Seinäjoki

Seinäjoen keskustan liikenneselvitys

15.12.2021 Raportti

Johdanto

Tässä työssä laaditaan liikenneselvitys Seinäjoen valmisteluvaiheessa olevan osayleiskaavan alueelle. Uusi osayleiskaava on osa Seinäjoen kaupunkikeskustan tavoitteellista kehittämistä. Osayleiskaavan laatimisen pohjaksi on tehty Seinäjoen keskustan visio, sekä muita selvityksiä, jotka tarkastelevat kaupunkirakenteen, asumisen ja palveluiden nykytilaa ja kehittämismahdollisuuksia.

Liikenneselvityksessä kuvataan keskustan liikenneverkko nykytilassa kaikkine liikkumismuotoineen, sekä liikenneverkon merkittävimmät kehittämistarpeet. Liikenneselvitys huomioi tasaisesti eri kulkutavat. Se toimii kokonaissuunnitelmana, jonka pohjalta lähdetään tekemään priorisointia ja tarkentamaan suunnittelua katujen saneerausten yhteydessä

Yhdessä liikenneselvityksen kanssa laaditaan maisema-suunnittelun lopputyö Seinäjoen reittien maisemista. Maisemallisesti viihtyisät reitit houkuttelevat kävelijöitä, ja vastaavat näin osaltaan tavoitteisiin viihtyisästä ja kestävästä keskustasta.

Työn on toteuttanut WSP Finland Oy.

Työtä on ohjannut Seinäjoen kaupunginjohtajan nimittämä ohjausryhmä sekä pienempi kaavoitus- ja kunnallistekniikan organisaatiosta koostuva projektiryhmä. Ohjausryhmään kuuluivat:

Jaakko Kiiskilä	kaupunginjohtaja
Kimmo Heinonen	kaupunginvaltuuston 1. vpj
Kati Ojaniemi	kaupunginvaltuutettu
Sirkka Penttilä	kaupunginvaltuutettu
Erkki Välimäki	elinvoimajohtaja
Juha Takamaa	kaupunkiympäristöjohtaja
Martti Norja	kaavoitusjohtaja
Jyrki Kuusinen	yleiskaavapäällikkö
Keijo Kaistila	suunnittelupäällikkö
Veli-Matti Prinkkilä	kaavoitusarkkitehti
Joni Ulvila	kaupungininsinööri
Esa Alajoki	Seinäjoki Areena
Mika Mäntykoski	Seipark
Jaakko Hallila	Seamk
Ossi Viljanen	Seinäjoen yrittäjät
Leena Perämäki	Into Seinäjoki
Niina Koskipalo	Into Seinäjoki
Juha Mäkinen	WSP Finland Oy
Annukka Säätelä	WSP Finland Oy

Sisällysluettelo

1. Tavoitteet ja lähtökohdat 4
   - 1.1 Tavoitteet ja lähtökohdat 5
   - 1.2 Kestävän liikkumisen tavoitteet 6
   - 1.3 Aiemmat selvitykset 7
   - 1.4 Suunnittelualue 8
   - 1.5 Keskustan kehittyminen 9
2. Nykytila-analyysi 10
   - 2.1 Autoliikenne 11
   - 2.2 Liikennemäärät 12
   - 2.3 Pysäköinti 13
   - 2.4 Liikenneturvallisuus 14
   - 2.5 Kävely- ja pyöräily keskustassa 15
   - 2.6 Pyöräilyn reitistö 16
   - 2.7 Keskustan saavutettavuus 17
   - 2.8 Joukkoliikenne 18
   - 2.9 Yhteenveto 19
3. Tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet 20
   - 3.1 Liikkumisen tulevaisuuden tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet niiden saavuttamiseksi 21
4. Liikenneverkon ja keskustan katujen kehittäminen 24
   - 4.1 Liikenneverkon kehittämisen lähtökohdat 25
   - 4.2 Esimerkkejä katutyypeistä 26
   - 4.3 Alustavat liikenneverkkovaihtoehdot 27
   - 4.4 Vaihtoehtojen käsittely 29
5. Keskustan liikennesuunnitelma 30
   - 5.1 Tulevaisuuden liikenneverkon hierarkia 31
   - 5.2 Joukkoliikenteen kehittäminen 33
   - 5.2 Pysäköinnin kehittäminen 34
   - 5.4 Kauppakadun muuttaminen hidaskaduksi 35
   - 5.5 Kalevankadun muuttaminen pyöräkaduksi 37
   - 5.6 Keskuskadun muuttaminen hidaskaduksi 39
   - 5.7 Matti Visannin kujan / Puistopolun kehittäminen 41
   - 5.8 Muiden katujen kehittämistarpeet 44
6. Katuympäristö 46
   - 6.1 Katuympäristöt 47
   - 6.2 Katuympäristön kehitystavoitteet 49
   - 6.3 Tulevaisuuden katuympäristöt 50
7. Vaikutusten arviointi 51
   - 7.1 Vaikutusten arviointi 52
   - 7.2 Liikenne-ennuste 2040 53
   - 7.3 Toimivuustarkastelun tulokset 54
   - 7.4 Jatkotoimenpiteet 55
   - 7.5 Seuranta 56

Liitteet 57

1. Tavoitteet ja lähtökohdat

1.1 Tavoitteet ja lähtökohdat

Liikenneselvityksen lähtökohtina toimivat OOPEAA arkkitehtien luoma Seinäjoen keskustan visiotyö, Seinäjoen pyöräilystrategia ja pyöräilyn edistämisohjelma sekä Seinäjoen kestävän liikkumisen toimenpideohjelma. Kaikkien näiden töiden pohjana on ollut Seinäjoen kaupunkistrategia.

Seinäjoen keskustan vision mukaan *”Tavoitteena on luoda tiivis, aktiivinen ja vihreä kaupunki, joka on mittakaavaltaan ihmisen mittainen, ammentaa kaupungin historiallisesta identiteetistä ja tuo sen tähän päivään. Sosiaalisesti kestävä kaupunki on saavutettava ja kaikille avoin paikka, jossa on hyvä elää ja työskennellä. Se tarjoaa monikerroksisen ja tasapainoisen ympäristön kaupungin kasvulle ja kehitykselle myös tulevaisuudessa.”*

Seinäjoen pyöräilyn strategiassa 2012-2015 on määritelty visio vuodelle 2030: *”Vuonna 2030 Seinäjoki on kestävän liikkumisen mallikaupunki. Kaupunkiympäristö on esteetön ja viihtyisä kaikille väestöryhmille. Kävelyllä ja pyöräilyllä on kaupungissa keskeinen rooli, jota joustava joukkoliikenne täydentää. Autottomuus on realistinen vaihtoehto useimmille talouksille.”*

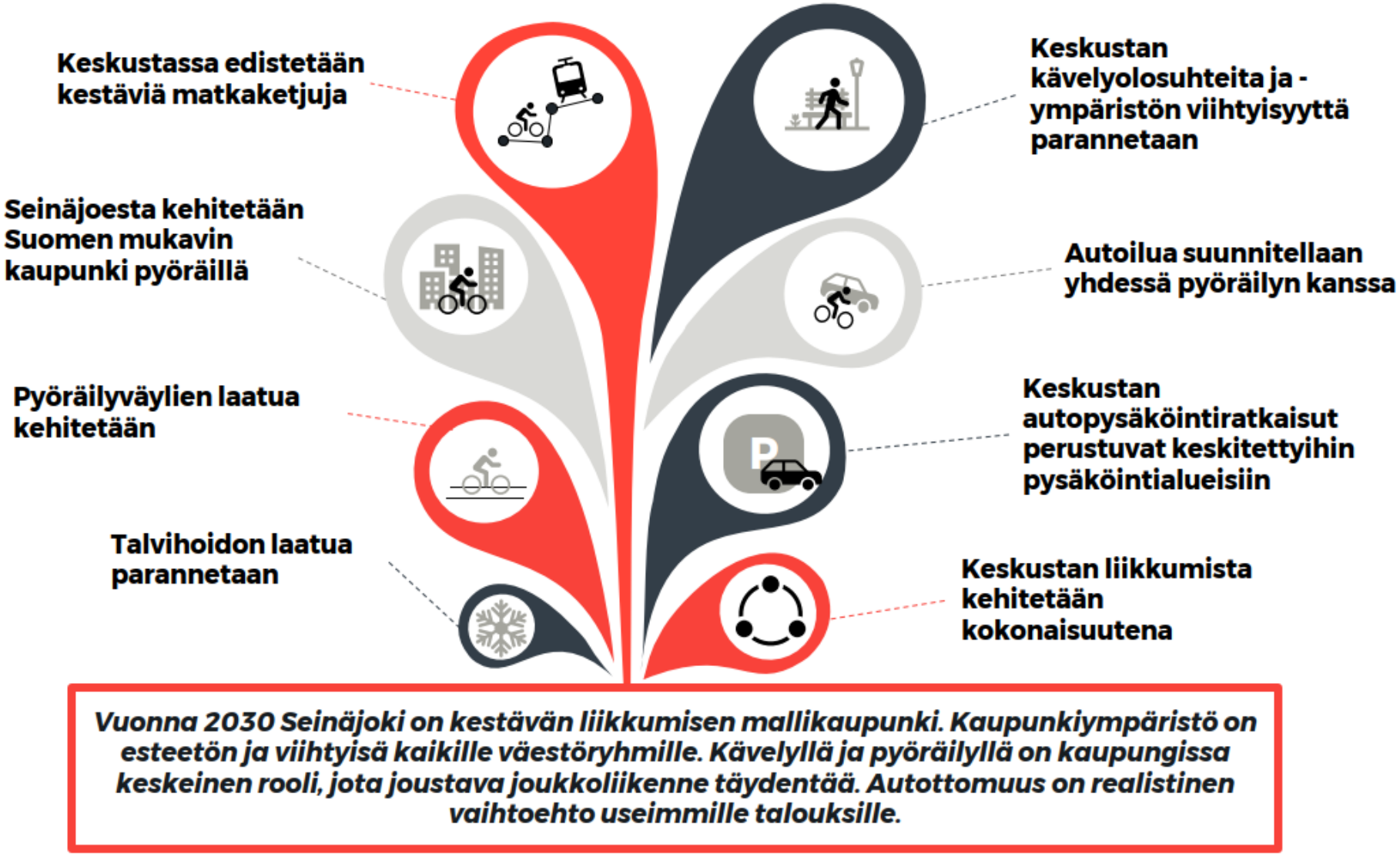
Seinäjoen kestävän liikkumisen toimenpideohjelmassa määritellyt kestävän liikkumisen tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla.

Liikenneselvityksen kehittämisratkaisuiden tavoitteena on toteuttaa Seinäjoen visioiden tavoitteita tukemalla keskustan elinvoimaa ja saavutettavuutta. Nykytilassa autopainotteista ja asfalttivaltaista keskustaa on tarkoitus kehittää viihtyisämmäksi ja kävelijäystävällisemmäksi. Lähtökohtana on lisätä hidaskatuja ja siirtää pysäköintiä kadunvarsilta keskitettyihin ratkaisuihin.

Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta tärkeänä nähdään liikenteen ja liikkumisen toimivuus kokonaisuutena. Tämä edellyttää eri kulkumuotojen liikenneverkon toimivuutta sekä sujuvaa liityntää yhteisissä solmukohdissa. Erityisesti kestävän liikkumisen edistämiseksi liityntä joukkoliikenteeseen on otettava huomioon.

Asemakeskuksen vahva kytkeminen Seinäjoen keskustaan on yksi työn lähtökohdista. Valtionkadun kaventaminen 1+1 kaistaiseksi on esitetty asemanseudun yleissuunnitelmassa, ja on lähtökohtana myös nyt Valtionkadulle laadittavassa katusuunnitelmassa.

1. 2 Kestävän liikkumisen tavoitteet



Kuva 1.1: Tavoitteet Seinäjoen kestävän liikkumisen toimenpideohjelmasta (WSP, 2019).

1.3 Aiemmat selvitykset

Seinäjoen keskustan liikenneselvitys on jatkumoa Seinäjoen aiemmille liikkumisen ja pyöräilyn ohjelmille. Liikenneselvityksen tavoitteet pohjautuvat seuraaviin selvityksiin:

- Seinäjoen keskustan visio ja työkalupakki (OOPEAA 2019)
- Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjelma (WSP, 2019)
- Seinäjoen kaupungin pyöräilystrategia (Seinäjoki, 2012)

Lisäksi työssä on hyödynnetty seuraavia aiempia selvityksiä:

- Linja-autoliikenteen tilan tarve Seinäjoen keskustassa ja paikallisliikenteen kehittämisnäkökulmia (WSP, 2020)
- Seinäjoen asemanseudun liikenteen esisuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma (WSP, 2020)
- Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelma (Destia, 2021)

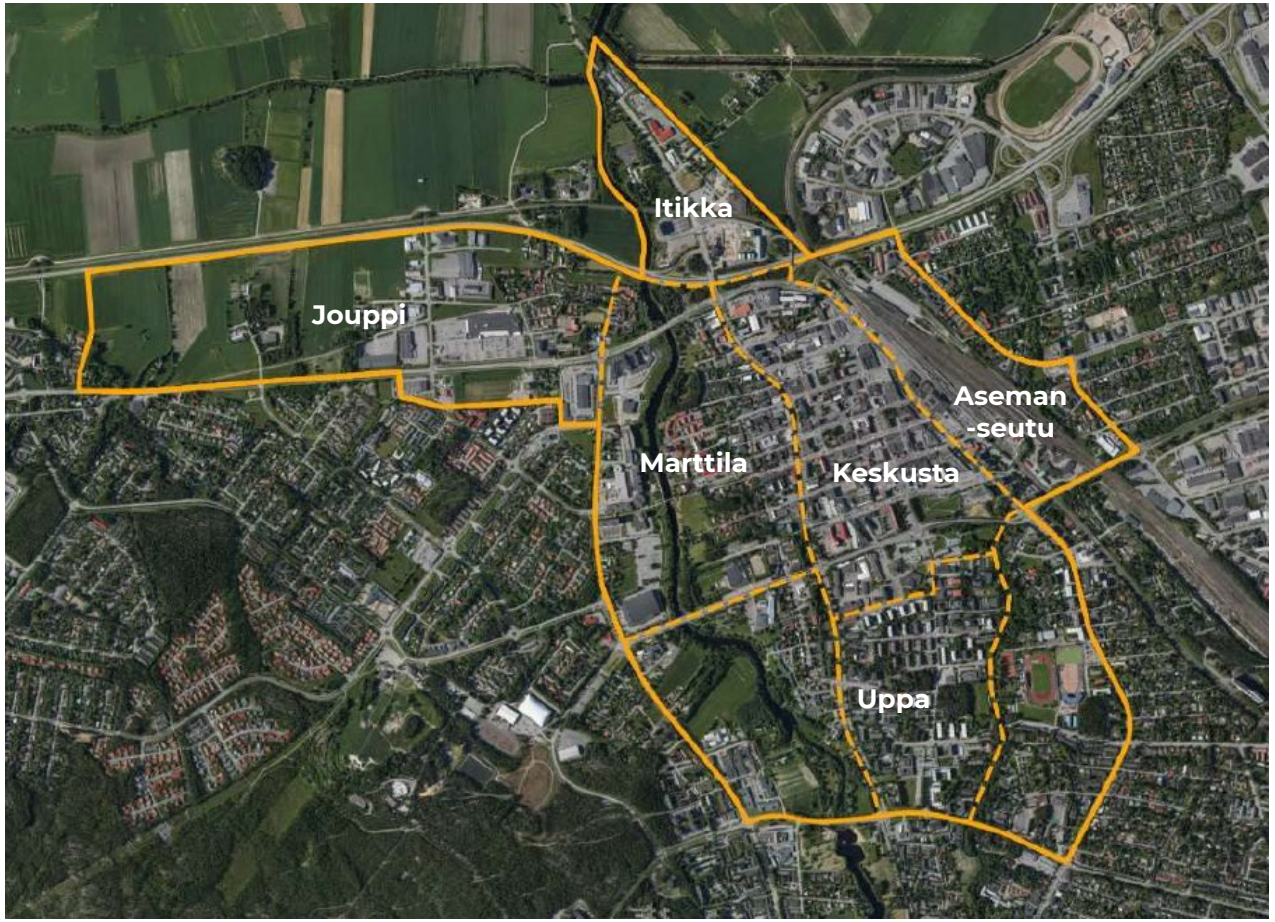
1.4 Suunnittelualue

Seinäjoen keskustan osayleiskaava on selvityksen tekohetkellä valmisteluvaiheessa. Osayleiskaavan aluetta rajaavat keskustan osalta lännessä Jouppilantie, etelässä Koskelantie ja Kivistöntie, idässä Ruukintie sekä pohjoisessa Pohjan valtatie (kt 67). Lisäksi osayleiskaavan alueeseen kuuluvat Joupin pohjoisosa, Itikan kolmio (Vaasantien varsi) ja asemanseudun alue.

Seinäjoen ydinkeskustan itäpuolelle sijoittuvalle aseman seudulle on suunniteltu uusi asemakeskus, sekä tiivistä asuin-, työpaikka ja palvelurakentamista liikenneyhteyksien solmukohtaan. Marttila ja Uppa ovat keskustan kupeessa sijaitsevia kerrostalovaltaisia asuinalueita. Itikan kolmio keskustan pohjoispuolella on myös suunniteltu yhdistettäväksi osaksi keskustaa tiiviillä asuinrakentamisella ja hyvillä kulkuyhteyksillä.

Joupin alueen pohjoisosa on muodostumassa kaupan ja työpaikkojen alueeksi. Alueelle on vasta rakentunut Ideapark, ja sinne on kaavoitettu paljon liike- ja toimistotilaa. Alue on hyvin saavutettavissa kantatieltä, sillä Ideaparkille on rakennettu oma liittymä.

Tämä liikenneselvitys keskittyy Seinäjoen keskustan kaupunginosaan.



Kuva 1.3: Keskustan osayleiskaavan alustava aluerajaus. Liikenneselvitys keskittyy keskustan kaupunginosaan.

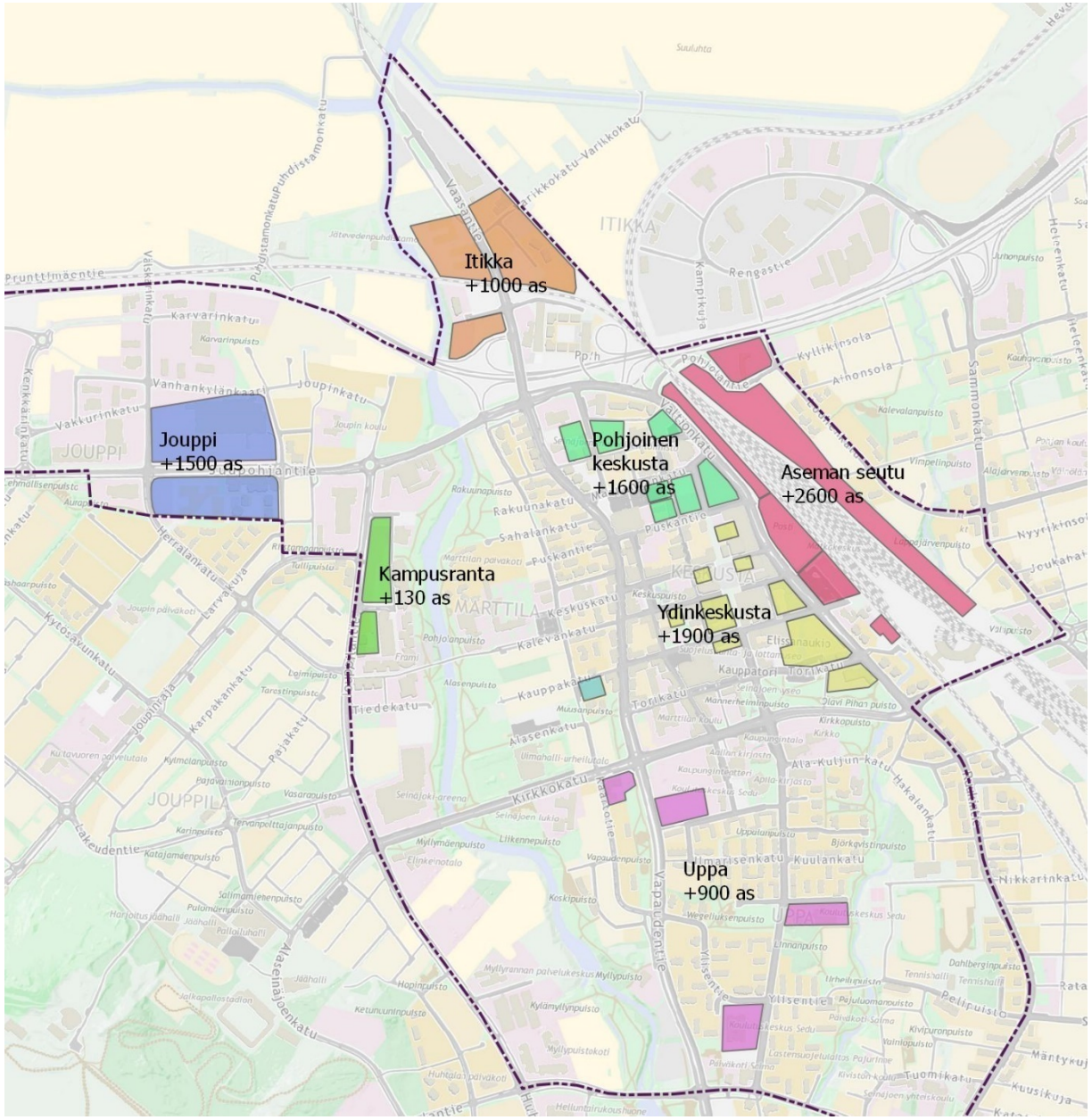
1.5 Keskustan kehittyminen

Seinäjoen osayleiskaavan alueelle on suunniteltu runsaasti uudis- ja täydennysrakentamista. Alueet joilla rakennusoikeus lisääntyy sekä uusien asukkaiden määrät on esitetty oheisella kartalla.

