

Ruokakesko Oy / Pohjanmaa

NURMON KAUPAN HANKEEN LIIKENTEeseen KOHDISTUVIEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Raportti

P17819



19.4.2012

19.4.2010

SISÄLLYSLUETTELO

1	Selvityksen tausta ja tarkoitus.....	1
2	Tarkasteltavat vaihtoehdot ja tarkastelualue	1
3	Liikenneverkon nykytilanne	2
3.1	Tie- ja katuverkko	2
3.2	Kevyt liikenne	3
3.3	Joukkoliikenne	4
3.4	Liikenneverkon kehittämishankkeet	6
4	Liikenteellisten vaikutusten arviointi	7
4.1	Ajoneuvoliikenne	7
4.1.1	Liikennemäärä ja liikenteen suuntautuminen.....	7
4.1.2	Toimivuustarkastelut.....	8
4.2	Kevyt liikenne	12
4.3	Joukkoliikenne	13
5	Yhteenveto ja johtopäätökset	14
6	Lähdeluettelo.....	15

RUOKAKESKO OY / POHJANMAA NURMON KAUPAN HANKKEEN LIIKENTEeseen KOHDISTUVIEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

1 Selvityksen tausta ja tarkoitus

Seinäjoen kaupunki on suunnitellut valtatie 19 ja uuden itäisen ohikulkutien liittymän tuntumaan kaupan aluetta. Alueesta on tehty kaupallinen selvitys sekä kaupallisten ja liikenteellisten vaikutusten arviointi vuonna 2010. Suunnitellun kaupan hankkeen mitoitus on muuttunut vuoden 2010 selvityksessä arvioidusta, mikä vaikuttaa mm. hankkeen aiheuttamiin liikennemääriin. Tässä selvityksessä on arvioitu hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia kaupan hankkeen päivitetyn mitoituksen pohjalta.

Selvityksen on laatinut dipl.ins. Sakari Mustalahti ja tekn.kand. Mika Tuominen FCG Finnish Consulting Group Oy:stä. Hankkeen aiheuttama liikennetuotos on arvioitu Ympäristöministeriön julkaisun Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa sekä alueelle tehtyjen aiempien selvitysten pohjalta. Liikenteen suuntautumista on arvioitu aiempien alueelle tehtyjen selvitysten sekä ympäristön tulevan maankäytön perusteella. Liikenteen välityskykyarviot on tehty Synchrono/SimTraffic-ohjelmistolla sekä kiertoliittymien osalta tarkistettu kiertoliittymän välityskyvyn laskentakaavoilla.

2 Tarkasteltavat vaihtoehdot ja tarkastelualue

Tarkasteltavat vaihtoehdot

Tässä selvityksessä on päivitetty Nurmon kaupan hankkeen kaupallinen selvitys (18.1.2010) liikenteellisten vaikutusten osalta. Verrattuna edelliseen tarkasteluun hankkeen mitoitus on muuttunut. Tässä tarkasteltavan hankkeen kokonaismitoitus on 14 000 kerrosneliometriä. Kaupan toiminnot on jaoteltu Ympäristöministeriön julkaisun "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" mukaisesti toimintoihin hankkeen alustavien suunnitelmien perusteella seuraavasti:

- päivittäistavarakauppaa 2 000 k-m²
- tilaa vievää erikoistavarakauppaa 6 000 k-m²
- muuta erikoistavarakauppaa 6 000 k-m²

Liikenteelliset toimivuustarkastelut on tehty kolmelle eri tilanteelle. Vaikutuksia on arvioitu vuoden 2020 tilanteessa, jossa Seinäjoen itäinen ohikulkutie on toteutunut, sekä riskitarkasteluna tilanteessa, jossa ohikulkutie ei ole toteutunut. Lisäksi on tarkasteltu vuoden 2030 tilannetta, jossa Seinäjoen itäinen ohikulkutie on toteutettu.

Tarkastelualue ja tarkasteltavat vaikutukset

Selvityksessä on tarkasteltu suunnitellun hankkeen aiheuttamaa ajoneuvoliikennettä ja sen vaikutuksia lähimpiin tieliittymiin. Tarkastelut on tehty perjantain iltahuipputunnin (16–17) mukaisilla liikennemäärillä, jolloin kokonaisliikennemäärät tie- ja katuverkolla alueella ovat suurimmat. Toimivuustarkastelut käsittävät valtatie 19 ja Länsitien liittymän sekä Länsitien ja Valkiavuorentien liittymän.

Kevyen liikenteen osalta tarkastelu ulottuu n. 4 km säteelle suunnitellusta hankkeesta, mikä vastaa 5-6 km etäisyyttä tie-, katu- ja kevyen liikenteen verkkoa pitkin. Joukkoliikenteen osalta tarkastelussa on mukana Seinäjoen paikallisliikenteen Nurmoon kulkevat linjat. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osalta selvitys keskittyy lähinnä saavutettavuuteen nykytilanteessa sekä kehittämistarpeiden arviointiin.

3 Liikenneverkon nykytilanne

3.1 Tie- ja katuverkko

Liikenteellisesti kaupan alue sijoittuu valtatie 19 varrelle Seinäjoen Nurmon kaupunginosakeskuksen kohdalle. Kulku alueelle tapahtuisi Länsitien (yhdystie 7041) kautta, joka liittyy valtatiehen 19 alueen eteläpuolella. Valtatie 19 on Nurmon taajaman kohdalla 2-kaistainen valtatie. Valtatie 19, yhdystien 6981 ja yhdystien 7041 liittymä on liikennevalo-ohjattu valoliittymä. Länsitie (yhdystie 7041) on Nurmon taajaman kohdalla luonteeltaan lähinnä läpiajoväylä, jolla on vain vähän liittymiä ja suoria yhteyksiä maankäyttöön.

Suunnitellun kaupan alueen nykyinen sijainti on liikenteellisesti verrattain keskeinen Seinäjoen alueella. Alueelta on sujuvat yhteydet valtatie 19 pitkin etelään Seinäjoen suuntaan sekä pohjoiseen Lapuan suuntaan. Yhteydet Seinäjoen Nurmon kaupunginosakeskuksen eri osiin hoituvat pääasiassa katuverkkoa pitkin. Alueelta on myös toissijaisia suoria yhteyksiä itään (yhdystietä 6981 pitkin) ja länteen (yhdystietä 7035 pitkin) valtatielle 18. Etäisyys Seinäjoen keskustaan on noin 7 km ja Lapualle noin 20 km.

