa ja taajamarakenne hajanainen sekä väljä. (1, s. 24.)

Useissa taajamissa hajanaista imagoa lisää se, että vanhan katukuvan osia on säilynyt uudessa taajamarakenteessa. Taajaman ja sen pääkadun ympäristö, ryhmittely, mittakaava ja hoidon taso määrittelevät taajaman varsinaisen luonteen, oli taajama sitten iso tai pieni. Aiemmin maaseututaajamat olivat kaupunkimaisempia. Silloin kylänraitin linjaus oli nykyistä pienimuotoisempi, poikkileikkaus kapeampi ja kauppakadun tunnelma selkeämpi. (1, s. 24.)

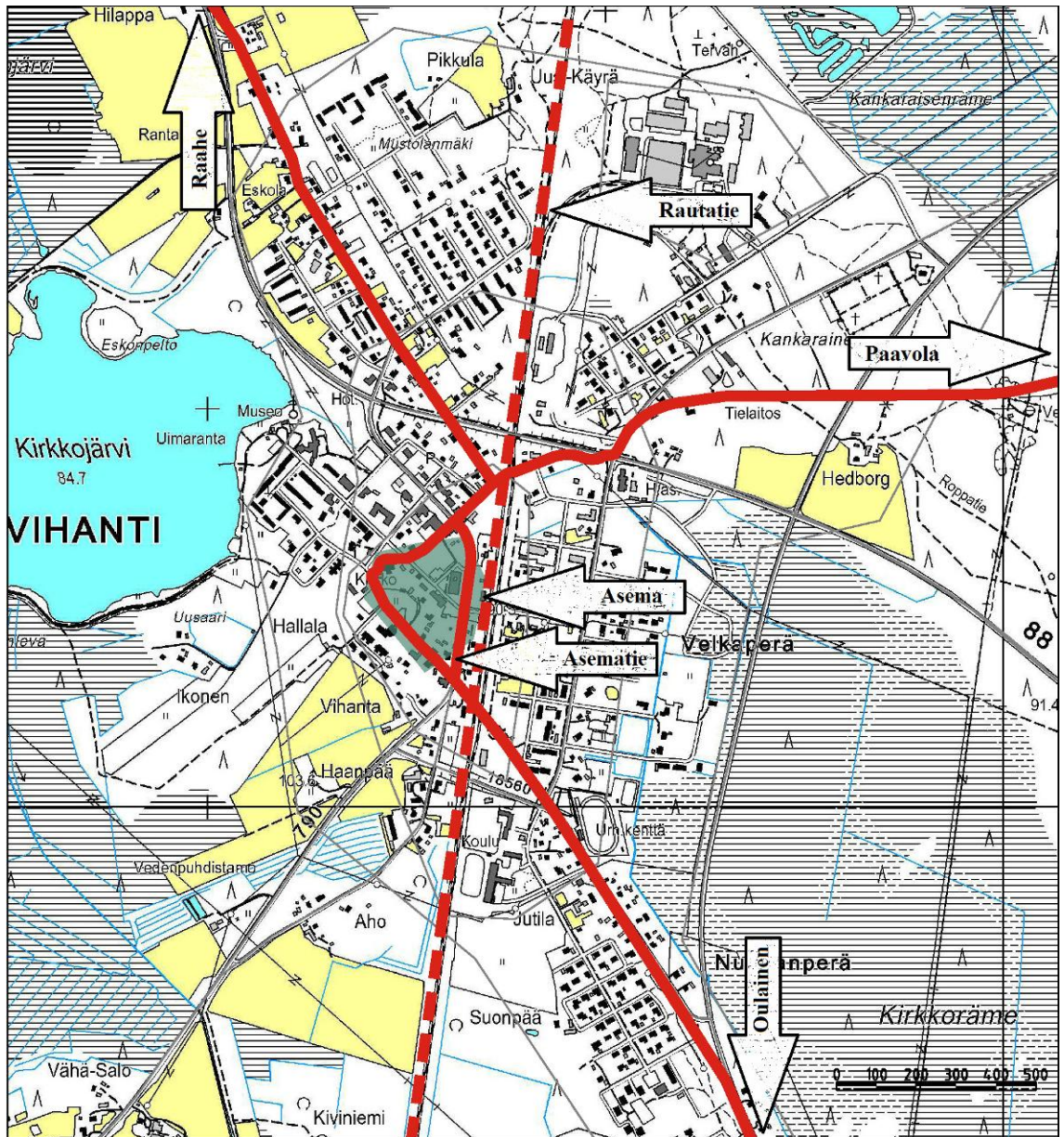
Monessa kunnassa on haluttu kaupunkimaisempi imago ja muutettu nimi kaupungiksi, mutta useinkaan kaupunkimaisuutta ei ole siirretty kaavoitukseen tai tie- ja ympäristörakentamiseen. Usein suurimmat ongelmat esimerkiksi liikenneturvallisuudessa voitaisiin korjata juuri niillä muutoksilla,

kuten tiealueen kaventamisella ja ryhmittämisellä sekä tielinjauksen pienimuotoistamisella. (1, s. 24.)

## **3 VIHANNIN ASEMATIEN KEHITYS**

### **3.1 Taajama-alueen tieverkollinen kehitys**

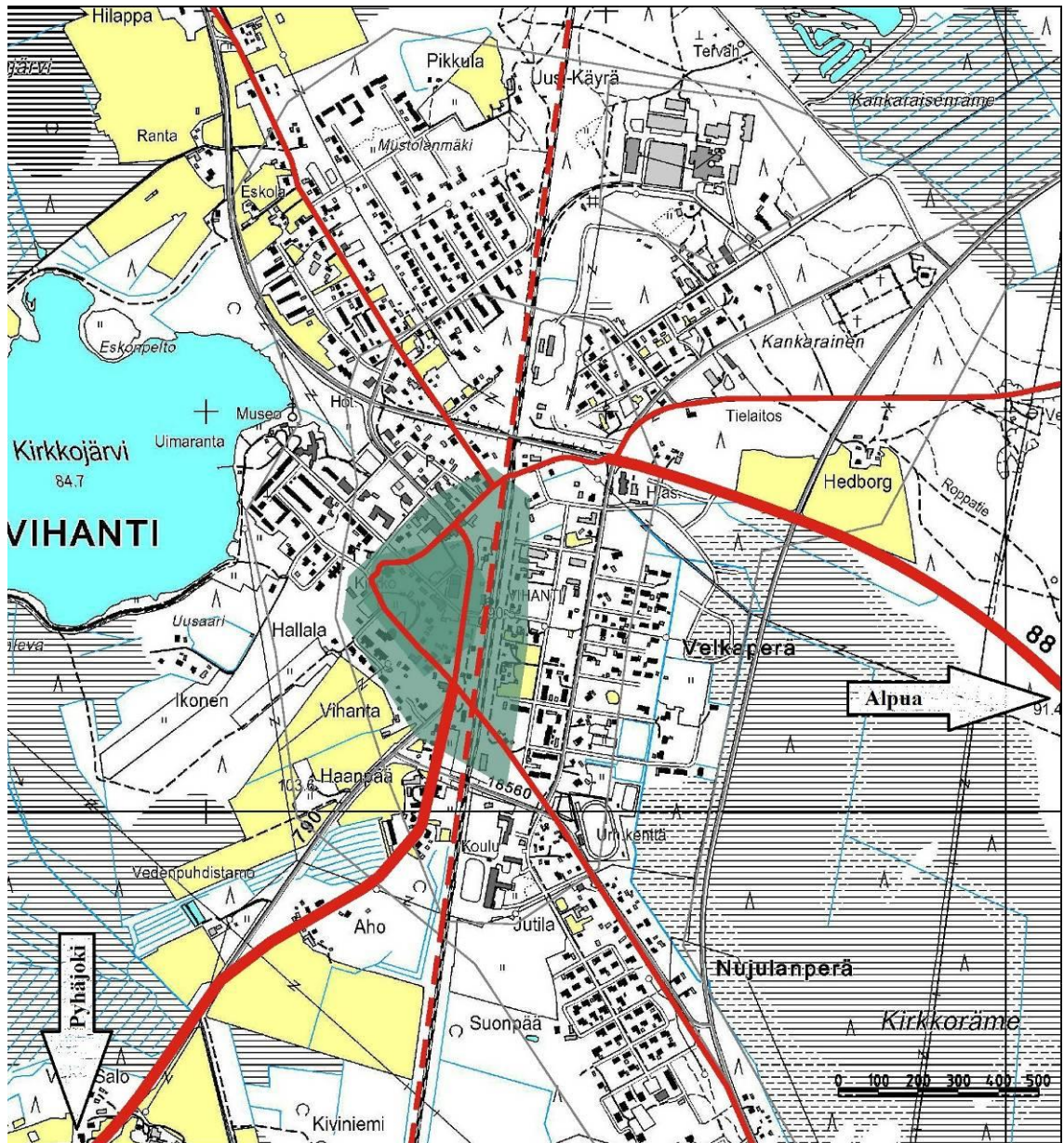
Nykyisen Asematien rakentuminen on tapahtunut vaiheittain pidemmällä aikavälillä. Rautatien rakentaminen 1880-luvulla paransi liikenneyhteyksiä ja loi uusia työpaikkoja Vihantiin. Asemalle perustettiin postilaitos, josta asukkaat noutivat postinsa. Aiemmat kärrytiet eivät kulkeneet aseman välittömässä läheisyydessä, jolloin tarve uudelle tielle syntyi. Tuolloin rakennettiin ensimmäinen osa nykyistä Asematietä nykyisestä Kauppatie-Susitie liittymästä Onnelantien liittymään (kuva 8). (2, s. 4-5.)



