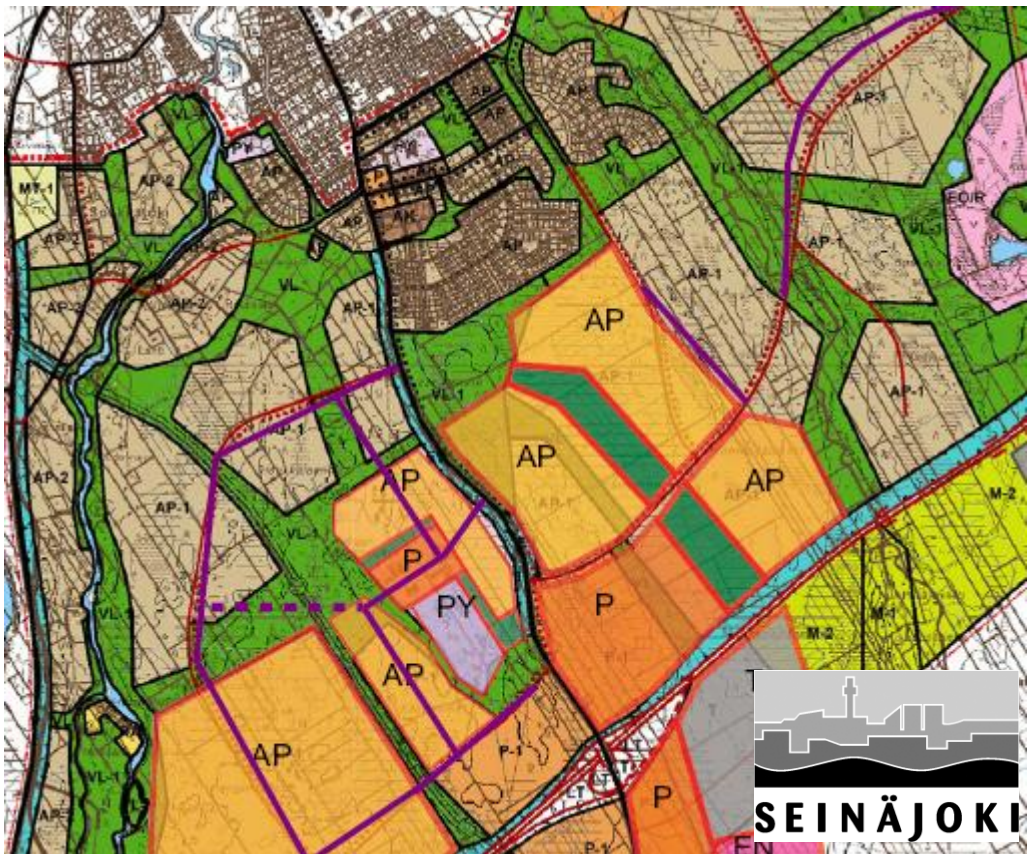
Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkoselvitys



28.11.2008

STRAFICA

Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkoselvitys

Suunnittelun vaiheet

Vuonna 2005 alkoi eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkoselvitys, jossa on haettu ratkaisumalleja Etelä-Seinäjoen laajenevien asuinalueiden liikenneverkon jäsentämiseksi. Samaan aikaan eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkoselvityksen kanssa on edennyt Seinäjoen itäisen ohikulkutien (vt 19) suunnittelu ympäristövaikutusten arvioinnin osalta, jossa ohikulkutielle on ollut kaksi linjausvaihtoehtoa Routakallion kohdalla. Lisäksi on tehty liittymävaihtoehtotarkasteluja. Myös eteläisen Seinäjoen laajentumisalueiden ja itäväylän osayleiskaavan luonnosta on laadittu samalla.

Tämä muistio kokoaa yhteen eri vaiheissa tehdyt vaihtoehtotarkastelut ja tie- ja katuverkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteet. Suunnitteluvaiheet on numeroitu seuraavasti:

1. Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkon alustavat verkkovaihtoehdot (laadittu vuosina 2005-2006)
2. Itäisen ohikulkutien linjausvaihtoehtojen liikenne-ennusteet (v. 2007)
3. Eteläisen Seinäjoen osayleiskaavan liikenne-ennuste (v. 2008)

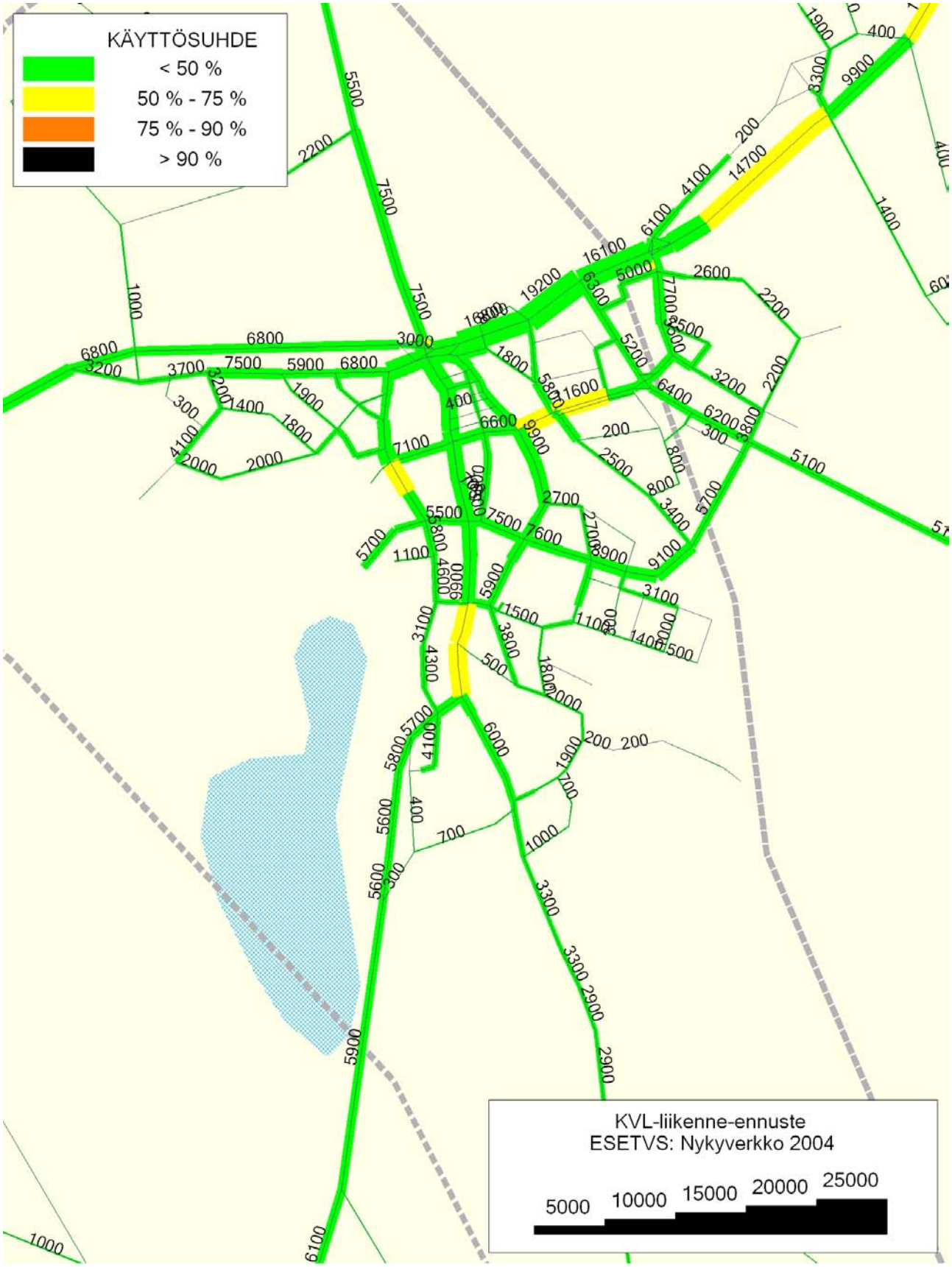
Liikenne-ennusteiden tausta

Ajoneuvoliikenteen liikenne-ennusteita on laadittu monessa eri vaiheessa hieman erilaisilla eteläisen Seinäjoen maankäytön kehittymisennusteilla ja tavoitevuosilla. Liikenne-ennusteet on laadittu EMME/2-liikennesuunnitteluohjelmistolla, joka kattaa alueellisesti Seinäjoen kaupunkiseudun. Liikennemalli on alun perin tehty Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (SESELI 2015) yhteydessä vuonna 2001. Tuolloin tarkasteltiin nykytilanteena vuotta 2000 ja ennustetilanteena vuotta 2020. Merkittävimmät tieverkolliset muutokset liittyivät itäisen ja pohjoisen ohikulkutien toteuttamiseen ja niistä katuverkolle aiheutuviin liikennevirtamuutoksiin.

Seinäjoen väkiluku oli vuonna 2000 30 100 asukasta, ja sen arvioitiin vuonna 2020 olevan 33 000 asukasta. Seinäjoen toteutunut väestönkasvu vuosina 2000 – 2004 oli selvästi liikennejärjestelmätyössä arvioitua nopeampaa. Vuonna 2003 Seinäjoen väkiluku oli jo 31 700. Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkosuunnittelun yhteydessä liikenne-ennusteen nykytilanne on päivitetty vuoteen 2004 ja ennustevuosina on käytetty vuosia noin 2024 ja noin 2030.

Tie- ja katuverkkovaihtoehtojen lähtökohtana on itäinen ohikulkutien toteutuminen. Liikenne-ennustekuvissa on esitetty ennustetut liikennemäärät keskimääräisenä vuorokausiliikenteenä (KVL) ja värikoodilla on kerrottu välityskyvyn käyttösuhde katuosittain.

Seuraavassa on esitetty liikenne-ennuste vuodelle 2004.



Liikenne-ennuste vuodelle 2004.

VAIHE 1. Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkon alustavat verkkovaihtoehdot

Tie- ja katuverkkosuunnittelun alkuvaiheessa vuonna 2005 laadittiin periaatetason ratkaisumalleja liikenneverkon jäsentämiseksi ja Seinäjoen kaupungin eteläisen sisääntulon järjestämiseksi. Verkkovaihtoehtojen muodostamisen lähtökohtina ovat olleet eteläisen Seinäjoen maankäytön kehittämissuunnitelmat, nykyisen tie- ja katuverkon kuormitustilanne ja itäisen ohikulkutien linjaus.

Vuoden 2005 suunnitteluvaiheessa uusia eteläisen Seinäjoen asuinalueita oli esitetty merkittävissä määrin ainoastaan Törnäväntien/Peräseinäjoentien itäpuolelle. Vaiheen 1 liikenne-ennusteessa käytetyt maankäyttöluvut on esitetty seuraavassa taulukossa. Taulukon luvut ovat vanhan Seinäjoen kaupungin asukaslukuja, joten Peräseinäjoen kuntaliitos ei näy näissä luvuissa.

