



Seinäjoki

Seinäjoen keskustan ja asemaseudun kehittäminen kestäväksi ja elinvoimaiseksi kokonaisuudeksi

Juha Mäkinen, WSP Finland Oy





SISÄLTÖ

- Lähtökohdat
- Keskustan kehittämistavoitteet
- Keskustan kehittämissuunnitelma
- Esimerkit katuratkaisuista
- Asemaseudun liittyminen keskustaan

Juha Mäkinen
WSP Finland Oy



LÄHTÖKOHDAT



Lähtökohdat ja tavoitteet

Työn pohjana toimivat mm. OOPEAA arkkitehtien luoma Seinäjoen keskustan visiotyö, missä mukana myös GEHL-arkkitehdit ja Seinäjoen kestävän liikkumisen toimenpideohjelma.

Työtä on ohjannut päättäjistä ja kaupungin virkamiehistä koostunut Keskustan kehittämistyöryhmä, jossa mukana mm. kaupunginjohtaja sekä kaupunginvaltuuston ja -hallituksen puheenjohtajat.

Lisäksi työtä ohjasi pienempi työryhmä, jossa käsiteltiin enemmän teknisiä asioita.

Liikenneselvityksen ratkaisuiden tavoitteena on:

- **Toteuttaa Seinäjoen kaupungin visioiden tavoitteita tukemalla keskustan elinvoimaa ja saavutettavuutta.**
- **Kehittää autopainotteista keskustaa viihtyisämmäksi ja kävelijäystävällisemmäksi.**
- **Lisätä hidaskatuja ja siirtää pysäköintiä kadunvarsilta keskitettyihin ratkaisuihin.**
- **Kytkeä asemakeskus vahvasti Seinäjoen keskustaan.**

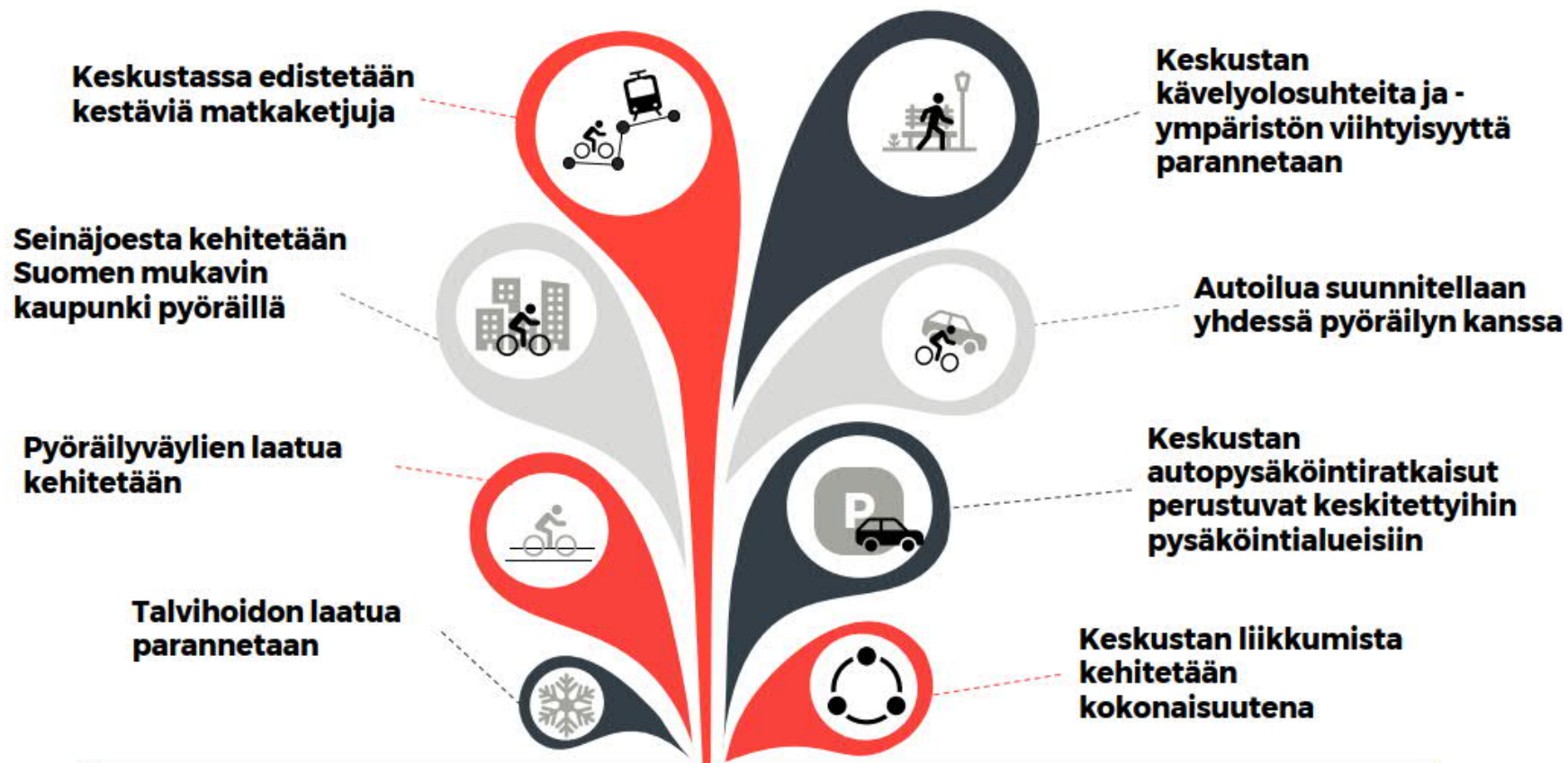
Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta tärkeänä nähdään liikenteen ja liikkumisen toimivuus kokonaisuutena. Tämä edellyttää eri kulkumuotojen liikenneverkon toimivuutta sekä sujuvaa liityntää yhteisissä solmukohdissa. Erityisesti kestävän liikkumisen edistämiseksi liityntä joukkoliikenteeseen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

Seinäjoen keskustavisio: Kohti sosiaalisesti kestävää kaupunkia



Tulevaisuuden sosiaalisesti kestävä kaupunki tarjoaa **aktiivisia julkisia tiloja ja monipuolisia palveluita** asukkaille.