Valtatie 19 liikennemäärä vuonna 2011 oli Länsitien ja Keski-Nurmontien liittymän lounaispuolella noin 14 700 ajon./vrk ja liittymän koillispuolella noin 11 800 ajon./vrk. Länsitien (yhdystie 7041) liikennemäärä oli hankealueen kohdalla noin 2 300 ajon./vrk. Keski-Nurmontien (yhdystie 6981) liikennemäärä valtatie 19 liittymän eteläpuolella oli noin 1 700 ajon./vrk. (Liikennevirasto, Tierekisteri)

Strafica Oy on tarkastellut valtatie 19, Länsitien (yhdystie 7041) ja Keski-Nurmontien (yhdystie 6981) liittymän toimivuutta (Nurmon risteysalueen liikenne-ennuste ja arvioita toimivuuksista 28.4.2009). Selvityksen mukaan liittymän toimivuus on jo nykyisillä liikennemäärillä melko huono ja idän ja lännen suunnat jonoutuvat huomattavasti iltahuipputunnin aikana.

Vuoden 2030 ennustetilanteessa perusoletuksena on, että Seinäjoen itäinen ohikulkutie on rakennettu. Ohikulkutien periaatteet on tarkemmin esitelty jäljempänä. Vuonna 2030 valtatie 19 liikennemäärä Nurmon kaupunginosakeskuksen kohdalla olisi noin 14 000 ajon./vrk ja Nurmon kaupunginosakeskuksen eteläpuolella (uusi ohikulkutie) noin 6 700 ajon./vrk. Kantatieksi 67 muutuvan entisen valtatie 19 liikennemäärä Nurmon länsipuolella olisi noin 15 600 ajon./vrk. (Tiehallinto, Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie, yleissuunnitelma).

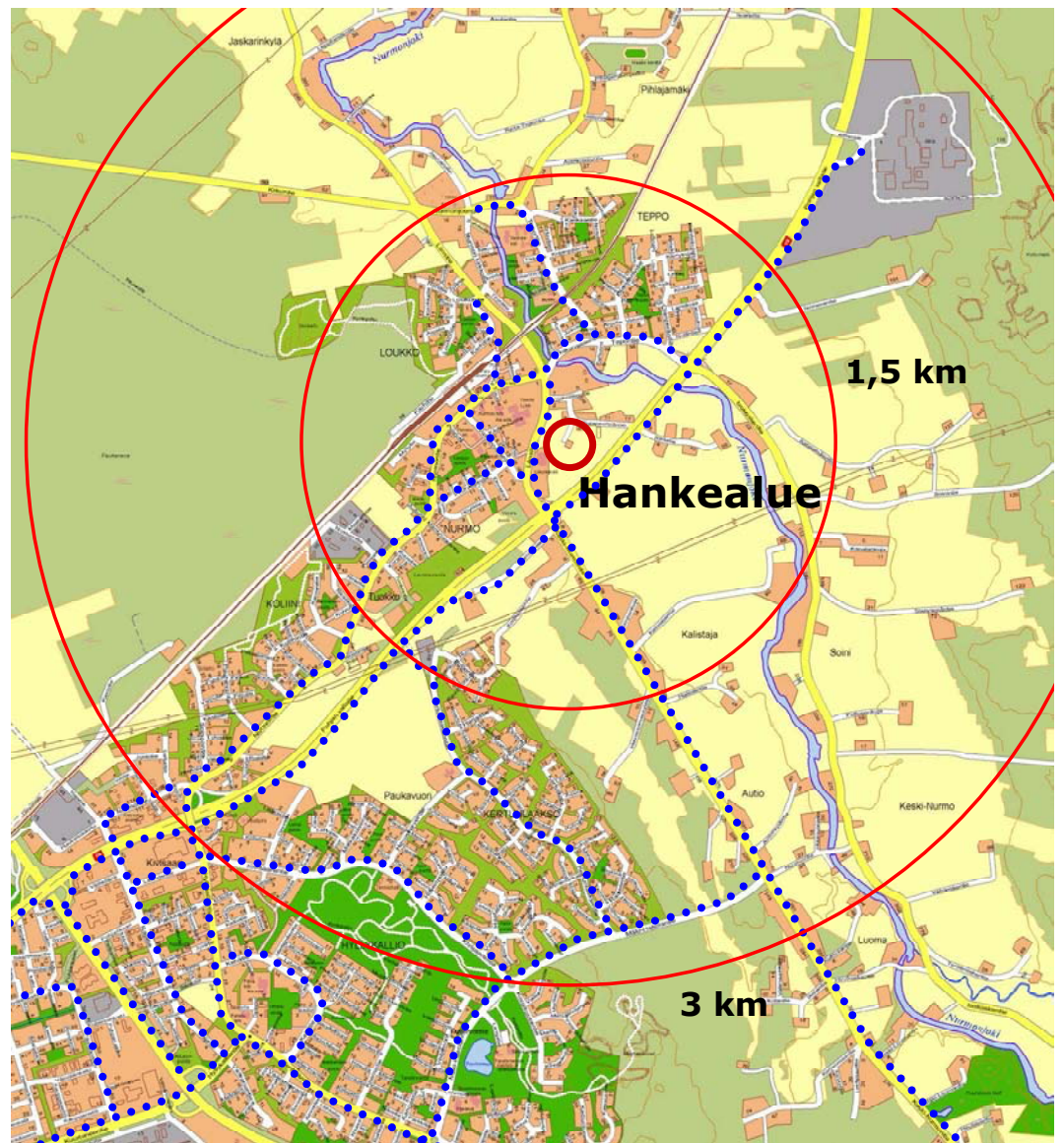


Kuva 1. Ote liikenne-ennusteesta 2030. Vihreällä on merkitty tuleva Seinäjoen itäinen ohikulkutie. (Tiehallinto, Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie, yleissuunnitelma)

3.2 Kevyt liikenne

Länsitien (yhdystie 7041) varrella kulkee kevyen liikenteen väylä, jonka kautta hankealueelta on kattavat kevyen liikenteen yhteydet Nurmon kaupungin osakeskuksen eri osiin. Kevyen liikenteen risteämiset valtatie 19 ja yhdystien 7041 kanssa ovat eritasossa. Nurmon taajamasta on kevyen liikenteen väylä Seinäjoen keskustaan sekä Nurmontien (yhdystie 17483) varrella että valtatie 19 eteläpuolella. Valtatie 19 eteläpuolinen kevyen liikenteen reitti kulkee osin valtatie rinnakkaisteitä pitkin, joilla on myös vähäistä ajoneuvoliikennettä. Valtatie 19 eteläpuoliselta kevyen liikenteen väylältä on myös yhteys Kertunlaakson asuinalueelle.

Lapuan suuntaan valtatie 19 varrella kulkeva kevyen liikenteen väylä ulottuu Atrian alueelle, joka on merkittävä työpaikkakeskittymä. Lisäksi Yhdystien 6981 varrella on kevyen liikenteen väylä kaakon suuntaan aina valtatielle 18 asti. Näin hankealueelta on nykyisin kattavat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet eri suuntiin.