Osa kuvassa esitetyistä alueista on jo kaavoitettu ja osalla kaavoitus on vielä käynnissä. Pääasiassa uudet rakentamiskohteet ovat asumista, mutta myös muita rakentamiskohteita on suunniteltu. Asumisen lisäksi Kampusrantaan on kaavoitettu 17 000 kerrosneliömetriä yleisten rakennusten aluetta. Lakeudenpuiston hotellille on suunniteltu 2 000 kerrosneliömetrin laajennus. Aseman seudulle tulee tiiviin asuinrakentamisen uusi asemakeskus, työpaikkoja ja palveluita. Lisäksi Maakunnankadulle on suunniteltu uusi pysäköintilaitos.

Uudet asukkaat lisäävät liikkumista keskustan alueella noin 3 matkaa/asukas/päivä. Lisäksi on huomioitava uusien työpaikkojen ja palveluiden synnyttämä liikkumistarve keskustaan.

Suuri osa Seinäjoen kasvusta sijoittuu ydinkeskustaan palveluiden äärelle. Keskustan ruuhkautumisen estämiseksi keskustan alueella on kannustettava käyttämään muitakin liikkumismuotoja kuin henkilöautoa.



Kuva 1.4: Keskustan kehittyvät alueet ja tulevien asukkaiden määrät.

2. Nykytila-analyysi

2.1 Autoliikenne

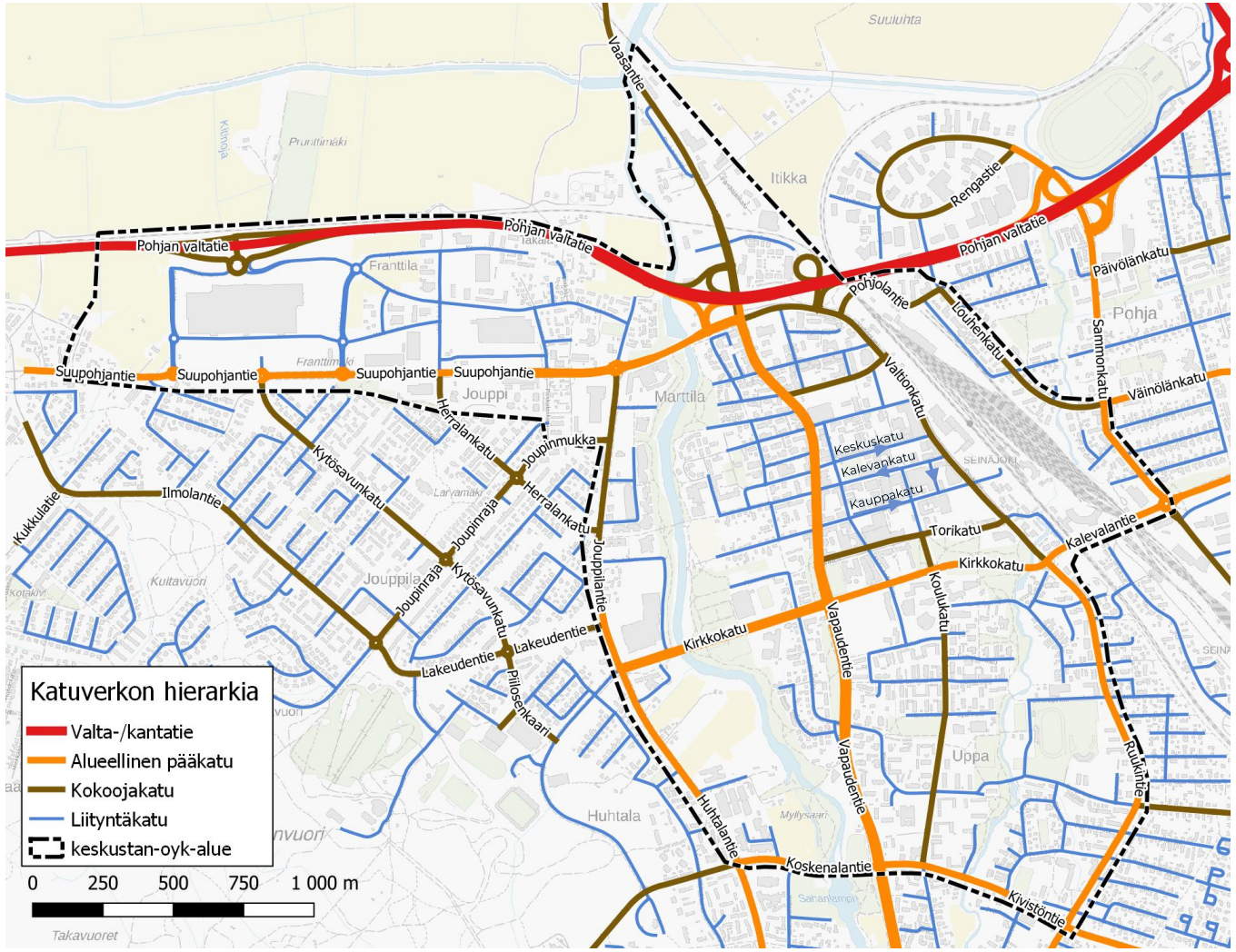
Oheisessa kuvassa on esitetty katuverkon hierarkia osayleiskaavan alueella.

Keskustaa kiertävä kehä on pääasiassa nelikaistainen. Ydinkeskustaa itä-länsi-suuntaisesti halkovat Keskuskatu, Kalevankatu ja Kauppakatu, sekä lyhyt Maamiehenkatu ovat yksisuuntaisia. Loput kaduista ovat kaksisuuntaisia. Kalevankatu on viime vuosikymmenenä rauhoitettu yksikais-taiseksi hidaskaduksi, mutta muuten keskus-tan kadut ovat kaikki leveitä ja kaksikaistaisia.

Nopeusrajoitukset

Asuinalueilla liityntäkatujen nopeusrajoitus on enimmäkseen 30, mutta ydinkeskustan alueella nopeusrajoitus on 40.

Suunnittelualueen eri osia rajaavat pääkadut ja kokoojakadut, joiden nopeusrajoitus on 50.



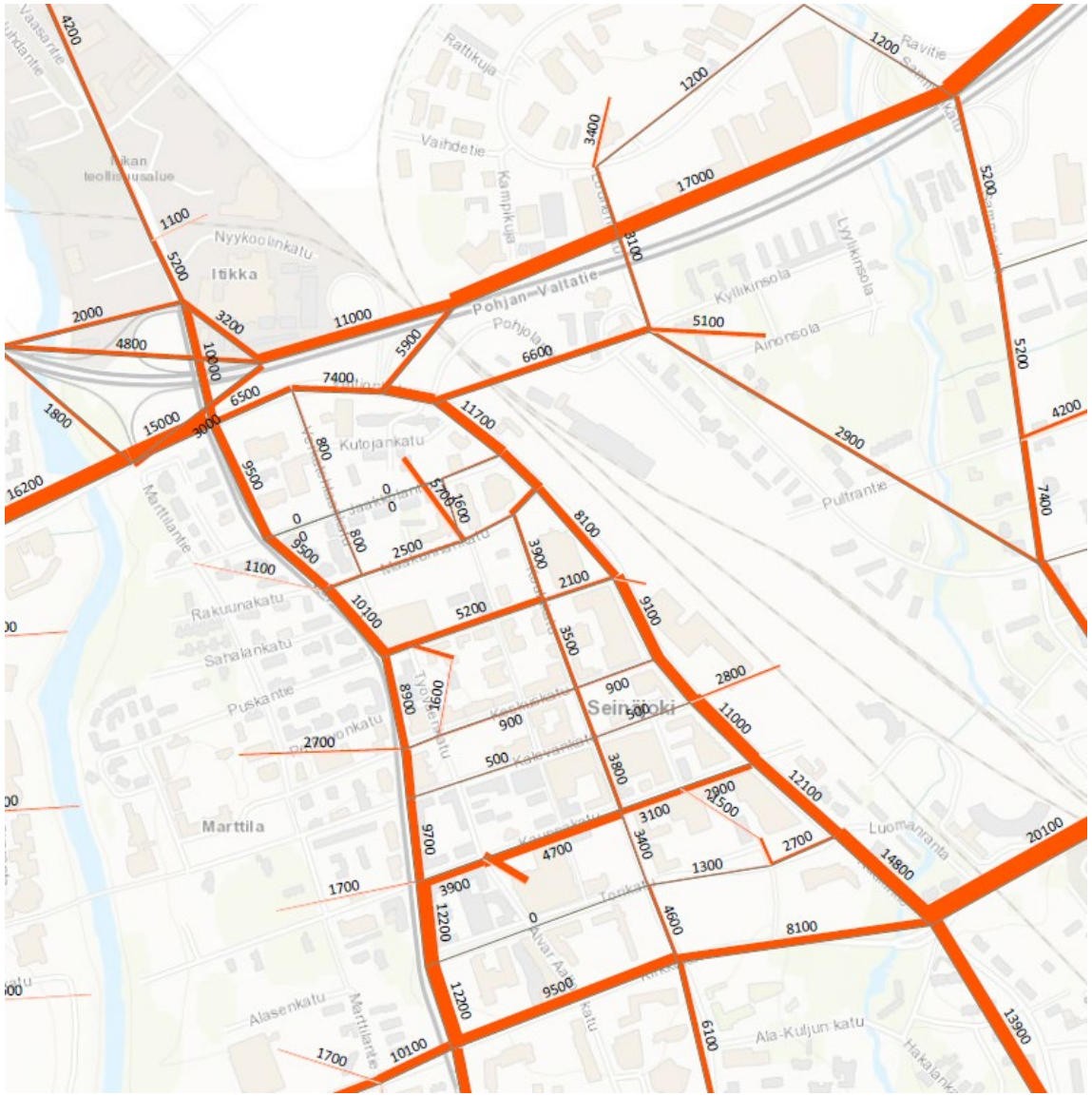
Kuva 2.1: Osayleiskaava-alueen autoliikenteen verkon hierarkia.

2.2 Liikennemäärät

Iso osa keskustan läpikulkuliikenteestä käyttää nykyisin Valtionkatua/Ruukintietä, vaikka se luokitellaan kokoojakaduksi.

Suurimmat liikennemäärät (ajon/vrk) ovat seuraavilla kaduilla:

- Valtionkatu-Ruukintie 9 000 - 14 000
- Vapaudentie 9 000 - 12 000
- Kirkkokatu 8 000 - 10 000



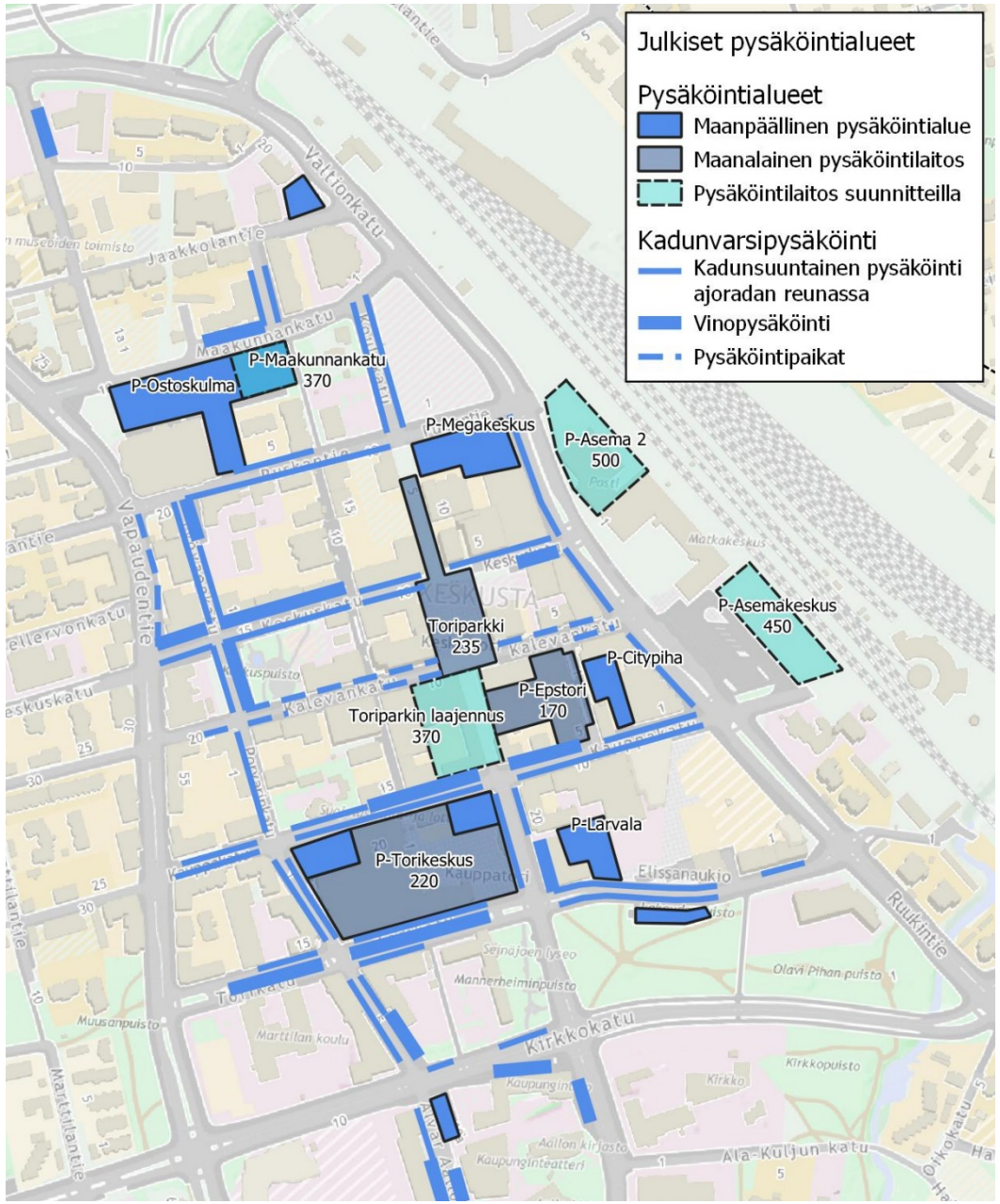
Kuva 2.2: Seinäjoen keskustan liikennemäärät 2017 (ajon/vrk).

2.3 Pysäköinti

Seinäjoen keskustan kaupunkikuvaa hallitsee vahvasti pysäköinti. Keskustan alueella on noin 1200 Seinäjoen kunnallisen pysäköintioperaattorin Seiparkin hallinnoimaa maksullista pysäköintipaikkaa. Näistä 455 autopaikkaa sijoittuu Seiparkin pysäköintilaitoksiin Toriparkkiin ja P-Torikeskukseen. Loput sijoittuvat kadun varteen tai kortteleiden sisälle pysäköintialueille. Kalevankadulta sekä Koulukadun kävelykatuosuudelta pysäköintipaikkoja on vähennetty kadun uusimisen myötä runsaasti. Kaikilla muilla keskustan kaduilla pysäköinti hallitsee edelleen vahvasti kaupunkikuvaa. Esimerkiksi Kauppakadulla, Keskuskadulla ja Työväenkadulla on laajoja vinopysäköintialueita.

Jo pelkästään ydinkeskustan maksulliset kadunvarsipaikat vievät yli 6000 m2 tilaa. Lisäksi aivan ydinkeskustan ulkopuolella Vapauden-tiellä, Kirkkokadun eteläpuolella ja Maakunnankadun pohjois-puolella on runsaasti maksutonta pysäköintitilaa. Seiparkin pysäköintilaitosten lisäksi keskustan alueella on runsaasti muiden hallinnoimia pysäköintialueita. Näistä merkittävimpiä ovat maanalainen pysäköintilaitos P-Epstori, sekä kauppakeskusten Megakes-kus, Ostoskulma ja Citypiha yhteydessä olevat pysäköintialueet.

Seinäjoen pysäköintilaitosten kapasiteetti laajenee tulevaisuudessa entisestään. Asemakeskuksen alueelle on suunniteltu kaksi uutta pysäköintilaitosta. Toriparkille on suunniteltu laajennus ja Maakun-nankadulle uusi pysäköintilaitos. Nämä laajennukset täysin toteu-tuessaan lisäävät Seinäjoen keskustan pysäköintilaitosten kapasi-teettia liki 1700 autopaikalla. Koko keskusta sijoittuu alle 300 m säteelle nykyisistä ja suunnitelluista pysäköintilaitoksista, mikä tar-koittaa sitä, että kaikki keskustan palvelut ovat hyvin saavutettavissa kävellen pysäköintilaitoksista. Pysäköinnin siirtyminen pysäköinti-laitoksiin tarjoaa hyvän mahdollisuuden vapauttaa tilaa katujen varsilta kaupungin elävöittämiseen.



Kuva 2.3: Seinäjoen keskustan julkiset pysäköintialueet.