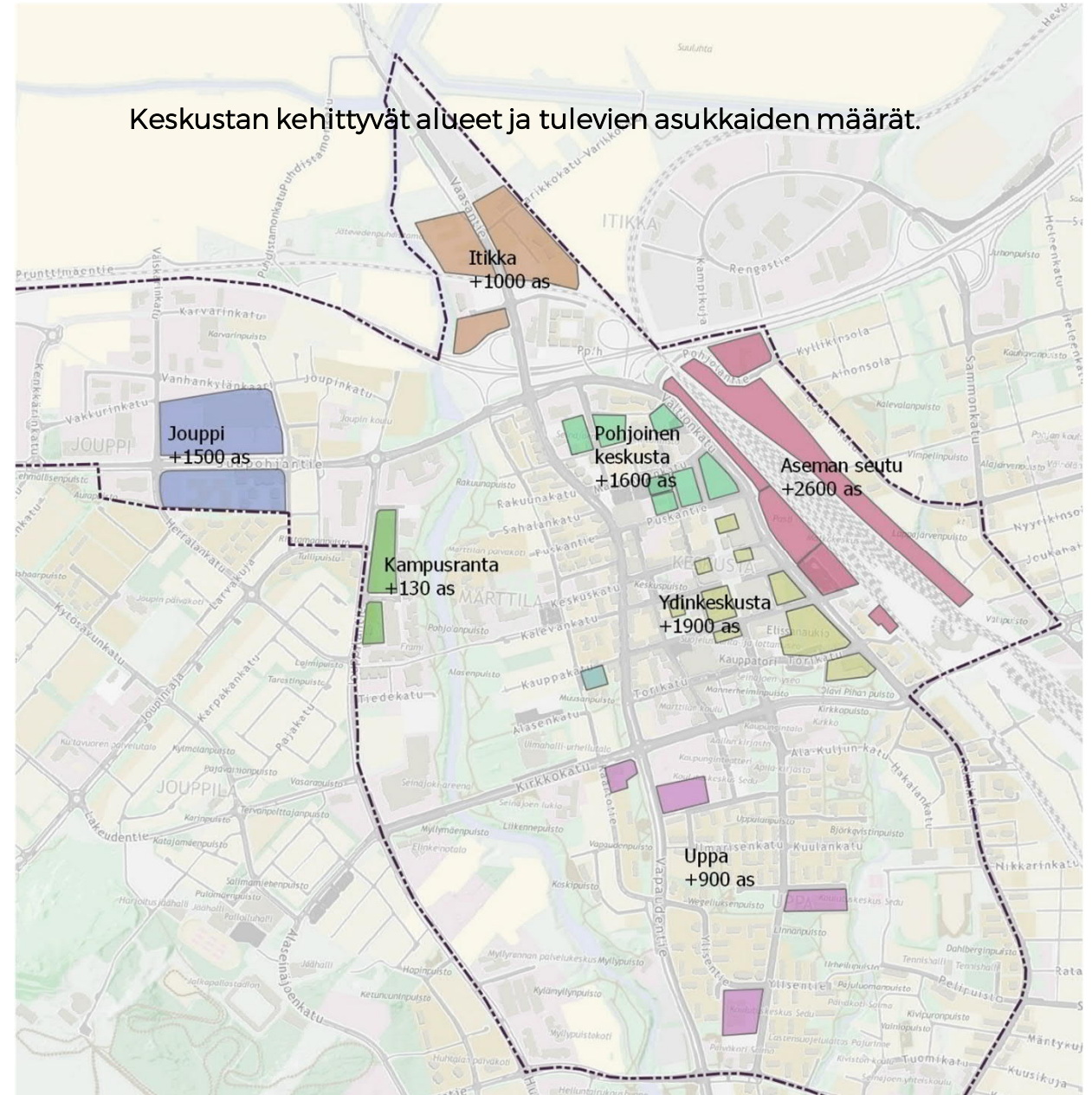
Seinäjoen kestävän liikkumisen tavoitteet



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.

Keskustan kehittyminen

- Keskustaa on kehitetty viime vuosina ja nyt ollaan ottamassa suurinta loikkaa kohti kehittynyttä liikennejärjestelmää
- Seinäjoelle on kehitteillä uusi Asemakeskus, joka halutaan liittää tiiviimmäksi osaksi keskustaa.
 - ratapihaa pienennetään
 - ratapihan ali rakennetaan leveä matkakeskustunneli, josta on yhteys niin junalaitureille kuin Pohjan alueelle



Liikenneverkon nykytila

Keskustaa kiertävä kehä on pääosin nelikaistainen.

Suurimmat liikennemäärät ovat seuraavilla kaduilla:

Valtionkatu-Ruukintie 9 000 - 14 000 ajon/vrk
Vapaudentie 9 000 - 12 000 ajon/vrk
Kirkkokatu 8 000 - 10 000 ajon/vrk

Nopeusrajoitukset:

Ydinkeskusta 40 km/h
Pääkadut 50 km/h
Kokoojakadut 50 km/h

Onnettomuudet osayleiskaavan alueella 5 vuoden aikana:

- 112 heva-onnettomuutta, joista 1 johti kuolemaan ja 8 vakavaan loukkaantumiseen.
- Onnettomuuksista 22:ssa oli osallisena jalankulkija ja 40:ssä polkupyörä.



Osayleiskaava-alueen autoliikenteen verkon hierarkia.

Keskustan nykytila

- Seinäjoki on yksi valtakunnan autopainotteisimmista kaupungeista, mitä korostaa alueen toimiminen maakuntakeskuksena Pohjanmaalla
- Iso osa keskustan kaduista ovat autopainotteisia eikä niissä ole juurikaan nähtävissä katuvihreää
- Keskustassa ei ole tällä hetkellä ole myöskään yhtään pyöräilyn pääreitiksi soveltuvaa väylää vaan lähinnä kapeita yhdistettyjä kevyen liikenteen väyliä
- **Ydinkeskustassa jo kehitettyjä alueita ovat mm:**
 - *Keskustorin ympäristö ja sen kävelyalueet*
 - *Keskustan maanalainen pysäköintilaitos*
 - *Keskustan kehä*



KESKUSTAN KEHITTÄMISTAVOITTEET



Keskustan kehittämistavoitteet ja kehittämistoimenpiteet

Tuetaan keskustan elinvoimaisuutta

- Parannetaan keskustan viihtyisyyttä istutuksilla, taiteella ja hyvillä kävely-yhteyksillä.
- Luodaan viihtyisämpi, turvallisempi ja houkuttelevampi keskusta-asumiselle.
- Edistetään katujen elävyyttä mahdollistamalla esimerkiksi ravintoloiden levittäytyminen terasseille.

Parannetaan liikenneturvallisuutta

- Lasketaan keskustan nopeusrajoitus 30 km/h niin, että katuympäristö tukee sitä
- Tehdään kaduille nopeutta rajoittavia rakenteellisia toimenpiteitä, kuten kavennetaan ajoratoja ja korotetaan liittymiä.

Lisätään kävelypainotteisuutta

- Luodaan hitaan liikkumisen alue
- Levennetään jalkakäytäviä ja luodaan kävelylle tilaa.
- Mahdollistetaan terassien levittäytyminen kadulle.
- Lisätään kaduille oleskelupaikkoja kuten penkkejä, vihreyttä
- Vähennetään autoilun roolia ydinkeskustassa.

Edistetään pyöräilyä

- Siirretään pyöräily ajoradalle kaikilla hidaskaduilla
- Selkeytetään pyöräilijän asemaa sekä pyöräilijälle, autoilijoille ja kävelijöille, lisäten samalla myös turvallisuutta
- Kehitetään Matti Visannin kujaa sekä Kalevankatua pyöräilyn pääreiteinä

Parannetaan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla

- Suunnitellaan liikenneverkot loogisiksi ja katkeamattomiksi eri kulkumuodoille.
- Muutetaan Kauppakatu kaksisuuntaiseksi,
- Keskustassa on helppo elää ilmankin autoa
- Sijoitetaan pysäköintilaitoksia keskeisille paikoille, jonne on helppo ajaa
- Kehitetään joukkoliikennettä.