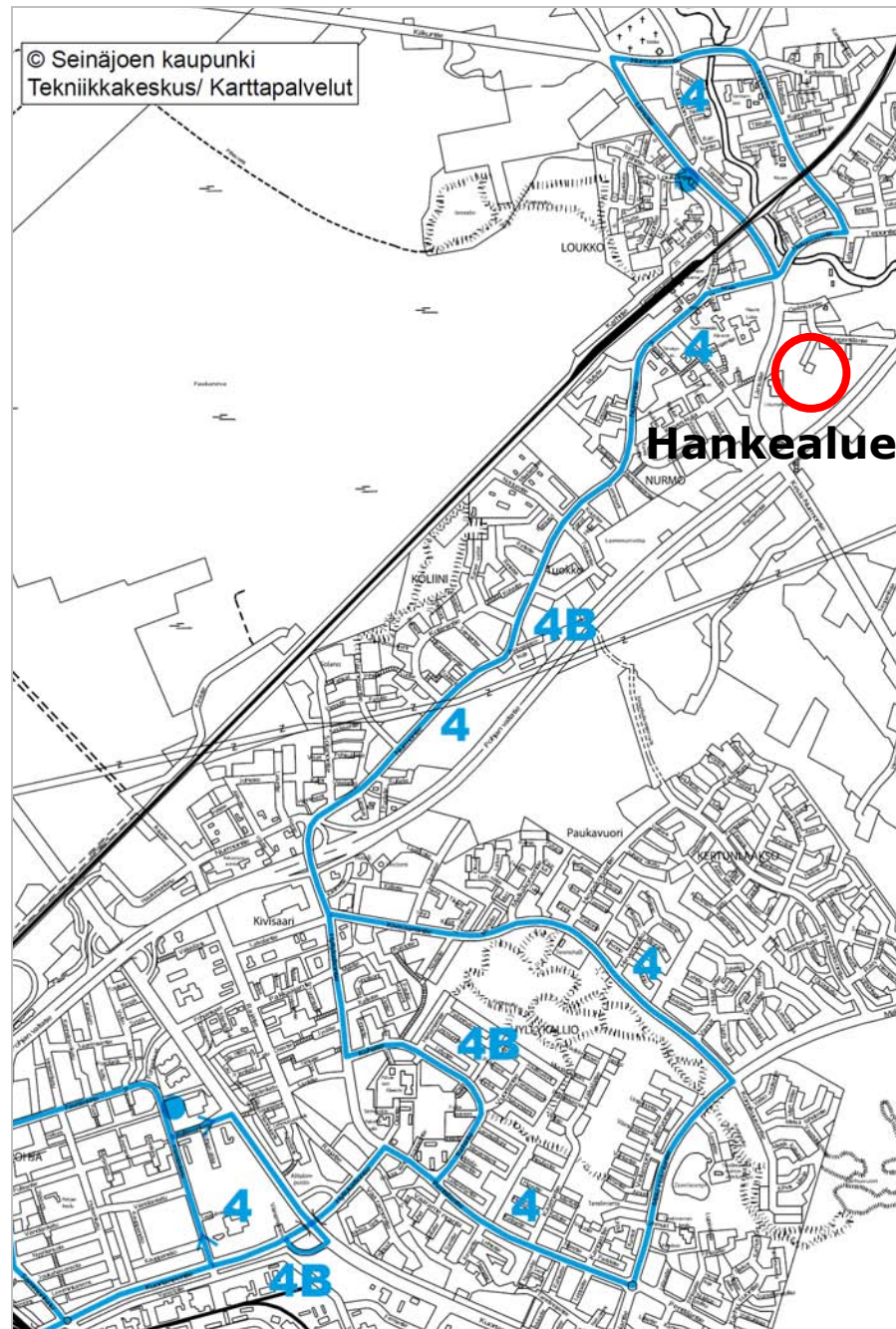


Kuva 2. Tärkeimmät kevyen liikenteen väylät hankealueen ympäristössä sekä linnuntietä 1,5 km ja 3 km säteellä sijaitsevat alueet.

3.3 Joukkoliikenne

Paikallisliikenne

Hankealuetta lähinnä olevat paikallisliikenteen linja-autopysäkit ovat Nurmontiellä noin 500 metrin etäisyydellä. Nurmontietä pitkin kulkee Seinäjoen-Nurmon paikallisliikenteen linjat 4 ja 4B. Linja 4 kulkee Nurmosta Seinäjoen matkakeskukseen. Linjalla 4 on liikennettä arkisin tunnin vuorovälillä klo 6:00–20:40. Linja 4B on koululaisvuoro, jolla on liikennettä koulupäivinä aamulla ja iltapäivällä yhteensä 6 vuoroa vuorokaudessa. Lauantaisin linja 4 liikennöi noin tunnin vuorovälillä klo 8:30–18:30; sunnuntaisin ja pyhinä linjalla ei ole liikennettä. Joukkoliikenteen vuorotarjonta ja liikennöinti-aika on tyyppillinen Seinäjoen kaupungin alueella. (Seinäjoen kaupunki)



Kuva 3. Ote Seinäjoen paikallisliikenteen reittikartasta. (Seinäjoen kaupunki)

Vakio- ja pikavuoroliikenne

Paikallisliikenteen lisäksi Nurmon kautta kulkee vakio- ja pikavuoroja Nurmon keskustan kautta Nurmontietä pitkin sekä valtatieä 19 pitkin. Nurmontietä pitkin kulkee arkipäivisin 11 vakioliikenteen linja-autoa suuntaansa. Lisäksi sunnuntaisin kulkee yksi vuoro. Liikenne painottuu voimakkaasti aamuun ja iltapäivään. Suurin osa näistä vuoroista kulkee Lapualle ja sieltä edelleen eri suuntiin, osa taas Keski-Nurmontietä Veneskosken suuntaan. Nurmontietä pitkin kulkevilla vuoroilla hankealuetta lähin pysäkki on sama kuin paikallisliikenteellä. (Matkahuolto)

Valtatietä 19 pitkin kulkee arkipäivisin 4 vakiovuoroa ja kaksi pikavuoroa. Lauantaisin liikennettä on yksi vakiovuoro ja kaksi pikavuoroa, ja sunnuntaisin yksi pikavuoro suuntaansa. Kaikki valtatietä 19 pitkin kulkevat linja-autot kulkevat Lapualle ja sieltä edelleen eri suuntiin. (Matkahuolto)

3.4 Liikenneverkon kehittämishankkeet

Valtatien 19 Nurmo–Lapua -välin parantaminen

Valtatietä 19 on suunniteltu parannettavan välillä Nurmo–Lapua. Hankkeen 1-vaiheessa Nurmon ja Lapuan välille tehtäisiin yksityistiejärjestelyjä, nykyisiä liittymiä parannettaisiin ja rakennettaisiin ohituskaistoja. 2-vaiheessa nykyinen 2-kaistainen tie rakennettaisiin Nurmon kohdalla 4-kaistaiseksi. Hankkeen suunnitelmat ovat valmiit 1-vaiheen toteuttamiseksi. Hanke odottaa rahoitusta ja toteuttamisajankohta on avoin.

Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulku

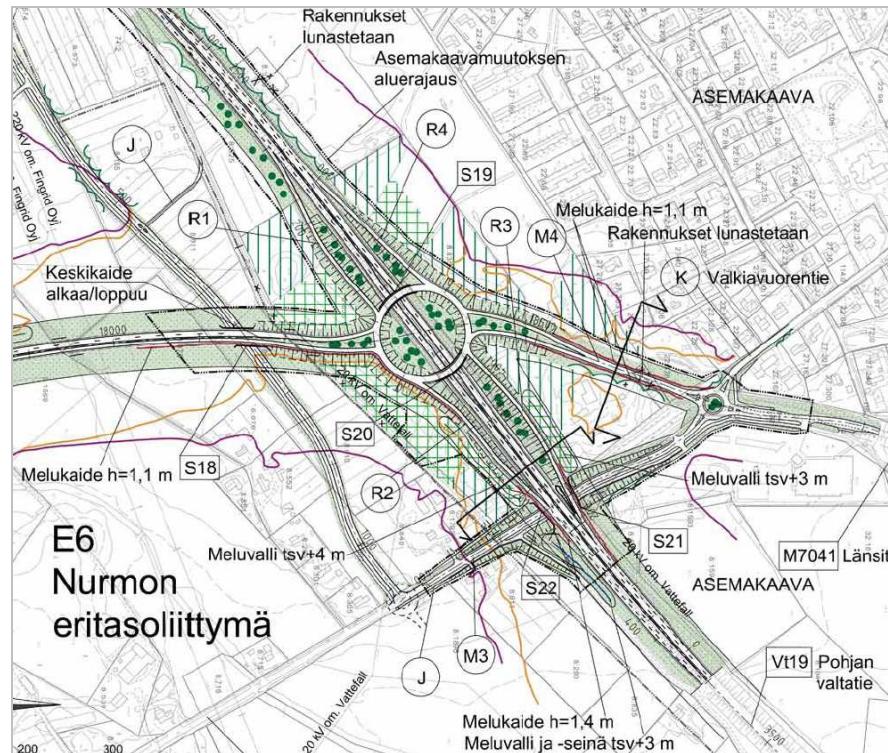
Seinäjoen itäisen ohikulkutien yleissuunnitelma hyväksyttiin 3.12.2009. Hyväksymispäätöksestä valitettiin Vaasan hallinto-oikeuteen (HAO). HAO antoi 18.11.2010 päätöksen, jolla se kumosi yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen Mäki-Hakolantieltä pohjoiseen suunniteltujen tieosuuksien osalta. Tieosuudelle on aloitettu yleissuunnitelman muutoksen laatiminen. Muutos koskee tien linjausta Kertunlaakson kohdalla. Nurmon eritasoliittymän järjestelyt säilyvät vuoden 2009 yleissuunnitelman kaltaisina. (Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus)

Valtatielle 19 suunniteltu Seinäjoen itäinen ohikulku erkanee nykyisestä valtatiestä Seinäjoen eteläpuolella, kiertää kaupungin itäpuolitse ja liittyy nykyiseen valtatiehen Nurmossa. Uusi tie on suunniteltu keskikaiteelliseksi tieksi, jossa on ohituskaistoja kumpaankin suuntaan. (Tiehallinto 2009)



Kuva 4. Seinäjoen itäisen ohikulkutien tavoiteverkko. (Tiehallinto 2009)

Uuden tien myötä nykyinen valtatie 19 ja Länsitien liittymä poistuu ja korvautuu nykyisen liittymän lounaispuolelle tulevilla uudella eritasoliittymällä. Liittymä on suunniteltu toteutettavaksi kiertoliittymänä, jonka nykyinen valtatie alittaisi. Nurmon eritasoliittymä muodostaa Seinäjoen portin pohjoisesta Seinäjoen suuntaan tuleville. Nykyisin Kauhajoen ja Lapuan välinen tieosuus on seudun vilkkain ja Seinäjoen kauppa on keskittynyt pääosin tälle samalle nauhalle.



Kuva 5. Seinäjoen itäisen ohikulun Nurmon eritasoliittymä. (Tiehallinto 2009)

4 Liikenteellisten vaikutusten arviointi

4.1 Ajoneuvoliikenne

4.1.1 Liikennemäärä ja liikenteen suuntautuminen

Hankkeessa alueelle on oletettu sijoittuvan päivittäistavarakauppaa 2 000 k-m², tilaa vaativaa erikoiskauppaa 6 000 k-m² ja muuta erikoistavarakauppaa 6 000 k-m². Liikenteelliset tarkastelut sekä liikennetuotos on arvioitu perjantain iltahuipputunnin (16–17) mukaan, sillä silloin kokonaisliikennemäärät hankealueen ympäristössä ovat suurimmat ja se on liikenneverkon toimivuuden kannalta mitoitettava tilanne.

Hankkeen aiheuttamaa liikennetuotosta on arvioitu Ympäristöministeriön julkaisun "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" ja toisaalta Strafican alueelle tekemien aiempien tarkastelujen pohjalta. Perjantai-iltapäivän huipputunnin liikennetuotokseksi on arvioitu 800 – 980 ajon./h sisältäen sekä alueelle saapuvan että poistuvan liikenteen. Liikennemääräarvioon sisältyy epävarmuutta erityisesti liittyen muun erikoistavarakaupan laatuun ja houkuttelevuuteen. Laskennallisesti 40–50 % liikenteestä aiheutuu muusta erikoistavarakaupasta, 30–40 % päivittäistavarakaupasta ja noin 20 % tilaa vievästä kaupasta.