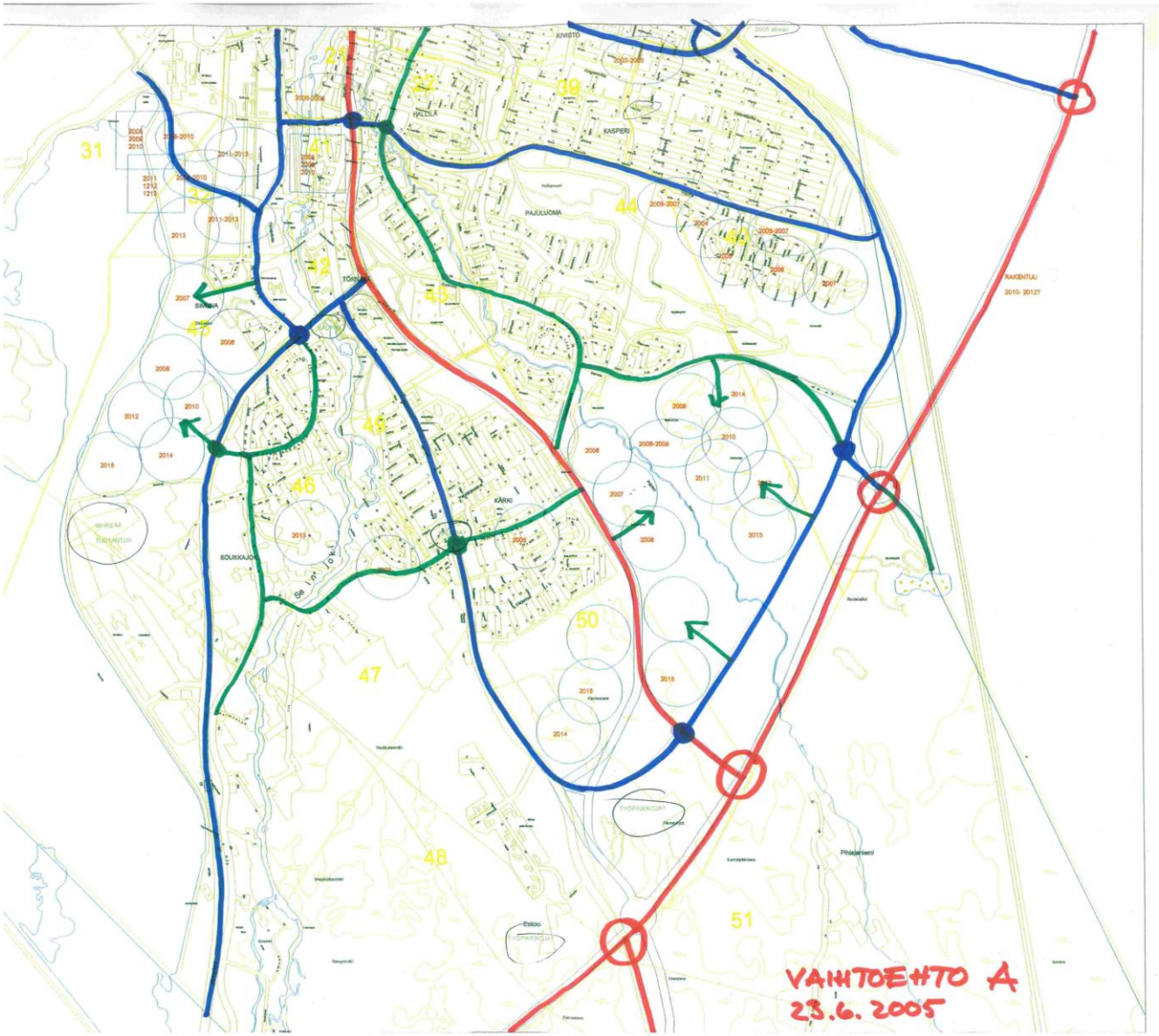
maankäyttö ”vanhalla Seinäjoella”	**asukkaat 2003**	**asukkaat 2024**	**työpaikat 2000**	**työpaikat 2024**
	31 700	39 900	16 500	24 800

Vaihtoehdoissa A, B, C ja C2 on esitetty erilaisia ratkaisumalleja Seinäjoen eteläiselle sisääntulolle, eteläisten asuinalueiden katuverkon jäsentelylle sekä asuinalueiden syöttymiselle muulle verkolle. Vaihtoehtoihin sisältyy toteuttamismalleja myös itäisen ohikulkutien liittymien määrään, tyyppiin ja sijaintiin, sekä mahdolliselle itäisen ohikulkutien rinnakkaiskadulle.

Eri vaihtoehdoille on laadittu liikenne-ennusteet periaatetason ratkaisujen pohjalta, joista nähdään liikenneverkkojen kuormituserot niiden välillä. Tässä vaiheessa ei ole otettu kantaa eri vaihtoehtoihin liittyviin yksityiskohtiin (poikkileikkauksiin tai liittymätyyppeihin), vaan tarkoituksena on tutkia eri vaihtoehtojen toimivuutta ja vaikutuksia verkollisella tasolla.

Kuvat vaihtoehdoista lyhyine selitteineen sekä niiden liikenne-ennusteet on esitetty seuraavissa kuvissa.

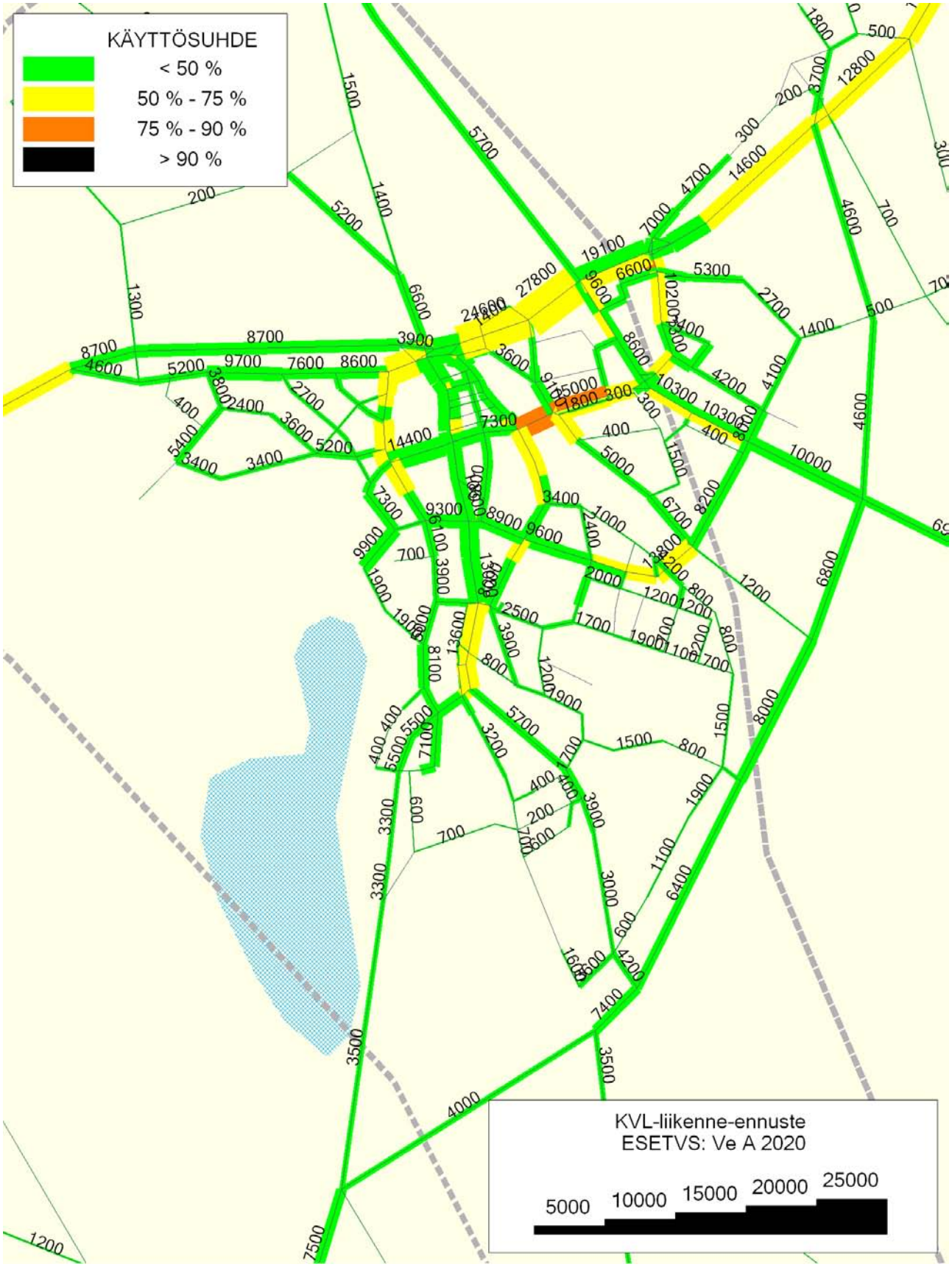
Alustava verkkovaihtoehto A



Vaihtoehdossa A Seinäjoen eteläinen sisääntulo on suunnattu Vapaudentien jatkeelle, joka päättyy Itäisen ohikulkutielle Peräseinäjoentiestä itään. Tällöin Jalasjärventietä ja Törnäväntietä voidaan kehittää uusien asuinalueiden kokoojakatuina. Vapaudentien jatke on tässä 1-ajoratainen, kuten toukokuussa 1995 laadituissa suunnitelmissa on esitetty.

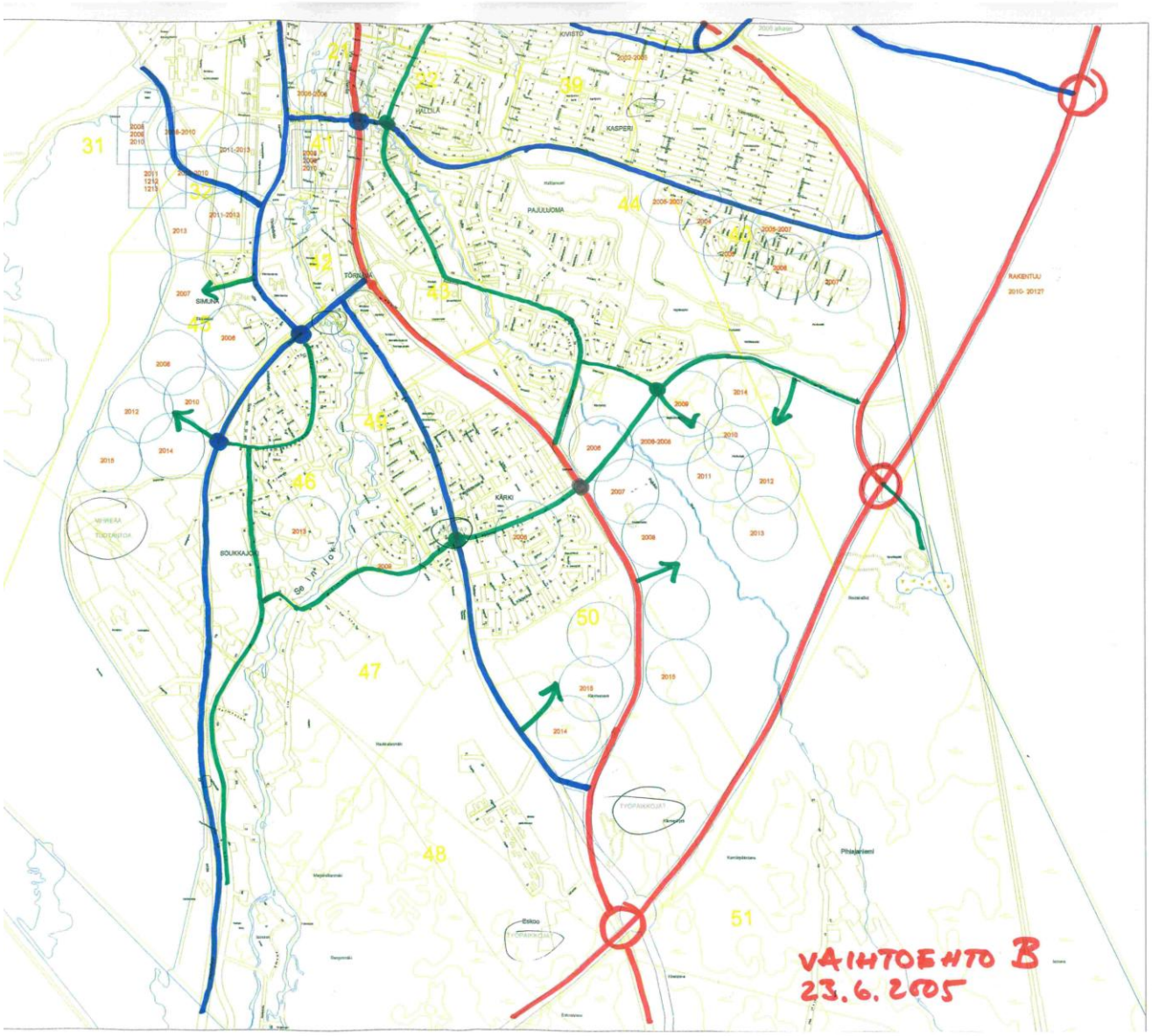
Rautatiekatu on jatkettu itäisen ohikulkutien rinnakkaiskaduksi, joka voi toimia esimerkiksi työpaikka-alueiden syöttökatuna. Pajuluoman laajennusalue voidaan hoitaa ulkosyöttöisesti Vapaudentien jatkeelta, Rautatiekadun jatkeelta ja Satamontieltä.