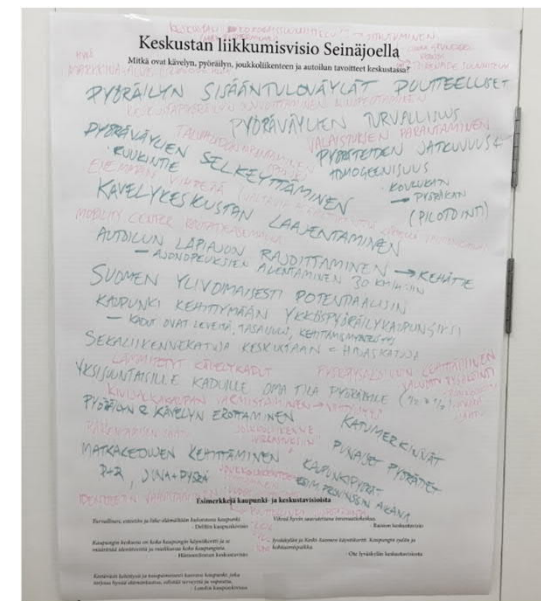
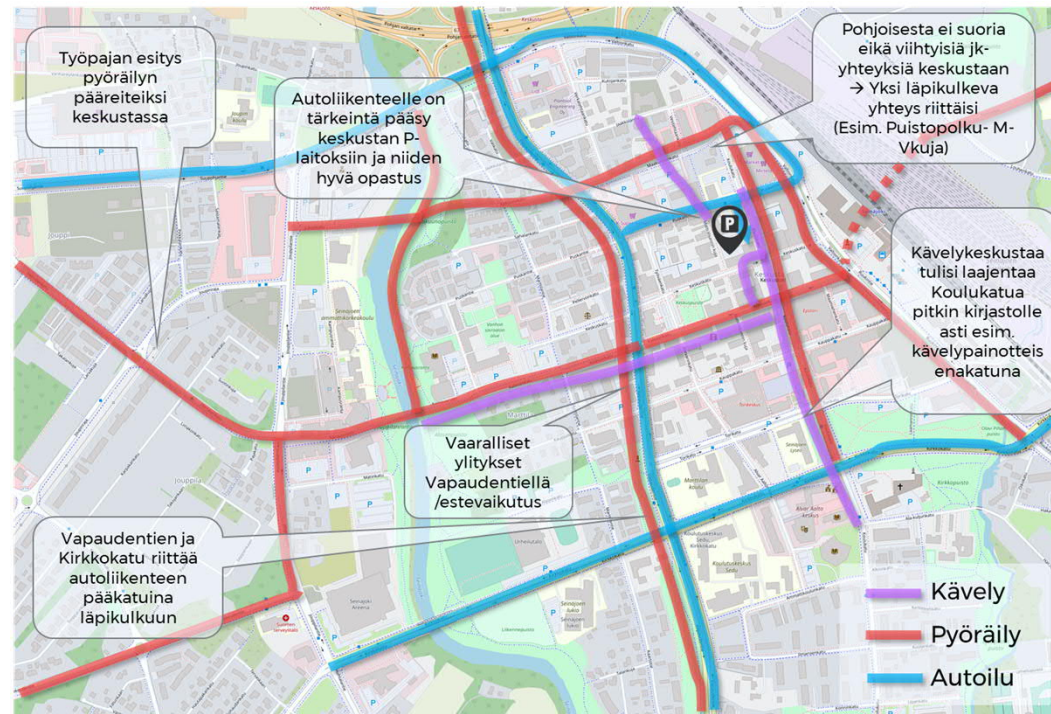
Kytetään asemakeskus osaksi keskustaa

- 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.



Kestävää liikumista ideoitiin vuorovaikutteisesti

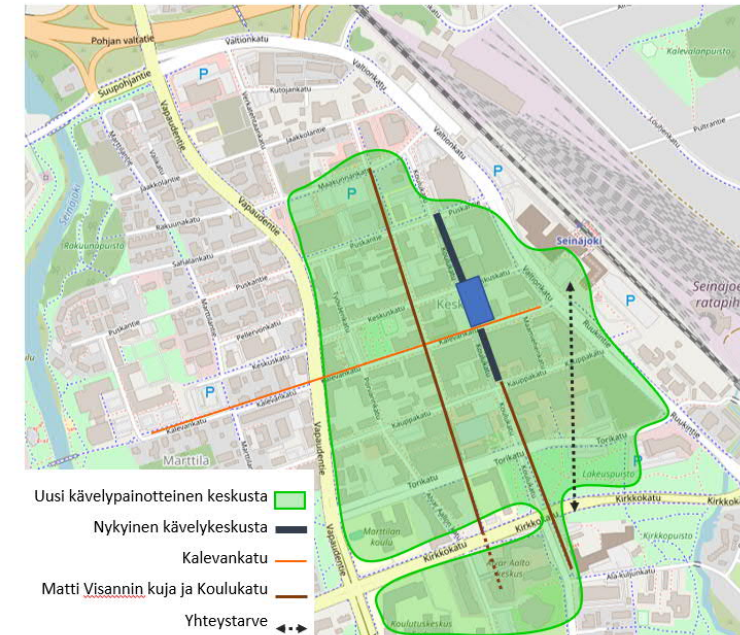
- Seinäjoella järjestettiin kesäkuussa 2019 Sujuva pyöräily Seinäjoen keskustassa –pyöräilyseminaari-
- Keskustan liikenneselvityksessä pidettiin työpaja, johon kutsuttiin myös päättäjiä sekä eri sidosryhmiä ja siinä käsiteltiin alustavia liikenneverkko vaihtoehtoja.



Pienestä kävelyalueesta kävelypainotteiseksi keskustaksi

Työpajan yhteenvetoa:

- Katutyypin selkeyttäminen (pääkatu, alueellinen kokoojakatu, hidaskatu).
- P-kehän sisäpuolisen alueen nopeusrajoitus 30 km/h + katuverkolle tarvittavia toimenpiteitä.
- Keskustan liikenteen rauhoittaminen koettiin hyväksi viihtyisyyden ja turvallisuuden lisäämiseksi.
- Matti Visannin kujaa pidettiin yleisesti hyvänä paikkana pyöräkadulle.
- Kauppakadun 2-suuntaistamista pidettiin hyvänä joka ryhmässä.
- Kalevankadun pyöräakseli koettiin tärkeäksi yhteydeksi, jota tulee vielä kehittää.
- Pysäköintiä voidaan kadunvarsilta ottaen huomioon kaupalliset toimintaedellytykset



Shared Space -katu,
Kööpenhamina, Tanska
(Kalle Vaismaa)