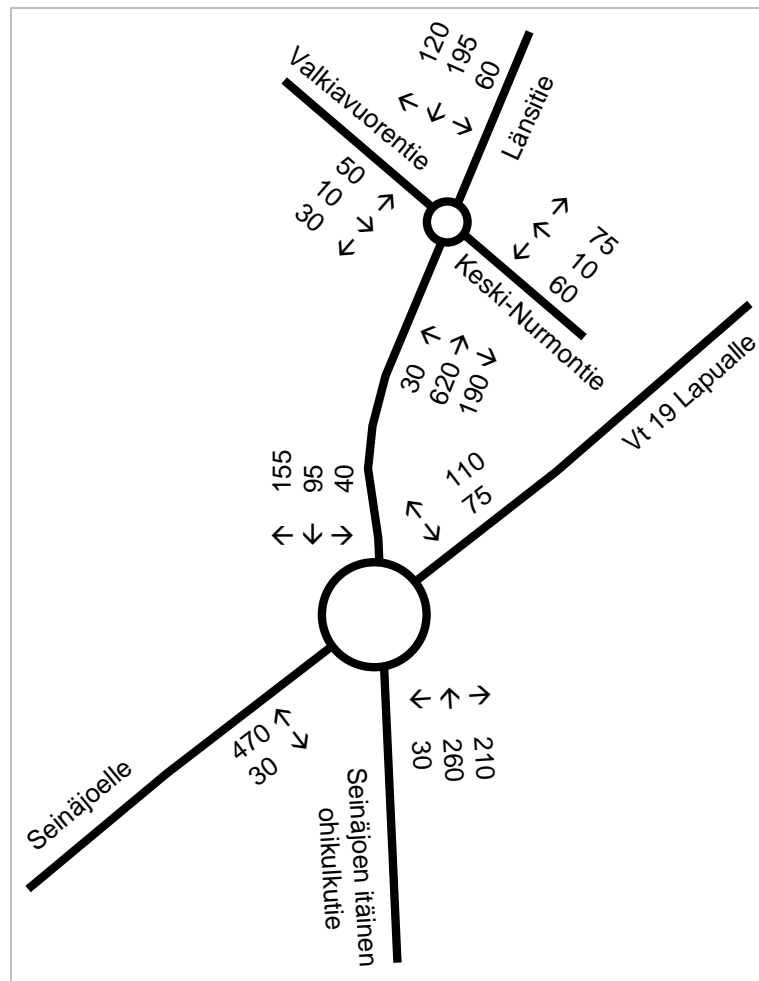
Tilanteessa, jossa Seinäjoen itäistä ohikulkutietä ei ole rakennettu, saapuvasta liikenteestä noin 60 % tulee Seinäjoen suunnasta valtatie 19, noin 20 % Keski-Nurmontietä ja loput Nurmon keskustasta. Lähtevästä liikenteestä suurin osa (noin kolme neljännestä) suuntautuu Nurmon keskustan suuntaan ja loput pääosin Seinäjoen suuntaan valtatielle 19 ja Keski-Nurmontielle. Itäisen ohikulkutien valmistuminen muuttaisi liikenteen suuntautumista siten, että saapuvasta liikenteestä noin 20 % tulisi uutta ohikulkutietä, noin 50 % Seinäjoen suunnasta ja noin 10 % Keski-Nurmontietä. Lähtevästä liikenteestä suurin osa (noin kolme neljännestä) suuntautuisi edelleen Nurmon keskustan suuntaan ja loput melko tasan Seinäjoen, uuden ohikulkutien ja Keski-Nurmontien suuntiin.

4.1.2 Toimivuustarkastelut

Vuosi 2020 Seinäjoen itäisellä ohikulkutiellä

Vuonna 2020 tilanteessa, jossa Seinäjoen itäinen ohikulkutie on rakennettu, on valtatie 19, itäisen ohikulkutien ja Länsitien liittymän toimivuus hyvä. Liittymän tulosuuntien palvelutaso käyttämättömän välityskyvyn perusteella on erittäin hyvä – hyvä (A-B). Tulosuuntien kuormitusaste on muilla tulosuunnilla hyvä paitsi itäisen ohikulkutien tulohaaralla, jolla se on tyydyttävä. Kuitenkaan Seinäjoen itäisen ohikulkutien tulohaarallakaan ei liittymässä esiinny toimivuusongelmia perjantain iltahuipputunnin aikana.

Länsitien, Keski-Nurmontien ja Valkiavuorentien liittymän palvelutaso on erittäin hyvä (A) kaikilla tulosuunnilla. Myös kuormitusaste on hyvä lukuun ottamatta etelän (valtatein 19 liittymästä tulevaa) tulohaaraa, jolla se on tyydyttävä. Kokonaisuutena voidaan arvioida, ettei tässä liittyessä esiinny toimivuusongelmia vuoden 2020 ennustetilanteessa, jos Seinäjoen itäinen ohikulkutie ja siihen liittyvät muut tiejärjestelyt on rakennettu.

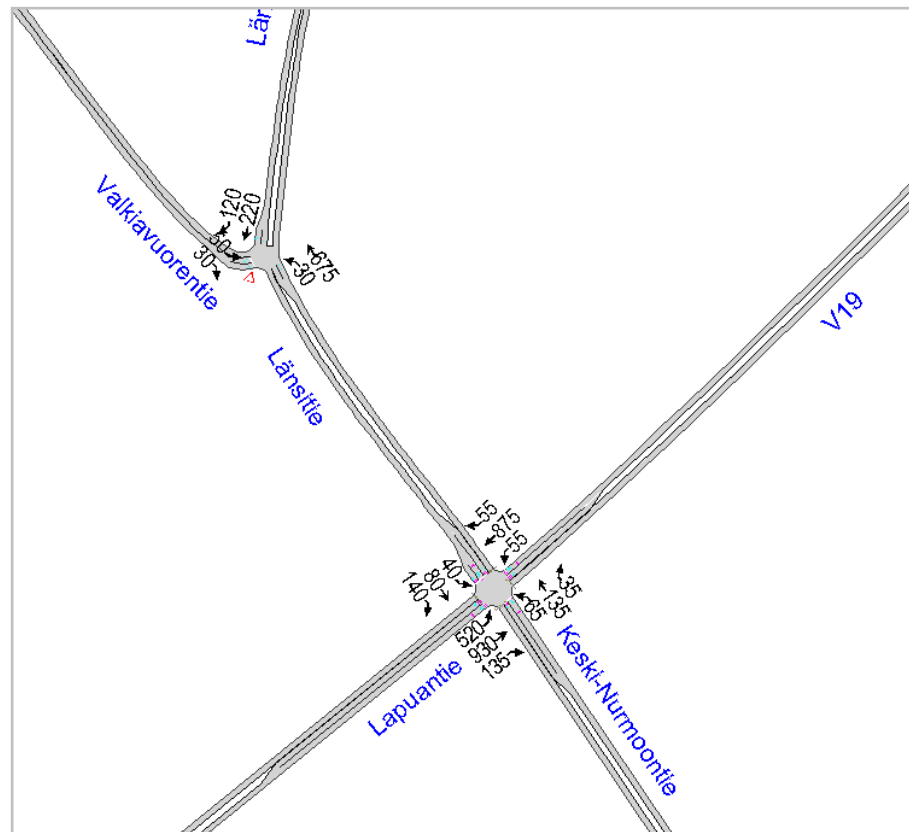


Kuva 6. Ennustetut liikennemäärät hankealueen lähiympäristössä vuonna 2020 jos Seinäjoen itäinen ohikulkutie on rakennettu. Seinäjoen ja Lapuan välinen suoraan kulkeva liikenne kulkee kiertoliittymän alitse.