Kyrkösjärven itärannan alue syöttyy Uittomiehenkadun jatkeen kautta Jalasjärventielle, sekä uudella kadulla Huhtalantielle. Huhtalantieltä on myös uusi yhteys keskussairaalan alueelle. Kapernaumin ja Roveksen teollisuusalueilta on katuyhteys itäiselle ohikulkutielle.



Liikenne-ennuste vuodelle 2024, verkkovaihtoehto A.

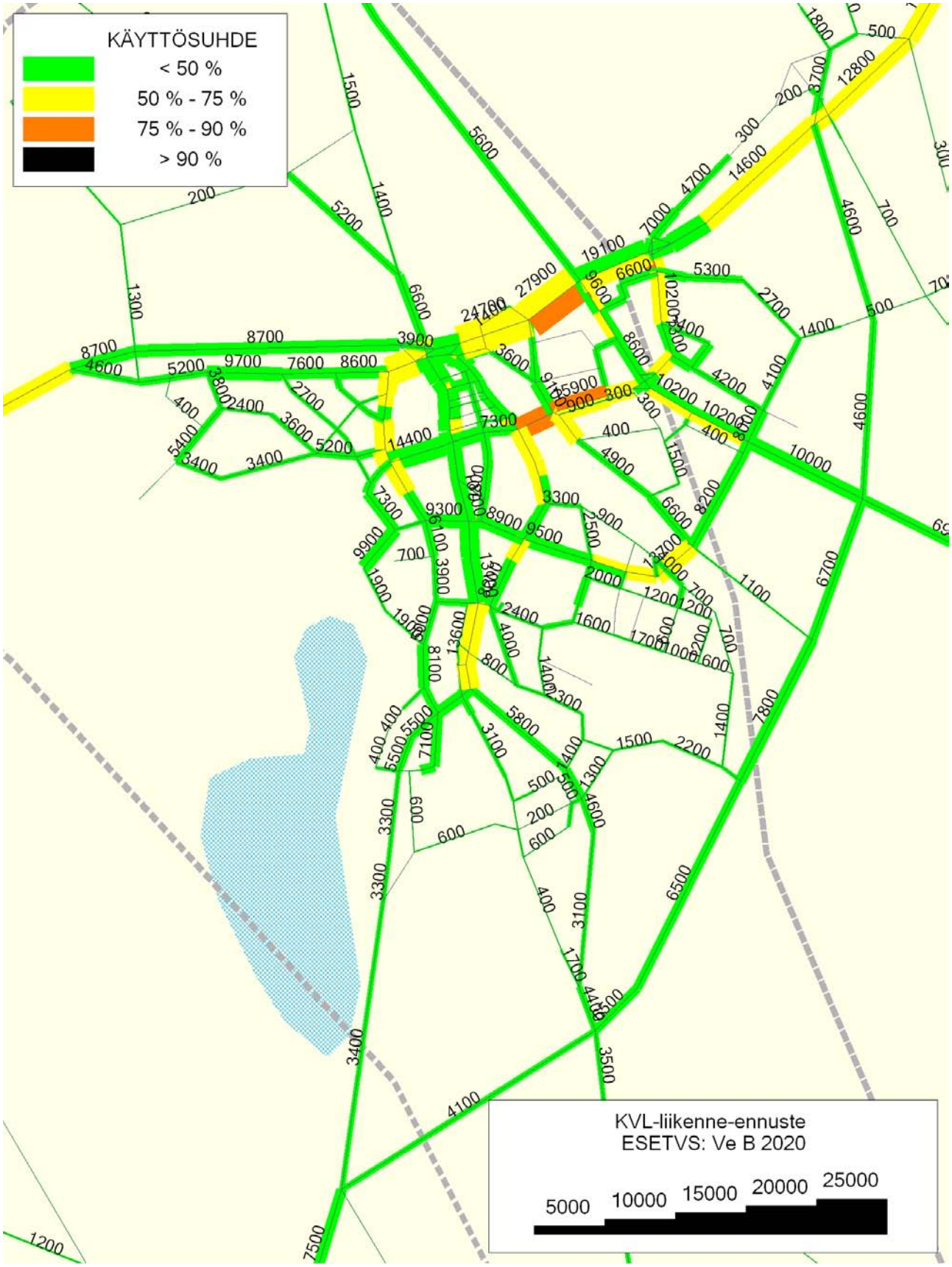
Alustava verkkovaihtoehto B



Vaihtoehdossa B Seinäjoen eteläinen sisääntulo on suunnattu Vapaudentien jatkeelle, joka päättyy Eskoon liittymän kohdille. Toinen sisääntulokatu on Rautatiekadun jatke Routakallion liittymään.

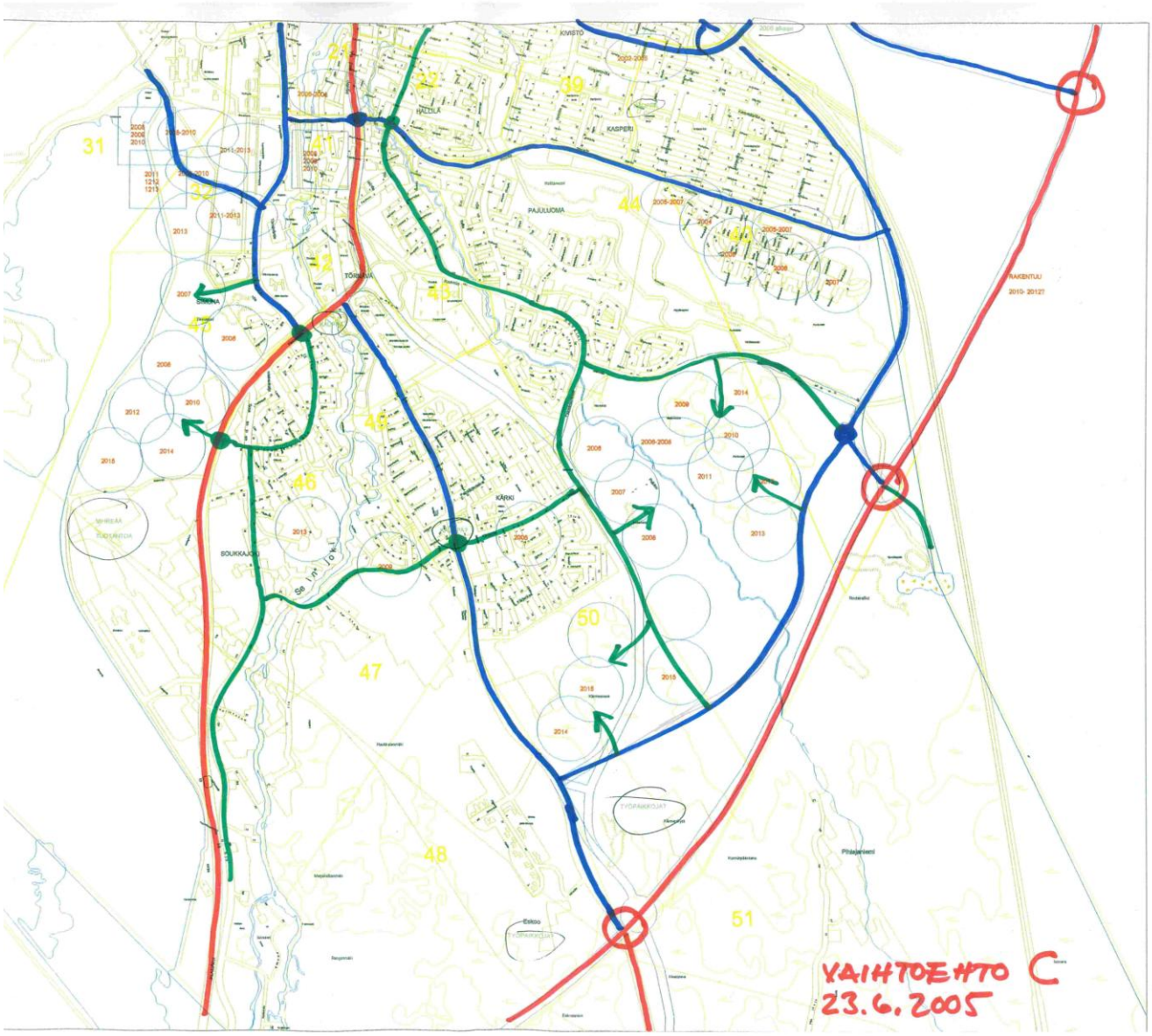
Eteläisen asuinalueiden ”kehäkatuna” toimii Puuttomantie-Kärjentaival ja sen jatke Routakallion suuntaan. Jalasjärventietä ja Törnäväntietä voidaan kehittää uusien asuinalueiden kokoojakatuina.

Kyrkösjärven itärannan alueen, keskussairaalan ja Kapernaumin teollisuusalueen yhteydet ovat kuten vaihtoehdossa A.



Liikenne-ennuste vuodelle 2024, verkkovaihtoehto B.

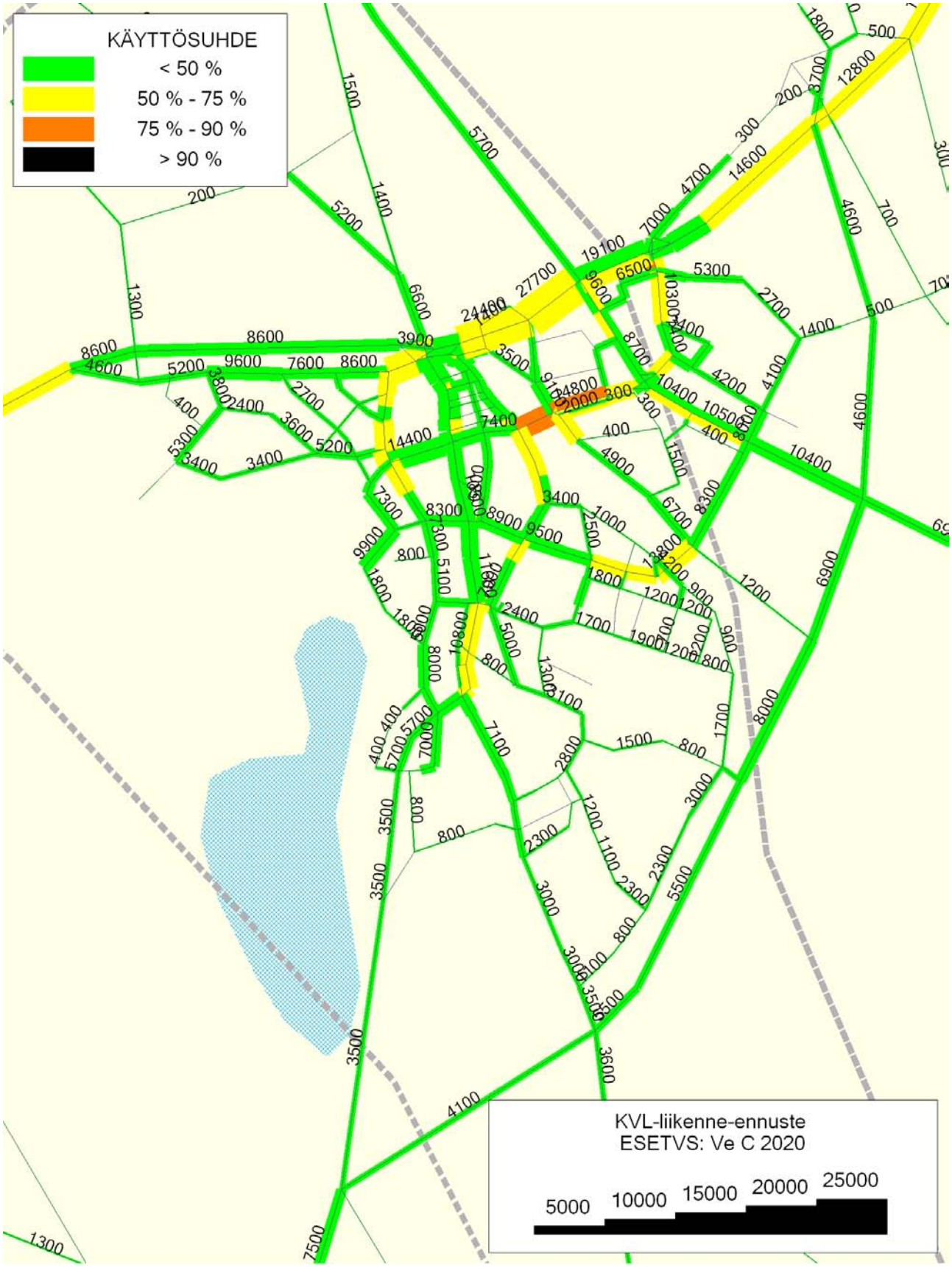
Alustava verkkovaihtoehto C



Vaihtoehdossa C on elementtejä vaihtoehdoista A ja B. Suurin ero on se, että Seinäjoen eteläinen sisääntulo on ajateltu säilytettävän Jalasjärventiellä. Tämän ansiosta Vapaudentien jatkeen maa-alue Kärjen ja Pajuluoman välillä vapautuu muuhun käyttöön. Törnävän kohdalla voidaan toteuttaa ns. lyhyt ohitus museoalueen taitse.