2.4 Liikenne-turvallisuus

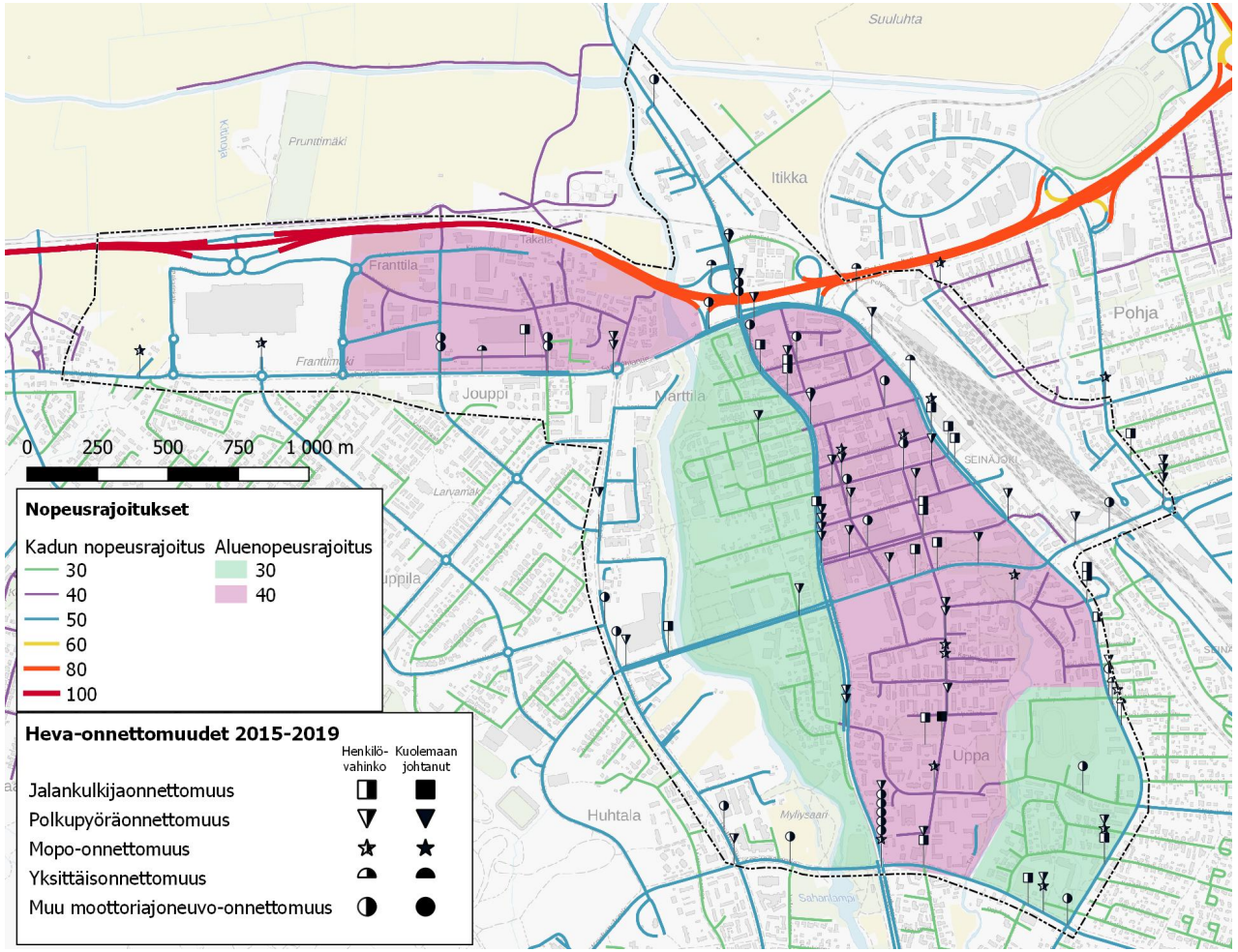
Osayleiskaavan alueella sattui 112 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosina 2015-2019.

- *Onnettomuuksista 1 johti kuolemaan ja 8 vakavaan loukkaantumiseen.*
- *Onnettomuuksista 22:ssa oli osallisena jalankulkija ja 40:ssä polkupyörä.*
- *Onnettomuuksista 42 sattui ydinkeskustassa.*

Seinäjoen jalankulun ja pyöräilyn onnettomuuksista 63% tapahtui 50 km/h alueella (Destia 2021).

Ajoratoja kaventamalla ja hidaskatuja lisäämällä voidaan liikenneturvallisuutta keskustassa parantaa merkittävästi.

Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Destia 2021) keskustan nopeusrajoitus on suositeltu laskettavaksi 30:een.



Kuva 2.4: Nopeusrajoitukset sekä heva-onnettomuudet tyypin mukaan (Tilastokeskus 2021) osayleiskaavan alueella.

2.5 Kävely- ja pyöräily keskustassa

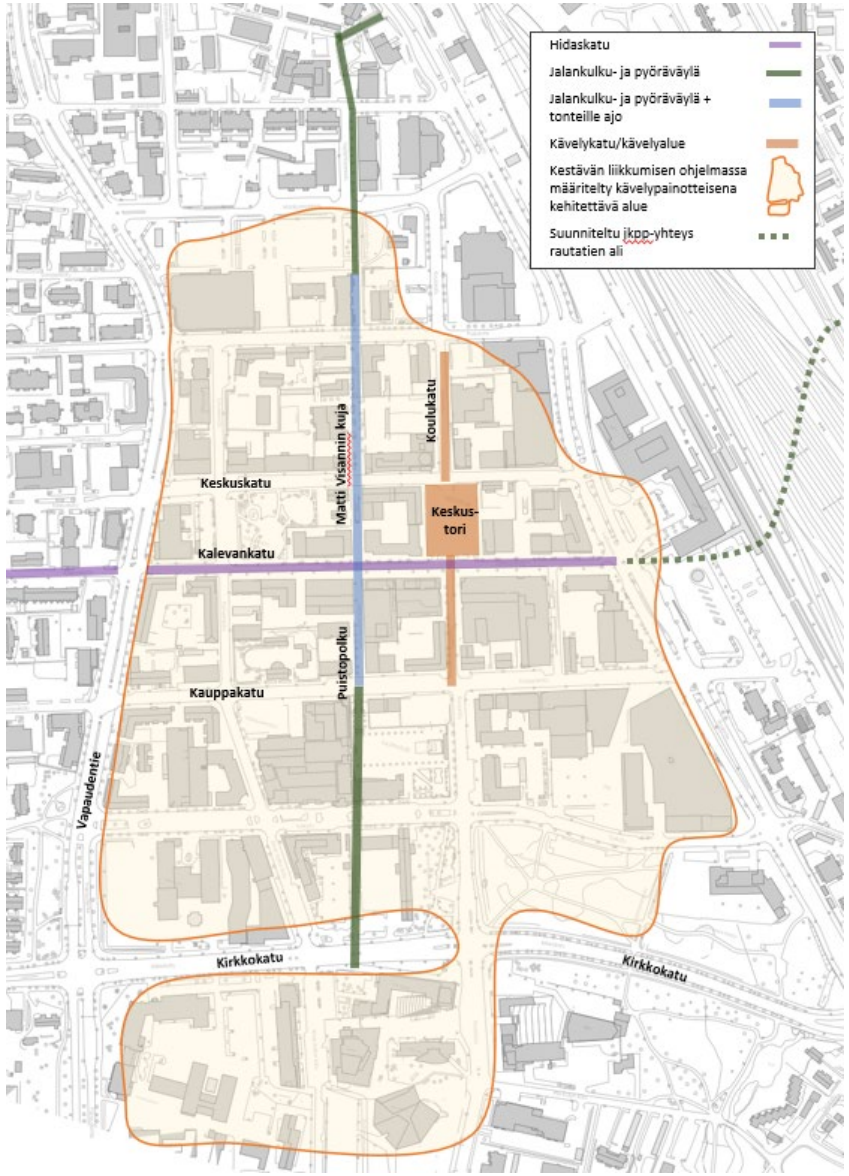
Seinäjoen keskustan kehällä on kadun molemmin puolin yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä, ja monessa kohtaa sitä erottaa ajoradasta puurivi. Keskustan kehän sisällä suurimmalla osalla kaduista on jalkakäytävä, mutta se on paikoin hyvin kapea.

Keskustan pohjois-eteläsuuntainen jalankulun ja pyöräilyn pääväylä on Matti Visannin kuja / Puistopolku, joka on yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä, jolla joissain kortteleissa on sallittu myös tonteille ajo. Keskustan itä-länsisuuntainen jalankulun ja pyöräilyn pääväylä on viime vuosikymmenellä uudistettu Kalevan-katu, joka johtaa rautatieasemalta teknologiapuisto Framille. Kadun etelä-puolelle on punaisella kiveyksellä eroteltu pyörätie, mutta erottelu ei ole kovin selkeä. Paikoin terassialueet jatkuvat pyörätielle asti, jolloin jalankulkijat joutuvat kävelemään pyörätiellä joka tapauksessa. Pyörätie vaihtaa kadun pohjoispuo-lelle Työväenkadun kohdalla.

Seinäjoen keskustassa on viime vuosina tehty useita parannuksia jalankulun olosuhteisiin. Koulukatu on muutettu kävelykaduksi Puskantien ja Kauppa-kadun väliseltä osuudelta, ja kaupunki on saanut uuden Keskustorin Koulu-kadun keskivaiheille, Keskuskadun ja Kalevankadun välissä aiemmin olleelle pysäköintialueelle. Keskustorin ympäristöä on kehitetty muutenkin ja ympäröi-viä rakennuksia on uusittu.

Seinäjoen keskustaan tehtiin vuonna 2019 kestävän liikkumisen ohjelma, jossa määriteltiin keskustalle hitaan liikkumisen alue, jota tulee kehittää kävelyn ehdoilla. Koko ydinkeskusta, matkakeskus, Marttilan alue ja Aaltokortteli määritettiin työssä kestävän liikkumisen keskustaksi, jossa tulee priorisoida jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Vilkkainta kävelyn aluetta on Keskustorin ympäristö, joka jo Koulukadun osalta on kävelykatua. Kalevankadulla ja Keskuskadulla on myös keskustoria ympäröivissä kortteleissa paljon jalankulkua synnyttäviä kohteita, erityisesti kauppakeskusten sisäänkäynnit. Lisäksi Kauppakadulla on paljon jalankulkua synnyttäviä liikkeitä.



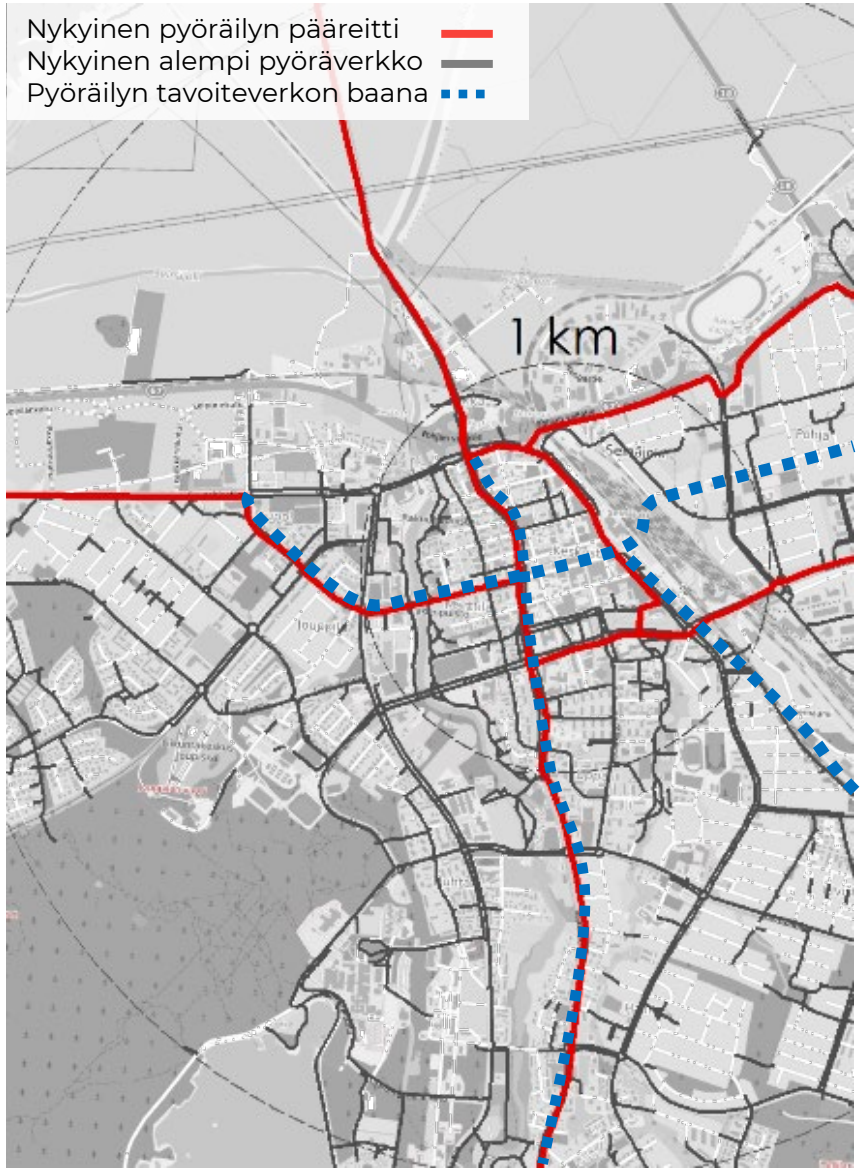
Kuva 2.5: Seinäjoen keskustan nykyiset ja suunnitellut jalankulun ja pyöräilyn pääreitit, sekä Keskustan kävelypainotteinen vyöhyke Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjelmasta (WSP 2019).

2.6. Pyöräilyn reitistö

Pyöräilyn paikka keskustan katujen poikkileikkauksessa vaihtelee. Torikadulla, Kalevankadulla, Puskantiellä ja Maakunnankadulla pyöräily on osoitettu yhdistetylle jalankulku- ja pyörätielle, ja muilla pyöräily on katujen ajoradalla.

Pyöräilyverkon kannalta merkittävimmät keskustan reitit kulkevat Valtion-kadulla, Kirkkokadulla sekä Kalevankadulla. Keskustan ulkopuolella nykyisin merkittäviä suuntia ovat Vapaudenkadun jatkeet pohjoisessa Vaasantiellä sekä etelässä Törnäväntiellä. Lännen suuntaan Suupohjantie ja idän suun-taan Pohjan valtatien ja Kalevalantien varsilla kulkevat pyörätiet muodosta-vat nykyisen pyöräilyn pääverkon. Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjel-maan tehdyn kyselyn perusteella asukkaiden suosikkipyöräreittejä ovat joenvarsi, Kalevankatu ja Koulukatu.

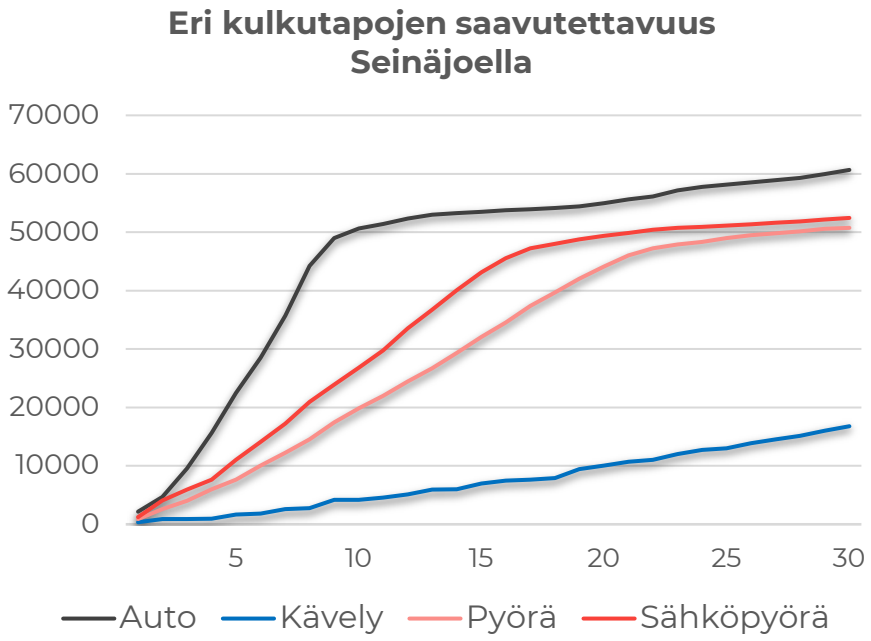
Kestävän liikkumisen ohjelmassa ja asemakeskuksen suunnitelmissa rautatien ali on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, joka yhdistää keskustan alueen Pohjan kaupunginosaan. Pyöräilyn baana jatkuu asema-keskukselta Kalevankatua länteen ja Pultrankatua itään. Lisäksi radan varteen on suunniteltu pyöräilyn baanaa johtamaan asemakeskukselta etelään.



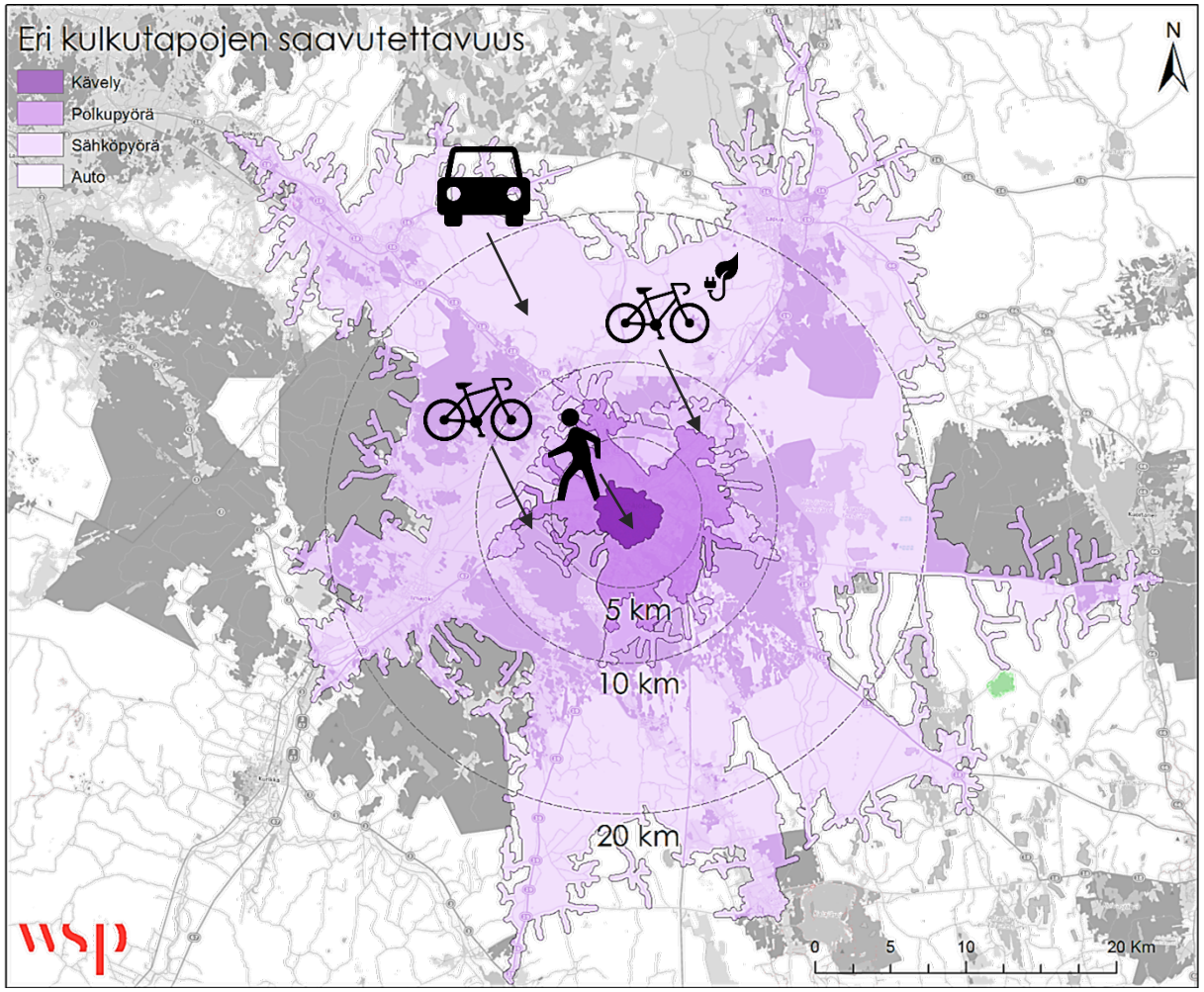
Kuva 2.6: Nykyisen pyöräverkon hierarkia Seinäjoella sekä tavoiteverkon baanat (Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjelma).

2.7 Keskustan saavutettavuus

Seinäjoen keskustasta saavuttaa autolla 50 000 asukasta 10 minuutissa. Tämä vastaa noin 80 % kaupungin väestöstä. Pyöräillen vastaavan asukasmäärän saavuttaa 25 minuutissa ja sähköpyörällä 20 minuutissa. Seinäjoki on tiivis kaupunki, joten pyöräilyn kilpailukykyä on mahdollista parantaa merkittävästi suorilla ja sujuvilla keskustan suuntaisilla pyöräily-yhteyksillä.