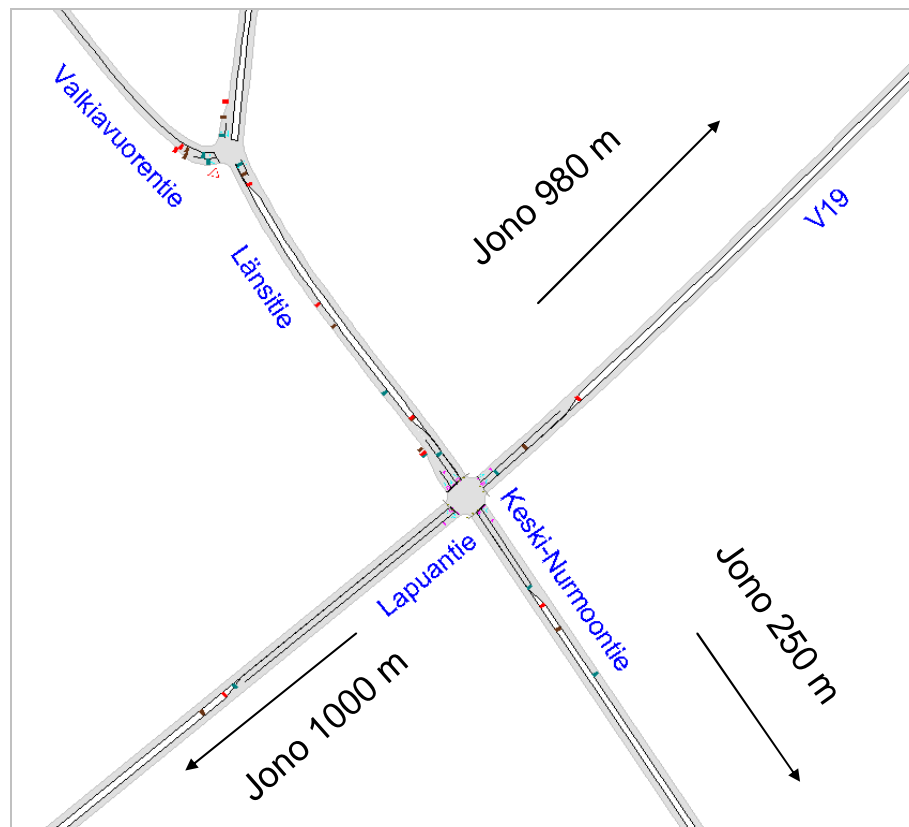
Vuosi 2020 ilman Seinäjoen itäistä ohikulkutietä

Vuoden 2020 tilannetta ilman Seinäjoen itäistä ohikulkutietä on tarkasteltu riskitilanteena. Todennäköisyys sille, että itäinen ohikulkutie ei valmistu vuoteen 2020 mennessä on pieni, sillä hankkeelle on myönnetty rahoitus ja sen rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2012.

Vuoden 2020 tilanteessa, jossa Seinäjoen itäistä ohikulkutietä ei ole toteutettu, mutta hanke on valmistunut, valtatie 19, Keski-Nurmontien ja Länsitien liittymän kuormitus ylittää sen kapasiteetin. Keskimääräinen viivytys liittymässä kaikki suunnat huomioiden on noin 60 s. Tämän perusteella määritetty liittymän palvelutaso on huono – erittäin huono (E-F). Suurin viivytys on Seinäjoen suunnasta Länsitielle kääntyvillä (noin 100 s). Lisäksi jonopituudet liittymässä ovat huomattavan suuret. Seinäjoen suunnasta Länsitielle kääntyvien keskimääräinen jonopituus ylittää kääntymiskaistan pituuden, mikä heikentää myös suoraan kulkevan liikenteen toimivuutta. Simulaatiossa maksimijonopituudet valtatiellä 19 molemmista suunnista kasvoivat jopa kilometrin mittaisiksi. Kokonaisuutena liittymä ruuhkautuu voimakkaasti perjantai-iltaapäivän huipputunnin aikana. On erittäin todennäköistä, että liittymässä esiintyisi toimivuusongelmia myös muina vuorokaudenaikoina.



Kuva 7. Ennustetut liikennemäärät hankealueen lähiympäristössä vuonna 2020 jos Seinäjoen itäinen ohikulkutietä ei ole rakennettu.



Kuva 8. Simulaatiossa havaitut jonopituudet vuoden 2020 tilanteessa.

Liittymän toimivuutta ja hankkeen vaikutusta siihen arvioitaessa on otettava huomioon myös liittymän toimivuus vuoden 2020 tilanteessa ilman hanketta. Strafica on tarkasteluissaan arvioinut, että vuoden 2020 tilanteessa ilman Seinäjoen itäistä ohikulkutietä valtatie 19, Keski-Nurmontien ja Länsitien liittymän toimivuus on melko huono. Valtatiellä 19 esiintyy pitkiä jonoja sekä Seinäjoen että Lapuan suunnasta tultaessa. Hankkeen aiheuttama lisäliikenne siis kärjistää tilannetta, sillä jo ilman hanketta liittymä on vuoden 2020 tilanteessa kapasiteettinsa rajoilla.

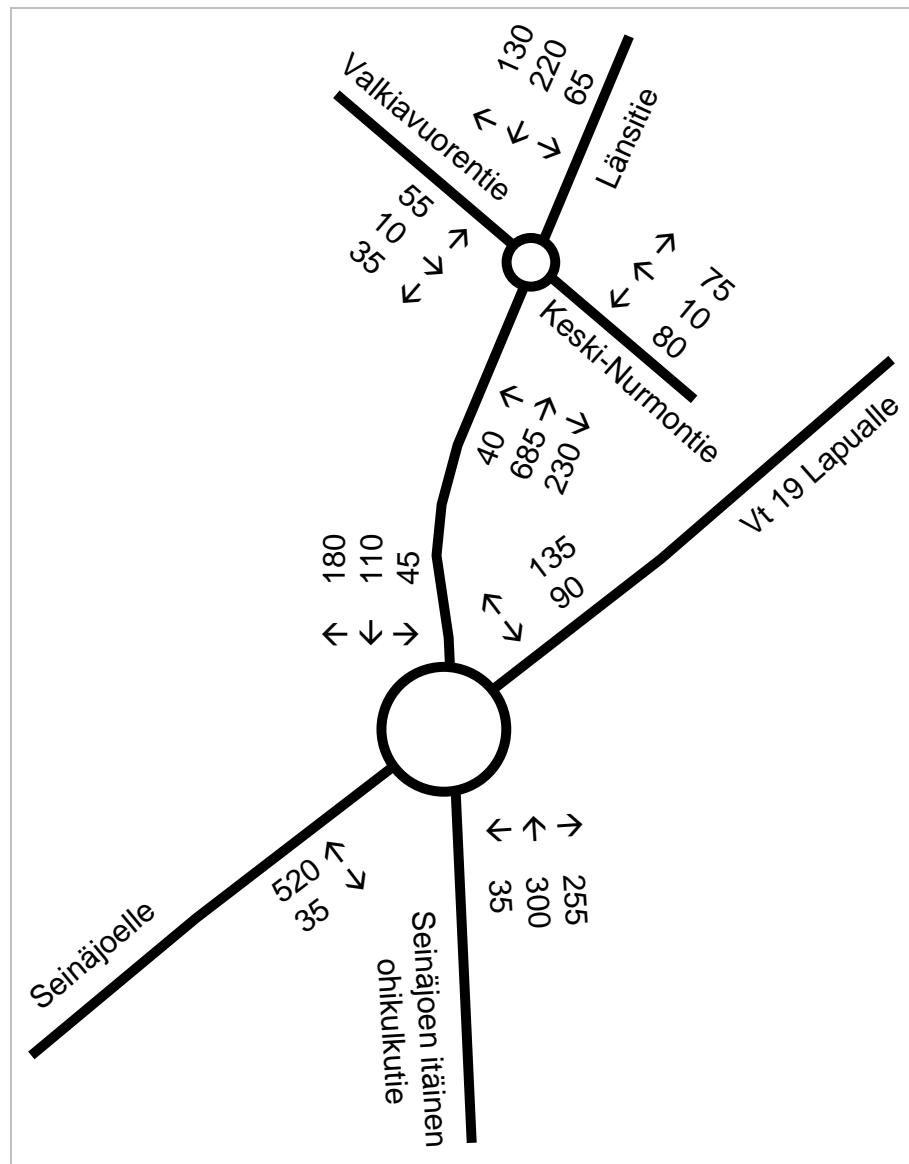
Valtatie 19, Keski-Nurmontien ja Länsitien liittymän toimivuuden parantaminen vaatisi merkittäviä parannuksia nykytilanteeseen verrattuna. Valtatielle 19 tulisi rakentaa liittymään kaksi kaistaa sekä Lapuan että Seinäjoen suuntaan. Käytännössä tämä tarkoittaisi nykyisen kaksiajorataisen osuuden jatkamista vähintään tarkastellun liittymän koillispuolelle. Lisäksi liittymään tulisi rakentaa kaksi kääntyvien kaistaa Seinäjoen suunnasta Länsitielle. Näistä parantamistoimenpiteistä huolimatta liittymän toimivuus perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana jäisi korkeintaan välttäväksi.