*KUVA 8. Vihannin taajaman liikenneväylien ja rakennetun keskusta-alueen sijainti 1800-luvun lopussa*

1900-luvun alussa alkoi uusien teiden rakentaminen. Vuonna 1904 rakennettiin uusi tie Vihannista Alpuan kylälle. 1920-luvulla tieverkon rakentamis- ja parantamistoimia tehtiin runsaasti, silloin rakennettiin myös uusi tie Pyhäjoelle (kuva 9). (2, s. 4-5.)





*KUVA 9. Vihannin taajaman liikenneväylien ja rakennetun keskusta-alueen sijainti 1920-luvun lopussa*

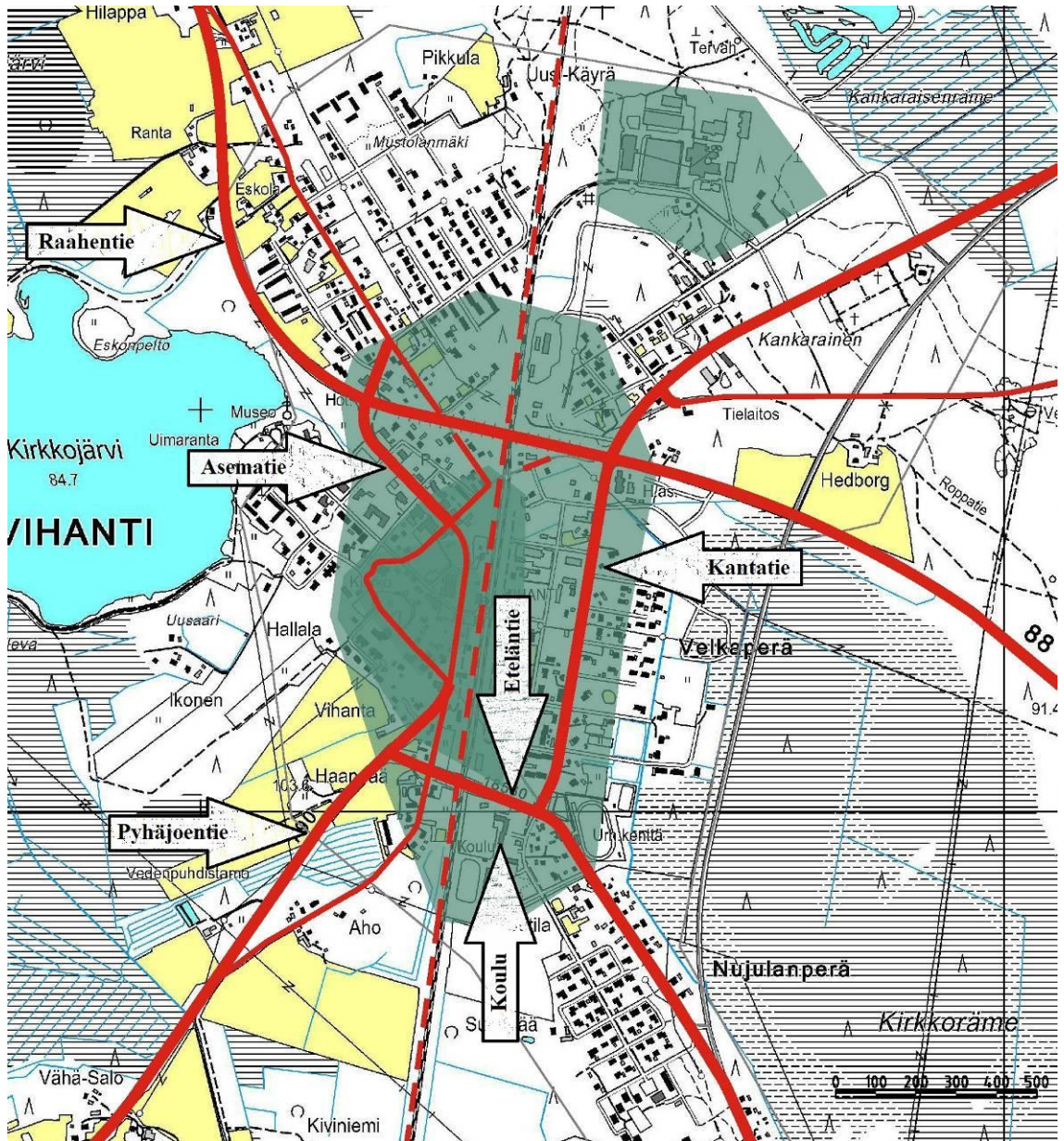
Moottoriajoneuvoliikenteen yleistymisen alkuaikana 1920-luvulla ja 1950-luvun alussa alkanut Outokumpu Oy:n kaivostoiminta kasvatti liikenteen määrää huomattavasti. Samoihin aikoihin tielinjausten tarkastelu ja uusiminen johti Raahentien (nykyisin kantatie 88) rakentamiseen 1950-luvun lopussa. Samalla osa aiemmasta Raahentiestä (nykyisin Vanha Raahentie) muuttui maantiestä kokoojakaduksi. (2, s. 5.)

Kauppa- ja liike-elämä alkoivat keskittyä Asematien varteen ja sen tieverkollinen merkitys kasvoi. 1951 perustettu kaivos toi uusia työpaikkoja ja siten myös asukkaita Vihantiin. Kasvava kauppa- ja liike-elämä lisäsivät tarvetta taajaman kehittämiseksi ja 1950-luvun loppupuolella tehtiinkin suunnitelmia Vihannin taajaman tieverkon kehittämiseksi. (2, s. 5.)

Vuonna 1962 vahvistettu täydennys- ja muutossuunnitelma toteutettiin ja vuonna 1964 käyttöön luovutettiin Asematie (Mt 790) ja Eteläntie (Pt 18560), joiden linjausta ei ole sittemmin merkitsevästi muutettu (2, s. 5-6). Asematien asema taajaman pää- ja kauppakatu vahvistui entisestään. Etelätiestä saatiin uusi pääkatu koulun suunnalle liikuttaessa. Pyhäjoentien (Mt 790) linjauksen muutoksessa osan edellisestä tiestä muuttui asemaltaan maantiestä tonttikaduksi. Kuten 1950–60-luvuilla oli tapana, myös Vihantiin rakennettiin taajaman ohitustie Ouluntie (nykyisin Vanha kantatie ja Vanha Ouluntie) (kuva 10). (5.)

Vihannin taajaman laajentuminen on ollut hyvin maltillista ja taajaman kauppapientien, Asematien, merkitys ja linjaus eivät ole muuttunut 1960-luvun jälkeen, ohitusteiden rakentamisesta huolimatta. Suunnitelmia tieverkon kehittämiseksi on kuitenkin tehty useita vuosien varrella. Taajaman keskustan siirtymistä rajoittaa lännessä rautatie, etelässä laaja suoalue. Vihannin asukasluku on muuttunut maltilliseen tahtiin ja kaavoitusta on laajennettu eteenkin Kantatien 88 pohjoispuolelle. (2, s. 5-8.)