Kuva 2.7.1: Eri kulkutapojen saavuttama väestömäärä ajan funktiona (Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjelma)



Kuva 2.7.2: Eri kulkutapojen saavuttama matka (Seinäjoen kestävän liikkumisen ohjelma)

2.8. Joukkoliikenne

Seinäjoella on 11 kaupunkiliikenteen linjaa. Bussit lähtevät keskustasta tasatunnein ja siitä puolen tunnin päästä. Tämä mahdollistaa sujuvat vaihdot linjalta toiselle ja on lisäksi helppo muistaa. Vaihtopysäkkinä toimii Lyseon pysäkki, jonka kautta bussit saapuvat ja useat myös lähtevät. Samanaikaiset lähdöt aiheuttavat kuitenkin hetkellisen ruuhkan keskustaan, ja vaativat suuren terminaalin johon bussit mahtuvat samanaikaisesti.

Useimpien linjojen päätepysäkki on nykytilassa matkakeskuksella. Matkakeskuksen uudistuessa suurelle bussiterminaalille ei enää ole tilaa. Matkakeskuksen suunnitelmassa paikallisliikenteen terminaali on Ruukintien varressa ja vain kaukoliikenteelle on erillinen terminaali asemakeskuksella. Bussien kääntymisen mahdollistaa kiertoliittymä Puskantien kohdalla.

Seinäjoen paikallisliikenteen kehittämisselvityksessä (WSP 2020) on pohdittu keinoja toteuttaa keskustan pysäkkijärjestelyt ja vaihtoyhteydet sujuvasti myös matkakeskuksen rakentumisen jälkeen. Selvityksessä suositeltiin pääosan lähtöpysäkeistä siirtämistä Lyseolle. Reittejä ehdotettiin muuttaa siten, että bussit eivät tekisi lenkkiä Kauppakadulta, vaan kulkisivat kumpaankin suuntaan mentäessä Torikatua pitkin. Kaikki bussit kiertäisivät myös matkakeskuksen kautta. Kadunvarsiterminaali suositeltiin jakamaan kahden bussin mittaisiksi pysäkeiksi. Linjastoa ehdotettiin yhdistämään heilurilinjoiksi, jolloin vaihtojen tarve vähenee.

Kuva 2.8: Bussiliikenteen reitit osayleiskaavan alueella nykytilanteessa.

2.9 Yhteenveto

Seinäjoen keskusta on nykyisin vielä hyvin autopainotteinen. Kapeat jalkakäytävät ja asfalttipainotteinen maisema eivät houkuttele kävelemään ja oleskelemaan. Pysäköinti vie huomattavan osuuden katutilasta. Autoliikenne on keskittynyt pääkaduille, jotka ovat vilkkaita, mutta silti osa keskustan yksisuuntaisista kaduista on kaksikaistaisia. Autoliikenne on keskustassa pääosin sujuvaa, mutta kuormittuneitakin liittymiä on jo nykytilanteessa. Keskustassa tapahtuu myös merkittävästi liikenneonnettomuuksia, joissa on osallisena jalankulkija tai pyöräilijä. Niin koettua- kuin todellista liikenneturvallisuutta tulee parantaa.

Kaupungissa on jo otettu monia askeleita kestävämpään suuntaan kehittämällä Kalevankatua ja keskustorin ympäristöä kävelijäystävällisemmiksi. Kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi näitä toimenpiteitä jatkettava. Rauhoittamalla autoliikennettä saadaan kaduista viihtyisämpiä ja turvallisempia jalankulkijalle. Seinäjoen kaupunkirakenne mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn varteenotettaviksi vaihtoehdoiksi työ-, opiskelu- ja asiointimatkoille, kun etäisyydet ovat lyhyitä.

3. Tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet

3.1 Liikkumisen tulevaisuuden tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet niiden saavuttamiseksi

Keskusta on elinvoimainen

Keskustan elinvoimaisuus on keskustan kehittämisen ylätavoite.
Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Edistetään keskustan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.
    - Luodaan sujuvat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet keskustaan, kehitetään joukkoliikennettä ja sijoitetaan pysäköintilaitoksia keskeisille paikoille, jonne on helppo ajaa.
- Parannetaan keskustan viihtyisyyttä istutuksilla, taiteella ja hyvillä kävely-yhteyksillä.
- Keskusta-alue muuttaa viihtyisämmäksi, turvallisemmaksi ja houkuttelemavammaksi myös asumiselle.
- Edistetään katujen elävyyttä mahdollistamalla esimerkiksi ravintoloiden levittäytyminen terasseille.

Edistetään kävelypainotteisuutta keskustan hitaan liikkumisen alueella

Kävelypainotteisuus tutkitusti edistää keskustan elinvoimaa. Tyypillisesti ne jotka kävelevät kauppaan, tekevät ostoksia useita kertoja viikossa. Kertaostosmäärä kävelijöillä jää huomattavasti pienemmäksi kuin niillä, jotka tekevät kauppareissunsa autolla. Tästä huolimatta kävelijät tyypillisesti käyttävät viikon aikana enemmän rahaa. Kävelijät jäävät katsomaan näyteikkunoita ja poikkeavat kahviloihin, minkä vuoksi ravintoloiden ja pienten putiikkien myynti tutkitusti kasvaa kävelykaduilla. Kävely ja oleskelu kaduilla tekevät kaupungista elävän näköisen ja houkuttelevan myös turistille. Lisäksi suuri jalankulkijoiden määrä luo sosiaalista turvallisuutta: alueet tuntuvat turvallisemmilta, kun valvovia silmiä on paljon. On hyvä ymmärtää, että myös autoilija on kävelijä sen jälkeen, kun on pysäköinyt autonsa, ja viihtyisässä ympäristössä autoilijakin on valmis jättämään autonsa kauemmaksi.
Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Levennetään jalkakäytäviä ja luodaan kävelylle tilaa.
    - Leveät jalkakäytävät mahdollistavat myös liikkeiden terassien levittäytymisen kadulle.
- Lisätään kaduille oleskelupaikkoja kuten penkkejä.
- Luodaan viihtyisyyttä taiteella ja viherympäristöllä.
- Vähennetään autoilun roolia ydinkeskustassa.
    - Autoilua ei kielletä mutta sitä rauhoitetaan, jotta jalankulkijat saavat nauttia hiljaisemmasta ja turvallisemmasta ympäristöstä.
    - Siirretään pysäköintipaikkoja katujen varsilta pysäköintilaitoksiin, jolloin jalankululle jää enemmän tilaa ja myös pysäköintipaikkaa etsivä liikenne vähenee.

3. Tavoitteet ja kehittämis-toimenpiteet

Seinäjoella on helppo elää ilmankin autoa

Kehitetään Seinäjokea sellaiseksi, että auto ei ole välttämättömyys, vaan työpaikat ja palvelut ovat saavutettavissa muutoinkin. Lyhyiden etäisyyksien vuoksi kävely ja pyöräily ovat potentiaalisia kulkumuotoja Seinäjoella, eikä autoa tarvitse hyvien junayhteyksien vuoksi välttämättä muuallekaan matkustaessa. Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Luodaan keskustaan sujuvia kävelyreittejä ja keskustan ulkopuolelle sujuvia pyöräilyreittejä, jotka yhdistävät kaikki merkittävät palvelut ja kohteet myös poikittaissuuntaisesti.
- Kehitetään bussiyhteyksiä ja niiden välillä vaihtoa, jotta bussilla on sujuva kulkea keskustan lisäksi asuinalueiden ja työpaikka-alueiden välillä, sekä tärkeimpien palveluiden äärelle esimerkiksi sairaalalle.

Keskusta on saavutettava kaikilla kulkumuodoilla

Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Suunnitellaan liikenneverkot loogisiksi ja katkeamattomiksi eri kulkumuodoille. Määritellään liikkumismuotojen hierarkia eri kaduilla: kävelyn pääreitit, pyöräilyn pääreitit, joukkoliikennereitit sekä autoliikenteen verkko.
- Luodaan keskustaa ympäröiviltä alueilta sujuvat jalankulu- ja pyöräily-yhteydet keskustaan.
    - Selkeät katkeamattomat yhteydet Itikan ja Joupin alueille
- Kehitetään joukkoliikennettä.
    - Muutetaan keskustan läpi meneviä reittejä niin, että Torikatua ajetaan jatkossa molempiin suuntiin. Sama reitti molempiin suuntiin kuljettaessa on matkustajalle selkeämpi.
- Sijoitetaan pysäköintilaitoksia keskeisille paikoille, jonne on helppo ajaa, jotta autoilijalle on heti selkeää mihin auto kannattaa viedä.
- Muutetaan Kauppakatu kaksisuuntaiseksi, mikä parantaa sen varressa olevien liikkeiden saavutettavuutta autolla ja vähentää keskustassa ajoa ja kortteleiden kiertämistä.

Edistetään pyöräilyä keskustassa

Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Siirretään pyöräily ajoradalle kaikilla liityntäkaduilla/hidaskaduilla. Samanlainen järjestely kaduilla selkeyttää pyöräilijän asemaa sekä pyöräilijälle että autoilijalle, ja on myös jalankulkijalle turvallisempi.
- Matti Visannin kujaa/Puistopolkua sekä Kalevankatua kehitetään pyöräilyn pääreitteinä.

Parannetaan keskustan liikenneturvallisuutta

Edistetään liikenneturvallisuutta keskustassa toimenpitein, jotka ovat linjassa Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa. Turvallisuutta edistävät toimenpiteet edistävät myös keskustan viihtyisyyttä.

Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Keskustan nopeusrajoitus lasketaan 30 km/h.
- Tehdään kaduille nopeutta rajoittavia rakenteellisia toimenpiteitä, kuten kavennetaan ajoratoja ja korotetaan liittymiä.

Kytketään asemakeskus vahvasti osaksi keskustaa

Nykyinen leveä ja vilkas tie luo estevaikutuksen kävelijälle ja erottaa asemakeskuksen omaksi kokonaisuudekseen keskustan alueesta. Valtionkadulla ja Ruukintiellä on paljon keskustan läpi ajavaa liikennettä, mikä tulisi ohjata Vapaudentielle. Asemakeskuksen parempaa kytkemistä keskustaan on suunniteltu asemakeskuksen liikennesuunnitelmassa. Kapeampi ja hidasliikenteisempi tie on turvallisempi ja miellyttävämpi ylittää kävelijälle.

Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- Kavennetaan Valtionkatu 1+1-kaistaiseksi.
- Alennetaan Valtionkadun/Ruukintien nopeusrajoitus 40:een.
- Tehdään aseman aukion kohdalle Seinäjoelle soveltuva shared space –alue, joka yhdistää aukion Kalevankadun ja Kauppakadun, sekä tulevan Elissanaukion kävelyalueisiin.

4. Liikenneverkon ja keskustan katujen kehittäminen

4.1 Liikenneverkon kehittämisen lähtökohdat

Keskustan liikenneverkko koostuu erilaisista kaduista, jolla on oma tehtävänsä verkon hierarkiassa. Autojen, pyöräilyn ja jalankulun verkoilla on omat pääreittinsä.

Autoliikenteen pääväylänä keskustan läpi toimii Vapaudenkatu, jonne autoliikennettä ohjataan keskustaa kehystävien kokoojakatujen kautta. Sujuvat autoliiken-teen yhteydet muualta kaupungista keskustaan ovat tärkeät, ja auto täytyy saada helposti ajettua pysäköintitaloon.

Keskustan sisäisillä matkoilla sen sijaan pyöräily ja kävely ovat pääliikkumismuotoja, ja siksi keskustan sisällä on tarkoituksenmukaista suosia näitä kulkutapoja. Pyöräily vaatii nopeammat läpiajoyhteydet kaupungin sisällä, kun taas kävelijä suosii viihtyisiä reittejä, joiden varrella on nähtävää ja tekemistä.

Katujen leveydellä, nopeusrajoituksella ja ilmeellä voidaan ohjata liikennemuotoja niille tarkoitetuille reiteille. Seinäjoen kestävän liikkumisen toimenpideohjelman vuorovaikutustilaisuuksissa tärkeimmiksi kehittämistavoitteiksi nousivat korkeatasoiset pyöräilyn pääväylät, jossa kävely ja pyöräily olisi eroteltu. Sekä asukkaiden toiveet katujen viihtyisyyden lisäämisestä että tarpeet parantaa liikenneturvallisuutta puoltavat liikenteen hidastamista Seinäjoen keskustassa.

Tällä ja seuraavalla sivulla on esitelty jalankulkua- ja pyöräilyä suosivia katuratkaisuja.

Hidaskatu
Hidaskadulla on perinteinen reunakivellä eroteltu tilanjako, mutta katu on rakennettu geomet-rialtaan sellaiseksi, ettei siellä ole luontevaa ajaa yli 30 km/h nopeuksia. Esimerkiksi ajoradan kapeus, mutkat ja töyssyt saavat autoilijat hidasta-maan vauhtiaan ja tarkkailemaan ympäristöään. Pyöräilijät ajavat kadulla tavallisesti ajoradalla, ja pyöräily voidaan sallia yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin. Reunakivet ovat usein mata-lat, ja jalankulkijan on helppoa ja turvallista ylittää katu mistä vain.

4.2 Esimerkkejä katutyypeistä

Pyöräkatu
Pyöräkatu soveltuu pyöräilyn pääväyläksi keskus-tassa. Se on sekaliikennekatu, mutta pyöräkadulla auto on vieras ja kadulla on tarkoitus ajaa pyöräi-lijän ehdoilla. Pyöräkadut ovat usein päättyviä katuja, joissa pyörätie kuitenkin jatkuu. Autojen läpiajoliikenne on voitu katkaista myös tolpilla. Pyöräkatu voi olla autoille yksisuuntainen, mutta pyöräily sallitaan molempiin suuntiin. Jalankul-kijoille on kadulla jalkakäytävä.

Shared Space (Yhteinen tila)
Shared space on tila, jossa ympäristöä ei ole jaoteltu kulkumuotojen kesken perinteisillä katuympäris-töön kuuluvilla ominaisuuksilla, kuten reunakivellä. Perinteisten liikenneympäristön tunnusmerkkien puuttuminen pakottaa tienkäyttäjät olemaan valp-paampina ja huomioimaan toisensa. Shared space sopii paikkoihin, jossa jalankulkua on runsaasti, mutta autoilun kieltäminen ei ole perusteltua. Myös jalankulkija saa käyttää yhteistä tilaa, mutta katu-vihreällä ja kalusteilla voidaan lisäksi erotella jalankulkijoille oma suojattu tilansa, jonne ajo-neuvoilla ei ole asiaa. Seinäjoen Keskustorin laitaa pitkin kulkevat osat Kalevankatua ja Keskuskatua ovat shared space'ja.

Pihakatu
Matti Visannin kujan osuus, jolla on tonteille ajoa on esimerkki pihakadusta, jossa kaikki kulkumuo-dot jakavat saman tilan. Ympäristön ilme ja materiaalivalinnat viestittävät selkeästi, että ympäristössä kuljetaan jalankulkijan ehdoilla. Pihakatu toimii silloin, kun kadulla ei ole läpiajoliikennettä. Kävelyn ohella pihakatu suosii oleskelua.

4.3 Alustavat liikenneverkkovaihtoehdot

Keskustan liikenteen kehittämisen tavoitteiden pohjalta keskustan liikenneverkosta muodostettiin kolme alustavaa vaihtoehtoa, jotka eroavat toisistaan toimenpiteiden laajuuden suhteen. Liikenneverkkojen kartat on näytetty seuraavalla sivulla.

Kaikissa vaihtoehdoissa keskustan liikennettä on pyritty rauhoittamaan muuttamalla keskustan katuja hidaskaduiksi. Kaikissa vaihtoehdoissa ydinkeskustan itä-länsisuuntaisten katujen Puskantien, Keskuskadun, Kalevankadun ja Kauppakadun liikennettä on rauhoitettu. Maakunnankatu ja Torikatu on kaikissa vaihtoehdoissa säilytetty kokoojakatuina, mikä mahdollistaa bussireitit hidaskatuja paremmin. Keskustaa kehystävä Valtionkatu/Ruukintie säilyy myös kaikissa vaihtoehdoissaan luokaltaan kokoojakatuna, mutta sen nopeusrajoituksen lasku 40:een ja aseman kohdalle tuleva Seinäjoelle sovitettu shared space –alue ohjaavat läpiajavan liikenteen pääkaduille Kirkkotielle ja Vapaudenkadulle. Asemalta Pohjan alueelle on suunniteltu uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulku. Jalankulun ja pyöräilyn reitti yhdistyy kaikissa vaihtoehdoissa keskustaan asemakeskuksen edessä olevan shared space –alueen kautta. Koulukatu on keskustorin kohdalla ja sitä ympäröivissä kortteleissa kävelykatua, kuten nykyisellään. Aaltokeskus on pyritty yhdistämään keskustaan kävelyalueeseen paremmin muuttamalla sinne johtava Alvar Aallon katu hidaskaduksi.

Vaihtoehdossa A muutokset nykytilaan ovat pienimmät. Keskuskatu, Kalevankatu ja Kauppakatu säilyivät yksisuuntaisina, mutta ne kavennetaan hidaskaduiksi. Matti Visannin kuja/Puistopolku säilyy nykyisellään. Keskuskadun katuosuus asemakeskukselta keskustorille on muutettu shared space-tilaksi, joka luo viihtyisän kävely-yhteyden asemalta keskustorille.

Vaihtoehdossa B on pyritty edistämään pyöräilyä. Kalevankatu ja Matti Visannin kuja/Puistopolku on muutettu pyöräkaduiksi. Kalevankatu ja aseman alikulku muodostavan selkeän pyöräilyn pääreitin Pohjan alueelta joen yli Framille asti. Keskuskatu, Kalevankatu ja Kauppakatu on muutettu kaksisuuntaisiksi, mutta niiden liikennettä on rauhoitettu, kuten vaihtoehdossa A.

Vaihtoehdossa C muutokset nykytilaan ovat suurimmat. Vaihtoehdossa Kalevankatu ja Matti Visannin kuja/Puistopolku ovat pyöräkatuja, kuten vaihtoehdossa B. Muuten kaikki keskustan kehän sisäiset tonttikadut on muutettu hidaskaduiksi. Keskuskatu, Kalevankatu ja Kauppakatu on muutettu kaksisuuntaisiksi.

Vaihtoehto A, kävelyn edistäminen ydinkeskustassa

Vaihtoehto B, pyöräilyn korostaminen

Vaihtoehto C, koko keskustan rauhoitus

- Alueellinen pääkatu
- Kokoojakatu
- Nykyinen tonttikatu
- Hidaskatu
- Jalankulku- ja pyöräväylä
- Kävelykatu
- Shared space
- Keskustan pysäköintikehä
- Pysäköintilaitos nyk./tuleva
- Paikallisliikenteen terminaali
- Hitaan liikkumisen alue

4.4 Vaihtoehtojen käsittely

Seinäjoen keskustan toimijoille ja sidosryhmille järjestettiin elokuussa 2021 työpaja, jossa pohdittiin yhdessä Seinäjoen keskustan liikenteen tavoitetilaa. Edellä esiteltyjä kolmea liikenneverkkovaihtoehtoa vertailtiin työpajassa eri näkö-kulmista: saavutettavuuden, elinvoimaisuuden, jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä autoilun ja pysäköinnin näkökulmista. Työpajassa käydyn keskustelun pohjalta keskustan tavoiteverkko päädyttiin muodostamaan vaihto-ehtojen yhdistelmänä.

Keskustan kehän sisäisen alueen nopeusrajoitus päätettiin laskea 30 km/h, mikä merkitsee sitä, että kaduille täytyy tehdä toimenpiteitä. Keskustan liikenteen rauhoittaminen koettiin hyväksi keskustan viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamiseksi.

Keskustan yhtenäinen hitaan liikkumisen alue päätettiin rajata Maakunnankatuun ja Kirkkokatuun. Hitaan liikkumisen alueella liikennettä suunnitellaan jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden ehdoilla. Alueella pääsee liikkumaan myös autolla, mutta autoilu ei hallitse kaupunkitilaa.

Hitaan liikkumisen alueella Puskantie, Keskuskatu, Kalevankatu ja Kauppakatu päätettiin muuttaa hidaskaduiksi. Keskuskadulle, Kalevankadulle ja Kauppakadulle tehdään esisuunnitelmat tämän työn yhteydessä. Puskantien hidastaminen on tavoitteena pidemmällä aikavälillä. Maakunnankadun pohjoispuolella on myös tonttikatuja, jotka on jo muutettu tai ovat muuttumassa uuden rakentamisen myötä hidaskaduiksi.