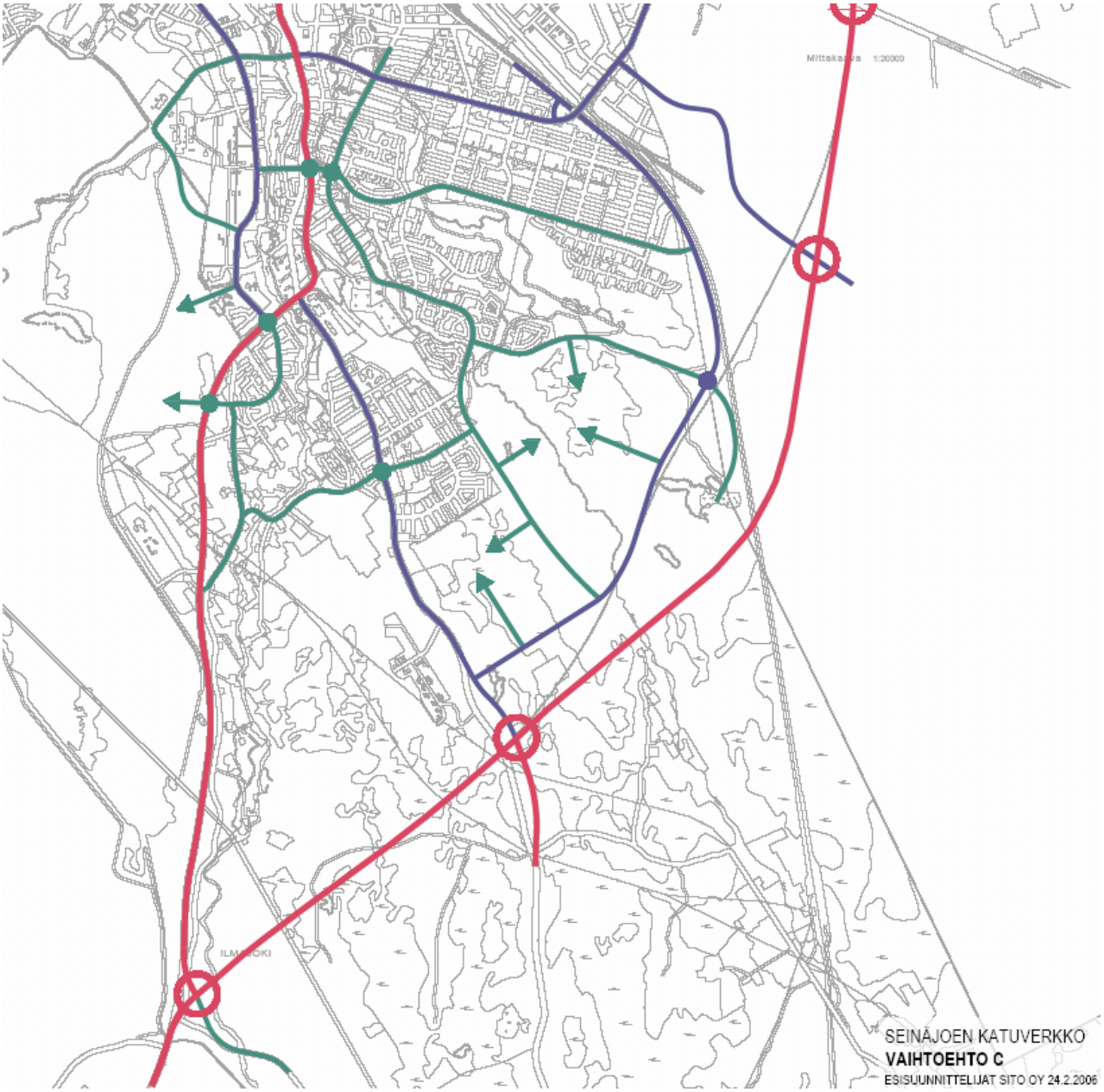
Pajuluoman laajennusalueet syöttyvät ulkosyöttöisesti Rautatiekadun ja Ruukintien jatkeille sekä Satamontielle. Kyrkösjärven itärannan alueen, keskussairaalan ja Kapernaumin teollisuusalueen yhteydet ovat kuten vaihtoehdossa A.

Tässä vaihtoehdossa uutta rakennettavaa kokoojakatuverkkoa on vähiten.

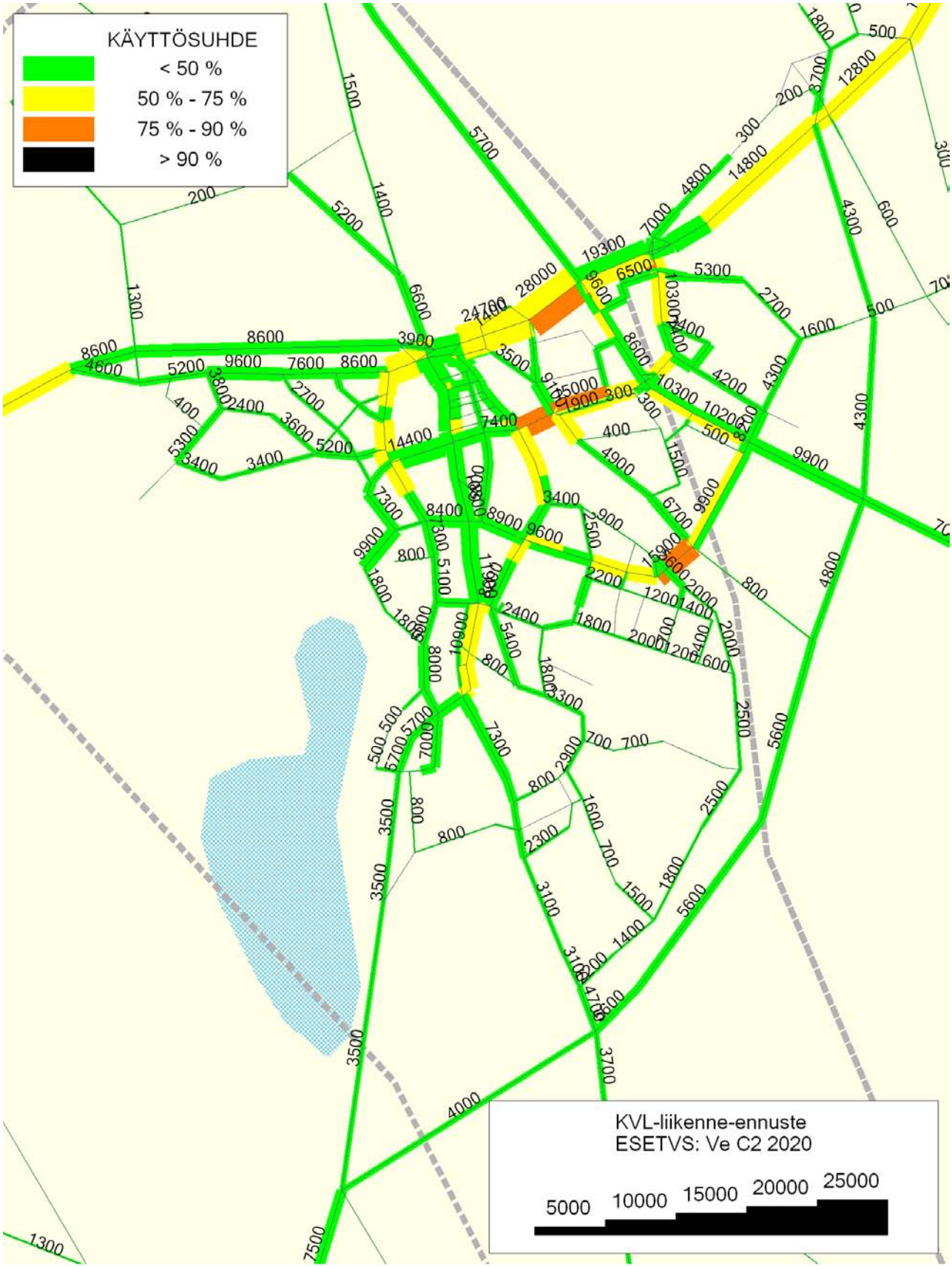


Liikenne-ennuste vuodelle 2024, verkkovaihtoehto C.

Alustava verkkovaihtoehto C2



Alustava vaihtoehto C2 eroaa vaihtoehdosta C siten, että Routakallion eritasoliittymä on poistettu ja Itäinen ohikulkutie on siirretty kulkemaan Routakallion alueen itäpuolelta. Rautatiekadun jatkeen linjaus on siirtynyt myös hieman kaakkoon.



Liikenne-ennuste vuodelle 2024, verkkovaihtoehto C2.

Havaintoja alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteista

Seuraavassa on esitetty keskeisimpiä havaintoja alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteista. Ennusteisiin liittyy epävarmuutta, etenkin sen suhteen, millaista teollista tai kaupallista maankäyttöä ohikulkutien varteen ja liittymien yhteyteen tulee.

Eteläisen Seinäjoen laajenevien asuinalueiden tuoma liikennemäärien kasvu näkyy mm. Pajuluoman alueella. Itäisen ohikulkutien ja Peräseinäjoentien liittymän alueelle suunniteltu työpaikka-alue vaikuttaa myös liikennemääriin mm. Törnäväntiellä ja itäisellä ohikulkutiellä.

Muita maankäytön kehittämisvyöhykkeitä on Kyrkösjärven itärannalla ja keskussairaalan ympäristössä, joiden tuottama liikenne heijastuu mm. Huhtalantielle. Myös Framin alueen työpaikkaliikenne ja ns. Kauppa-Joupin asiointiliikenne näkyy Seinäjoen uoman länsirannalla.

Liikennemäärien kasvu heijastuu myös uusilta maankäytön muutosalueilta keskustaan saakka olevilla vyöhykkeille.

<u>Seinäjoen eteläinen sisääntulo</u>

Verkkovaihtoehdoissa A-C on erilaisia ratkaisumalleja Seinäjoen eteläisen sisääntulon järjestämiseen: Jalasjärventie, Vapaudentien pitkä jatke Peräseinäjoen suuntaan ja Rautatiekatu. Alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteiden sijoitteluiden perusteella Jalasjärventien liikennemäärä on vaihtoehdosta riippuen 3400-3500 ajon./vrk, Peräseinäjoen suunnan tien 3500-4400 ajon./vrk ja Rautatiekadun 1400-1700 ajon./vrk.