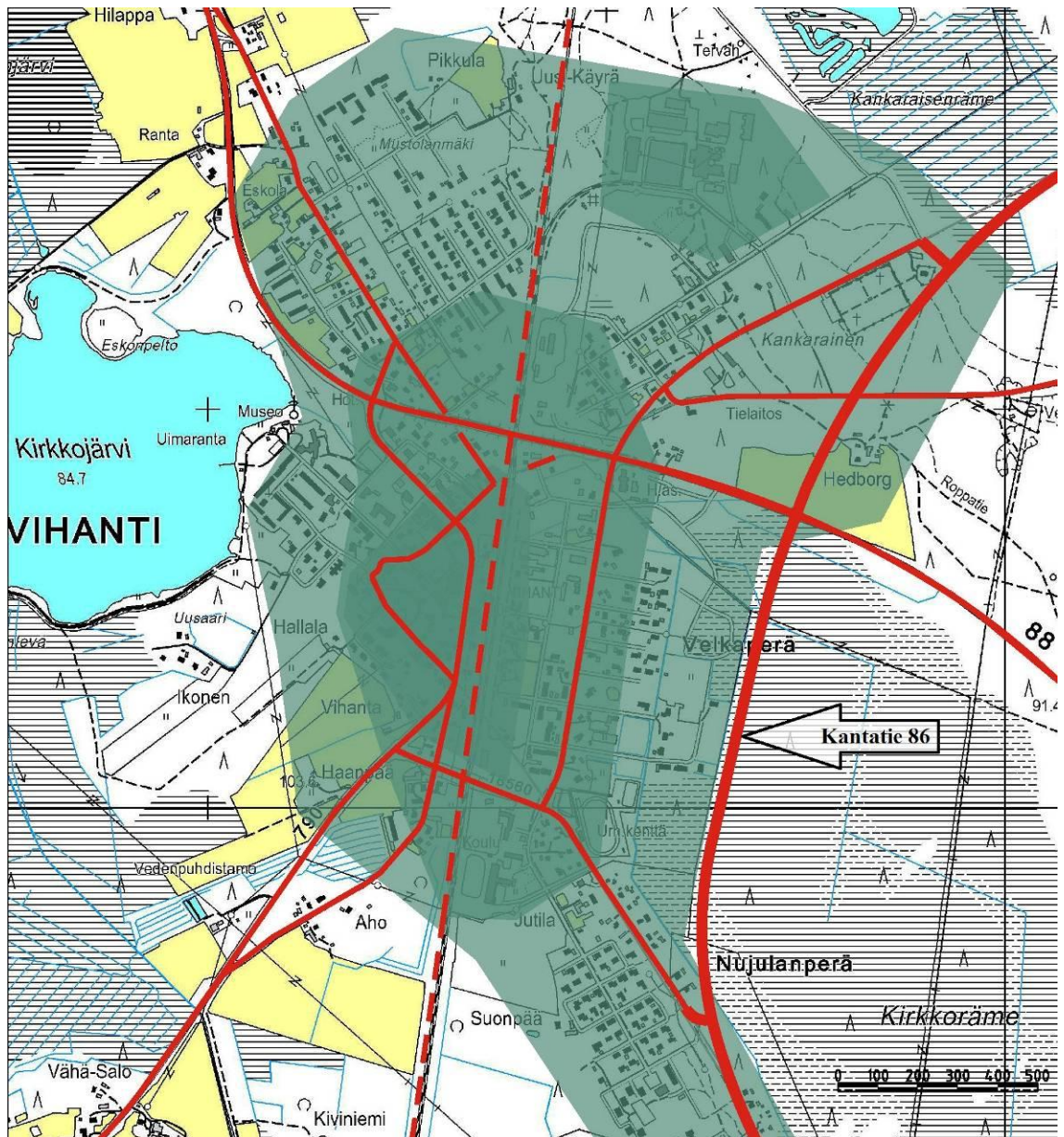
*KUVA 10. Vihannin taajaman liikenneväylien ja rakennetun alueen sijainti 1960-luvun lopussa*

Jo 1950-luvulla suunniteltiin Asematien, Eteläntien ja Ouluntien rakentamista. Vuonna 1958 valmistuneessa suunnitelmassa oli Asematien ja Eteläntien (Ojennus), Ouluntien ja Kantatien 88 (Ohimaa) liittymät suunniteltu liikenneympyröin. Vuonna 1961 ja 1964 valmistuneissa suunnitelmissa Ojennuksen, Ohimaan sekä Asematien ja Kantatien 88 liittymät olivat myös liikenneympyröin suunnitellut. Kyseisissä suunnitelmissa oli myös suunniteltuna taajaman kiertävä tie länsipuolelle järven ja taajaman väliin.

1950-luvun lopussa kaivostoiminta Lampinsaassa oli kiivasta. Alkuvaiheessa oli arvioitu esiintymän suuruudeksi muutama miljoona tonnia. Toiminnan päästyä kunnolla käyntiin havaittiin esiintymä huomattavasti runsaammaksi. Kokonaislouhinta kaivoksessa oli lopulta liki 30 miljoonaa tonnia sinkkiä, kuparia, lyijyä ja rikkiä. (6, s.92–93.) 1960-luvun vaihteessa Vihannin taajaman kasvuennusteet ja tulevaisuuden kuva näyttivät loisteliailta, joka johti suuriin suunnitelmiin.

Liikennemäärien kasvu ja kaavoituksen laajeneminen loivat tarpeen uudelle ohitustielle. Kantatien 86 linjausta suoristettiin 1980-luvun alussa, jolloin se siirtyi idemmäksi antaen tilaa asutukselle ja lisäten liikenneturvallisuutta eteenkin koulun läheisyydessä (kuva 11). Samalla vanha kantatie, nykyisin nimeltään Vanha kantatie (Kt 88 eteläpuolinen osa) ja Vanha Ouluntie (Kt 88 pohjoispuoleinen osa) muuttui kokoojakaduksi. Vihannin kunnassa on kiinnitetty paljon huomiota liikenneturvallisuuteen ja vuonna 1986 valmistuneen liikennetutkimuksen jälkeen Eteläntien rautatien tasoristeys muutettiin alikulkusillaksi vuonna 1989. (7.)





*KUVA 11. Vihannin taajaman liikenneväylien ja rakennetun alueen sijainti 1980-luvun lopussa*

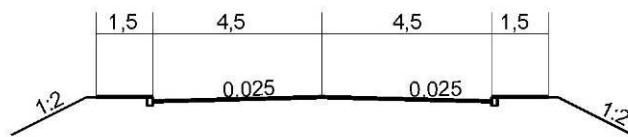
Vuoden 1993 tiesuunnitelmassa olivat päätavoitteina liikenneturvallisuus, kevyen liikenteen olosuhteet, tieympäristön viihtyisyys ja maisemakuvan parantaminen. Suunnitelma koski kantatietä 88, maantietä 790 ja Eteläntietä 18560 Vanha kantatien liittymän länsipuoleista osaa. Suunnitelmasta toteutettiin Hermannin kevyen liikenteen alikulkukäytävä, Asematien ja kantatie 88 liittymässä, sekä siihen liittyvät kevyen liikenteen väylät, jotka luovutettiin käyttöön vuonna 1997. (7 ja 8.)

2000-luvulla havaittiin, että Vihannin taajaman teiden, etenkin Asematien, poikkileikkaus ja linjaus olivat maantieluokkaisia ja se houkutteli autoilijoita korkeisiin ajonopeuksiin ja leveisiin ajolinjoihin, jolloin kevyen liikenteen turvallisuus heikentyi ja teiden ylitykset vaikeutuivat. Vuoden 2008 rakennussuunnitelman mukaiset muutostyöt valmistuivat vuonna 2009. Suunnitelmassa pyrittiinkin parantamaan liikenneturvallisuutta taajaman alueella ja kohentamaan taajaman kuvaa ja viihtyisyyttä. (9.)

### 3.2 Asematien vaiheet

Ensimmäinen osa Asematiestä rakennettiin rautatien valmistumisen myötä 1800-luvun lopussa kärrytienä. Vuonna 1964 käyttöön luovutettiin tie, jonka linjaus on yhtenevä nykyisen Asematien kanssa. Vaikka Asematien linjauksessa ei olekaan tapahtunut muutosta, on sitä tarkasteltu, suunniteltu ja rakennettu vuosien varrella.