Kauppakatu päätettiin muuttaa kaksisuuntaiseksi liikkeiden saavutettavuuden parantamiseksi, mutta Kalevankadun ja Keskuskadun todettiin toimivan jatkossakin hyvin yksisuuntaisina.

Pyöräilyn paikkaa päätettiin selkeyttää linjaamalla, että pyöräily on ajoradalla kaikilla tonttikaduilla. Kalevankatu ja Matti Visannin kuja/Puistopolku koettiin hyviksi reiteiksi pyöräilyn pääväylälle. Matti Visannin kujan varrella ei ole liikaa kävelijöitä houkuttelevia kohteita, mikä on eduksi pyöräilylle. Reittiä täytyy kuitenkin selkeyttää ja nykyisiä katukivetyksen reunoja poistaa kadunylityksistä, jotta reitti olisi mukava pyöräillä. Reitille tehdään esisuunnitelma tämän työn yhteydessä.

Keskustan kadunvarsipaikkojen määrä vähenee reilusti uusien hidaskatujen myötä. Kadunvarsipaikkoja vähennet-täessä todettiin tärkeäksi ottaa huomioon kaupalliset toimintaedellytykset. Työväenkatu/Porvarinkatu/Alvar Aallon katu päätettiin säilyttää nykyisellään pysäköinti-katuna ja keskustan sisäisenä pohjois-eteläsuuntaisena autoliikenteen yhteytenä. Pysäköinnin kokonaispaikka-määrä keskustassa ei vähene, vaan pysäköintiä siirretään pysäköintilaitoksiin.

Bussien reittiä päätettiin yksinkertaistaa niin, että bussit käyttävät jatkossa Torikatua molempiin suuntiin kuljet-taessa.

5. Keskustan liikennesuunnitelma

5.1 Tulevaisuuden liikenneverkon hierarkia 1/2

Keskustan rauhoittaminen:

Vapaudentien, Valtionkadun, Kirkkokadun ja Maakunnankadun rajaama alue muutetaan hitaan liikkumisen alueeksi, jossa keskeisimmät keskustan poikittaiskadut ovat hidaskatuja. Hitaan liikkumisen alueella kaikki liittymät ja suojatiet korotetaan. Katujen muuttaminen hidaskaduiksi tarkoittaa seuraavia käytännön muutoksia:

- Jalkakäytäviä levennetään, mikä mahdollistaa myös terassien sijoittamisen kadulle.
- Pysäköinti jäsennellään kadun suuntaisesti merkityille paikoille ja kadunvarsipysäköinnin merkitys vähenee.
- Viihtyisyyttä parannetaan lisäämällä katuvihreää ja oleskelumahdollisuuksia. Katuvihreän lisääminen parantaa myös hulevesien hallintaa.
- Jalankulkijoiden turvallisuutta parannetaan kaventamalla ajoratoja ja korottamalla liittymät, jolloin autojen ajonopeuden laskevat.
- Pyöräily on ajoradalla kaikilla hidaskaduilla.

Kalevankatu muutetaan pyöräkaduksi, jolloin sille tehdään samoja muutoksia kuin hidaskaduille, mutta pyöräilyn roolia korostetaan. Matti Visannin kujasta/Puistopolusta tehdään pohjois-etelä-suun-tainen laadukas pyöräilyväylä, joka on osittain pyöräkatua ja osittain jalankulku- ja pyörätietä. Myös varsinaista kävelykeskustaa laajennetaan jatkamalla Koulukadun kävelykatuosuutta Torikadulle asti.

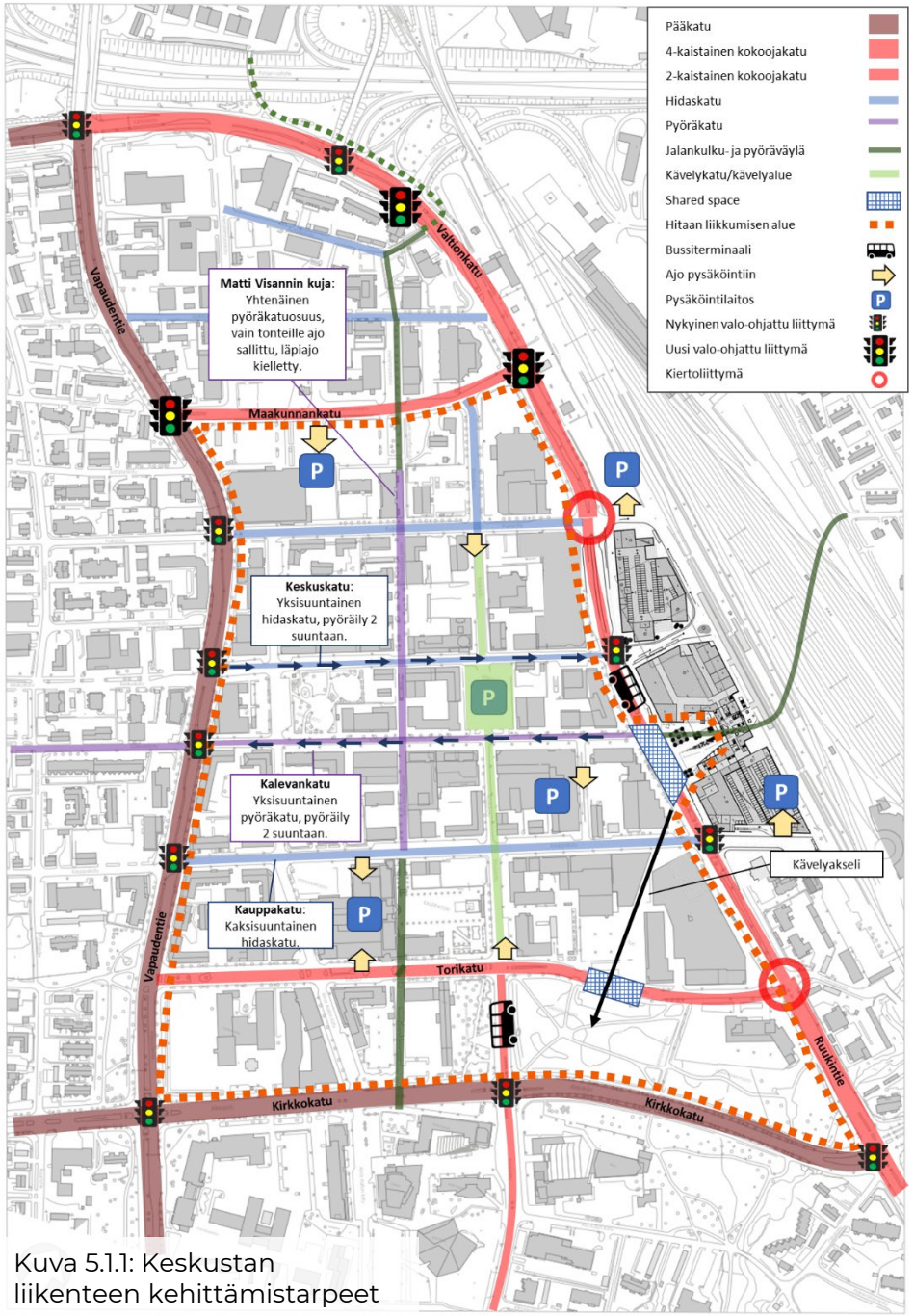
Aseman kytkeminen keskustaan:

Valtionkatu kavennetaan 1+1 kaistaiseksi. Tuleva asemakeskuksen aukio kytketään osaksi keskustaa shared space –alueella. Asemakeskukselta muodostetaan suora kävely-yhteys Elissanpolkua pitkin Lakeudenpuistoon. Torikadulla on toinen shared space alue.

Keskustan kehän liittymät:

Maakunnankadun molempiin päihin sekä Pohjolantielle lisätään liikennevalot toimivuustarkasteluiden mukaisesti. Puskantien ja Torikadun liittymät muutetaan kiertoliittymiksi Valtionkadun yleissuunnitelman mukaisesti.

Keskustan liikenneverkon tarkempi esisuunnitelma Keskuskadun, Kalevankadun, Kauppakadun ja Matti Visannin kujan osalta on liitteenä 1.



Kuva 5.1.1: Keskustan liikenteen kehittämistarpeet

5.1 Tulevaisuuden liikenneverkon hierarkia 2/2

Nopeusrajoitukset:

Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Destia, 2021) on ehdotettu toimenpiteitä Seinäjoen liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

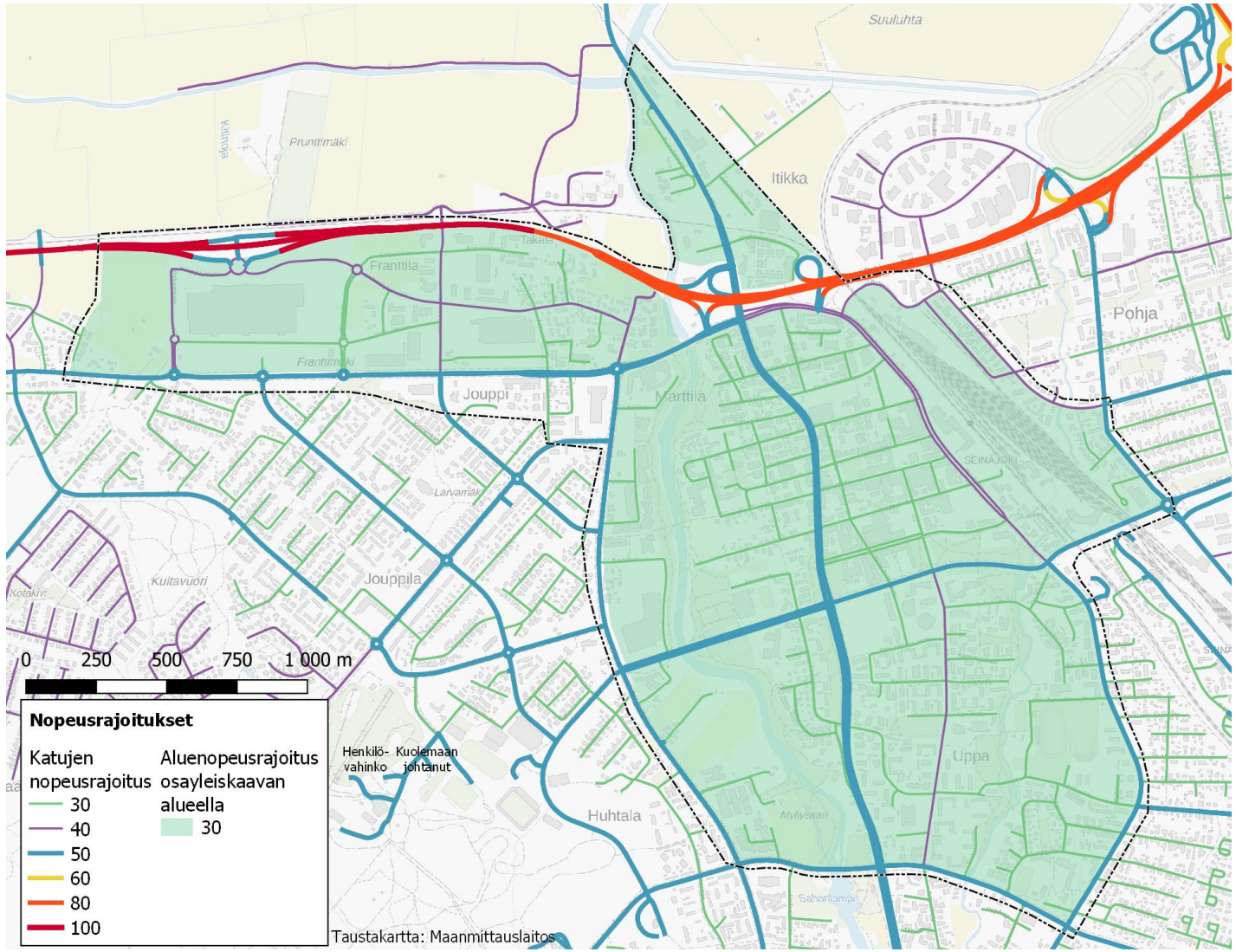
Suunnitelmassa on ehdotettu asuinalueiden tonttikatujen ja keskustan nopeusrajoituksen laskemista 30 km/h.

Pitkillä kokoojakaduilla nopeusrajoitukseksi on suositeltu 40 km/h.

Ydinkeskustan nopeusrajoitus lasketaan 30 km/h Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti. Katuympäristö rakennetaan nopeusrajoitusta tukevaksi. 30 km/h aluenopeusrajoitusta suositellaan kaikilla osayleiskaavan tonttikaduilla.

Valtionkadulla/Ruukintiellä nopeusrajoitus lasketaan 40 km/h, jolloin katu rauhoittuu ja läpiajavaa liikennettä ohjautuu Vapaudentielle.

Pääkatujen nopeusrajoitus jää 50 km/h, jolloin läpiajava liikenne ohjautuu niille.



Kuva 5.1.2: Osayleiskaavan alueen suositellut nopeusrajoitukset.

5.2 Joukkoliikenteen kehittäminen

Paikallisliiketeen bussit pysähtyvät jatkossakin sekä Koulukadulla Lyseon edessä että asemalla. Koulukatu on todettu hyväksi vaihtopysäkiksi. Paikallisliikenteen lähtöterminaalit keskitetään nykyistä vahvemmin Koulukadulle ja katua kehitetään joukkoliikenteen ehdoilla.

Toinen bussiterminaali ja keskustaan päättyvien linjojen päätepysäkki tulee asemakeskuksen kadunvarsiterminaaliin. Kadunvarsiterminaali mahdollistaa nopean liikennöinnin, ja päättyvät linjat kääntyvät Valtionkatu-Ruukintien tulevissa kiertoliittymissä.

Kaukoliikenteelle tulee uusi bussiterminaali asemakeskukselle. Sujuvan liityntäliikenteen mahdollistamiseksi kaikille bussiterminaaleille sijoitetaan laadukkaat katokselliset runkolukittavat pyöräpysäköintipaikat.

Kauppakadun muuttuessa hidaskaduksi ja Koulukadun Torikadun ja Kauppakadun välisen osuuden muuttuessa kävelykaduksi, bussit eivät voi enää käyttää Kauppakatua, vaan ne kulkevat molempiin suuntiin Torikatua. Bussien kulkeminen samaa reittiä molempiin suuntiin on myös käyttäjälle selkeämpi ratkaisu.

Bussiterminaalien vuoksi Torikatu ja Kirkkotie eivät voi jatkossa olla suljettuina samaan aikaan. Kun Kirkkokatu suljetaan, liikenne tulee suuntautumaan Torikadulle sekä jonkin verran Kauppakadulle. Tapahtumat tulevat kuitenkin jatkossa sijoittumaan enenevissä määrin tapahtumapuistoksi kehittyvään Lakeudenpuistoon, mikä vähentää kadun sulkemisen tarvetta.

Kuva 5.2.1: Paikallisliikenteen terminaali Koulukadulla Valtionkadun yleissuunnitelmasta.

5.3 Pysäköinnin kehittäminen

Pysäköintiä kehitetään keskustassa siirtämällä paikkoja kadun varsilta pysäköintilaitoksiin. Pysäköinnin sijoittamisella keskitettyihin laitoksiin on monia positiivisia vaikutuksia keskustan viihtyisyydelle ja toimivuudelle. Pysäköinnin parhaita käytäntöjä on tutkittu Pysäköinti 2.0 –hankkeessa ja sen tuloksista voi lukea lisää osoitteesta: http://pysakointi20.com/. Hankkeen keskeiset löydökset ovat raportin liitteenä.

Toriparkin laajennus, Maakunnankadun pysäköintilaitos sekä aseman pysäköintilaitokset tulevat toteutuessaan lisäämään keskustan pysäköintipaikkojen määrää kokonaisuudessaan, vaikka pysäköintipaikat kadun varsilta vähenevät. Laajentuva Toriparkki saa uuden sisäänajon Koulukadulle Torikadun liittymään. Pysäköintilaitoksiin sijoitetaan sähkö-autojen latauspisteitä.

Pysäköintipaikkojen siirtäminen laitoksiin selkeyttää pysäköintiä keskustassa. Laitokset ovat paikoissa jonne on helppo ajaa, ja muualta keskustaan saapuvan on helppo tietää mistä löytää pysäköintipaikka. Pysäköintipaikkaa etsivä liikenne vähenee kaduilta ja liikenne rauhoittuu.

Hidaskaduilla kadun varsille jäävät paikat osoitetaan hinnoittelulla ja aikarajoituksella lyhytaikaiselle asiakaspysäköinnille. Myös invapaikkoja jätetään kadun varsille. Hidaskatujen varsilta poistuu vinopysäköinti, kun autopaikat muutetaan jäsennellyksi kadun suuntaisiksi paikoiksi. Kadun suuntainen pysäköinti vie vähemmän tilaa poikkileikkauksessa ja mahdollistaa enemmän tilaa kävelylle ja viihtyisyyttä luoville asioille. Kadunsuuntainen pysäköinti on myös turvallisempaa. Kadunsuuntaiselta paikalta ei tarvitse peruuttaa pois ja takaa saapuva auto tai pyöräilijä on helpompi havaita. Tämä on erityisen tärkeää kun katuja kavennetaan, eikä takaa tulijalla ole mahdollisuutta väistää toiselle kaistalle. Pysäköintiruudut sijoittuvat jatkossa erilliselle pysäköinti- ja viherkaistalle, eivätkä ajoradalle. Tämä jäsentelee katutilaa paremmin ja mahdollistaa kapeamman ajoradan. Ruudut sijoitetaan 75cm erilleen ajoradasta, jotta autolle jää kunnollinen ovenavaustila, eikä autosta poistuminen aiheuta vaaratilanteita ajoradan reunassa ajavalle pyöräilijälle.

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan mahdollisimman keskeisille paikoille, kuten ostoskeskusten ovien lähelle ja bussiterminaalien luokse. Pysäköintipaikkoja sijoitetaan ensisijaisesti pysäköintiruutuihin samalle pysäköinti- ja viherkaistalle kuin autopaikatkin. Tarvittaessa pyöräpaikkoja on mahdollista sijoittaa myös muualle. Pyöräpysäköintipaikat tehdään runkolukittavina, ja keskeisimmillä paikoilla ne on myös syytä kattaa.

Sidosryhmätyöpajassa nousi esille myös tarve turvallisille ja sääsuojatuille pyöräpysäköintipaikoille pysäköintilaitoksissa. Kaupungin suositellaan selvittävän mahdollisuutta ja sopivaa hinnoittelua pyöräpysäköinnille julkisissa pysäköintilaitoksissa, missä myös sähköpyörien lataus onnistuisi.

Keskustan esisuunnitelmasta tehtiin 3 vaihtoehtoa, jotka poikkeavat toisistaan lähinnä hidaskatujen pysäköinnin osalta.

- **Vaihtoehdossa 1** pysäköintipaikat on sijoitettu kaduilla puiden väliin. Vaihtoehto on viihtyisyyden ja kaupunkikuvan kannalta paras, mutta mahdollistaa vähiten kadunvarsipysäköintiä. Paikkojen sijoittaminen puiden väliin tekee kuitenkin talvihoidosta haastavaa ja tuo kaupungille lisää ylläpitokustannuksia.
- **Vaihtoehdossa 2** on vähän enemmän pysäköintipaikkoja. Pysäköintikaista sijoittuu ajoradan ja viherkaistan väliin siellä missä molemmille kaistoille on tilaa. Kapeammissa kohdissa katuvihreää on sijoiteltu noin kolmen paikan välein, mikä on talvihoidon kannalta helpompi.
- **Vaihtoehdossa 3** on vähiten katuvihreää ja eniten pysäköintiä. Puita on lähinnä vain pysäköintikaistojen päissä ennen liittymiä, mutta muuten tila on varattu kadunsuuntaiselle pysäköinnille. Vaihtoehto lisää vähiten katuvihreää ja viihtyisyyttä keskustaan.