Länsitien ja Valkiaavuorentien liittymän toimivuus sen sijaan olisi vuoden 2020 tilanteessa ja hankkeen aiheuttamalla lisäliikenteellä yhä hyvä, sillä Valkiaavuorentien liikennemäärät ovat pienet.

Vuosi 2030 Seinäjoen itäisellä ohikulkutiellä

Vuoden 2030 tilanteessa valtatie 19 ja Seinäjoen itäisen ohikulkutien liittymän toimivuus heikkenee hieman verrattuna vuoden 2020 tilanteeseen. Heikoin palvelutaso on itäisen ohikulkutien tulohaaralla, jolla se on tyydyttävä (C). Lapuan suunnan rampin tulohaaralla palvelutaso on hyvän ja tyydyttävän rajalla (B-C) ja muilla suunnilla erittäin hyvä (A). Liittymän kuormitusaste on muilla tulosuunnilla hyvä, mutta itäisen ohikulkutien tulohaaralla se on tyydyttävä-välttävä. Kokonaisuutena voidaan arvioida, että perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana liittymässä Seinäjoen itäisen ohikulkutien tulohaaralla esiintyy jonoutumista ja ajoittain myös Lapuan rampin tulosuunnalla. Muina vuorokaudenaikoina liikennemäärät ovat tarkastelutilannetta alhaisempia, ja tällöin liittymän toimivuus on todennäköisesti hyvä. Vapaan oikean rakentaminen liittymään Seinäjoen itäisen ohikulkutien tulosuunnalta Lapuan suuntaan parantaisi itäisen ohikulkutien tulosuunnan palvelutason erittäin hyväksi (A). Vastaavasti Lapuan suunnan rampin päähän vapaan oikean rakentaminen nostaisi tulosuunnan palvelutason hyväksi (A-B).

Länsitien, Keski-Nurmontien ja Valkiaavuorentien liittymän palvelutaso on erittäin hyvä – hyvä (A-B) kaikilla tulosuunnilla. Myös kuormitusaste on hyvä lukuun ottamatta etelän (valtatie 19 liittymästä tulevaa) tulohaaraa, jolla se on tyydyttävä-välttävä. Ennustetuilla liikennemäärillä liittymässä ei todennäköisesti vuoden 2030 ennustetilanteessa esiinny perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana välityskykyongelmia, joskin liittymän häiriöherkkyys lisääntyy verrattuna vuoden 2020 tilanteeseen.



Kuva 9. Ennustetut liikennemäärät hankealueen lähiympäristössä vuonna 2030 kun Seinäjoen itäinen ohikulkutie on rakennettu. Seinäjoen ja Lapuan välinen suoraan kulkeva liikenne kulkee kiertoliittymän alitse.

4.2 Kevyt liikenne

Vaikka kevyt liikenne ei todennäköisesti ole merkittävä kulkumuoto suunniteltuun kauppakeskukseen suuntautuvilla matkoilla, on autottomien asiointimahdollisuuksien kannalta merkittävää, kuinka laajalta alueelta kauppa on saavutettavissa jalan tai polkupyörällä. Kävelyetäisyydellä (noin 1,5 km linnuntietä, mikä vastaa noin 2-2,5 km kävelymatkaa) hankealueesta sijaitsee lähes koko Nurmon keskusta. Pyöräilyetäisyydellä (noin 3 km linnuntietä vastaten noin 4-5 km pyöräilymatkaa) ovat lisäksi Kertunlaakson ja Paukavuoren alueet sekä valtatie 19 luoteispuoliset alueet Nurmon keskustan eteläpuolella. Kevyen liikenteen verkosto em. alueilta suunniteltuun kauppakeskukseen on kattava, eikä verkostossa ole oleellisia yhteyspuutteita. Yhteydet ovat myös kaikista suunnista melko suorat.

Kevyen liikenteen väylien risteämiset valtatie 19 kanssa sekä pääosin Länsitien kanssa on järjestetty eritasoratkaisuin, mikä on turvallisuuden kannalta hyvä asia. Pienenä turvallisuuspuutteena on, että Länsi-Nurmontien ylittävällä suojatiellä valtatie 19 liittymän eteläpuolella ei ole varsinaista suojatiesaarekettä. Tämä on osa pääreittiä alueelta Kertunlaakson suuntaan. Myöskään Länsitien ja Valkiavuorentien liittymässä Länsitien ylittävällä suojatiellä ei ole saarekettä. On todennäköistä, että Seinäjoen itäisen ohikulkutien rakentamisen yhteydessä myös näihin kohtiin tulee parannusta nykytilanteeseen verrattuna. Nurmon keskustaa ympäröiviltä haja-asutusalueilta ei ole erillisiä kevyen liikenteen väyliä lukuun ottamatta Keski-Nurmontien varren kevyen liikenteen väylää.

Kokonaisuutena hankealueen voidaan arvioida olevan melko hyvin saavutettavissa kevyellä liikenteellä Nurmon keskustasta sekä sen lähiympäristöstä, mikä mahdollistaa asiointin kävellen tai polkupyörällä. Kevyen liikenteen yhteydet ovat myös taajama-alueilla kokonaisuutena turvalliset.