Vuonna 1964 käyttöön otetun Asematien ajoradan leveys oli 9,0 m:n ja kauppakatu jaksolla ajorataan liittyi 1,0 m:n mittaiset päällystetyt pientareet, jotka palvelivat polkupyöräilijöitä. Lisäksi Etelätien liittymästä Kantatielle 88 asti johtivat molemmin puoleiset 1,5 m:n leveät päällystetyt, korotetut jalkakäytävät (kuva 12).

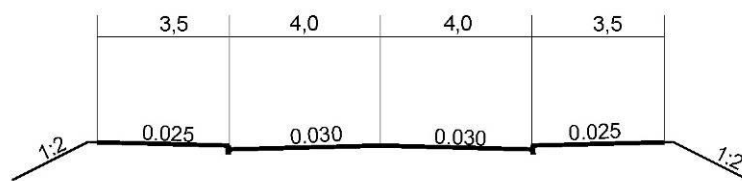


*KUVA 12. Asematien poikkileikkaus vuonna 1964*

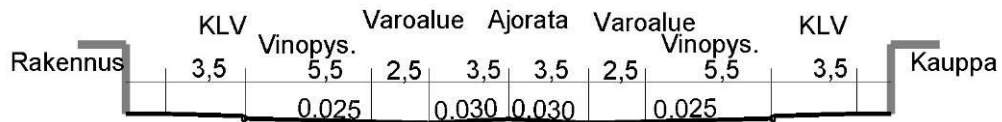
Vuonna 1964 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vahvistamassa suunnitelmassa oli laskettu Pyhäjoentien (Asematie, Mt 790) tasausta Vihannin taajaman kohdalla, jotta kahta rakennusta ei tarvitsisi siirtää. Suunnitelmassa esitettiin jalkakäytäviä levennettävän 1,5 metristä 2,0 met-

riin. Vuonna 1971 vahvistetussa parannussuunnitelmassa suunniteltiin Asematie uudelleen päällystettäväksi ja samalla rakennettavaksi sekä päällystettäväksi korotetut jalkakäytävät 2,25 m:n levyisinä. Suunnitelmat on toteutettu osittain.

Vuoden 1993 tiesuunnitelmassa Asematie oli suunniteltu 7 m:n levyisenä, 0,5 m:n päällystetyin pientarein. Tien molemmin puolin oli suunniteltu 3,5 m:n päällystetyt, korotetut kevyen liikenteen väylät (kuva 13). Kevyen liikenteen väylien ja ajoradan väliin oli suunniteltu vinoparkkipaikat. Kuvassa 14 on esitetty suunnitelman mukainen poikkileikkaus Osuuspankin kohdalta. Suunnitelman mukaan Asematien ja Kauppatien liittymään oli tarkoitus rakentaa torialue ja lunastaa liittymän välittömässä läheisyydessä sijainneet kaksi rakennusta (kuva 15). Vuoden 1993 tiesuunnitelmasta toteutettiin kuitenkin vain Hermannin kevyen liikenteen alikulkukäytävä (Kantatien 88 alitus) ja siihen liittyvät kevyen liikenteen väylät. (8.)

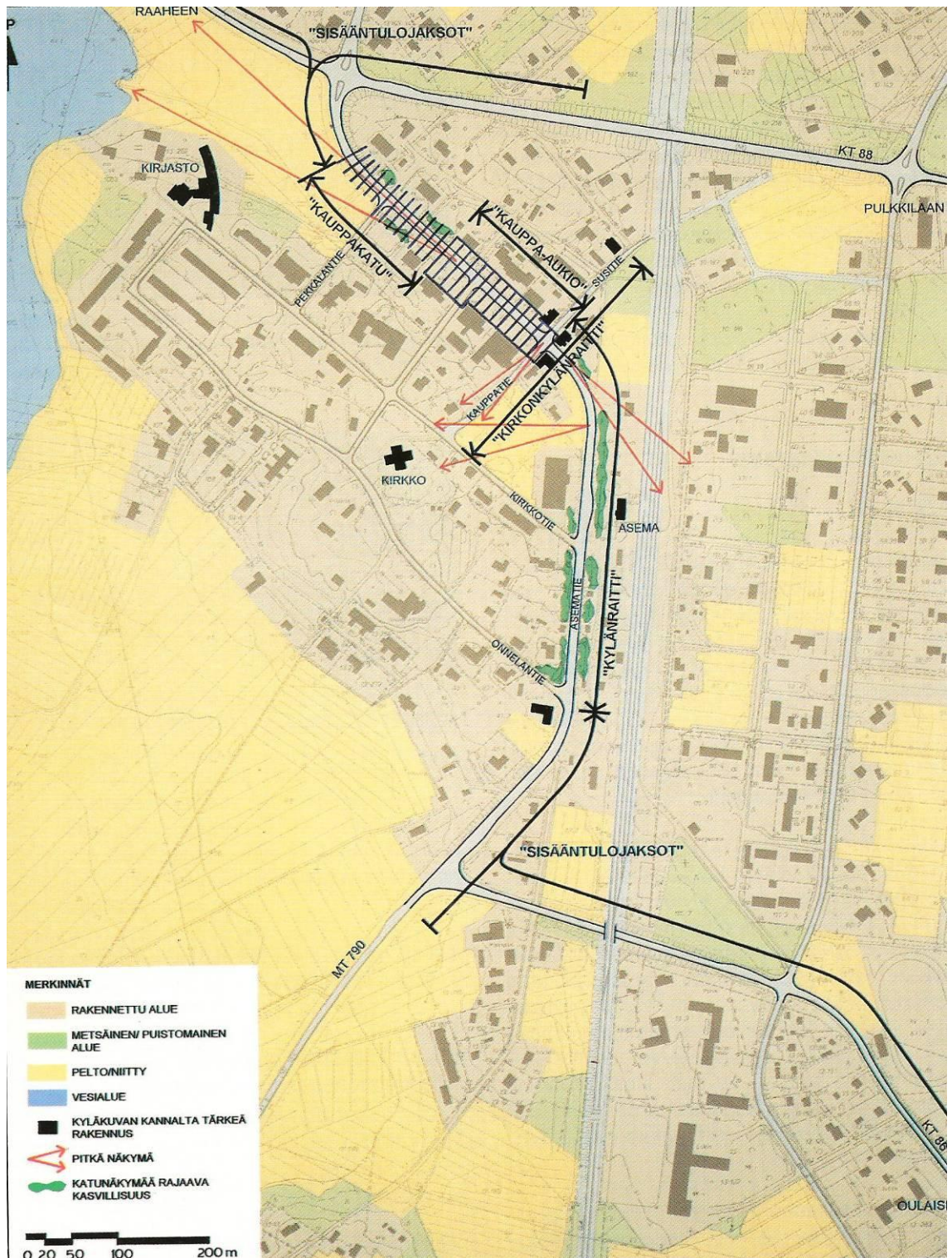


KUVA 13. Vuoden 1993 tiesuunnitelman mukainen Asematien peruspoikkileikkaus



KUVA 14. Vuoden 1993 tiesuunnitelman mukainen Asematien poikkileikkaus rakennuksesta rakennukseen



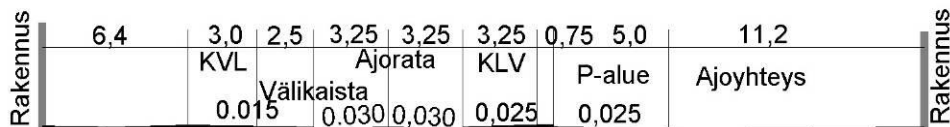


KUVA 15. Vihannin taajaman jaksottelu 1990-luvulta (1, s. 95, kuva 6/98)

Asematie (Mt 790) olikin jäänyt poikkileikkaukseltaan jälkeen vuosikymmenten aikoina muuttuneista suunnitteluperiaatteista. Tarve parannustoimenpiteille oli ilmeisen suuri ja se oli ollut selkeästi havaittavissa Vihannin taajamassa sekä itse tiestä että paikallisten tienkäyttäjien mielipiteissä.

Vuonna 2001 Tiehallinnon julkaisemassa Vihannin Asematien toimenpideselvityksessä pohdittiin mahdollisuuksia Asematien parantamiseksi. Liitteessä 1 esitetään kolme eri ratkaisuvaihtoehtoa kauppakatujakson kehittämiseksi.