5.4 Kauppakadun muuttaminen hidaskaduksi

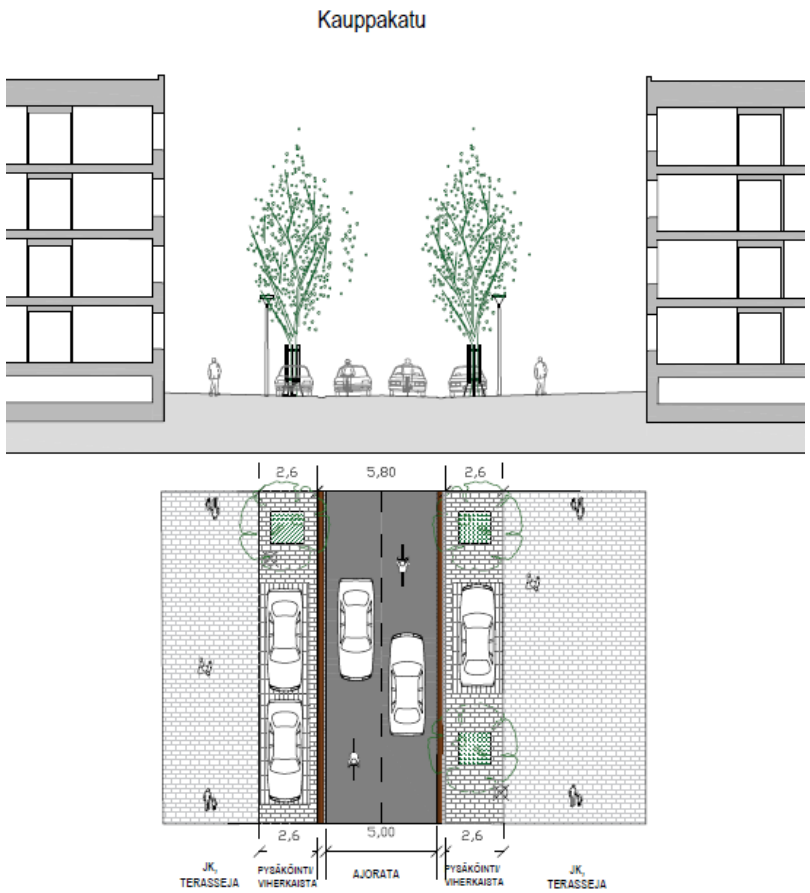
Kauppakatu muutetaan kaksisuuntaiseksi, sillä kaksisuuntaistaminen parantaa kadunvarren liikkeiden saavutettavuutta. Nykyisellään yksisuuntainen ja leveä katu kannustaa liian koviin ajonopeuksiin. Ajorata kavennetaan 5 m leveäksi, mikä hillitsee ajonopeuksia ja tekee kadusta turvallisemman. Kapea katu on helpompi ylittää. Pyöräily siirretään ajoradalle.

Kadun reunakivet korvataan samanlaisilla reunaluiskilla, mitä on jo Kalevankadulla. Reunakivien poistaminen helpottaa esimerkiksi pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Kadun liittymät ja suojatiet korotetaan jalankulun helpottamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi.

Vinopysäköinti muutetaan kadun suuntaiseksi, jotta jalankululle ja viherympäristölle saadaan enemmän tilaa. Viherympäristön ja pysäköintipaikkojen sijoittelu riippuu valittavasta vaihtoehdosta. Kadun keskivaiheille, jossa on eniten kivijalkaliikkeitä sijoitetaan pensasistutuksia, jonka laidoilla on tilaa istuskelulle. Suojeluskuntamuseon eteen jätetään tilaa istutuksille, jotka korostavat arkkitehtuuriltaan arvokasta vanhaa taloa. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 koko museon tontin edusta jätetään pysäköinnistä tyhjäksi, ja vaihtoehdossa 3 istutuksia sijoitetaan vain itse rakennuksen eteen. Nykyisistä n. 140 pysäköintipaikasta säilyy noin 50-85 riippuen valittavasta vaihtoehdosta.

Ruukintien päähän tehdään aukiomainen alue, josta Elissanpolun kävelykatu alkaa. Aukio ja sen yhdistäminen asemakeskukseen suunnitellaan tarkemmin Valtionkadun katusuunnitelmassa.

Kaupungin bussireitti ei enää jatkossa kulje Kauppakadun kautta. Tilausajoa varten hotelli Scandicin eteen tehdään bussin jättöpaikka.



Kuvat 5.4.1 ja 5.4.2: Kauppakadun esisuunnitelma VE2 ja Kauppakadun tyyppipoikkileikkaus.
Koko esisuunnitelma ja sen muut versiot, sekä poikkileikkaukset ovat raportin liitteinä.

Kuva 5.4.3:
Kauppakadun havainnekuva vaihtoehdossa 2:
- Katu on kaksisuuntainen hidaskatu, jossa on leveät jalkakäytävät ja kadun suuntaista pysäköintiä mahdollistan siitä hyvän keskustan liikekadun

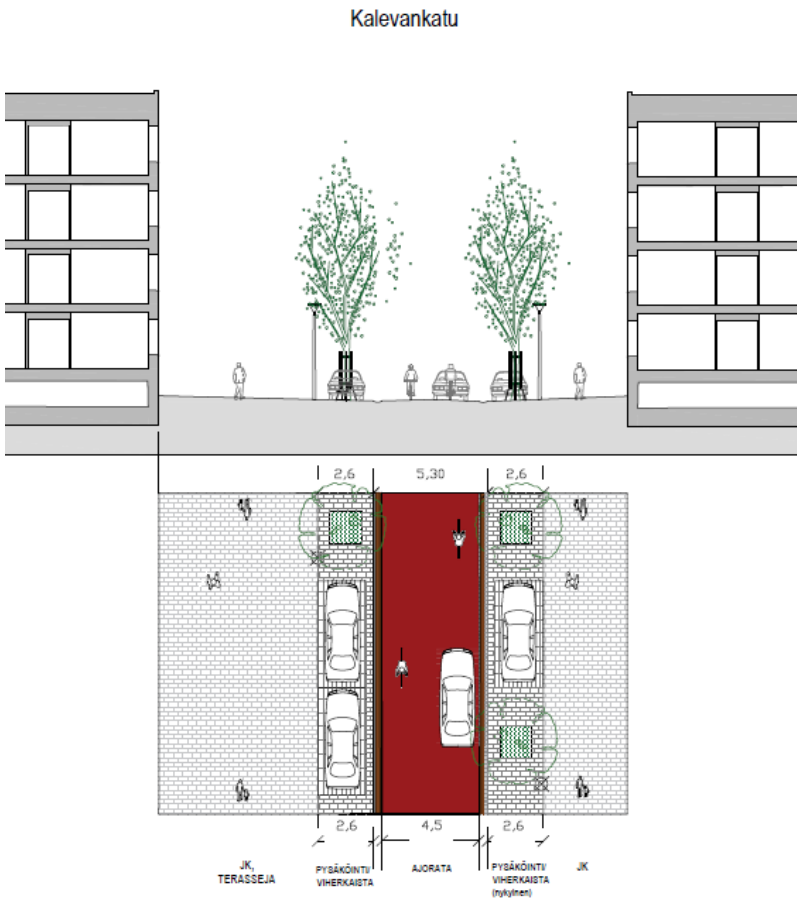
5.5 Kalevankadun muuttaminen pyöräkaduksi

Kalevankatuun on jo tehty paljon parannuksia, joten tarvetta yhtä suurille muutoksille kuin Kauppakadulla ja Keskuskadulla ei ole.

Kalevankatu muutetaan pyöräkaduksi, sillä se on pyöräilyn itä-länsisuuntainen pääväylä keskustassa. Kadulla pyöräily on sallittua molempiin suuntiin, mutta autoilu sallitaan jatkossakin vain yhteen suuntaan. Katu kavennetaan 4,5 m leveäksi, ja samanlaiset reunaluiskat kuin kadulla on nykyisin pidetään ajoradan reunassa. Leveys sallii pyöräilijän kohdata esim. jäteauto sujuvasti. Pyöräilijän asemaa korostetaan punaisella asfaltilla. Kun pyöräily siirtyy ajoradalle, myös jalankululle ja terasseille sekä istutuksille jää enemmän tilaa. Kalevankatu jatkuu Vapaudentien jälkeen pyöräkatuna, ja pyöräilyn pääreitti johtaa Framille.

Suuri osa pysäköintipaikoista säilyy nykyisellään puiden välissä. Uusia paikkoja sijoitetaan vaihtoehdoissa 2 ja 3 useampi peräkkäin, jolloin niiden talvikunnossapito on helpompaa. Kadun keskivaiheilla poistetaan muutamia paikkoja, jotta saadaan tilaa istutuksille ja oleskelulle nykyisen taideteoksen ympärille. Oleskelulle tehdään myös tilaa Epstorin sisäänkäynnin kohdalle. Pysäköintipaikkojen määrä kokonaisuudessaan ei muutu merkittävästi

Kadun nykyiset puut säilytetään, ja niitä lisätään etenkin kadun eteläpuolelle. Keskuspuistoa jatketaan katutilaan istutuksilla. Keskustorin kohta säilytetään suunnitelmissa nykyisellään.



Kuvat 5.5.1 ja 5.5.2: Kalevankadun esisuunnitelma VE2 ja Kalevankadun tyyppipoikkileikkaus.
Koko esisuunnitelma ja sen muut versiot, sekä poikkileikkaukset ovat raportin liitteinä.

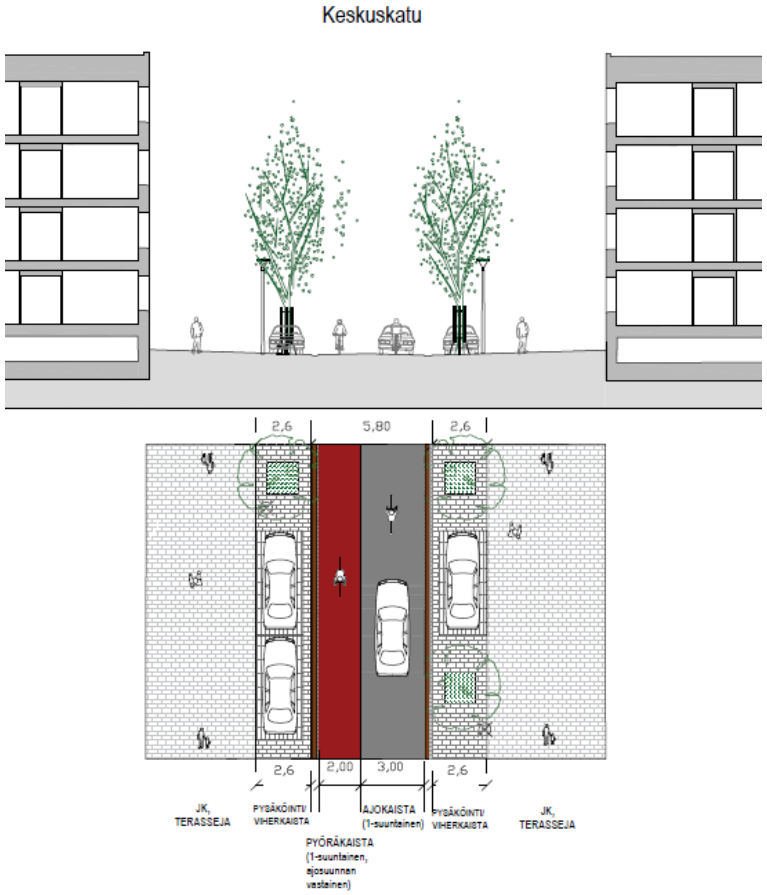
Kuva 5.5.3:
Kalevankadun havainnekuva vaihtoehdossa 2:
Kadusta kehitetään osa pyöräilyn pääreittiä Frami-keskusta-Asemakeskus-Pohja. Katu muutetaan pyöräkaduksi, joka soveltuu hyvin niin hidaskaduksi kuin pyöräilyn pääreitiksikin. Pyöräilyn siirtyessä ajoradalle saadaan tilaa mm. terasseille ja viheristutuksille.

5.6 Keskuskadun muuttaminen hidaskaduksi

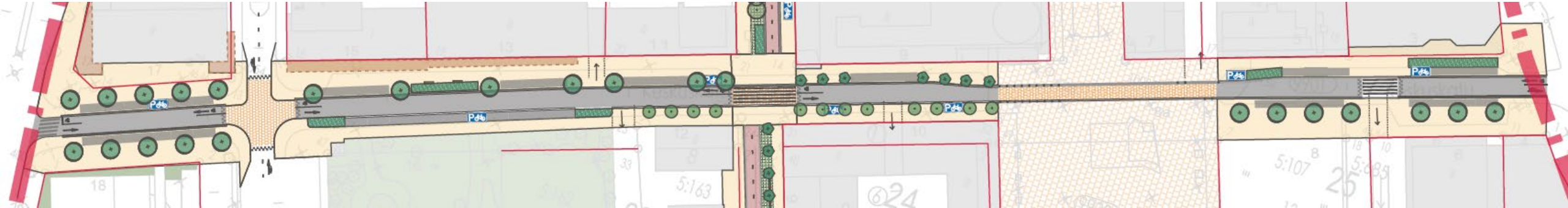
Keskuskadun ajorata kavennetaan 5 m leveäksi. Kadun reunakivet korvataan samanlaisilla reunaluiskilla, mitä on jo Kalevankadulla. Kadun liittymät ja suojatiet korotetaan jalankulun helpottamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi.

Autoilu sallitaan jatkossakin vain yhteen suuntaan, mutta pyöräily sallitaan kadulla molempiin suuntiin. Vaihtoehdossa 1 kadun ajosuunnan vastaiselle pyöräilylle on punaisella asfaltilla merkitty 2 m leveä kaista, mikä korostaa pyöräilyn asemaa. Vaihtoehdossa keskustorin kohdassa ajorata säilytetään nykyisellään ja vastakkaisen suunnan pyöräkaista merkitään ajoradan pohjoispuolelle. Vaihtoehdossa 2 vastakkaisen ajosuunnan pyöräily osoitetaan lyhyillä pyöräkaistan pätkillä liittymissä, eikä keskustorille tehdä muutoksia. Vaihtoehdossa 3 Vastakkaisen suunnan pyöräily osoitetaan vain liikennemerkein ilman mitään pyöräilyn erikoisjärjestelyjä.

Pysäköintiä on kadulle sijoitettu ajoradan molemmin puolin, ja sen paikka katupuihin nähden vaihtelee eri vaihtoehdoissa. Leveämmät katuosuudet mahdollistavat pysäköinnin sijoittamisen katupuiden ja aroradan väliin useissa kohdissa. Vaihtoehdossa 3 pysäköintipaikkojen määrä on maksimoitu, ja kadulle on jätetty myös vinopysäköintiä. Nykyisestä noin sadasta pysäköintipaikasta säilyy 15-76, riippuen valittavasta vaihtoehdosta.



Kuvat 5.6.1 ja 5.6.2: Keskuskadun esisuunnitelma VE2 ja Keskuskadun tyyppipoikkileikkaus VE2. Koko esisuunnitelma ja sen muut versiot, sekä poikkileikkaukset ovat raportin liitteinä.



5.6 Keskuskadun havainnekuvat

Kuva 5.6.3: Keskuskadun havainnekuva vaihtoehdossa 1: Katu muuttuu hidaskaduksi, jossa pysäköinti kadunsuuntaisena ja katuvihreä korostettu viihtyisyyden lisäämiseksi. Pyöräily on ajoradalla ja sallittu pyöräkaistalla myös vastavirtaan.

Kuva 5.6.4: Keskuskadun havainnekuva vaihtoehdossa 3, joissa katu on hidaskatu, mutta kadunvarsipysäköinti on maksimoitu ja vinopysäköinti säilytetty. Pyöräily on ajoradalla ilman erottelua.

5.7 Matti Visannin kujan / Puistopolun kehittäminen 1/2

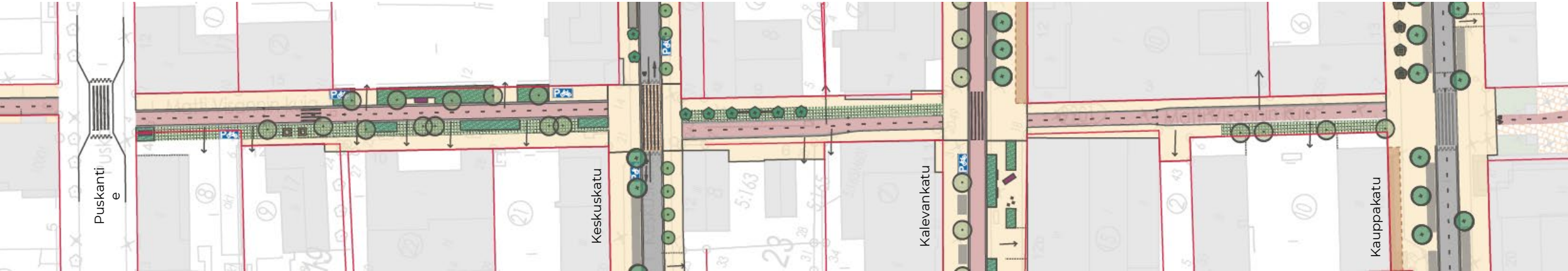
Matti Visannin kuja on muutettu ydinkeskustan kortteleiden osalta pihakadusta pyöräilyn ja muun ulkoilun pääreitiksi paremmin soveltuvaksi pyöräkaduksi. Pyöräkatu-osuuksilla ajoradan leveys on 4,5 m, josta 0,5 m molemmista reunoista on kivettyä aluetta. Ajoradan reunassa ei ole reunakiviä vaan esteettömät luiskat.

Kujalla on melko runsaasti tonteille ajoa ja huoltoajoa, mutta muu ajo on edelleenkin kiellettyä. Autojen läpiajo kortteleista on estetty tolpilla, ja osuuksilla jossa ei ole autoja pyörätie kapenee 3,5 m leveäksi mahdollistaen enemmän tilaa jalankululle. Pyöräkatu/pyörätieosuudet loppuvat ennen risteävien katujen ylityksiä ja jatkuvat niiden jälkeen, jolloin liittymien kohdat itsessään ovat shared space alueita, jossa liikkujien täytyy olla valppaana ja huomioida toisensa. Väistämissääntöjen selkeyttämiseksi kujalle on kuitenkin lisätty väistämiskolmiot. Risteävien katujen ylitykset on korotettu ja niistä on poistettu reunakivet/reunaluiskat, jolloin pyöräily niiden yli on miellyttävää.

Nykyiset puut on kujan varrella pääosin säästetty, mutta Puskantien ja Keskus-kadun välisellä osuudella puiden ympä-rillä olleet istutusaltaat sekä Kauppa-kadun kulmassa puiden ympärillä olleet vanhat puupenkit on poistettu. Täten on myös saatu enemmän tilaa kävelylle. Keskuskadun ja Kalevankadun väliseltä osuudelta poistuu maanalaiseen pysä-köintiin ajo, mikä mahdollistaa uusien pienten puiden lisäämisen osuudelle. Kapeammissa kohdissa vihreyttä on lisätty nurmikivellä, jonka yli tonteille ajo on mahdollista ja jolle voi muissa kohdissa sijoittaa penkkejä.

Ratkaisut lisäävät merkittävästi niin reitin houkuttelevuutta, turvallisuutta kuin viihtyisyyttä, mikä korostuu, kun keskustaan muuttaa enemmän asukkaita ja erilaiset sähköavusteiset kulkuvälineet yleistyvät.

Kuva 5.6.1: Matti Visannin kujan esisuunnitelma ydinkeskustan kohdalta.