KESKUSTAN KEHITTÄMISSUUNNITELMA



Alustavat liikenneverkko vaihtoehdot työpajaan

Vaihtoehto A, kävelyn edistäminen ydinkeskustassa



Vaihtoehto B, pyöräilyn korostaminen



Vaihtoehto C, koko keskustan rauhoitus



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

Tulevaisuuden katu ympäristöt

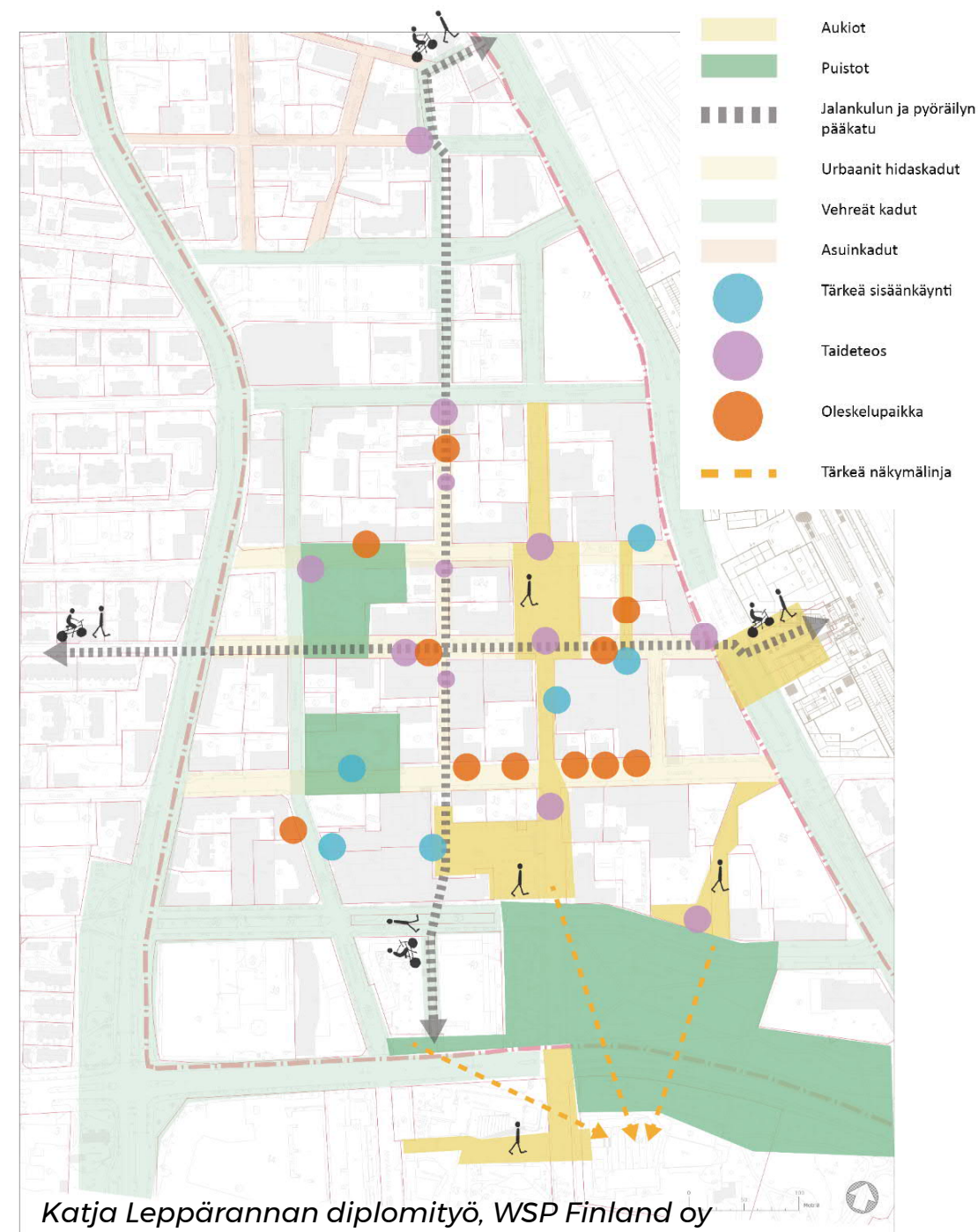
Aukiot ovat laadukkaita jalankulkualueita, joissa näyttävyyttä haetaan erottuvilla kiveyksillä ja alueen mittakaavaan sopivilla kuvioilla. Suuria linjoja täydennetään taideteoksilla, taidokkaalla valaistuksella ja monipuolisella kasvillisuudella.

Puistot ovat vehreitä keitaita, jotka tarjoavat rauhaa ja virkistystä keskellä katujen vilinää. Viihtyminen ja elämyksellisyys ovat pääroolissa. Kasvillisuus on runsasta ja monipuolista.

Urbaanit hidaskadut ovat keskustan katuja, joille on sijoittunut kivijalkaliikkeitä, ja jotka houkuttelevat ihmisiä viipymään ja asioimaan. Päällystekiveys, kasvivalinnat ja istutusalueiden rajausta ovat ilmeeltään kaupunkimaisia. Suojaa tarjoavat matalat puut ja pensaat säilyttävät avoimet näkymät silmäkorkeudella.

Vehreät kadut ovat kaupunkia kiertäviä katuja sekä keskustan pysäköintiä palvelevia pysäköintikatuja toimien läpikulkualueina. Katujen tulee olla ensisijaisesti selkeitä ja siksi suositaan selkeitä linjoja; puurivejä ja toistuvia pensasmassoja. Kasvillisuus saa olla runsasta vastapainoksi pysäköintialueille ja leveille ajoradoille.

Asuinkadut palvelevat pääasiassa asumista ja asukkaiden tarpeita. Katuympäristö on kodikasta, vaihtelevaa ja mittakaavaltaan pientä.



Liikenneverkon kehittäminen

Vapaudentien, Valtionkadun, Kirkkokadun ja Maakunnankadun rajaama alue muutetaan hitaan liikkumisen alueeksi, jossa keskeisimmät keskustan poikittaiskadut ovat *hidaskatuja*.

Muut kehittämistoimenpiteet:

- Jalankulkijoiden turvallisuutta parannetaan kaventamalla ajoratoja ja korottamalla liittymät, jolloin autojen ajonopeuden laskevat. Leveät jalkakäytävät mahdollistavat myös terrassien sijoittamisen kadulle.
- Pysäköinti jäsenellään kadun suuntaisesti merkityille paikoille ja kadunvarsipysäköinnin merkitys vähenee.
- Viihtyisyyttä parannetaan lisäämällä katuvihreää ja oleskelumahdollisuuksia. Katuvihreän lisääminen parantaa myös hulevesien hallintaa.
- Pyöräily on ajoradalla kaikilla hidaskaduilla.
- Kävelykeskustaa laajennetaan jatkamalla Koulukadun kävelykatuosuutta Torikadulle asti.

Aseman kytkeminen keskustaan

Valtionkatu kavennetaan 1+1 kaistaiseksi. Tuleva asemakeskuksen aukio kytetään osaksi keskustaa *Shared Space* -alueella. Asemakeskukselta muodostetaan suora kävely-yhteys Elissanpolkua pitkin Lakeudenpuistoon.