Vuonna 2009 toteutetussa parannussuunnitelmassa Asematien ajorata kavennettiin 9 metristä 7,5 metriseksi ja kevyen liikenteen väylät levennettiin 3,5 metriseksi. Tilanpuutteen vuoksi taajaman kauppakatujaksolla ajorata kavennettiin 6,5 metriseksi ja kevyen liikenteen väylät levennettiin 3,0 ja 3,25 metriseksi, jotta paikoitusalueet saatiin sijoitettua kauppojen edustoille (kuva 16).



KUVA 16. Asematien poikkileikkaus seinästä seinään vuonna 2010

Taajaman viihtyisyyden ja maisemaan sulautumisen lisäämiseksi rakennettiin välikaistoja kasvillisuuden vaatimusten mukaan. Pääsääntöisesti paikoitusalueen säilyivät liikkeiden edustoilla, mutta niiden jäsentelemiseksi käytettiin reunakiviä. Osuuspankin eteen rakennettiin paikoitustasku muutamalle ajoneuville. Turvallisuuden lisäämiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi rakennettiin myös kaksi korotettua suojatietä Asematien kauppakatujaksolle. (9.)

## 4 MIELIPIDEKYSELYT ASEMATIEN RAKENTAMISESTA

Yksi tämän työn päätavoitteista oli selvittää Vihannin taajaman vuoden 2009 rakennustöiden vaikutuksia yrittäjien mielipiteisiin Asematien ympäristön toimivuudesta, rakennustöiden vaikutuksesta liiketoimintaan ja toiveista tulevaisuuden varalle. Kyselyyn valittiin seitsemän yritystä eri toimialoilta Asematien varrelta.

Yrittäjiä lähestyttiin puhelimitse ja heidän suostumuksensa kyselyyn varmistettiin, lisäksi sovittiin vastausten noutopäivä. Kyselylomakkeet lähetettiin yrittäjille postitse. Rakennustyöt Asematiellä olivat jo käynnissä, kun projekti aloitettiin, joten kyselyitä päätettiin tehdä kaksi. Ensimmäinen kysely tehtiin rakennustöiden aikana ja toinen rakennustöiden jälkeen. Vihannin taajamassa on suoritettu mielipidekysely viimeksi vuonna 2006 Asukasyhdistys Vihannin Rinti ry:n toimesta, joten rakennustöitä edeltävä kysely ei ollut senkään vuoksi välttämätön.

Vuoden 2006 kyselyssä tiedusteltiin Vihannin asukkaiden ajatuksia kylän vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhista. Mielipidekyselyssä kävi ilmi, että liikenneyhteyksiä pidettiin hyvinä ja kylän vahvuutena sekä mahdollisuutena. Teiden kuntoa pidettiin huonona, valaistusta puutteellisenä ja yleisilmettä hoitamattomana (kuva 17). Mielipidekyselyssä tuli ilmi myös kevyen liikenteen yhteyspuute junaradan ali rautatieaseman kohdalla. (2, s. 11–12.)





*KUVA 17. Asematie ennen vuoden 2009 rakennustöitä (10)*

#### **4.1 Rakennustöiden aikainen kysely**

Rakennustyöt Asematiellä ja sen läheisyydessä alkoivat kesäkuun alussa vuonna 2009. Ensimmäinen kysely lähetettiin elokuun puolessa välissä, jolloin vanhat tierakenteet oli purettu ja tiealueet olivat sorapintaisia (kuva 18). Paikallisilla yrittäjillä oli näin aikaa havainnoida rakennustöiden vaikutukset liikkumiseen ja yritystoimintaan.



*KUVA 18. Asematie rakennustöiden aikana 24.8.2009*

Ensimmäisen kyselyn vastausten (liite 2) noudon yhteydessä yksi yrittäjästä perui osallistumisensa kiireeseen vedoten. Vastajien joukko pieneni siis kuuteen, mutta otos oli edelleen varsin kattava kuvaamaan Asematien yrittäjien mielipiteitä.

Kyselyssä haluttiin saada selville, mitä muutettavaa taajaman alueella heidän mielestään on ollut. Mitään yksittäistä asiaa ei vastauksista noussut esiin. Yleisesti toivottiin turvallisuuden parantumista ja yleisilmeen siistiytymistä sekä taajaman viihtyisyyden ja valoisuuden lisääntymistä.

Tiesuunnitelma oli ollut nähtävillä kunnassa, ja se oli herättänyt keskustelua taajamassa. Suunnitellut muutokset olivat siis yleisessä tiedossa rakennustöiden aikana. Projektissa haluttiin saada selville yrittäjien käsitykset rakennustöiden mukanaan tuovasta muutoksesta. Pääpiirteissään Viuhannin taajaman yrittäjät uskoivat rakennustöiden korjaavan ja muuttavan liikenteelliset sekä ympäristölliset puutteet ja epäkohdat, kuten korkeat

ajonopeudet, valasituspuutteet ja kevyen liikenteen turvattomuuden. He olivat lähinnä huolissaan ajoradan, liittymien ja piha-alueiden kaventumisesta. He uskoivat muutosten tuovan hankaluuksia talvikunnossapitoon, kuljetuksiin ja pysäköintialueiden riittävyys.

Yrittäjien ja työntekijöiden suurimmat toiveet olivat liikenneturvallisuuden parantumisessa, viihtyisyyden lisääntymisessä ja taajaman yleisilmeen kohentumisessa. He toivoivat ajonopeuksien alenevan ja liikenteen sujuvan mutkattomasti. Heillä oli kuitenkin epäilyksiä toimivuuden ja käytännöllisyyden suhteen. Suurimmissa toiveissaan he toivoivat kunnan kuvan kohentamista, kuntaan muuttohalukkuuden lisääntymistä, asiakasmäärien kasvua ja muutosnegatiivisuuden keventymistä.

Rakennustöiden vaikutus liiketoimintaan jakoi mielipiteet melko tasaisesti. Haittavaikutukset olivat riippuvaisia yrityksen sijainnista ja toimialasta. Asiakkaat löysivät ja käyttivät paikallisia pankki-, hyvinvointi- ja apteekkipalveluita tarpeen mukaan. Päivittäistavarakaupan tai kioskin palveluita asiakkaat saattoivat hakea kauempaakin, mikäli he kokivat liikkumisen tai paikoituksen hankalaksi. Rakennustöiden aiheuttama melu ja pöly koettiin hieman häiritsevänä, mutta toisaalta muutostöitä pidettiin hyvänä keskustelunaiheena.

## **4.2 Rakennustöiden valmistumisen jälkeinen kysely**

Rakennustyön Vihannin taajamassa saatiin päätökseen loppusyksyllä 2009. Toinen kysely kierros päätettiin järjestää marraskuun puolen välin tienoilla, jotta paikalliset yrittäjät olisivat ehtineet tottua uudistettuun Asematiehen ja sen ympäristöön (liite 3).

Kyselyn mukaan Asematien seutua pidetään siistinä ja selkeänä sekä sen yleisilmettä korkeatasoisena. Ajonopeuksien oli havaittu alentuneen, mikä koettiin turvallisuutta voimakkaasti lisäävänä. Selkeästi merkityt suojatiet ja uuden kevyen liikenteen väylät koettiin erittäin positiivisiksi ja liikennetur-

vallisuutta merkittävästi parantavina. Valaistuksen lisääntyminen nousi esille useissa vastauksia selkeän positiivisena (kuva 19). Toisaalta kaventuneet ajoradat, liittymät ja paikoitusalueet koettiin ikävinä, ahtaina ja hankalina, vaikka niiden uskottiin olleen suurin syy ajonopeuksien alenemiseen. Kiinteistöjen huoltotöiden uskottiin myös vaikeutuneen muutoksien vuoksi.



*KUVA 19. Asematie rakennustöiden jälkeen 19.11.2009*

Asematien varren yrittäjät eivät nostaneet esille lainkaan kohteita, jotka olisivat jääneet rakennustöissä korjaamatta. Eräässä vastauksessa mainittiin huonoja muutoksia, jotka olivat liian jyrkät hidasteet, toimimaton paikoitus kirjastolla, Pekkalantien kapeus ja Onnelantien liittymän ahtaus.

Suurin osa kyselyyn vastaajista koki rakennustöiden vaikuttaneen heidän liiketoimintaan. Kahdella vastaajista olivat asiakasmäärät laskeneet. Moni vastaaja mainitsi, että asiakkaiden liikkeisiin pääsy oli hankaloitunut. Paikoituksen ei katsottu olleen suuri ongelma, vaikka aina ei pystytty pysä-



köimään yrityksen välittömään läheisyyteen. Melu ja pöly mainittiin myös työmukavuutta alentavana ja tavaran toimitusten hankaloituminen koettiin ikävänä, mutta varsinaiseen liiketoimintaan ne eivät vaikuttaneet. Toisaalta runsas toiminta taajamassa koettiin piristäväksi ja mukavaksi.