5.7 Matti Visannin kujan / Puistopolun kehittäminen 2/2

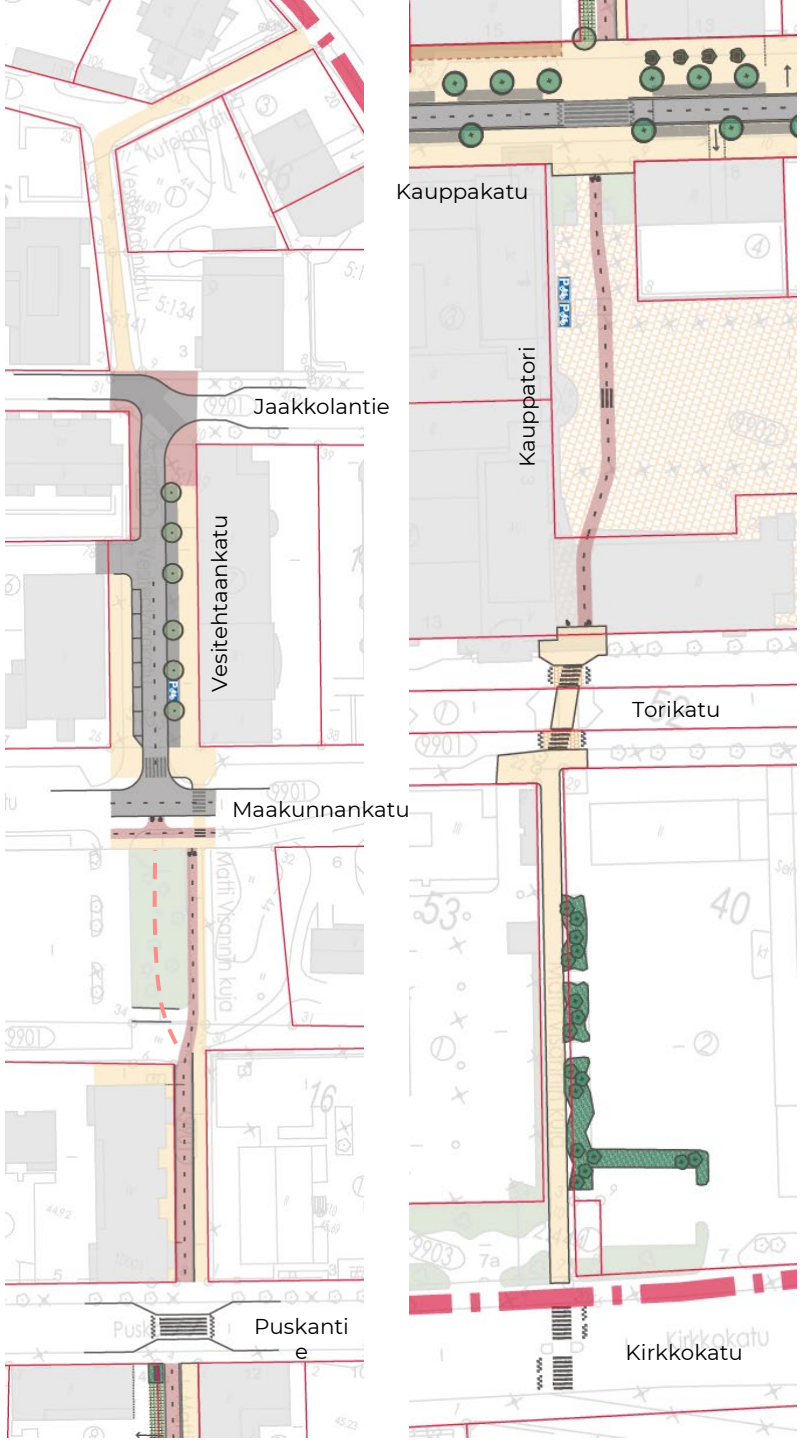
Matti Visannin kuja jatkuu Puistopolkuna ydinkeskustasta etelään ja pohjoiseen.

Etelään mentäessä Kauppatorin kohdalle on eroteltu punaisella kiveyksellä pyörätie. Pääovien kohdalle on tehty jalankulkijoille suojatie. Torikadun ylitystä on käännetty, jolloin pyöräväylä jatkuu suoraan viimeiseen kortteliin. Torikadun ja Kirkkokadun välillä väylä on säilytetty nykyisellään yhdistettynä jalankulku- ja pyöräväylänä polun kapeuden ja vähäisemmän käyttäjämäärän vuoksi. Kirkko-kadun suojatielle on lisätty tyynyhidasteet, jotka hillitsevät ajonopeuksia mutta ovat bus-siliikenteelle parempi vaihtoehto.

Ydinkeskustasta pohjoiseen mentäessä Puskantietä on kavennettu ylityksen kohdalta. Kerrostalorakennuksen edestä kulkeva ajorata on muutettu pyöräkaduksi, ja jalkakäytävä säilyy kohdassa sellaisenaan. Korttelin jälkimmäisellä osuudella väylä kapenee erotelluksi jk/pp-väyläksi. Tulevaisuudessa Maakunnankadun kortteleiden kehittyessä on syytä tutkia mahdollisuutta linjata pyörätie suoraan Vesitehtaankadun liittymään nykyisen viheralueen läpi, jolloin pyöräreitti voi kulkea suorempaan ja myös jalkakäytävälle jää enemmän tilaa.

Pyöräily on Maakunnankadulla eroteltuna omalle väylälleen Maakunnankadun yleissuunnitelman mukaisesti, sillä Maakunnankatu on kokoojakatu. Vesitehtaankadulla pyöräily on ajoradalla, ja pyörätie jatketaan risteyksen yli rakenteellisesti.

Vesitehtaankadun ajorata kavennetaan koko osuudelta nykyisen pohjoisosan mukaiseksi, mikä mahdollistaa länsipuolen tontin rajan laajentamisen. Kadun itäpuolella entinen yhdistetty väylä jää kokonaan jalankulun käyttöön, mikä mahdollistaa myös liikkeiden laajentumisen kaduille terassein. Ajoradan reunassa ei pysäköintiä voida kadun kaventumisen jälkeen enää sallia merkitsemättömillä paikoilla, mutta ajoradan länsireunaan on pysäköinnille merkitty paikkoja. Ajoradan itäreunan puu- ja erotuskaista voidaan säilyttää sellaisenaan, tai puiden väliin voidaan osoittaa pysäköintiä. Vesitehtaankadun pohjoispää säilyy nykyisellään ja jalankulku- ja pyöräilyreitti jatkuu siitä nykyistä yhdistettyä väylää pitkin Valtionkadulle.



Kuva 5.6.2 ja 5.6.3: Matti Visannin kujan esisuunnitelma reitin pohjois- ja eteläpäästä.

Kuva 5.7.3:
Matti Visannin kujan havainnekuva. Väylästä kehitetään keskeinen etelä-pohjoissuuntainen pyöräilyn ja ulkoinen pääreitti, joka kulkee viihtyisästi ja yhtenäisesti joko jalankulun ja pyöräilyn väylänä tai pyöräkatuna

5.8. Muiden katujen kehittämistarpeet

Valtionkatu/Ruukintie
Valtionkadun/Ruukintien kehittämistoimenpiteet on alustavasti määritelty kadun yleissuunnitelmassa 2020. Puskantien ja Torikadun liittymiin tullaan sijoittamaan kiertoliittymät ja kiertoliittymien välinen osuus tullaan kaventamaan 1+1 kaistaiseksi. Aseman eteen sijoitetaan Seinäjoelle sovitettu shared space –alue ja nopeusrajoitus lasketaan maksimissaan 40 km/h koko kadulla. Kadulle laaditaan alustavaa katusuunnitelmaa, joka valmistuu vuoden 2022 toukokuu-hun mennessä.

Maakunnankatu
Maakunnankatua kehitetään sille laaditun yleissuunnitelman pohjlata. Suunnitelmassa katua on kavennettu jonkin verran, pysäköinti on sijoitettu kadun suuntaisesti erillisiin pyörätaskuihin ja kadun eteläreunaan on tehty erillinen pyörätie.

Vapaudentie
Vapaudentie on keskustan päätie, ja 50km/h nopeusrajoituksen säilyttäminen on sillä perusteltua. Katua kehitetään pitempi-matkaisen pyöräilyn reittinä lisäämällä kadun varteen eroteltu pyörätie.

Puskantie
Puskantie on tarpeen muuttaa Kauppakadun tapaiseksi kaksisuun-taiseksi hidaskaduksi myöhemmin tulevaisuudessa, kun kävelypai-notteinen keskusta laajenee. Tarve kadun kehittämiselle realisoituu, kun katua ympäröivät korttelit ja rakennukset uudistuvat.

Torikatu
Toriparkin laajennuksen toteuduttua voidaan pysäköintiä vähentää Torikadulta. Kadun keskeltä vapautuva tila voidaan hyödyntää puuis-tutuksille ja tilaa saadaan myös erotellulle pyörätielle. Elissanpolun päähän on suunniteltu shared space aluetta yhdistämään polku Lakeudenpuistoon.

Koulukatu
Koulukadun kävelykatuosuutta jatketaan Torikadulle asti, jonka liittymään tulee Toriparkin toinen sisäänkäynti. Torikadun ja Kirkko-kadun osuutta tulee kehittää bussiliikenteen vaihtoterminaalina.

Pohjoinen keskusta
Keskustan pohjoisosat eivät kuulu nyt määriteltyyn keskustan hitaan liikkumisen alueeseen. Tästä huolimatta on uusien asuinkortteleiden toteutuessa myös Jaakkolantie muutettu hidaskaduksi. Samanlaista kehitystä toivotaan myös keskustan muille tonttikaduille.

Keskustan kehän sisäpuolisille kaduille tulee 30 km/h aluerajoitus.

Kuva 5.8.1:
Valtionkadun havainnekuva.
Valtionkatua kehitetään keskustan katuna, jossa lisätään liikkumisen viihtyisyyttä ja kytketään katua kaventamalla kehittyvä asemakeskus osaksi ydinkeskustaa.

6. Katuympäristö

6.1 Katuympäristöt

Ympäristösuunnittelu osaltaan tukee Seinäjoen keskustan kehittämiselle asetettuja tavoitteita. Viihtyisät vehreät kadut houkuttelevat ihmiset ulos kuljeskelemaan ja oleskelemaan. Samalla keskustan elinvoimaisuus lisääntyy ja innostus liikku-miseen jalan ja pyörällä kasvaa.

Nykytilanteessa autoliikenne ja pysäköintipaikat valtaavat suuren osan katutilasta eikä esimerkiksi katupuille ole juurikaan tilaa. Uudet suunnitellut liikennejärjestelyt vapauttavat tilaa viihty-mistä lisääville asioille, kuten kasvillisuudelle, oleskelupaikoille ja katukahviloille. Viihtymiseen kannattaa panostaa, sillä se kutsuu ihmisiä kaupunkiin elämään ja asioimaan.

Viihtyisyyden lisäksi kadun kasvillisuus parantaa paikallisia olo-suhteita monella tapaa. Tutkimusten mukaan viheralueet edis-tävät ihmisten henkistä ja fyysistä hyvinvointia. Lisäksi katukas-villisuus parantaa ilmanlaatua, suojaa tuulelta, tarjoaa varjoa ja auttaa kaupungin hulevesien käsittelyssä.

6.2 Katuympäristön kehitystavoitteet 1/2

Seinäjoen keskustan katuympäristöjen kehittämiselle on asetettu kolme päätavoitetta: helppo hahmotettavuus, viihtyisyys ja elämyksellisyys.

Helposti hahmotettava ympäristö on sellainen, jossa ympäristön piirteet viestivät mitkä kadut ovat tärkeitä, missä sijaitsevat alueen tärkeät kohteet ja rakennukset sekä missä ja millä nopeudella kadulla tulee liikkua. Avaintekijänä toimivat päällystemateriaalit ja maamerkit. Kun päällystemateriaaleja käytetään koko keskustan alueella samalla periaatteella, on liikkujan helppo hahmottaa oma paikkansa kadulla ja tunnistaa esimerkiksi keskusaukio pysäköintikadusta. Tunnistettavat maamerkit selkeyttävät ympäristöä ja tekevät siitä mieleen-painuvamman. Olemassa olevia maamerkkejä korostetaan ympä-ristössä ja lisäksi sijoitetaan muutamia uusia maamerkkejä tärkeisiin kohtiin, kuten pääjalankulku- ja pyöräilyreittien alkupisteisiin.

Viihtyisä ympäristö on sellainen, jossa ihmisen tekee mieli viipyä pidempään kuin olisi tarpeellista. Ihminen viipyy tilassa, joka on mittakaavaltaan sopiva, yleisilmeeltään vehreä ja tarjoaa paikan pysäh-tyä hetkeksi. Avaraa katutilaa rajataan pienempiin yksiköihin, jotka tarjoavat suojaa ja näkymiä avoimeen tilaan. Kadun varteen lisätään paikkoja oleskeluun. Oleskelupaikat keskitetään sopiviin kadun kohtiin esimerkiksi kivijalkaliikkeiden tai ostoskeskuksen sisäänkäynnin yhtey-teen. Katujen kasvillisuutta lisätään ja niitä käytetään tilaa rajaavina ele-mentteinä. Erityisesti kiinnitetään huomiota kasvillisuuden moni-puolisuuteen.

Elämyksellinen ympäristö herättää tunteita, yllättää ja innostaa. Tällaisia tuntemuksia herättävät kaupungille erityiset piirteet, joita ei tapaa muissa kaupungeissa. Seinäjoella tällaisia piirteitä ovat ympäristön avoimuus ja suuruuden tuntu sekä Aalto-keskus, joka erottuu muusta ympäristöstä. Aalto-keskus on valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin arvokas ympäristökokonaisuus. Näitä piirteitä vaalitaan ja korostetaan entisestään. Huolehditaan, että säilyy alueita, joissa voi nauttia tilan avoimuudesta sekä muodostetaan niiden vastapainoksi suojaisia tiloja. Elämys syntyy, kun suojaisan tilan poikki kulkee avoimeen tilaan. Aalto-keskus yhdistetään tiiviimmin keskustaan laadukkaalla reittiyhteydellä ja säilyttämällä näkymälinjoja keskustasta mm. Lakeuden Ristiin. Uusia elämyksellisiä paikkoja muodostetaan harkitusti kadun varsien oleskelupaikkojen yhteyteen. Oleskelupaikat toimivat katuja yksilöivinä paikkoina ja ne voivat toimia myös taideteoksina ja maamerkkeinä.

6.2 Katuympäristön kehitystavoitteet 2/2

HAHMOTETTAVUUS

YHTENÄISET PÄÄLLYSTEMATERIAALIT
Käytetään samaa päällystemateriaalia samantyyppisillä alueilla.

TUNNISTETTAVAT MAAMERKIT
Korostetaan olemassa olevia maamerkkejä sekä osoitetaan paikkoja uusille

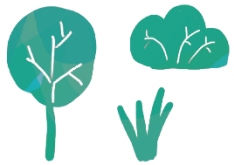
esim. Keskustori, Keskuspuisto, Aalto-keskus, suojeluskunta- ja Lotta Svärd -museo, ostoskeskusten sisäänkäynnit, taideteokset

VIIHTYISYYS

MIELLYTTÄVÄ MITTAKAAVA JA TILANRAJAUS
Huolehditaan, että syntyy ihmiselle miellyttävän kokoisia katutiloja.

PAIKKOJA OLESKELULLE
Lisätään kadun varrelle ja kivijalkaliikkeiden yhteyteen levähdyspaikkoja.

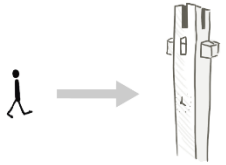
MONIPUOLINEN KATUVIHREÄ
Lisätään vehreyttä kaduille.



ELÄMYKSELLISYYS

AVARUUDEN PÄÄKAUPUNKI
Säilytetään avara vaikutelma harkituissa kohteissa. Avaruuden tunnetta vahvistetaan luomalla vastapainoksi suojaisia tiloja.

AALTO-KESKUS
Yhdistetään tiiviimmin keskustaan laadukkaalla reitillä ja säilyttämällä näkymät keskustasta Lakeuden ristille.



ELÄMYKSELLISET OLESKELUPAIKAT
Vahvistetaan katujen yksiköllisyyttä erilaisilla oleskelupaikoilla, jotka samalla toimivat maamerkkinä tai taideteoksena

AISTITTAVAT YKSITYISKOHDAT
Tarjotaan virikkeitä kaikille aisteille.

esim. värikäs, tuoksuva kasvillisuus ja vaihtelevat päällystemateriaalien pintatekstuurit

6.3 Tulevaisuuden katuympäristöt

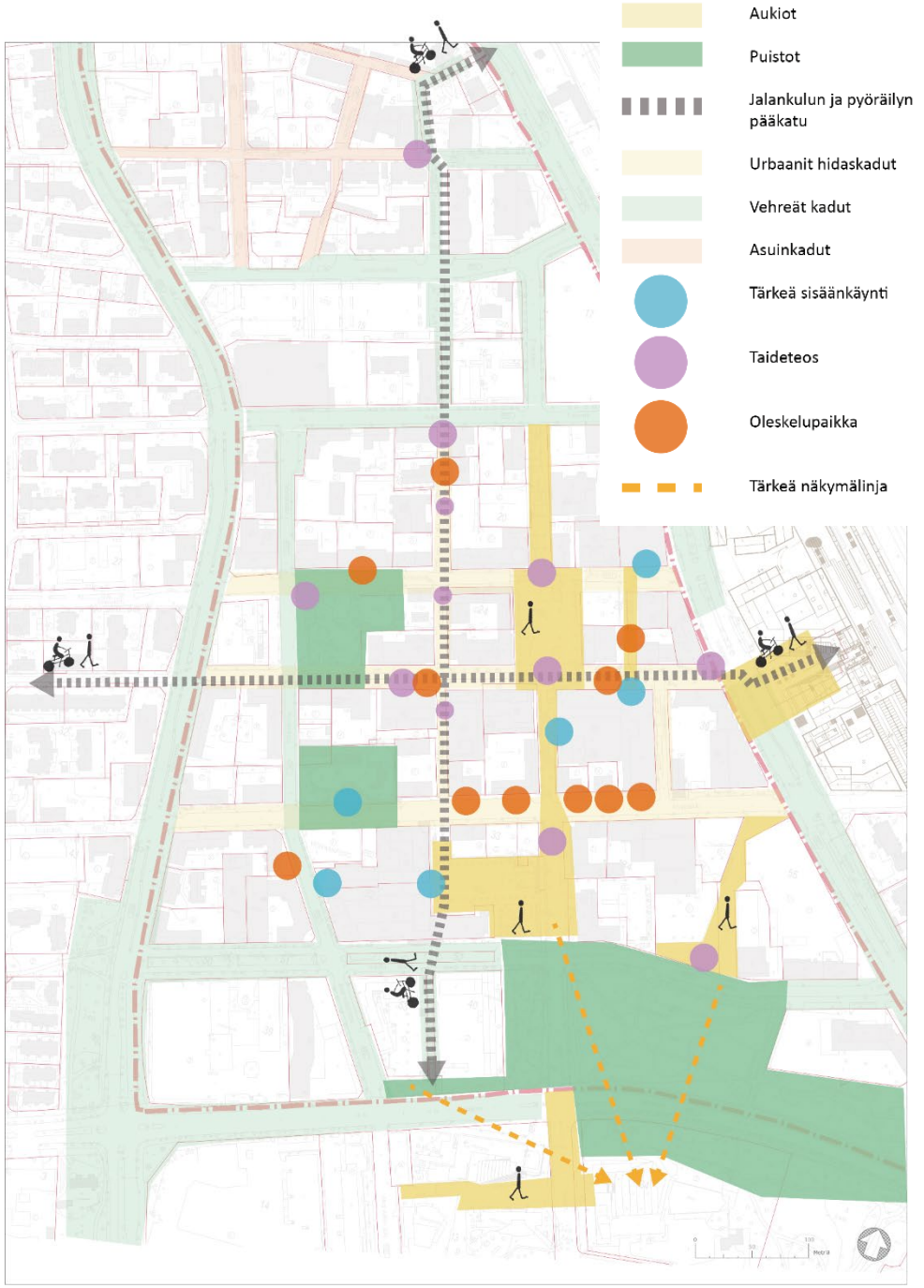
Aukiot ovat ympäristöltään erityisen laadukkaita jalankulkualueita. Näillä alueilla vaalitaan avointa lakeutta. On tärkeää, että tila mahdollistaa joustavasti monenlaiset hetkelliset käyttötarkoitukset. Suurissa avoimissa tiloissa näyttävyyttä haetaan erottuvilla kiveyksillä ja niiden aukion mittakaavaan sopivilla kuvioilla. Suuria linjoja täydennetään taideteoksilla, taidokkaalla valaistuksella ja monipuolisella kasvillisuudella.