Keskustan kehän liittymät

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



Keskustan pysäköinnin kehittäminen

- **Pysäköintiä kehitetään keskustassa siirtämällä paikkoja kadun varsilta pysäköintilaitoksiin:**
 - Pysäköintipaikat kadun varsilta vähenevät, mutta P-talon kautta kokonaispaikkamäärä kasvaa (sis. uuden maankäytön)
 - Pysäköintipaikkojen siirtäminen laitoksiin selkeyttää pysäköintiä keskustassa. Laitokset ovat paikoissa, jonne on helppo ajaa, ja muualta keskustaan saapuvan on helppo tietää, mistä pysäköintipaikka löytyy.
 - Hidaskaduilla kadun varsille jäävät paikat osoitetaan hinnoittelulla ja aikarajoituksella lyhytaikaiselle asiakaspysäköinnille.

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.
- **Vaihtoehdossa 2** on hieman enemmän pysäköintipaikkoja. Pysäköintikaista sijoittuu ajoradan ja viherkaistan väliin siellä, missä molemmille kaistoille on tilaa.
- **Vaihtoehdossa 3** on vähiten katuvihreää ja eniten pysäköintiä. Osassa katuja puita on lähinnä vain pysäköintikaistojen päissä ennen liittymiä.

Seinäjoki

Kaupunkiympäristölautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se hyväksyy: (19.1.2022)
- Seinäjoen keskustan liikenneselvityksen pääperiaatteet Pysäköinnin ja liikenneverkon kehittämismuutokset 3:n mukaisena.
- Hyväksytään lisäämällä päätökseen "lautakunta on huolissaan autopaikkojen vähenemisestä tässä liikenneselvityksen toteutustavassa."

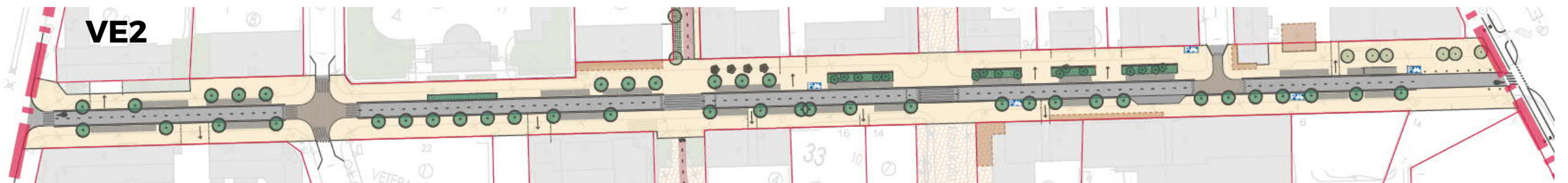
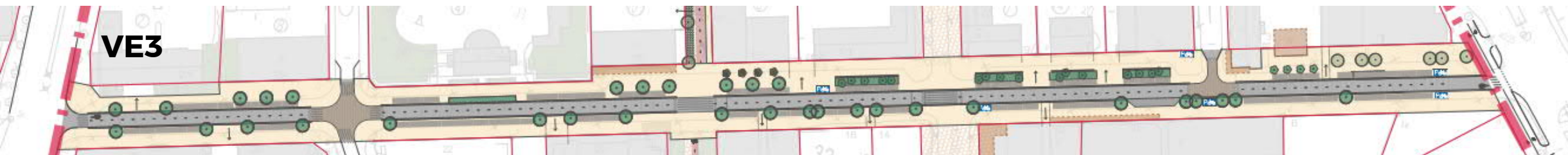
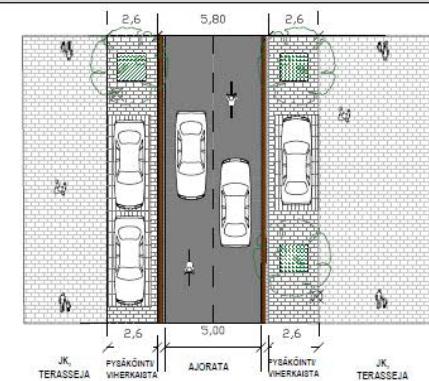
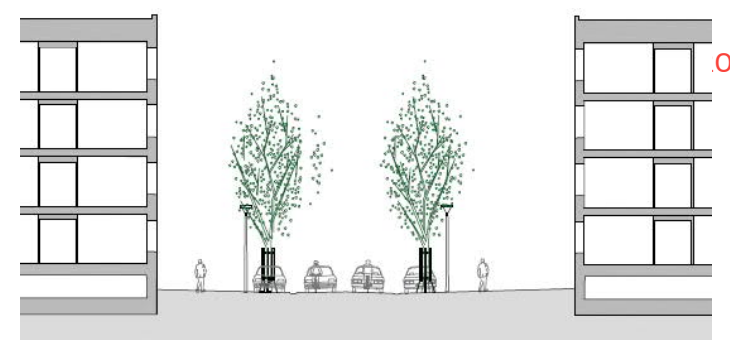
ESIMERKIT KATURATKAISUISTA



Valtionkadun uusi kiertoliittymä

Kauppakadun muuttaminen hidaskaduksi

- Kauppakatu muutetaan kaksisuuntaiseksi liikekaduksi (saavutettavuus)
- Katua kavennetaan (5,0 m), jolloin katu on turvallisempi ja helpompi ylittää.
- Kadun liittymät ja suojatiet korotetaan jalankulun helpottamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi, reunakivet korvataan reunaluiskilla (esteettömyys)
- Vinopysäköinti muutetaan kadun suuntaiseksi, jotta jalankululle ja viherympäristölle saadaan enemmän tilaa.
- Viherympäristön ja pysäköintipaikkojen sijoittelu riippuu valittavasta vaihtoehdosta.
- Autopaikat 140 ap → 50-85 ap riippuen valittavasta vaihtoehdosta.