### **4.3 Yhteenveto kyselyistä**

Vihannin taajaman yrittäjät olivat odottaneet muutosta Asematien seutuun, mikä kävi ilmi vastauksista. He olivat kiinnostuneita suunnitelmista ja taajaman tilasta. He toivoivat paljon rakennustöitä ja uskoivat sen parantavan viihtyisyyttä ja liikkumista Vihannin taajaman alueella. Suurin osa toiveista oli realistisia ja turvallisuus koettiin tärkeäksi lähtökohdaksi muutoksille.

Vastauksista voidaan päätellä, että toteutettuun uudistukseen ollaan tyytyväisiä, ainoastaan kaventuneet ajoradat koetaan epämiellyttävinä. Entiset leveät ajoradat nostivat ajonopeuksia korkeiksi ja nykyisten kapeampien ajoratojen uskotaan laskevan ajonopeuksia rajoitusten mukaisiksi. Nopeuksien madaltumisen odotetaan laskevan liikenneonnettomuuksien riskiä. Kapeampaan paikoitustilaan tai liittymään tottuminen vie aikansa ja vaatii kärsivällisyyttä sekä tarkkuutta. Muutoksissa ei ole kuitenkaan yhtään poikkeuksellisen kapeaa tai ahdasta kohtaa, joten liikkuminen on turvallista ja mahdollista normaalien ajolinjojen mukaan.

## 5 POHDINTA

Tässä projektissa tarkasteltiin Vihannin Asematien ja muiden taajaman pääteiden muutosta vuosien saatossa. Samalla sitä verrataan yleiseen taajamateiden kehitykseen Suomessa. Yksi tärkeimmistä projektin päämääristä oli selvittää paikallisten yrittäjien ajatuksia Asematien tilasta ja rakennustöiden vaikutuksista liiketoimintaan. Projektissa pohdittiin nykyistä Asematien toimivuutta ja turvallisuutta niin autoilijoiden kuin kevyenliikenteen kannalta.

Tutkimus toteutettiin maastokäyntien, kyselyiden ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen (POP ELY -keskuksen) arkistojen tarkastelun avulla. Tutkimus aloitettiin tutustumalla Vihantiin ja Suomen taajamateihin kirjallisuuden kautta. Ensimmäinen maastokäynti Vihantiin toteutettiin heinäkuun 2009 alussa. Toinen vaihe oli maastokäynti Vihantiin, jolloin tutustuttiin Asematien rakennustöiden vaiheeseen ja noudettiin ensimmäisen kyselykierron vastaukset. Kirjallisuuden tutkimusta jatkettiin ja marraskuussa toteutettiin toinen kyselykierron ja viimeinen maastokäynti Vihantiin. Kyselyiden vastaukset koottiin yhteen ja verrattiin niitä laadittuihin suunnitelmiin ja maastokäyntien tuomaan informaatioon. Tietoja Asematien ja muiden Vihannin taajaman teiden rakentamisesta, kunnostus- ja muutostöistä etsittiin POP ELY -keskuksen arkistoista.

Projektin suurimpana ongelmana oli suuri informaation määrä, josta ei kuitenkaan voinut saada selville kaikkia toimeenpantuja suunnitelmia tai niiden osia. Aiheesta olisi helposti voinut saada aikaan suuremmankin tutkimuksen. Projektiryhmän yhteistyö sujui hyvin. Apua ja ohjausta sai tarpeen mukaan, suurin työn edistymistä hidastanut tekijä oli oma pikkutarkkuuteni ja suuri halu saada kaikki asiat täysin selviksi.

Kuten jo kyselyiden vastausten yhteenvedossa todetaan, vaikuttaa Vihannin yrittäjien mielestä nykyinen Asematien seutu turvalliselta, siistiltä ja viihtyisältä. Tulevaisuudessa saadaan selville se, kuinka kauan uusiin lii-

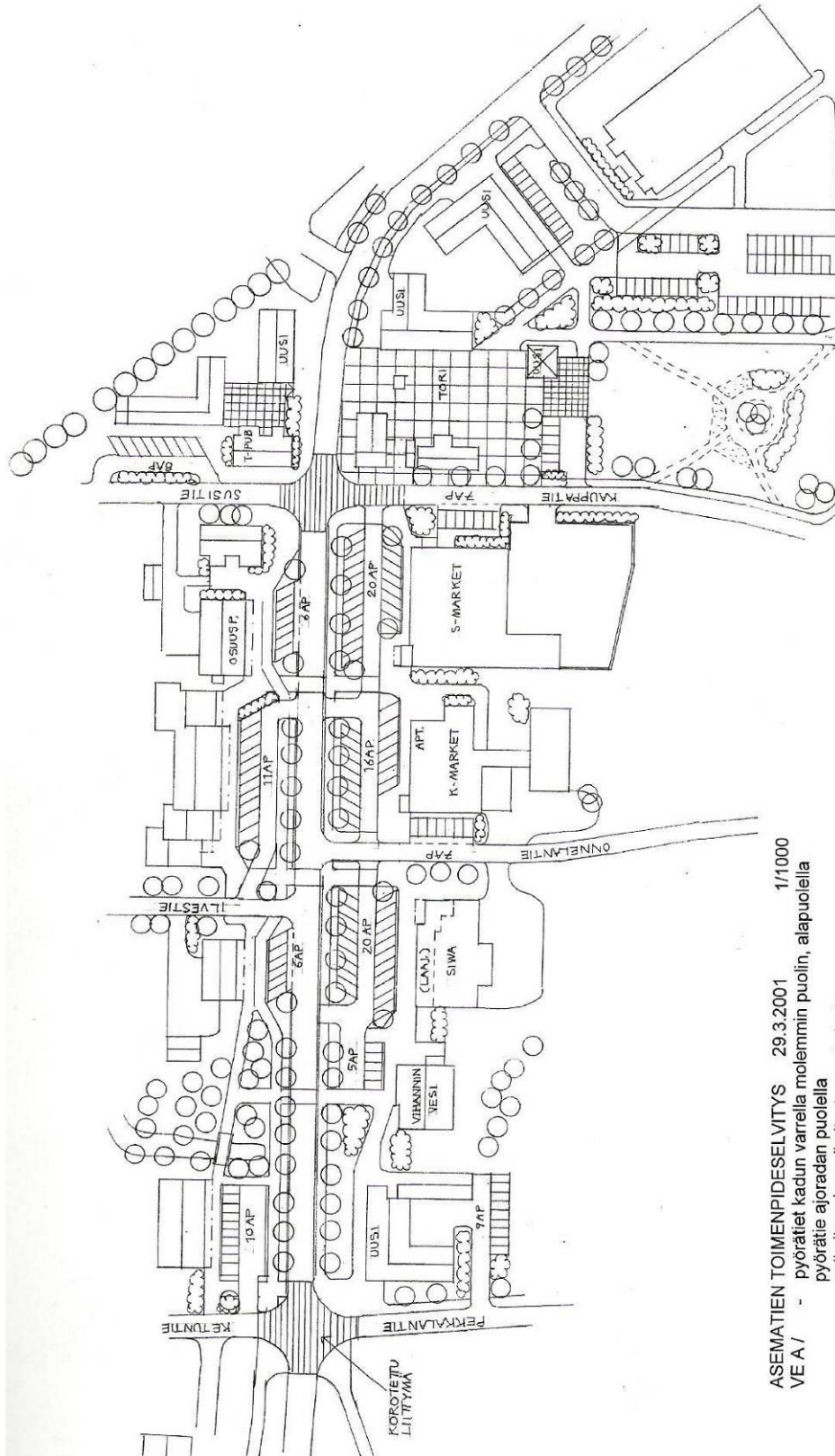
kennealueisiin tottuminen vie sen käyttäjiltä, mutta ainakin minä odotan sen tapahtuvan nopeasti ja melko kivuttomasti. Muutaman vuoden päästä voitaisiin myös tehdä tutkimus muutostöiden tuomasta vaikutuksesta ajonopeuksiin, kevyen liikenteen turvallisuuteen ja liikenneonnettomuuksien määrään.