Käytännössä sekä Vapaudentien pitkä jatke että Rautatiekatu pidentävät matkaa niin paljon, että Tampereen suunnan liikenteen ei ole luontevaa kiertää niiden kautta Seinäjoen keskustaan. Tähän vaikuttaa myös se, että Seinäjoen kaupunkirakenne on laajenemassa kaakkoon, joten näille uusille suunnitelluille sisääntuloväylille on paineita rakentaa tulevaa maankäyttöä palvelevia katuliittymiä. Sitä vastoin Jalasjärventien suuntaan kaupunkirakenne on laajenemassa vain maltillisesti, ja maa-alaakin Kyrkösjärven ja Seinäjoen uoman välissä on rajallisesti. Tällöin ei ole tarvetta eikä perusteluita esimerkiksi alentaa Jalasjärventien nopeusrajoitusta, joka on ainoa keino jolla liikenne siirtyisi sieltä uusille sisääntuloväylille (Vapaudentien pitkälle jatkeelle ja Rautatiekadulle).

Liikennemallisijoitteluiden perusteella näyttää siltä, että Seinäjoen keskustaan Tampereen suunnasta suuntautuva liikenne käyttää kaikissa vaihtoehdoissa Jalasjärventietä. Jalasjärventien liikennemäärät ovat vuonna 2024 itäisen ohikulkutien ansiosta pienemmät kuin nykyään. Törnäväntie/Vapaudentien jatke ja Rautatiekatu toimivat Peräseinäjoen suunnan ja uusien asuinalueiden yhteytenä keskustan suuntaan.

Vaihtoehdossa C Peräseinäjoen suunnan sisääntulotienä toimii nykyisen tapaan Törnäväntie, jonka liikennemäärät Kärjen kohdalla ovat alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteiden mukaan 5000-7000 ajon./vrk (jonkin verran enemmän kuin nykyisin). Tällöin voi olla perusteltua karsia Kärjen vanhan puolen katuliittymiä, joita nykyään on tiheässä.

Törnävän kohta

Vuonna 2024 ohikulkuteiden valmistuttua Törnäväntien liikennemäärä Törnävällä on alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteiden mukaan n. 13300 ajon./vrk, ja raskaan liikenteen osuus on laskenut huomattavasti. Vaihtoehdoissa A-C on rakennettu 1-ajoratainen Vapaudentien lyhyt jatke Törnävän kohdalle, joka vaihtoehdoissa A ja B jatkuu myös Kärjen ja Pajuluoman välistä pitkälle kaakkoon.

Vapaudentien jatkeen liikennemääräennusteet poikkeavat toisistaan vaihtoehtojen A/B ja C välillä: A/B:ssa liikennemäärä on n. 13600 ajon./vrk ja C:ssa 10800 ajon./vrk. Ero johtuu siitä, että Vapaudentien pidennetty jatke vaihtoehdoissa A/B alkaa toimia Kärjen ja Pajuluoman alueiden yhteytenä Ruukintien ja Törnäväntien sijaan, joiden liikennemäärät alenevat. Kärjen ja Pajuluoman syöttyminen pääkatuverkkoon siirtyisi nykyiseen nähden ko. alueiden toiselle laidalle.

Alustavissa verkkovaihtoehdoissa A ja B on lähellä, että Vapaudentien jatke Törnävän kohdalla tulisi olla 2-ajoratainen. Vaihtoehdossa C riittää 1-ajoratainen ratkaisu.

Itäinen ohikulkutie

Itäisen ohikulkutien liikennemäärät ovat alustavien verkkovaihtoehtojen liikenne-ennusteiden mukaan suurimmillaan n. 7500-8100 ajon/vrk Routakallion ja Tuottajantien jatkeen liittymien välillä. Risteävä liikenne Routakalliossa ja Törnäväntiellä/Vapaudentien jatkeella on n. 3000-4000 ajon./vrk.

Alustavan verkkovaihtoehdossa C2 Routakallion liittymää ei ole, minkä vuoksi itäisen ohikulkutien liikennemäärät Routakallion ja Takamäen välillä ovat n. 2000 ajon./vrk pienemmät kuin vaihtoehdossa C. Routakallion liittymän puuttuessa Seinäjoen kaakkoon laajenevien kaupunginosien liikenne pohjoiseen ja itään käyttää Kivistöntietä.

Kyrkösjärven itäranta

Kaikissa vaihtoehdoissa on esitetty keskussairaalan alueen uusi katuyhteys Huhtalantielle, ja Kyrkösjärven itärannan uuden asuinalueen syöttyminen kahta kautta: Uittomiehenkadun jatkeelle ja Huhtalantielle. Tällöin Uittomiehenkadun jatkeen kohdasta syntyy luonteva kaupungin ”porttikohta”. Tarvittaessa Soukkajoentien liittymä Jalasjärventielle voidaan poistaa.

Yhteenveto alustavista verkkovaihtoehdoista

Tarkastelluista vaihtoehdoista vaihtoehto C on parhain jatkosuunnittelun pohjaksi. Vaihtoehdon C mukainen Seinäjoen eteläisen sisääntulon periaateratkaisu (Jalasjärventie) on selvityksen mukaan liikenteen kannalta parhain, samoin Törnäväntien liikennemäärien vähentämistavoitteen kannalta. Alavaihtoehto C2 antaa enemmän tilaa asuinalueiden laajenemiselle Routakallion suunnalla, mutta tämän alustavan verkkovaihtoehdon heikkous on Routakallion eritasoliittymän puuttuminen.

Maankäytöllisesti vaihtoehdot C, kuten myös C2, antavat hyvät edellytykset Kärjen ja Pajuluoman välisen alueen yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Myös uutta rakennettavaa kokoojakatuverkkoa on näissä vaihtoehdoissa vähemmän kuin vaihtoehdoissa A ja B.

VAIHE 2. Itäisen ohikulkutien linjausvaihtoehtojen liikenne-ennusteet

Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkkosuunnittelun kanssa samaan aikaan on tehty Seinäjoen itäisen ohikulkutien (vt 19) suunnittelua. Ohikulkutielle on kaksi linjausvaihtoehtoa Routakallion kohdalla. Tässä on esitetty linjausvaihtoehtojen liikenne-ennusteet. Samoin on esitetty niihin liittyvät maankäyttöarviot vuodelta 2007, jotka esittävät noin vuoden 2030 maankäyttöä.

Vuonna 2007 laaditut maankäyttöennusteet poikkeaa vuoden 2005 ennusteesta siten, että uusia asuinalueita on esitetty myös Törnävän-tie/Peräseinäjoentien länsipuolelle Eskoon ympäristöön. Myös työpaikkojen ja kaupan alueita on tullut lisää itäisen ohikulkutien liittymien yhteyteen. Eteläisen Seinäjoen tie- ja katuverkko noudattelee aikaisemmin esitetyn alustavan verkkovaihtoehdon C periaatteita.

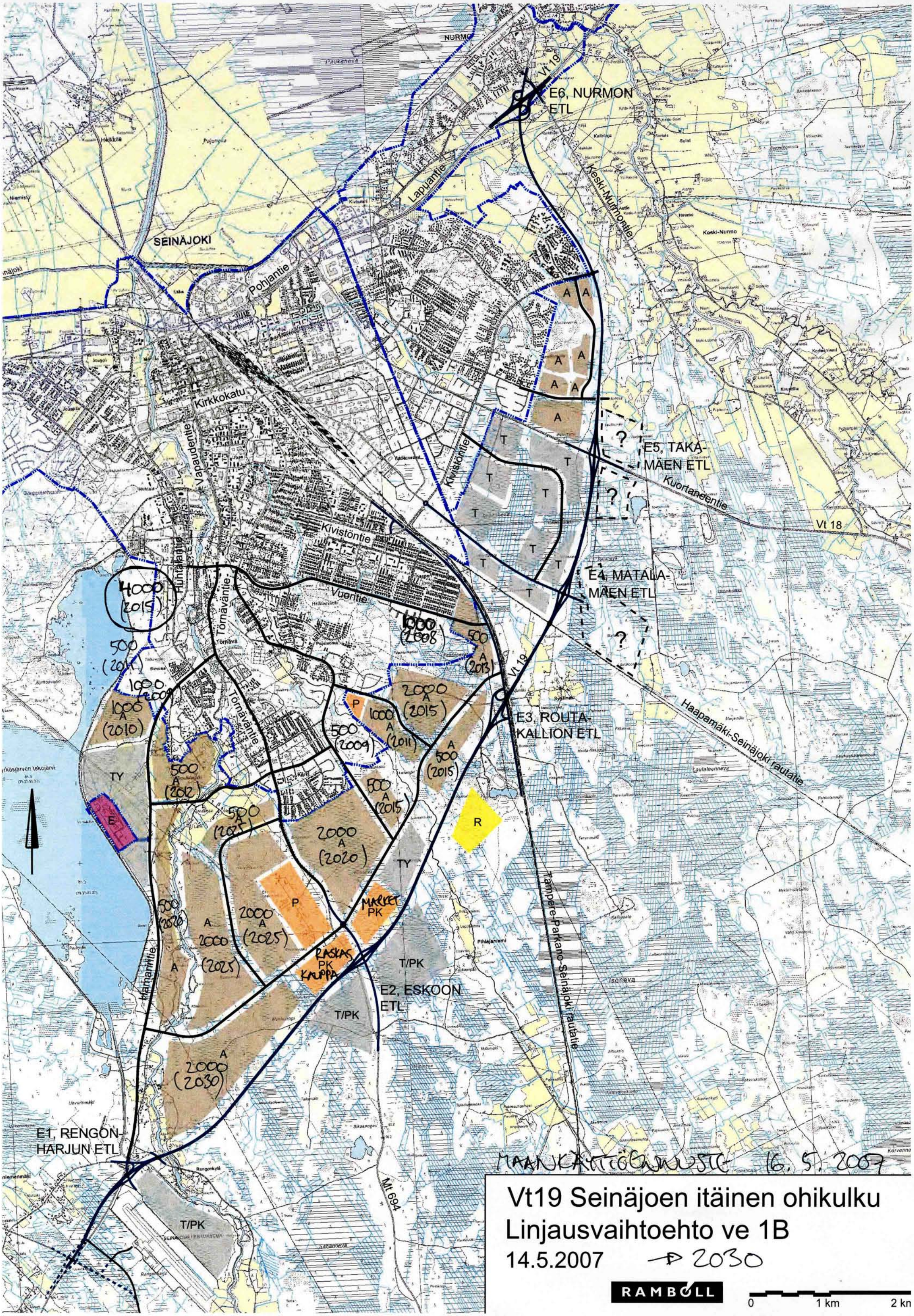
Liikenne-ennusteessa käytetyt maankäyttöluvut on esitetty seuraavassa taulukossa. Taulukon luvut kuvaavat tie- ja katuverkkoselvityksen mukaisen Seinäjoen kaupunkiseudun tietoja, joihin kuuluvat ”vanha” Seinäjoen kaupungin alue ilman Peräseinäjoen kuntaliitoksen tuomia muutoksia sekä Nurmo ja Ilmajoki.

maankäyttö Seinäjoen kaupunkiseudulla (”vanha” Seinäjoki, Nurmo ja Ilmajoki)	**asukkaat 2000**	**asukkaat n. 2030**	**työpaikat 2000**	**työpaikat n. 2024**
	52 600	71 700	23 400	33 000

Liikenneverkkosuunnitelmista ja maankäyttöarvioista on esitetty sekä toukokuun 2007 että lokakuun 2007 versiot, joissa maankäytön painotukset ja liikenneverkkoratkaisut poikkeavat hieman toisistaan.

Itäisen ohikulkutien ennustettu liikennemäärä on suurimmillaan n. 12 700 ajoneuvoa vuorokaudessa linjausvaihtoehdossa 1. Linjausvaihtoehdossa 2 Itäisen ohikulkutien maksimiliikennemäärä on n. 10 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Itäisen ohikulkutien linjausvaihtoehtojen ominaisuuksia ja vaikutuksia on käsitelty laajasti Itäisen ohikulkutien ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa.