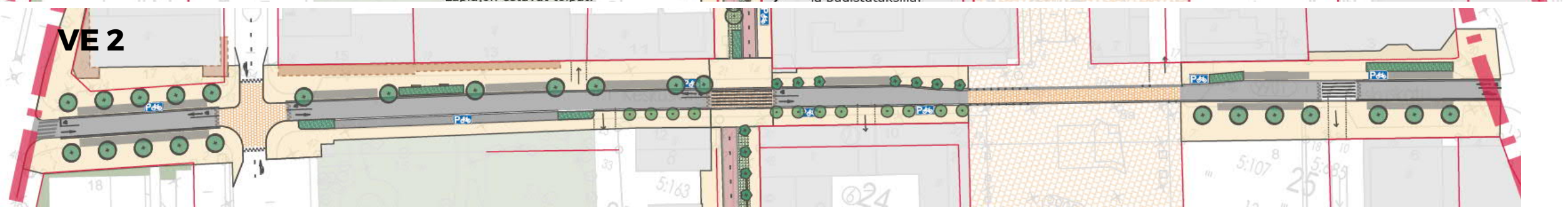
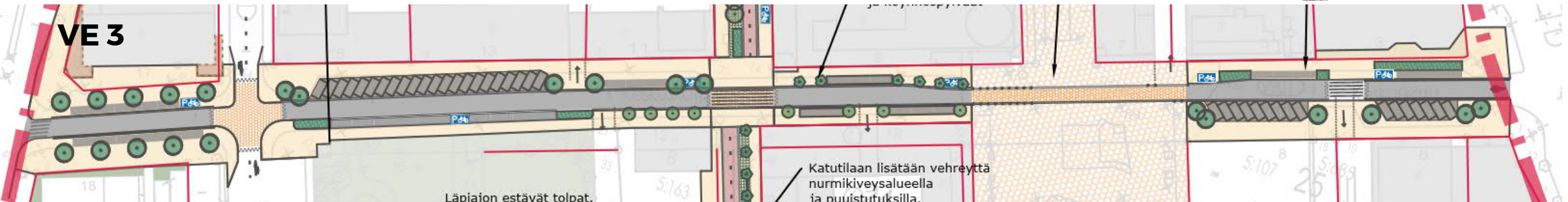
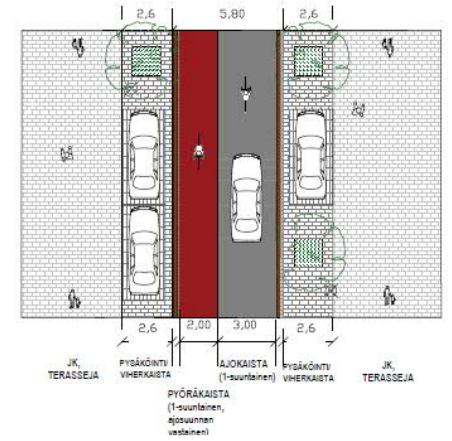
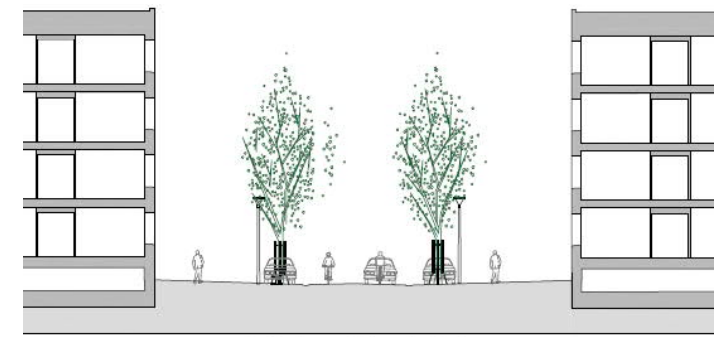
Kauppakadun havainnekuva

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



Keskuskadun muuttaminen hidaskaduksi

- Keskuskadun ajorata kavennetaan 5 m leveäksi. Kadun reunakivet korvataan samanlaisilla reunaluiskilla, mitä on käytetty Kalevankadulla.
- Kadun liittymät ja suojatiet korotetaan jalankulun helpottamiseksi ja ajonopeuksien hillitsemiseksi.
- Keskuskadulle esitetyillä 3:lla vaihtoehdolla on eniten eroja, etenkin pysäköinnin ja pyöräilyn suhteen
- Pysäköintiä on kadulle sijoitettu ajoradan molemmin puolin, ja paikat katupuihin nähden vaihtelevat eri vaihtoehdoissa. Leveämmät katuosuudet mahdollistavat pysäköinnin sijoittamisen katupuiden ja ajoradan väliin useissa kohdissa. Vaihtoehdossa 3 pysäköintipaikkojen määrä on maksimoitu, ja kadulle on jätetty myös vinopysäköintiä.



Keskuskadun havainnekuvat



VE1:n havainnekuva: Katu muuttuu hidaskaduksi, jossa pysäköinti kadunsuuntaisena. Pyöräily on ajoradalla ja sallittu pyöräkaistalla myös vastavirtaan.

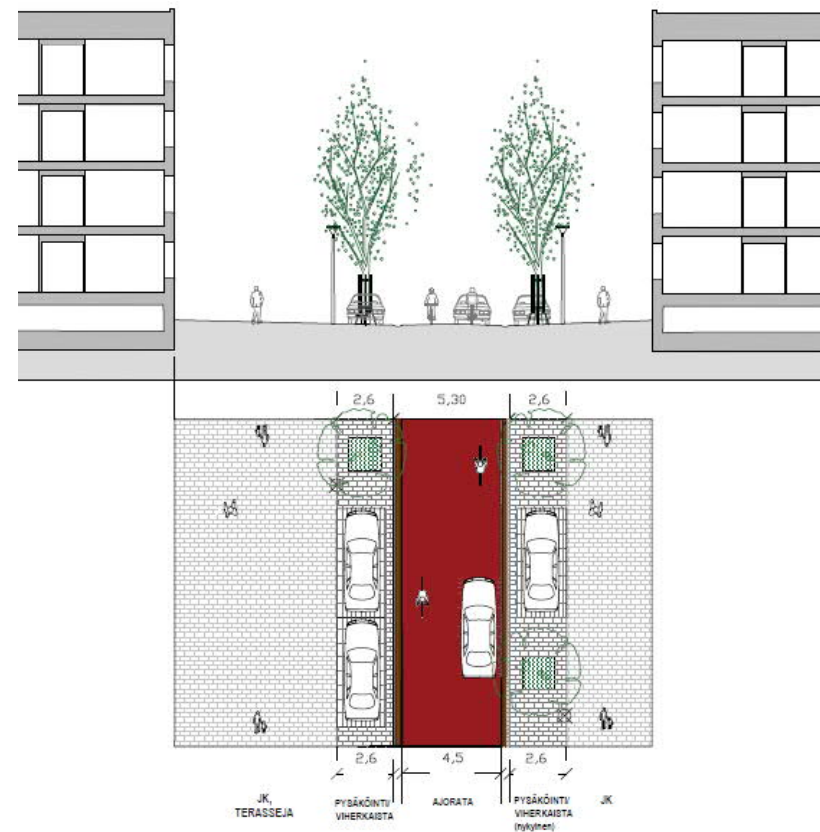


VE3:n havainnekuva: Katu on hidaskatu, mutta kadunvarsipysäköinti on maksimoitu ja vinopysäköinti säilytetty. Pyöräily on ajoradalla ilman erottelua.



Kalevankadun muuttaminen pyöräkaduksi

- Kalevankatu toimii jalankulun ja etenkin pyöräilyn pääreitteinä (itä-länsi)
- Kalevankatu muutetaan kokonaisuudessaan hidaskaduksi, jonka tyyppinä on ns. pyöräkatu: Kadulla pyöräily on sallittua molempiin suuntiin, mutta autoilu sallitaan jatkossakin vain yhteen suuntaan.
- 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 vaihtoehtoisissa 2 ja 3 useampi peräkkäin, jolloin niiden talvikunnossapito on helpompaa.



Kalevankadun havainnekuva

Kalevankadun havainnekuva vaihtoehdossa 2: Kadusta kehitetään osa pyöräilyn pääreittiä Frami-keskusta-Asemakeskus-Pohja.