## LÄHTEET

1. Taajamien keskustateiden kehittäminen. 1993. Tielaitos. Helsinki: Painatuskeskus Oy.
2. Vihannin Kirkonkylän kyläsuunnitelma 2008. 2008. Asukasyhdistys Vihannin Rinti ry.
3. Vihannin kotiseutuyhdistyksen arkisto. 2010.
4. Tielaki–työryhmä. 2003. Ehdotus maantielaiaksi, Tielakityöryhmän mietintö. Saatavissa: [www.lvm.fi](http://www.lvm.fi). Hakusanat 147/1918. Hakupäivä 16.1.2010.
5. Vihannin rakennussuunnitelma-alueen pääteiden parantaminen. Muutos- ja täydennyssuunnitelma. 1962. Tie- ja vesirakennushallitus (Tielaitoksen arkisto).
6. Turunen, Harri 2005. Albumin lehtiä Vihannista - Vihannin osuuspankki 100 vuotta. Oulainen: Painoykkönen Ky.
7. Tierekisteri. [www.tiehallinto.fi/tierekisteri](http://www.tiehallinto.fi/tierekisteri). Tiehallinnon rajattu intranet. Hakupäivä 3.3.2010.
8. Kantatien 88, Pyhäjoen-Vihannin maantien 790 ja Vihannin paikallistien 18560 parantaminen Vihannin taajaman kohdalla. Tiesuunnitelma. 1993. Tielaitos, Oulun tiepiiri.
9. Mt 790 (Asematie), Vihannin taajamajärjestelyt. Rakennussuunnitelma. 2008. Tiehallinto, Oulun tiepiiri.
10. Tiekuvapalvelu. [www.tiekuva.com](http://www.tiekuva.com). Tiehallinnon rajattu tiekuvapalvelu. Hakupäivä: 30.3.2010.

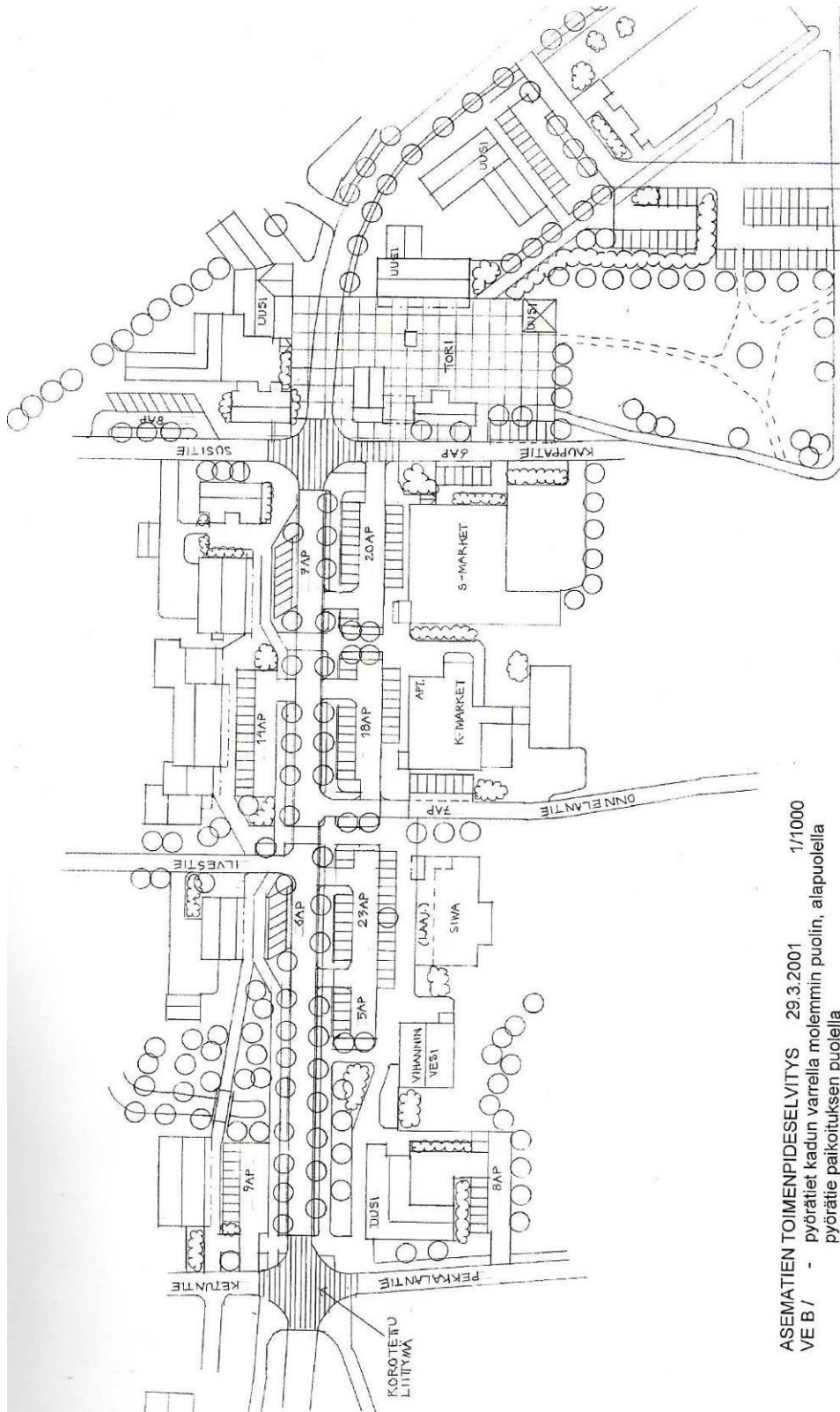


**Liite 1. Asematien vaihtoehtoiset kehittämiskäytännöt  
VE A**



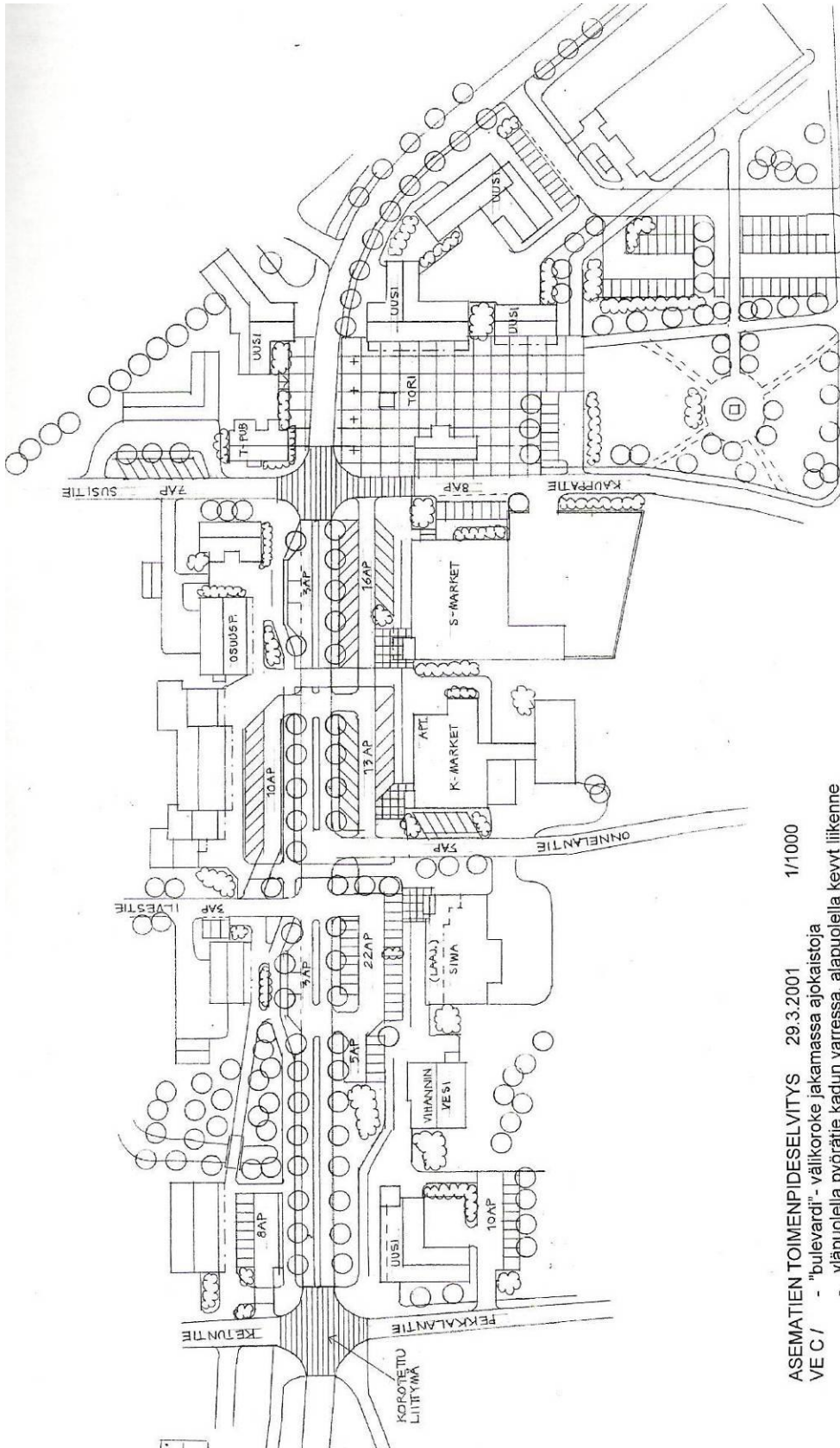
ASEMATIEN TOIMENPIDESELVITYS 29.3.2001 1/1000  
 VE A / - pyörätiet kadun varrella molemmin puolin, alapuolella  
 - pyörätie ajoradan puolella  
 - paikoitus vinoaikaista, myös kadun varrella  
 - paikoitusalueilla ajo yksisuuntaista