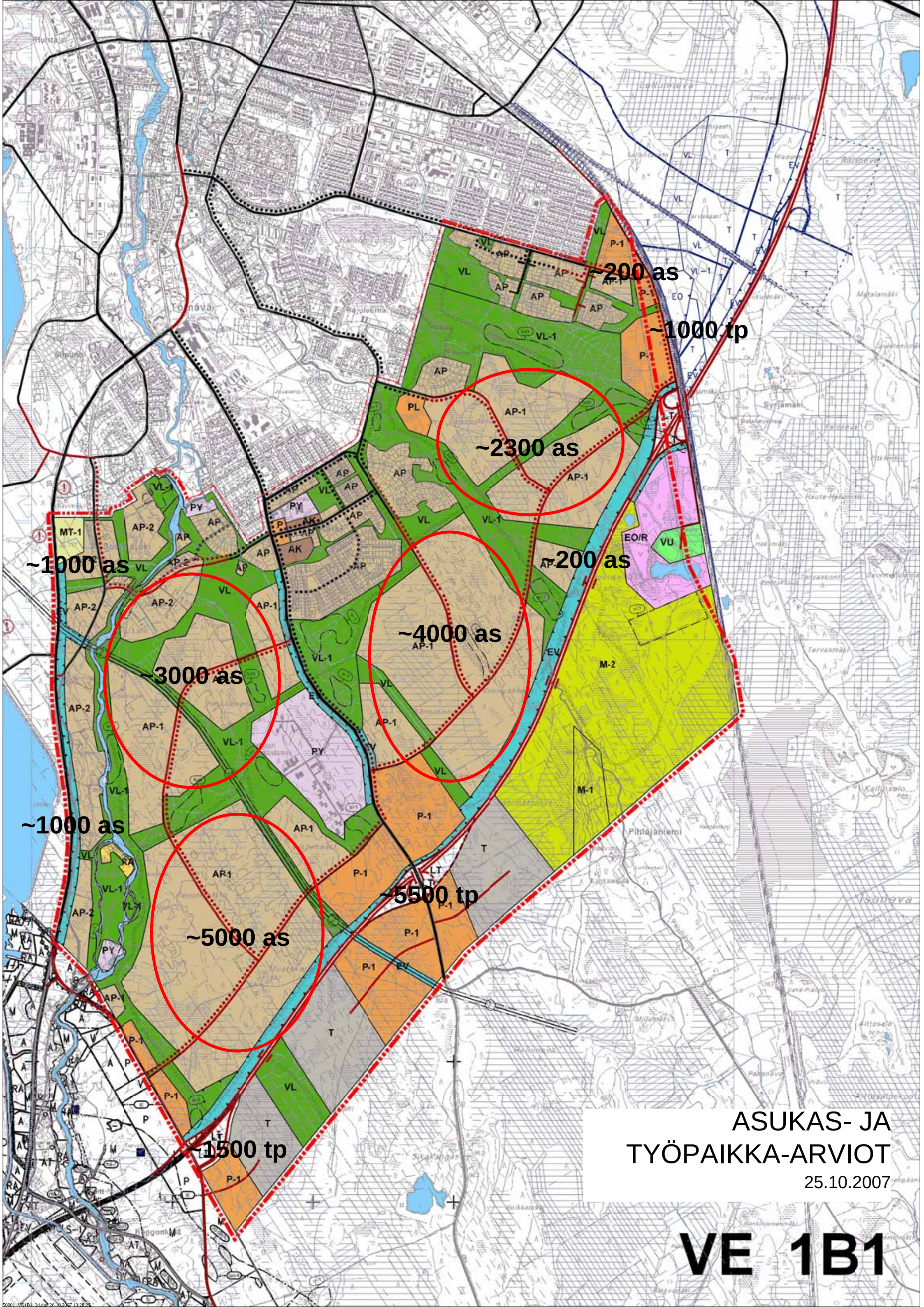
Vt19 Seinäjoen itäinen ohikulku

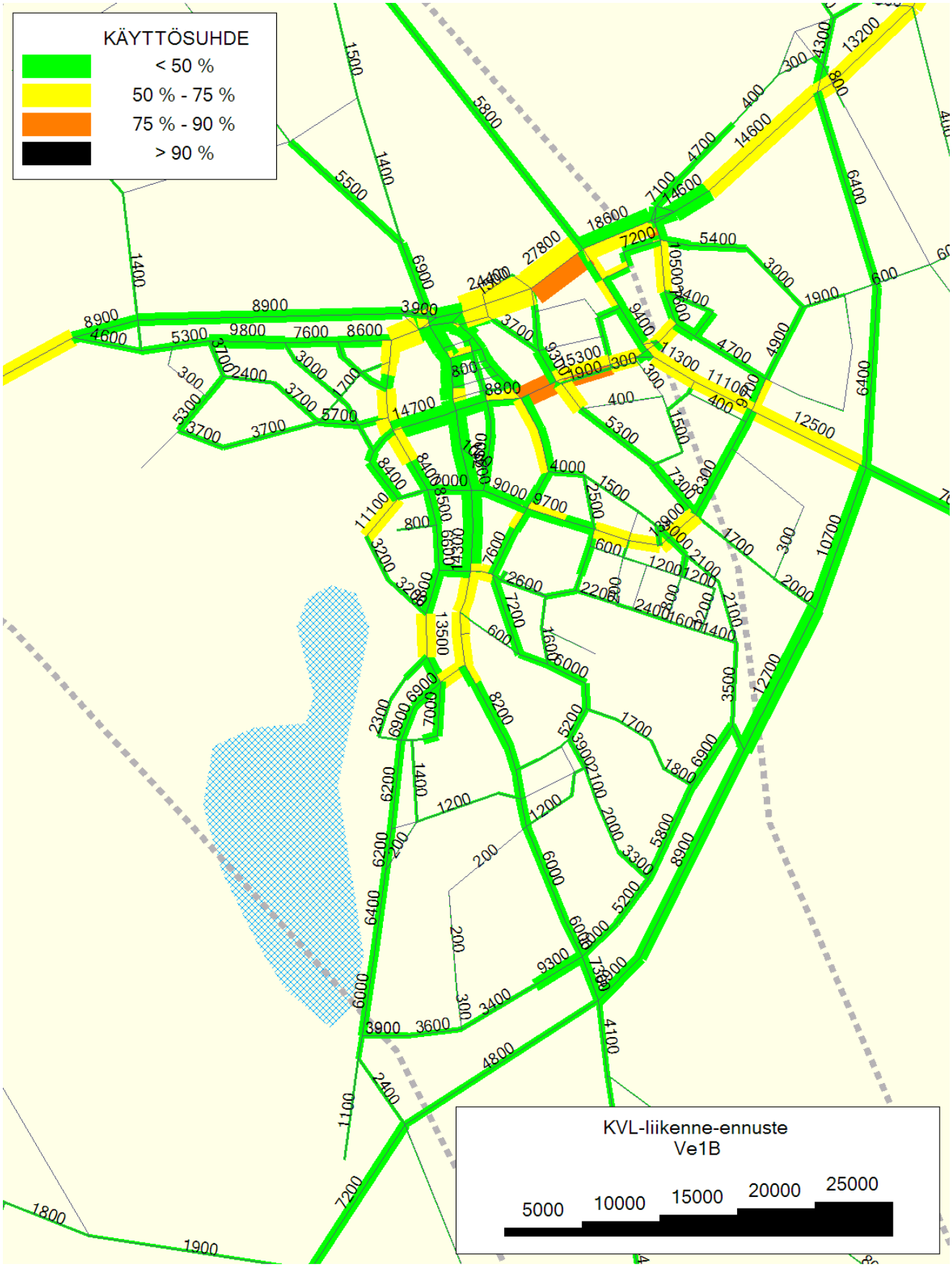
Linjausvaihtoehto ve 1B

14.5.2007 → 2030

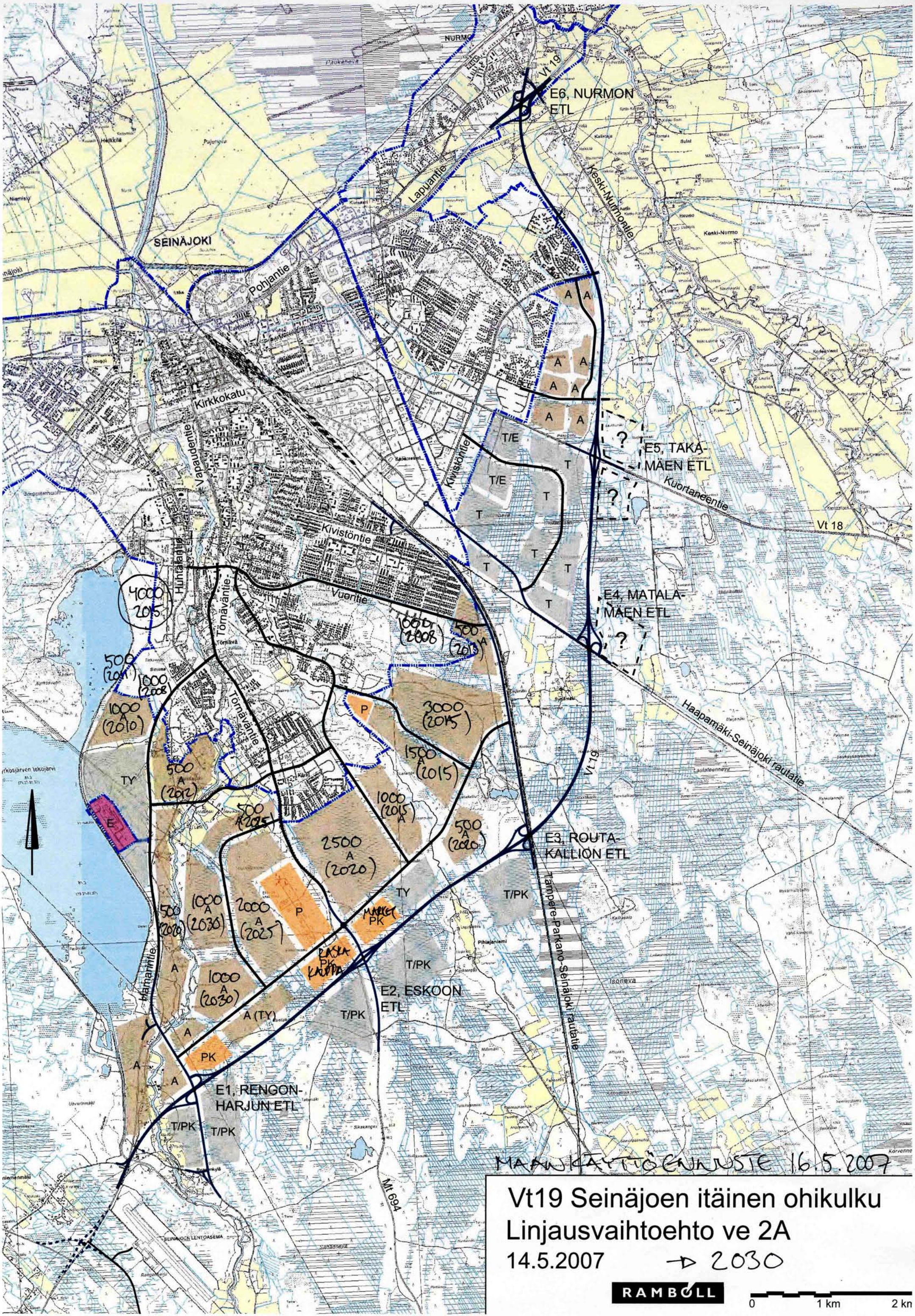
RAMBOLL

0 1 km 2 km


~200 as
~1000 tp
~2300 as
~1000 as
~200 as
~4000 as
~3000 as
~1000 as
~5500 tp
~5000 as
~1500 tp
ASUKAS- JA
TYÖPAIKKA-ARVIOT
25.10.2007
VE 1B1



KVL-liikenne-ennuste vuodelle 2030, linjausvaihtoehto 1.