Katu muutetaan pyöräkaduksi, joka soveltuu niin hidaskaduksi kuin pyöräilyn pääreitiksikin. Pyöräilyn siirtyessä ajoradalle saadaan tilaa mm. terasseille ja viheristutuksille.



Matti Visannin kujan havainnekuva

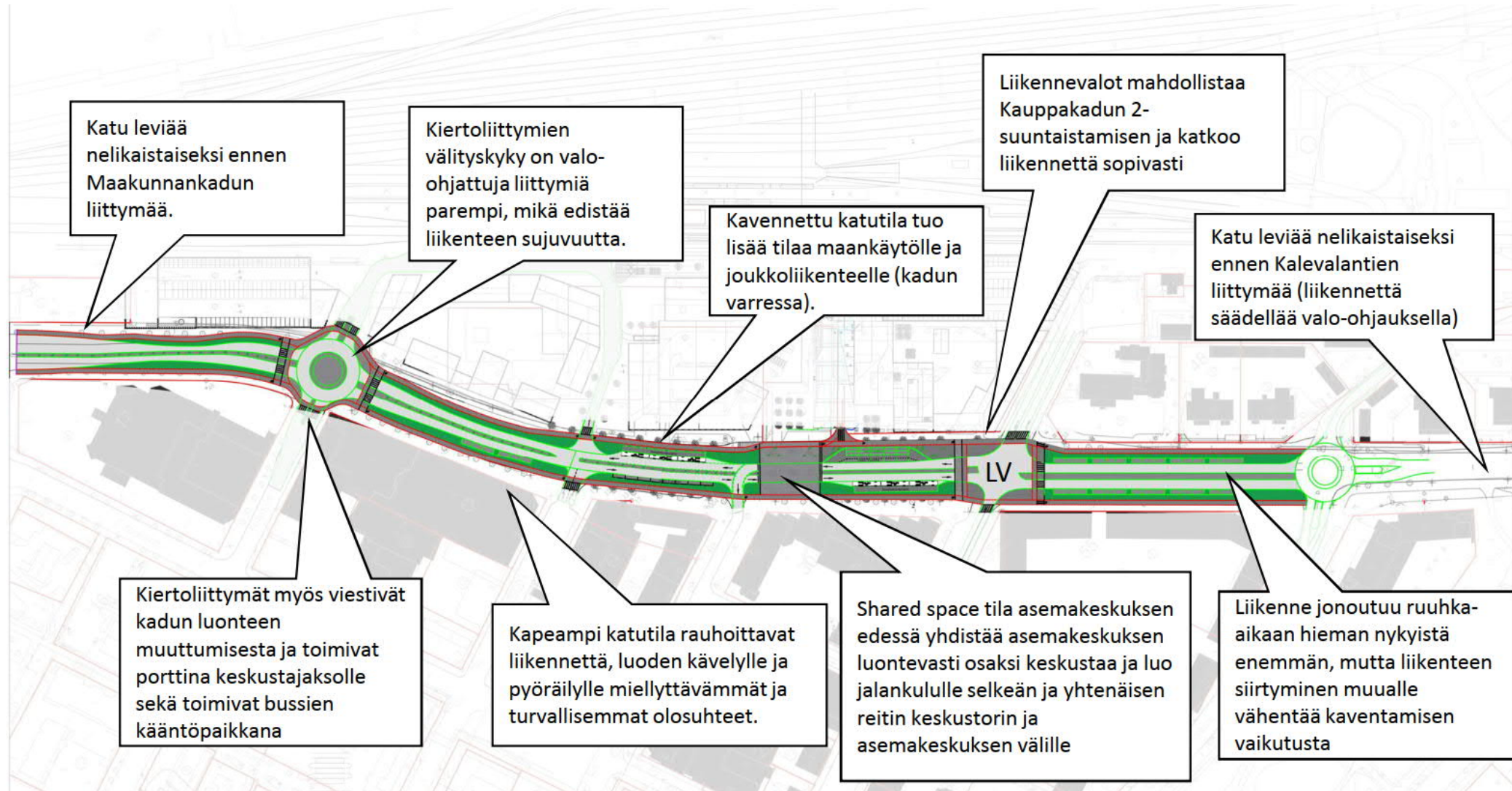
Väylästä kehitetään keskeinen etelä-pohjoissuuntainen pyöräilyn ja ulkoinen pääreitti, joka kulkee viihtyisästi ja yhtenäisesti joko jalankulun ja pyöräilyn väylänä tai pyöräkatuna.



ASEMASEUDUN KYTKEMINEN KESKUSTAAN



Valtionkatu-Ruukintien kaventamisen periaatteet



Ympäristön nykytila

Katu on nykytilanteessa autoliikennepainotteinen ja suuri osa katupoikkileikkauksesta on asfalttipintaista.

Katua reunustaa puukujanne ja ajoratojen välisellä kaistalla on puu- ja pensasistutuksia.

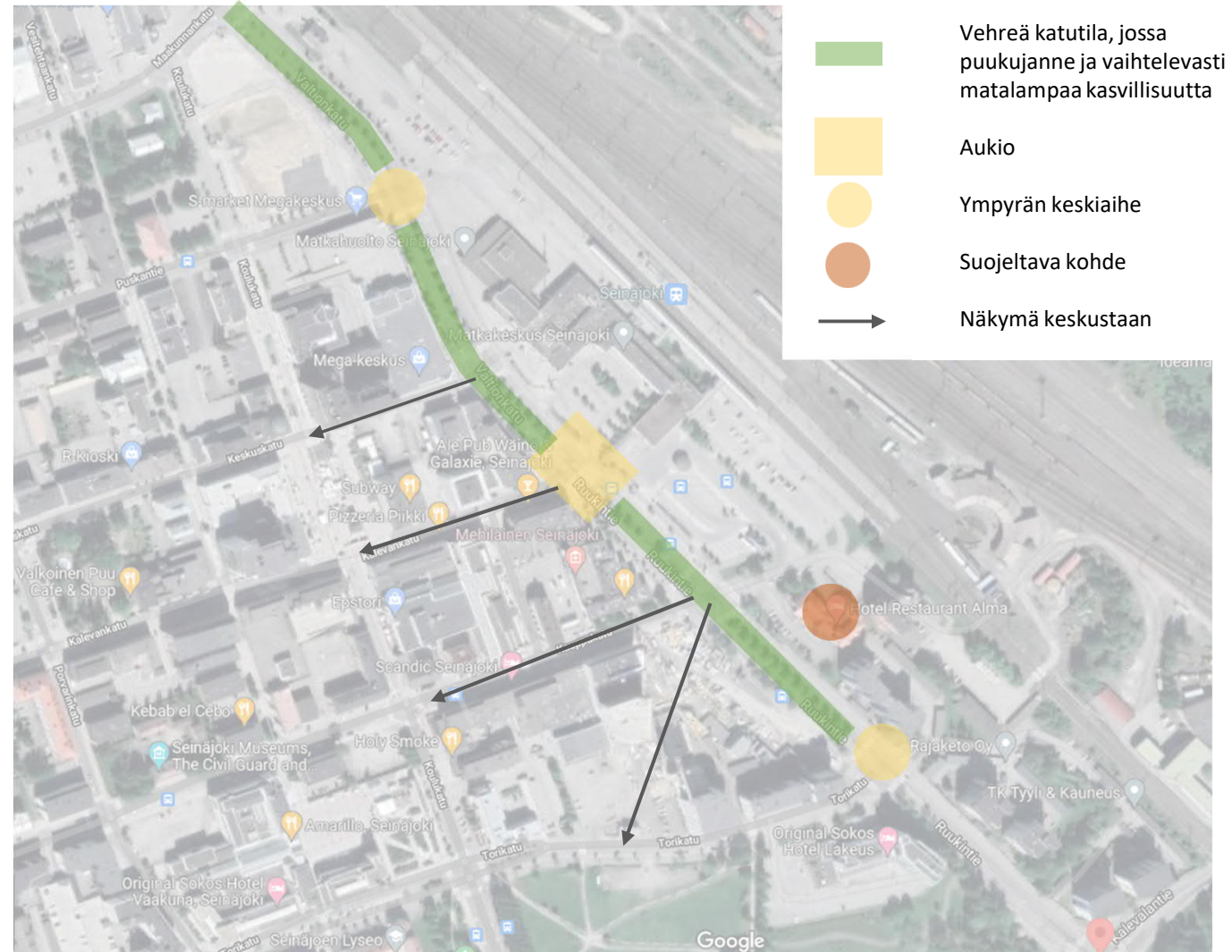
Jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta kokemus on monin paikoin yksitoikkoinen, eivätkä rakennusten julkisivut ole kovinkaan virikkeellisiä Valtionkadun suuntaan.