Puistot ovat kaupungin vehreitä keitaita, jotka tarjoavat rauhaa ja virkistystä keskellä katujen vilinää. Ne ovat kaupungin tärkeimpiä oleskelualueita, joilla viihtyminen ja elämyksellisyys ovat pääroolissa. Tavoitteena on, että puistot ovat kasvillisuudeltaan runsaita ja monipuolisia.

Urbaanit kadut ovat keskustan tärkeitä katuja, joille on sijoittunut kivijalkaliikkeitä. Näille kaduille houkutellaan ihmisiä viipymään ja asioimaan. Kivijalkaliikkeiden terassien ja muiden toimintojen levittäytyminen katutilaan on suotavaa ja tuo vaihtelua ympäristöön. Päällystekiveys, kasvivalinnat ja istutusalueiden rajaus ovat ilmeeltään kaupunkimaisia. Suojaisuutta tarjoavat katupuut ja matalat pensaat, jotka säilyttävät avoimet näkymät silmänkorkeudella. Katujen tunnistettavuutta ja omaleimaisuutta lisätään erilaisilla oleskelualueilla, maamerkkeinä toimivilla taideteoksilla sekä pieninä taideyksityiskohtina. Erityisesti korostetaan jalankulun- ja pyöräilyn pääkatua, Kalevankatua.

Vehreät kadut ovat kaupunkia kiertäviä katuja sekä keskustan pysäköintiä palvelevia pysäköintikatuja. Ne toivottavat tervetulleeksi kaupunkiin ja toimivat läpikulkualueina. Katujen tulee olla ensisijaisesti selkeitä. Näillä kaduilla suositaan selkeitä linjoja: puurivejä ja toistuvia pensasmassoja. Kasvillisuus saa olla runsasta vastapainoksi pysäköintialueille ja leveille ajoradoille.

Asuinkadut palvelevat pääasiassa asumista ja asukkaiden tarpeita. Ympäristöt toivottavat tervetulleeksi kotiin, tarjoavat mahdollisuuksia naapureiden yhteiseen ajanviettoon ja rauhoittumiseen. Näillä kaduilla ympäristön tulee olla kodikasta, vaihtelevaa ja mittakaavaltaan pientä.



7. Vaikutusten arviointi

7.1 Vaikutusten arviointi

Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen hidastaminen nopeusrajoituksia alentamalla ja katuympäristön tukemana, missä ajoradat & suojatiet ovat kapeampia vähentävät onnettomuuksia keskustassa merkittävästi, mikä on jo itsessään hyvin tärkeä vaikutus. Onnettomuuksien vähentyminen myös vähentää suoraan onnettomuuksista kaupungille koituvia menoja, kuten sairaalakuluja. Seinäjoen kaupungille on viimeisten vuosien aikana kohdistunut liikenneonnettomuuksista noin 3,5 M€ kulut vuosittain (Destia, 2021). Turvallisuuden parantamisella on myös imagollisia vaikutuksia. Esimerkiksi lapsiperheet kokevat keskustan houkuttelevampana, kun kadut ovat turvallisia kävellä ja samalla viihtyisämpiä. Lisäksi jalankulun erottaminen pyöräliikenteestä on tärkeää, koska pyöräliikenne monipuolistuu sisältäen koko ajan yleistyviä erilaisia sähköavusteisia kulkuvälineitä.

Autoliikenteen sujuvuus ei tarkoita keskusta-alueella suoraan matka-aikaa vaan sitä mitataan lähinnä liittymien kuormittumisella sekä niiden toimivuudella. Autoliikenteellä pääsee tulevaisuudessakin hyvin keskustaan, mutta asukasmäärien ja maankäytön kasvu lisää jo itsessään ajoneuvojen määrää, jolloin liittymien sujuvuus heikkenee. Jonot kasvanevat pääkatujen liittymissä hieman ja Valtionkadulla sekä hidaskaduilla autoliikenteen sujuvuus heikkenee jonkin verran kaventuneitten katujen johdosta, mikä on hyväksyttävää ydinkeskustassa. Valtionkadun kaventaminen vähentää sen estevaikutusta ja liittää Asemankeskuksen tiiviimmin osaksi keskustaa.

Viihtyisyys

Hidaskatujen ja katuvihreän lisääminen lisää tutkitusti keskustan viihtyisyyttä. Miellyttävässä keskustassa viihdytään pidempään, jolloin rahaakin palveluihin käytetään enemmän. Kauniit keskusta-alueet houkuttelevat turisteja, mikä tuo kaupungille rahaa. Keskustan viihtyisyyden parantaminen tekee myös keskustasta halutumman kohteen asumiseen, jolloin keskustan vetovoima lisääntyy.

Pysäköinnin vaikutus elinvoimaan

Pysäköintipaikkojen siirtäminen laitoksiin selkeyttää pysäköintiä keskustassa. Laitokset ovat paikoissa jonne on helppo ajaa, ja muualta keskustaan saapuvan on helppo tietää mistä löytää pysäköintipaikka. Pysäköintipaikkaa etsivä liikenne vähenee kaduilta ja liikenne rauhoittuu. Kadunvarsipysäköinnin pysäköintilaitoksia korkeampi hinta ja aikarajoitukset ydinkeskustan parhailla paikoilla ohjaavat pysäköintiä asiakaspysäköintiin esim. työntekijöiden pysäköinnin sijaan. Lyhyet aikarajoitukset saavat kadunvarsipysäköintiin nopeamman kierron, mikä tarkoittaa että enemmän asiakkaita ehtii päivän aikana käydä paikalla.

Tiiviissä kaupunkiympäristössä kannattaa suosia jalankulkua ja pyöräilyä, jotka vie autoilua vähemmän tilaa. Ihmismäärien kasvaessa myös asiakasmäärät kasvavat. Esimerkiksi oven edessä olevan pysäköintipaikan muuttaminen pyöräpaikoiksi mahdollistaa kahdeksan asiakkaan pysäköimisen oven eteen.

Seinäjoella pysäköintilaitoksiin ajo voi tuntua osalle autoilijoista hankalalle, etenkin aluksi. Suunnitelmassa ei kuitenkaan vähennetä keskustan autopaikkojen kokonaismäärää vaan keskitetään niitä, jolloin kadunvarsipaikkojen määrä vähenee. Nämä voivat vaikuttaa ostosmatkoihin, mutta niiden suuntautumiseen vaikuttaa pysäköintipaikan ohella moni muu asia.

Liikenteen ohjautuminen

Kun liikennettä hidastetaan, sitä ohjautuu muille väylille. Katujen liikennemäärien muutoksia ja niiden vaikutusta liittymien toimivuuteen on arvioitu seuraavilla kalvoilla.

→ Keskustan toimenpiteiden vaikutukset vastaavat keskustalle asetettuja tavoitteita.

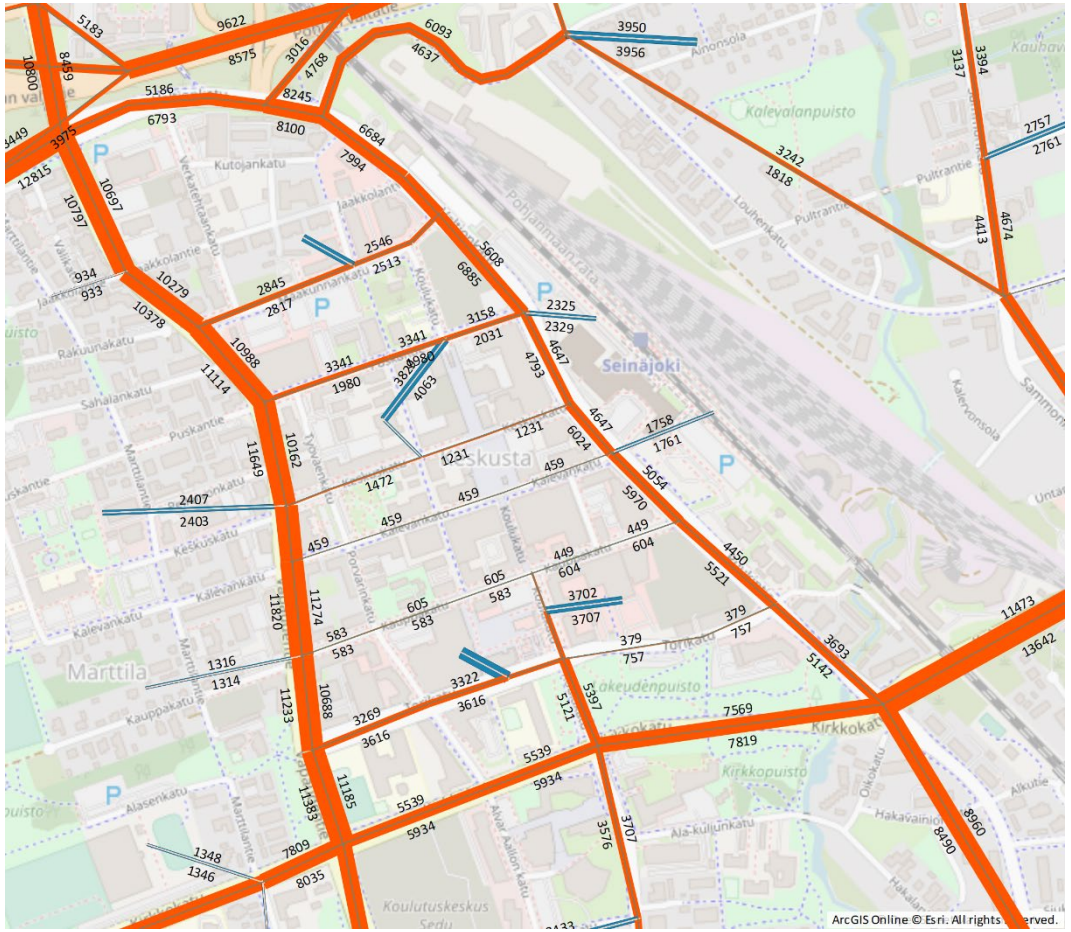
7.2 Liikenne-ennuste 2040

Seinäjoen keskustan liikennemääriä vuonna 2040 arvioitiin perustuen uuteen maankäyttöön ja liikenneverkkoon tehtäviin muutoksiin. Uutta maankäyttöä tulee kuvan 1.4 mukaisesti tasaisesti keskustaan, sekä aseman seudulle radan molemmin puolin. Ennusteessa on huomioitu myös etätyön lisääntyminen ja liikenteen kasvun hidastuminen muuttamalla parametreja.

Ennusteen mukaisesti Valtionkadulta vähenee merkittävästi läpiajava liikenne, mutta keskustaan ja asemalle tuleva/lähtevä liikenne jää. Liikennettä siirtyy useille eri reiteille, mutta eniten Vapaudenkadulle sekä Kirkkokadulle. Keskustan sisällä liikennettä siirtyy ydinkeskustan hidaskaduilta Torikadulle ja Puskantielle.

- Suurimmat liikennemäärät ja muutokset (ajon./vrk)
- Valtionkatu-Ruukintiellä 9 000 – 13 000 (-5…-20 %)
- Vapaudentiellä 20 000 – 22 000 (+40 %)
- Kirkkokatu 11 000 – 14 000 (+30 %)

Liikenne-ennuste on karkea ja siihen liittyy riskejä, kuten liikennemalleissa aina, mutta se kuvastaa hyvin merkittävimpien toimenpiteiden vaikutuksia. Esimerkiksi maankäytön riskinä siihen vaikuttaa maankäytön määrä Aseman seudun ja Pohjan alueella ja kuinka paljon sieltä siirtyy Valtionkadun eri osuuksille.



Kuva 7.2: Arvioidut KVL-liikennemäärät vuonna 2040.

7.3 Toimivuustarkastelun tulokset

Liikenteen toimivuustarkastelut laadittiin Synchro-ohjelmalla perustuen alueelle aiemmin laadittujen liikenneselvitysten mukaisiin huipputunnin liikennemääriin. Koko toimivuustarkastelu on raportin liitteenä.

Valtionkatu/Ruukintie

Valtionkadun/Ruukintien liittymät toimivat ennustetilanteessa kohtuullisen hyvin, eikä toimivuusongelmia ole odotettavissa jatkossa. Vaikka Asemakeskuksen kohdalla katua kavennetaan, järjestelyn ei arvioida ruuhkauttavan liittymiä nykytilanteessa eikä myöskään ennustetilanteessa. Ainoastaan suoraan menevien jonot pidentyvät hieman. Tämä selittyy pääosin sillä, että liittymien kapasiteetti ei merkittävästi muutu, koska niihin jää useampi kääntymiskaista ja vilkkaimmat liittymät muutemaan kiertoliittymiksi, joiden välityskyky on valo-ohjausta parempi.

Valtionkadun pohjoisosassa Pohjan valtatien rampin ja Pohjolantien lyhyt liittymäväli luo haasteen liittymäparin toimivuudelle. Nykyisillä liittymäjärjestelyillä Pohjolantieltä on erittäin haastavaa kääntyä vasemmalle, koska Valtionkadun liikenne on kohdassa kohtuullisen vilkasta illan huipputuntina. Mikäli kohtaan toteutetaan valo-ohjaus, heikkenee rampin toimivuus, koska liittymien väli on käytännössä koko ajan täynnä, eikä rampilta pääse kääntymään vasemmalle jokaisella vihreän kierrolla. Rampilla jonopituus on kuitenkin kohtuullisempi verrattuna Pohjolantiehen.

Näin ollen Pohjolantien liittymään on suositeltavaa toteuttaa valo-ohjaus, mikäli liikennevalojen yhteen kytkennän saa toimimaan riittävällä tasolla. Mahdollisen valo-ohjauksen yhteydessä liittymien välissä oleva suojatie on suositeltavaa poistaa ja pidentää vasemmalle kääntyvien kaistaa koko liittymävälin pituiseksi. Nämä toimenpiteet parantavat hieman liittymävälin toimivuutta, mutta parannus on kuitenkin kokonaisuuden kannalta vähäinen. Huomioitavaa on, että kyseisten liittymien liikennemääriin liittyy merkittävää epävarmuutta erityisesti liikenteen suuntautumisen osalta ennustetilanteessa.

Vapaudentie

Vapaudentie on vilkas 4-kaistainen katu, joten liikenne-määrien kasvaessa myös Vapaudentien ja Maakunnankadun liittymään on suositeltavaa toteuttaa valo-ohjaus. Ilman valo-ohjausta Maakunnankadulta on vaikea päästä liittymään pääsuunnan liikennevirtaan ja suunnan toimivuus on erittäin huo-no.

Vapaudentien ja Kauppakadun liittymä toimii ennuste-tilanteessa tyydyttävästi, kun Kauppakatu on muutettu kaksisuuntaiseksi. Kauppakadun suuntien muutos ja lisäänty-neet liikennemäärät johtavat kuitenkin siihen, että Vapau-dentien valojen ohjelmat on päivitettävä.

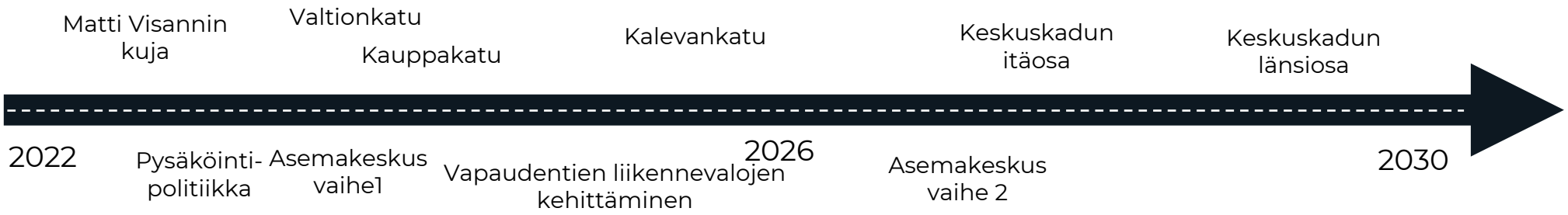
7.4. Jatkotoimenpiteet

Keskustan kehittäminen on pitkä prosessi eikä kaikkia tässä työssä esitettyjä katuja voida saneerata samana vuonna. Tämä selvitys toimii Keskustan oyk:n taustaselvityksenä, joka osaltaan jatkaa keskustan kehittämistä. Katujen osalta seuraavana toimenpiteenä on lähteä tarkentamaan kehittämiskohteiksi määriteltyjen katujen suunnitelmia joko yleissuunnitelmina tai suoraan katusuunnitelmina.

Matti Visannin kujan kehittäminen todettiin priorisoitavaksi toimenpiteeksi hankkeen ohjausryhmässä. Kujaa kehitettäessä on jo korotettava myös kujaa halkovien katujen liittymät, vaikka katuja muuten kehitettäisiin vasta myöhemmin. Keskustan poikkikatujen kehittämisen osalta Kauppakadun kaksisuuntaistaminen on tärkein saavutettavuutta parantava toimenpide, josta on suositeltavaa lähteä liikkeelle. Myös Valtionkadun kehittäminen on tärkeää lähitulevaisuudessa, sillä asemakeskus on isona hankkeena tärkeä keskustan kehittämiselle ja edellyttää Valtionkadun parantamista. Asemakeskushankkeeseen kytkeytyy osaltaan myös Kalevankadun pyöräilyn pääreitin kehittäminen pyöräkatuna, joka jatkuu aseman alikulun kautta Pohjan puolelle muodostaen Seinäjoen tärkeimmän poikittaisen pyöräily-yhteyden.

Keskustan liikennesuunnitelmaa on suositeltavaa jatkaa luomalla kaupungille pysäköintipolitiikka, jota on tässä selvityksessä vain sivuttu. Pysäköintipolitiikka määrittelisi etenkin keskustassa käytettävät pysäköintinormit, mutta ottaisi laajemminkin kantaa pysäköinnin ohjaamiseen ja järjestämiseen Seinäjoella.

Työryhmä esittää keskustan katujen kehittämiseksi seuraavaa roadmappia, mitä tulee edistää yhdessä kestävän liikkumisen toimenpideohjelman kanssa.



7.5 Seuranta

Liikennejärjestelmän kehittäminen on luonteeltaan jatkuva, pitkän aikavälin vuorovaikutteinen prosessi, jossa sovite-taan yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Seurannan tavoitteena on varmistaa, että liikennejärjestelmää kehitetään laaditun suunnitelman mukaisesti pitkäjänteisenä kokonaisuutena. Seuranta pyritään toteuttamaan pääsääntöisesti siten, että suuri osa seurantatiedoista saadaan vuosittain julkaistavista tilastoista tai eri tahojen ylläpitämistä rekistereistä.

Pyöräilijämäärien seuraamiseksi suositellaan lisättävän automaattiset laskurit pyöräilyn pääväylille Kalevankadulle ja Matti Visannin kujalle. Kävelijämääriä voidaan seurata toteuttamalla näytöllä varustettuja laskimia vilkkaimmille kaduille.

Pysäköinnin käyttöastetta tulee seurata sekä pysäköintilaitoksissa että kadulla. Pysäköintilaitosten käyttöasteet saadaan automaattisesti. Kadunvarsipysäköinnin käyttöastetta voidaan seurata toteuttamalla laskentoja.

Onnettomuusmäärien kehitystä voidaan seurata poliisin ja vakuutusyhtiöiden onnettomuustilastoista. Tilastokeskus tilastoi henkilövahinko-onnettomuudet.

Keskustan vetovoimaa voidaan seurata esimerkiksi seuraamalla keskustan asuntojen hintojen kehitystä ja toteuttamalla keskustan kauppiaille kyselyitä asiakasmäärien ja myynnin kehityksestä.

Kun liikennejärjestelmän kehittäminen on jatkuva prosessi, tarvittavia kehitystoimenpiteitä voidaan tehdä seurannan mukaisesti.

Liitteet

Liite 1: Keskustan hidaskatujen esisuunnitelmat 1:1000

Liite 2: Poikkileikkaukset

Liite 3: Toimivuustarkasteluraportti

Liite 4: Pysäköinti 2.0 keskeiset löydökset