4.3 Joukkoliikenne

Paikallisliikenne

Joukkoliikenteen palvelutaso hankealueelle suuntautuvassa liikenteessä on Seinäjoen kaupunkialueelle tyypillinen. Nurmoon tulevien linjojen 4 ja 4B ympäristöstä alueen saavutettavuus on yhtä hyvä kuin Seinäjoen keskustan saavutettavuus. Kokonaisuutena joukkoliikenne riittää turvaamaan asiointi-, työmatka- ja muut liikkumistarpeet (peruspalvelutaso).

Joukkoliikenteen palvelutasoa voitaisiin parantaa lukuisin eri keinoin, joiden avulla joukkoliikenteestä voitaisiin saada kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Nämä tulee kuitenkin tehdä osana Seinäjoen-Nurmon paikallisliikenteen kehittämistä. Yksinkertaisin parannus olisi linjan 4 reitin muuttaminen Nurmon keskustassa siten, että se kulkisi Valkiavuorentien ja Länsitien kautta. Tämä toisi mahdollisuuden saada pysäkki nykyistä lähemmäksi suunniteltua kauppakeskusta. Siirto ei myöskään heikentäisi Nurmon keskustan saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Merkittävimmin hankealueen saavutettavuutta parantaisi vuorotiheyden nosto nykyisestä. Tavoitteena voisi olla ruuhka-aikana 30 min vuoroväli, ja liikennöintiäaikoja olisi hyvä kasvattaa siten, että liikennöinti jatkuisi arkisin klo 21 asti, ja että liikennöintiä olisi myös sunnuntaisin. Tämä mahdollistaisi joustavamman asiointin kauppakeskuksessa, sekä asiointin ja työmatkaliikenteen kaikkina aukioloaikoina.

Linjan 4 lisäksi olisi hyvä harkita uutta linjaa, jonka avulla saataisiin myös Kertunlaakson alueelta toimiva joukkoliikennedyhteys Nurmon keskustaan. Nykyisellään aluetta lähin pysäkki sijaitsee 500 – 1 200 m etäisyydellä, mikä on joukkoliikenteen käytön kannalta pitkä matka. Uusi linja voisi kulkea esim. reittiä Hevoskorventie–Kertun-laaksontie–Mäki-Hakolantie–Keski-Nurmontie. Nykyisen linjan 4 siirtäminen kulkemaan Kertunlaaksontien kautta ei olisi riittävä muutos, sillä tällöin yhteys Kertunlaaksosta Nurmon keskustaan olisi mutkitteleva ja hidas. Tämä ratkaisu pidentäisi lisäksi matka-aikaa Nurmon keskustan ja Seinäjoen välillä.

Vakio- ja pikavuoroliikenne

Hankealueen sivuitse Nurmontietä tai valtatieä 19 pitkin kulkevat vakio- ja pikavuoroliikenteen linja-autot täydentävät joukkoliikennetarjontaa alueelle erityisesti Seinäjoen haja-asutusalueilta sekä myös kauempaa Lapuan suunnasta. Vakio- ja pikavuorot tarjoavat mahdollisuuden asioida arkisin suunnitellussa kauppakeskuksessa Lapuan ja Veneskosken suuntien haja-asutusalueilta. Asiointi on kuitenkin sidottu linja-autoliikenteen aikatauluihin.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2020 tilanteessa, jossa Seinäjoen itäinen ohikulku on valmistunut, on valtatie 19, itäisen ohikulkutien ja Länsitien liittymän toimivuus hyvä myös perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana, eikä liittymässä esiinny merkittävää jonoutumista. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen yleinen kasvu heikentää liittymän toimivuutta hieman. Tällöin perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana itäisen ohikulkutien tulohaara jonoutuu, ja mahdollisesti myös Lapuan suunnan tulohaara. Pidemmällä aikavälillä liittymässä tulisikin varautua tilanvarauksellisesti mahdollisuuteen rakentaa kiertoliittymän ohittava kääntymiskaista itäisen ohikulkutien suunnasta Lapuan suuntaan sekä mahdollisesti Lapuan suunnasta Nurmon keskustan suuntaan.

Riskitarkastelussa vuoden 2020 tilanteessa, jossa Seinäjoen itäistä ohikulkutietä ei ole rakennettu mutta hanke on toteutunut, liikenteen yleinen kasvu yhdessä hankkeen aiheuttaman liikenteen kanssa vaikuttaa merkittävästi valtatie 19, Keski-Nurmontien ja Länsitien liittymään. Liittymän kapasiteetti ylittyy ja liikenne ruuhkautuu kaikilla tulosuunnilla. Toimivuus on todennäköisesti heikko myös muulloin kuin ruuhka-aikana. Liittymän toimivuutta ei voida parantaa ilman merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen (mm. lisäkaistat valtatielle 19).

Kevyen liikenteen näkökulmasta reitit hankealueelle ovat jo nykyisin kattavat ja melko turvalliset. Nurmon keskusta, Nurmontien varsi sekä Kertunlaakson alue ovat polkupyöräilyetäisyydellä hankealueesta. Alue sijoittuu siten, että kevyt liikenne on vartenotettava kulkumuoto alueelle suuntautuvilla matkoilla eikä kevyen liikenteen käytölle ole liikennejärjestelmällisiä esteitä. Kevyen liikenteen käyttöä ostosmatkoilla toki rajoittaa mahdollisuus kuljettaa ostoksia jalan tai polkupyörällä.

Kokonaisuutena joukkoliikenneyhteydet alueelle turvaavat asiointi-, työmatka- ja muut liikkumistarpeet. Paikallisliikenteen palvelutaso hankealueella on tyyppillinen Seinäjoen kaupunkialueelle. Vakio- ja pikavuoroliikenne mahdollistaa asioinnin joukkoliikenteellä myös Lapuan ja Veneskosken suuntien haja-asutusalueilta.

6 Lähdeluettelo

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa tiehankkeet. [<http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/tiehankkeet/etelapohjanmaa/Sivut/default.aspx>] Viitattu 3.2.2012.

FCG Finnish Consulting Group Oy (2010). Seinäjoen Nurmon kaupunginosakeskuksen kaupallinen selvitys. Loppuraportti 18.1.2010. Seinäjoen kaupunki.

Liikennevirasto, Tierekisteri. Viitattu 7.2.2012.

Matkahuolto. Aikataulut. [<http://www.matkahuolto.fi/fi/index.html>] Viitattu 30.3.2012.

Seinäjoen kaupunki. Seinäjoen-Nurmon paikallisliikenne. [<http://www.seinajoki.fi/paikallisliikenne/>] Viitattu 3.2.2012

Strafica Oy (2009). Nurmon risteysalueen liikenne-ennuste ja arvioita toimituksista 28.4.2009.

Tiehallinto (2009). Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie, yleissuunnitelma.

Ympäristöministeriö (2008). Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27/2008. Helsinki