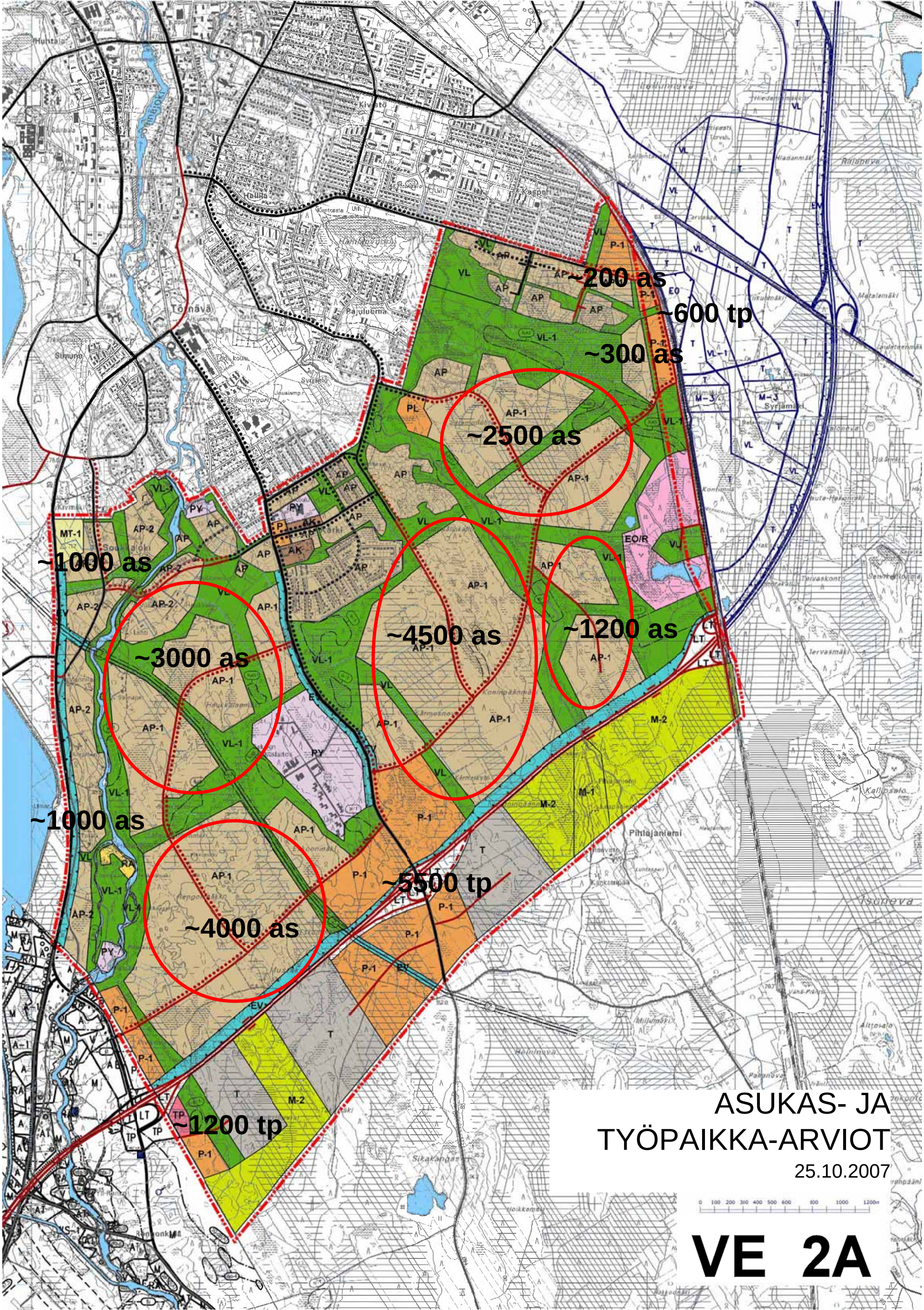
Vt19 Seinäjoen itäinen ohikulku

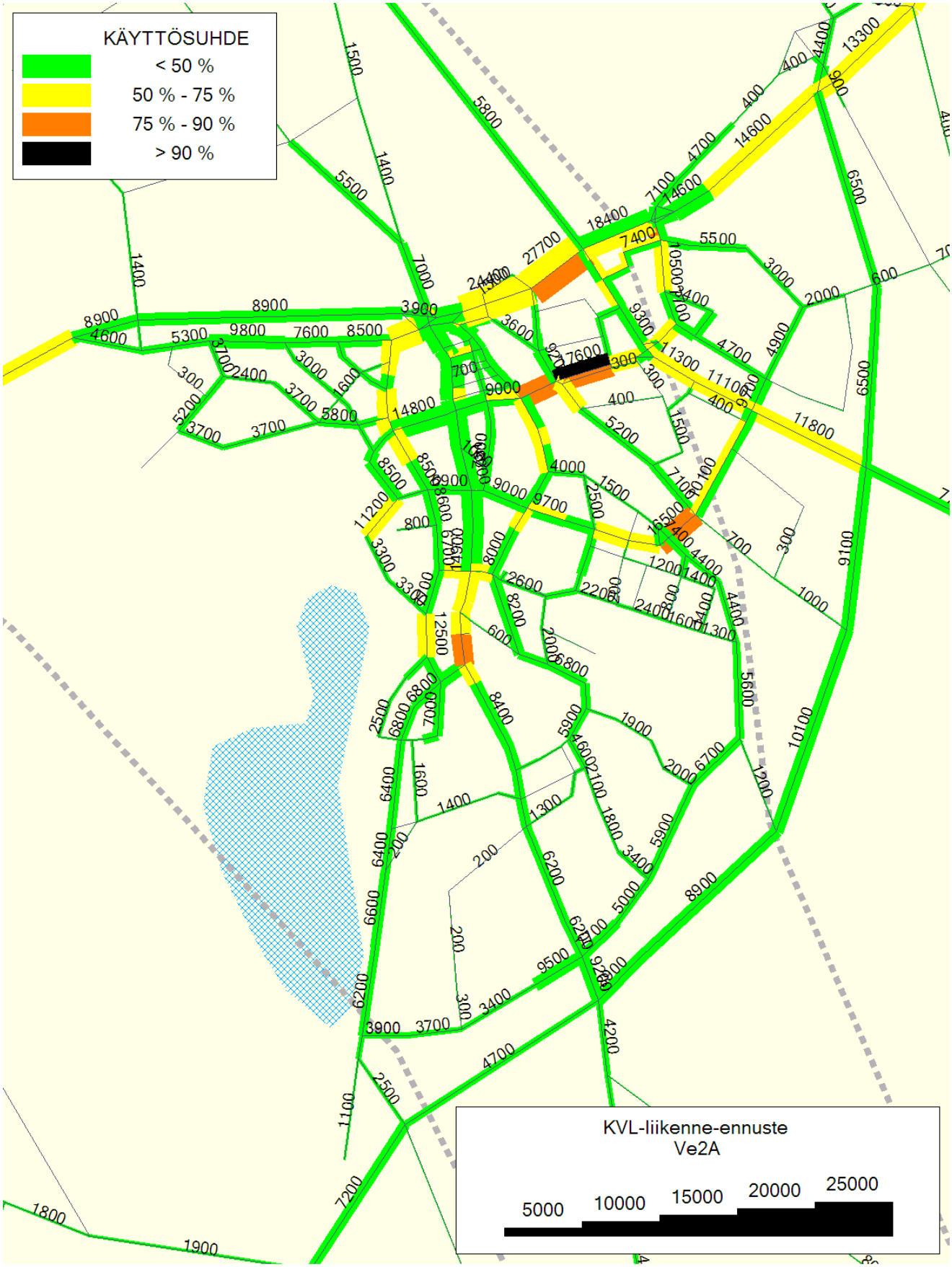
Linjausvaihtoehto ve 2A

14.5.2007 → 2030

RAMBOLL

0 1 km 2 km


~200 as
~600 tp
~300 as
~2500 as
~1000 as
~4500 as
~1200 as
~3000 as
~1000 as
~5500 tp
~4000 as
~1200 tp
ASUKAS- JA
TYÖPAIKKA-ARVIOT
25.10.2007
VE 2A



KVL-liikenne-ennuste vuodelle 2030, linjausvaihtoehto 2.

VAIHE 3. Eteläisen Seinäjoen osayleiskaavan liikenne-ennuste

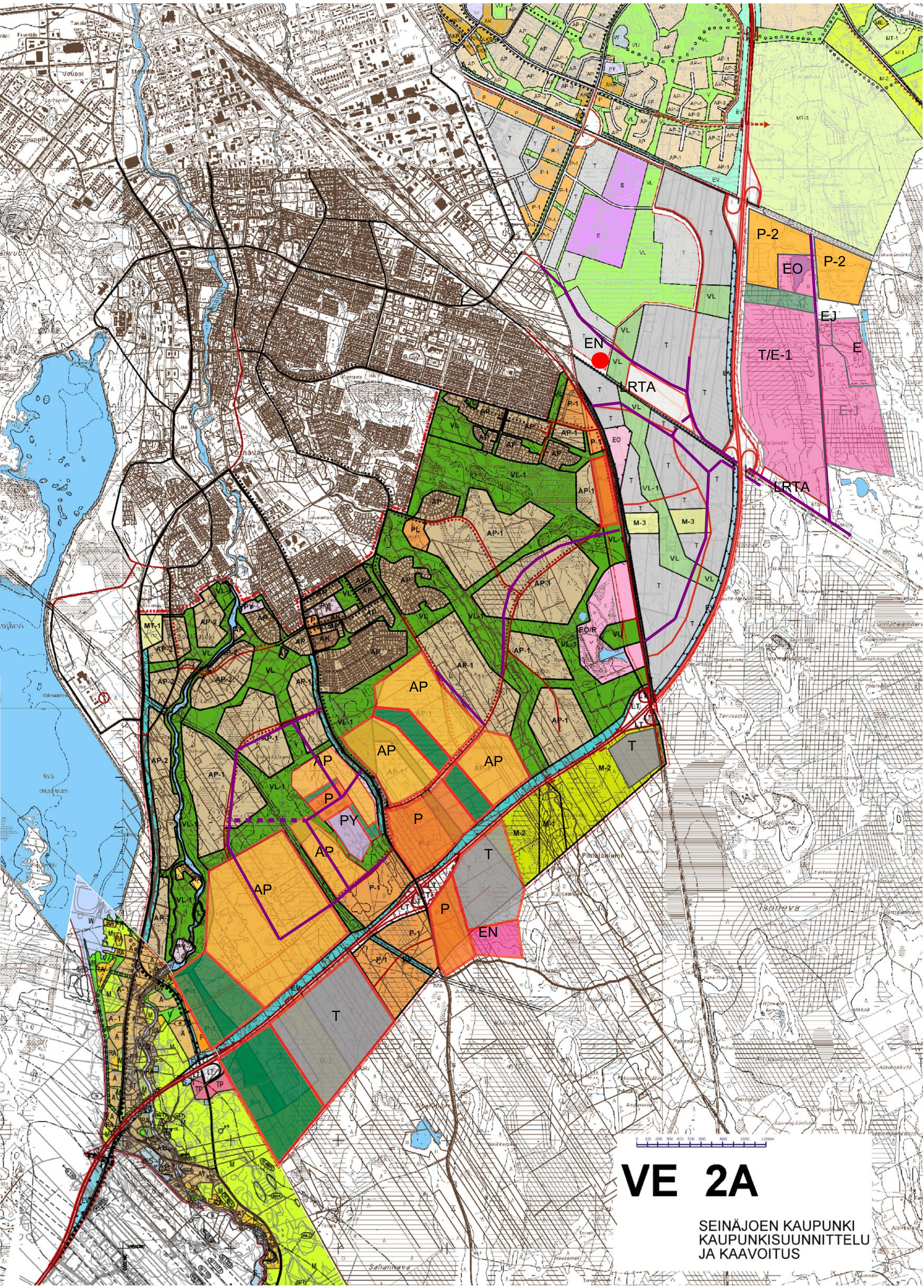
Viimeisimmässä vaiheessa syksyllä 2008 on laadittu viimeistelty liikenne-ennuste eteläisen Seinäjoen laajentumisalueiden ja itäisen ohikulkutien osayleiskaavaehdotuksen perusteella.