**Vaihtoehto B**



ASEMATIEN TOIMENPIDESELVITYS 29.3.2001 1/1000  
 VE B / - pyörätiet kadun varrella molemmin puolin, alapuolella  
 - pyörätie parkoituksen puolella  
 - paikoitus suorakulmaista, kadun varressa vinopaikoitusta  
 - paikoitusalueilla ajo kaksisuuntaista

Vaihtoehto C



ASEMATIEN TOIMENPIDESELVITYS 29.3.2001 1/1000

- VE C /
- "bulevardi" - välikorke jakamassa ajokaistoja
  - yläpuolella pyörätie kadun varrella, alapuolella kevyt liikenne kauppojen edustalla
  - paikoitus vinopaikoitusta, kadun varrella pitkittäispaikoitusta
  - paikoitusalueilla ajo yksisuuntaista

**Liite 2. Rakennustöiden aikainen kysely (17.–24.8.2009)**

1. Mitä muutettavaa Vihannin taajaman alueella teidän mielestänne on ollut?

- Teiden huono kunto, jatkuvasti uusia kuoppia
- Valaistus heikko
- Pienten jalankulkijoiden/pyöräilijöiden turvallisuus
- Kylän läpi kulkevan tien reunustojen siistiminen
- Asematie on ollut liian ankea ja avara
- Yleisilme ankea/ei viihtyisä
- Liikenneturvallisuus
- Järjestelmällisyyttä ja yleisilmeen kohentamista
- Henkilökohtaisesti ei mitään.
- Tienpinta vaan uusiksi.
- Viihtyisyyttä tietty enemmän
- Nyt tuntuu, että tuo ns. pääkatu meni liian kapeaksi ja kauppojen pihat menee sokkeloisiksi

2. Mitä muutoksia uskotte rakennustöiden tuovan?

- Pienet koululaiset kulkevat turvallisemmin
- Valaistus paranee
- Miinukset tien kapeus rekkoja ja traktoreita ajatellen sekä ahtaan oloiset risteykset kirkolle ja terveysasemalle päin
- Kylälle uutta ilmettä
- Viihtyisyyttä, nykyaikaisuutta
- Joidenkin liikkeitten parkkitilat vähenevät ja ahtautuvat
- Talvikunnossapito vaikeutuu
- Yleisilme paranee/viihtyisyys
- Liikenneturvallisuus paranee
- Lisää viihtyisyyttä

- Kulku isommilla ajoneuvoilla hankaloituu
  - Tavarantoimittajat saavat ajella ja pakitella kieli keskellä suuta. On jo kokemuksia
3. Mitä toivotte muutostöiden lopputulokselta?
- Tien kaventumisen takia linja-autot toivottavasti hidastavat vauhtia
  - Lopputuloksen olevan toimiva ja käytännöllinen, mutta luulen, ettei näin ole
  - Että mitään ei jätettäisi kesken
  - Turvallisuutta esim. pyöräilijöille
  - Viihtyisää kyläkuvaa, joka toivottavasti parantaa ihmisten jopa negatiivista asennetta muutoksiin (parkkeeraus)
  - Lisää halukkuutta muuttaa Vihantiin
  - Kunnan kuva paranee
  - Halu asioida yrityksissä paranee
  - Järjestelmällisyyttä ja yleisilmeen kohentamista
  - Ettei menisi kulkeminen kovin hankalaksi ja näyttäisi viihtyisältä kylän raitti
4. Ovatko rakennustyöt vaikuttaneet liiketoimintaan?
- Varsinaiset rakennustyöt eivät, nyt käynnissä oleva parkkipaikan muutostyö hieman vaikeuttaa asiakkaiden sisäänkäyntiä
  - Kyllä. Heinäkuun kaksi viimeistä viikkoa asiakkaiden oli vaikea päästä autolla asioille ja monen auton nokka kääntyi mieluummin Raaheen tai Oulaisiin
  - Eivät, koska toimitilat ovat Asematien alkupäässä ja piha-alue on tilava
  - Rakennusaikainen häiriö (yleisesti) (lisää siivousta, aiheuttaa melua, pölyä jne.)
  - Hyvä keskustelun aihe
  - Ei

- Kyllä, asiakkaita on kulkenut paljon vähemmän. Kulkeminen hankaloitunut ja toisinaan kokonaan estynyt. (Kulkeminen niin kuin kynnöspelillä ajaisi.)



### Liite 3. Valmistumisen jälkeinen kysely (13.–20.11.2009)

#### 1. Mitä muutoksia rakennustyöt ovat tuoneet?

- Selkeä, siisti
- Kylän liikenteessä saa olla tarkempi
- Ajonopeudet tod.näk. pudonneet
- Jalankulkijoille ja pyöräilijöiden kulku turvallisempaa
- Kylän ilme on kohentunut ja valaistus parantunut
- Ahtaita karsinoita liikkeisiin mennessä!
- Hitaammat nopeudet on kyllä ihan hyväksi
- Aseman yleisilme parani
- Pysäköinti muuttui ja hieman ”hankaloitti/-taa” asiointia
- Yleisilme muuttui ja myönteistä palautetta
- Nopeudet ovat alentuneet Asematiellä
- Suojatiet selvästi merkitty
- Kevyenliikenteen väylät hyvät
- Valaistus – loistava
- Ajoväylän kapeus – hyvää – huonoa
- Kiinteistöjen huoltotyöt täytyy tehdä hieman toisin (lumi- yms)
- No, yleisilme siisteytynyt.
- Ihan kiva!
- Paikat hieman ahtautuneet

#### 2. Onko taajaman alueelle jäänyt jotain muutettavaa mielestänne?

- Ei, mutta ns. ”huonoja” muutoksia ovat
  - liian jyrkät hidasteet
  - kirjastolle tehdyt taskuparkkipaikat
  - terveyskeskuksen ja päiväkodin välissä kulkevan tien kapeus
  - Onnelantien liittymän ahtaus
- Ei merkittävää
- Eipä oikeastaan

## 3. Vaikuttivatko rakennustyöt liiketoimintaan?

- Kyllä heinä-elokuun vaihteen asiakasmääriin heikentävästi
- Eivät vaikuttaneet liiketoimintaan, työmuokavuuteen kylläkin
- Jonkin verran liittymän ollessa poikki, mutta jokin reittihän on aina tulla melko lähelle
- Vaikeutti tilapäisesti asiakkaiden kulkuun/pysäköintiä ei oleellisesti haitannut
- Hiekkaa kulkeutui asiakastiloihin ajoittain runsaasti
- Pysäköinti vaikeutui
- Melua ja pölyä oli normaalia enemmän
- Positiivista se, että vilskettä/toimintaa normaalia enemmän
- Nyt kun työt on tehty, uskomme lopputuloksen kääntyvän voitoksi
- Kyllä. Asiakkaat vähenivät.
- Tavarantoimittajilla tavarantoimittajien tuontivaikeuksia. → jatkuu edelleen.. Isot autot ja pienet tilat.