Liikenneverkkoratkaisu on esitetty seuraavassa kuvassa, joka on yhdistelmä Ilmajoen, Seinäjoen ja Nurmon alueiden suunnitelmista. Seinäjoen alueen osalta tie- ja katuverkon perusperiaatteet myötäilevät alustavan verkkovaihtoehdon C kuvausta ja itäisen ohikulkutien linjausvaihtoehtoa 2. Rengonharjun eritasoliittymä ei kuitenkaan toteutune tässä esitetyllä tavalla Ilmajoen ja Seinäjoen kuntarajalle, vaan etelämmäksi Ilmajoen alueelle.

Liikenne-ennusteessa on otettu huomioon myös Seinäjoen keskussairaalan alueen, ns. Kauppa-Joupin, Framin työpaikka-alueen ja Itikanmäen suunnittelujen yhteydessä laadittujen tarkennettujen liikenne-ennusteiden tiedot, sekä tarkennettu Nurmon puoleisten teollisuusalueiden liikennetuotosarvioita.

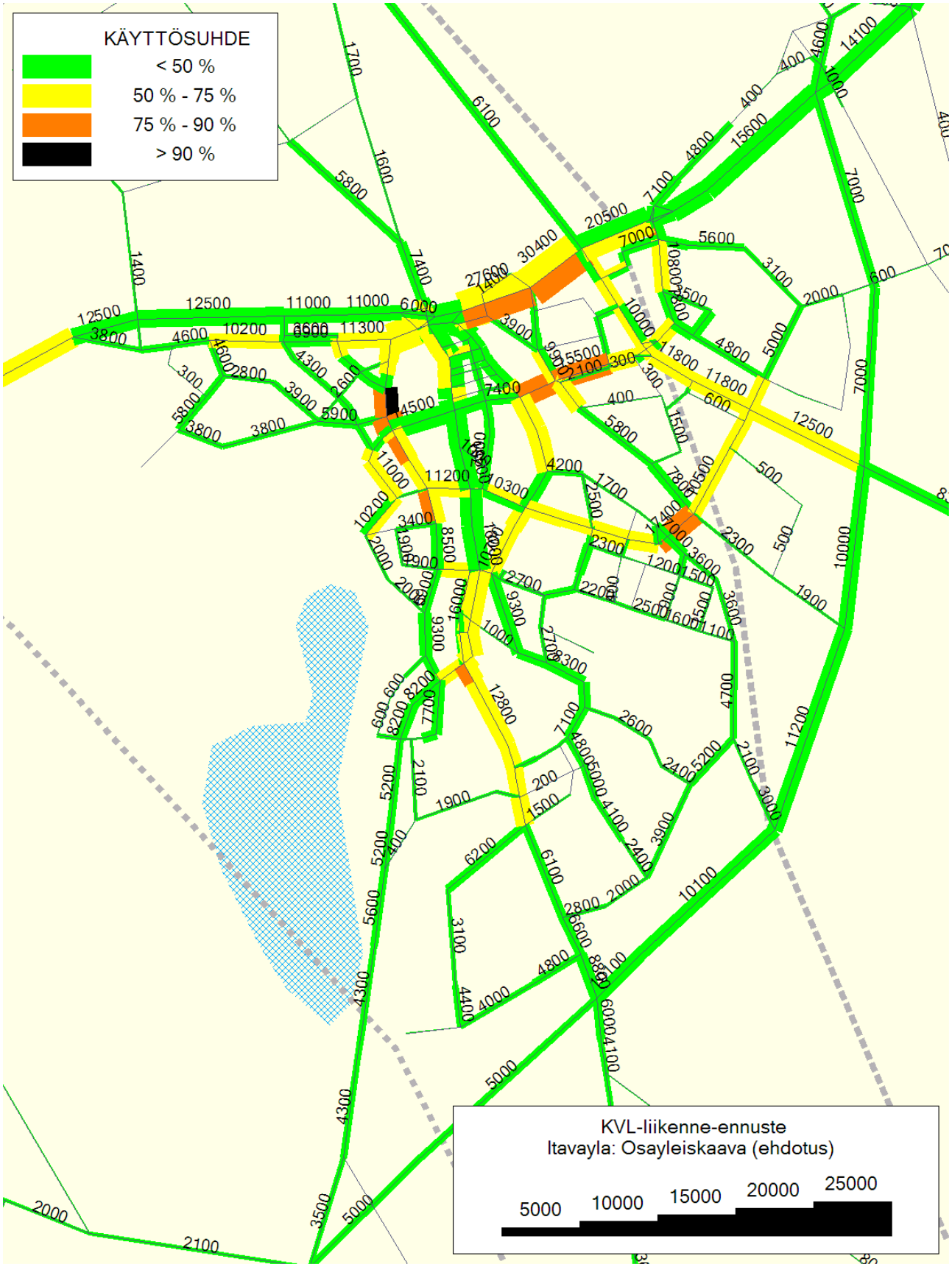
Itäisen ohikulkutien suunnittelun yhteydessä on käyty keskustelua Routakallion eritasoliittymän toteuttamisesta, tai vaihtoehtoisesti sen toteuttamatta jättämisen vaikutuksista liikennemääriin muualla verkossa. Osayleiskaavan ehdotuksen liikenne-ennusteen herkkyystarkasteluna on tutkittu, mitä Routakallion eritasoliittymän toteuttamatta jättäminen vaikuttaisi liikennemääriin.

Routakallion eritasoliittymän toteuttamatta jättäminen alentaa itäisen ohikulkutien maksimiliikennemääriä n. –1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vastaava määrä siirtyy käyttämään Rautatiekatua ja Kivistöntien itäosaa. Routakallion eritasoliittymän toteuttamatta jättäminen lisää myös Eskoon eritasoliittymän käyttöä.

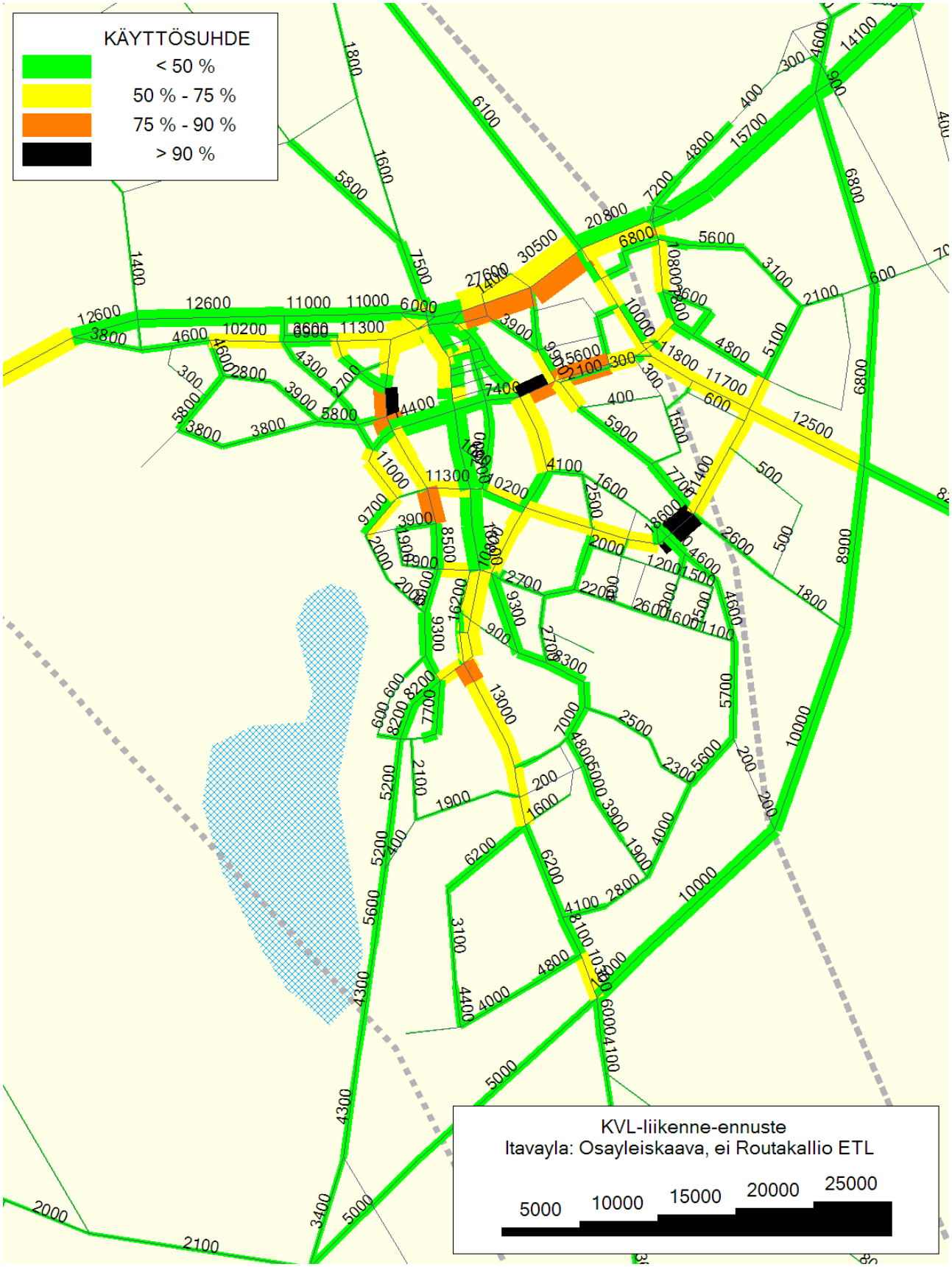


VE 2A

SEINÄJOEN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELU
JA KAAVOITUS



KVL-liikenne-ennuste vuodelle 2030, osayleiskaavan ehdotus.



KVL-liikenne-ennuste vuodelle 2030, osayleiskaavan ehdotuksen herkkyystarkastelu: Routakallion eritasoliittymää ei toteuteta.

Routakallion eritasoliittymän toteuttamatta jättämisen vaikutus KVL-liikenne-ennusteeseen.
punainen = kasvua, vihreä = vähenemää

Havaintoja liikenne-ennusteista

Eteläisen Seinäjoen maankäyttö kehittyy lähimpien vuosikymmenten aikana voimakkaasti. Arvioitu maankäytön kasvu on mahdollista ainoastaan, mikäli Seinäjoen itäinen ohikulkutie on toteutettu.

Erityisesti raskaan liikenteen siirtyminen ohikulkutielle parantaa katuverkon toimivuutta. Ohikulkutie ei poista kuitenkaan katuverkon parantamistarpeita vaan maankäytön kasvun ja liikenneverkkomuutosten myötä tulevaisuudessa on tarpeen parantaa myös katuverkkoa ja sen liittymiä. Toimenpiteet voidaan kuitenkin suunnitella kaupunkiliikenteen ehdoilla, kun pitkämatkainen läpikulkeva liikenne on siirtynyt ohikulkutielle. Itäisen ohikulkutien liikennemäärä on suurimmillaan noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Routakallion ja Matalamäen/Tuottajantien jatkeen liittymien välillä.

Seinäjoen eteläisenä sisääntulotienä säilyy Jalasjärventie. Jalasjärventien suuntaan ei ole esitetty merkittävästi uutta kaupunkirakennetta, joten tien standardi voidaan säilyttää korkealuokkaisena, eikä ole välttämätöntä esimerkiksi alentaa Jalasjärventien nopeusrajoitusta. Jalasjärventien liikennemäärät ovat ennustevuosina itäisen ohikulkutien toteutumisen ansiosta samaa tasoa tai alemmat kuin nykyään.

Eteläisen Seinäjoen uusien asuinalueiden tärkeimpinä yhteyksinä toimivat Törnäväntie, Ruukintie jatkeineen sekä Rautatiekatu jatkeineen. Kaikkien suunniteltujen asuinalueiden toteutuessa Törnäväntien liikennemäärät Kärjen kohdalla nousevat varsin suuriksi. Samasta syystä myös Vapaudentien lyhyt jatke museoalueen taitse tulee ajankohtaiseksi.