Monet alueen katupuut ovat huonokuntoisia.

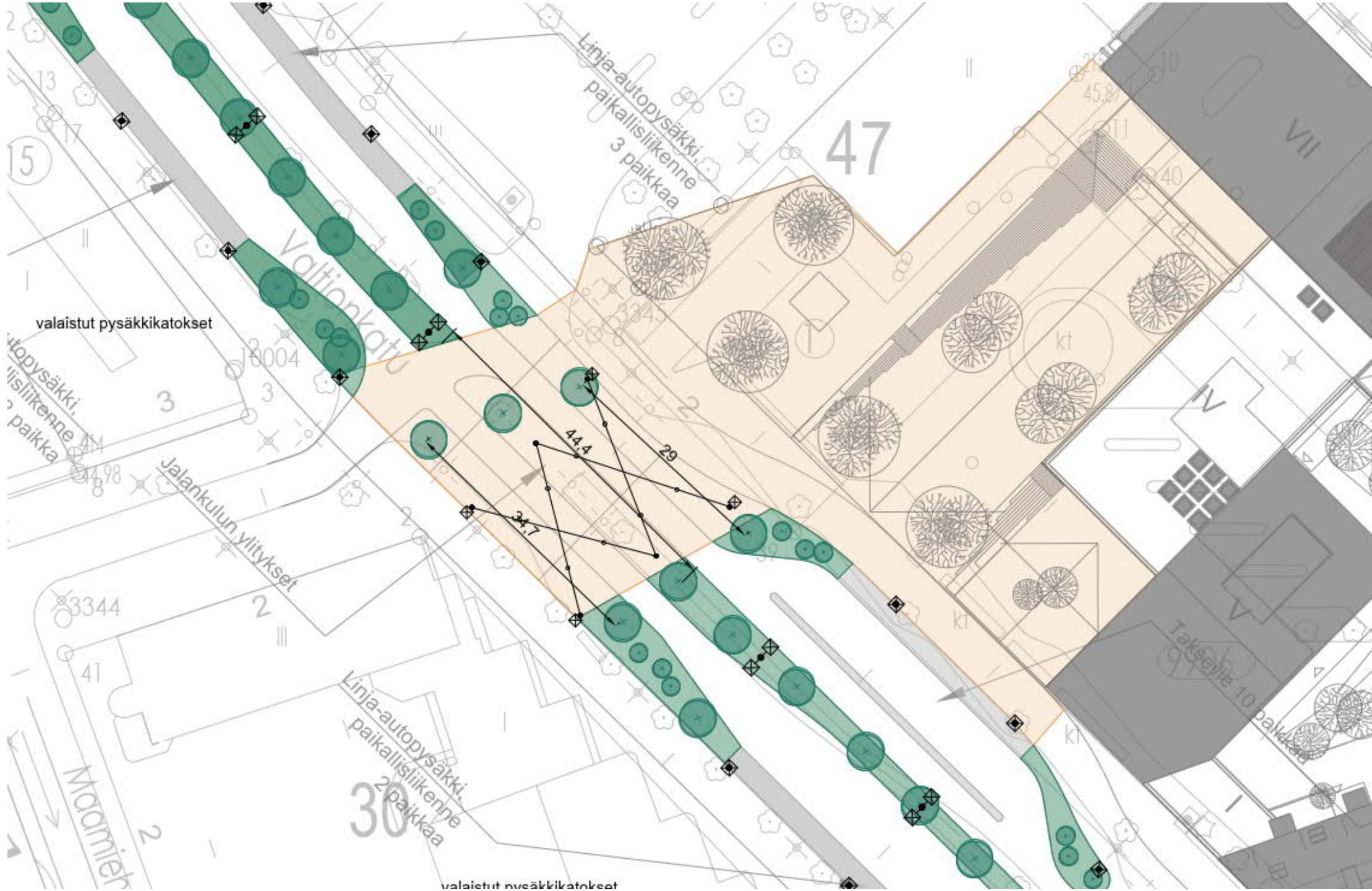


Valtionkatu nykytilanteessa.

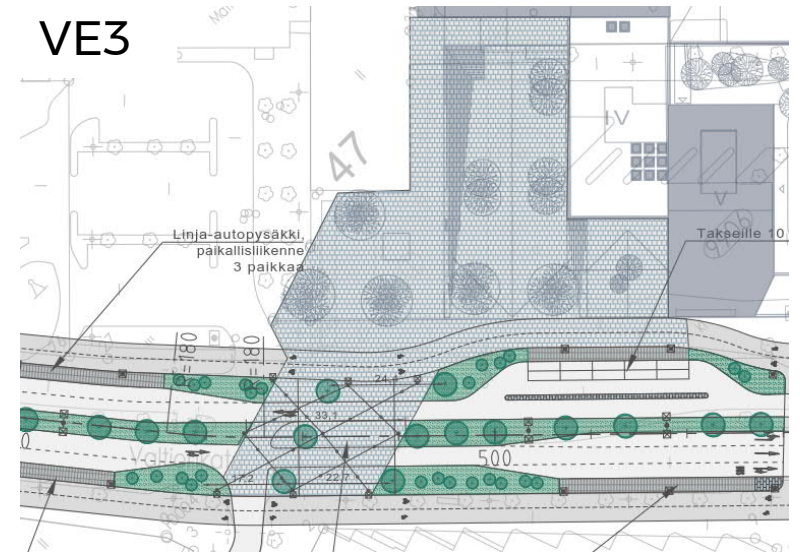
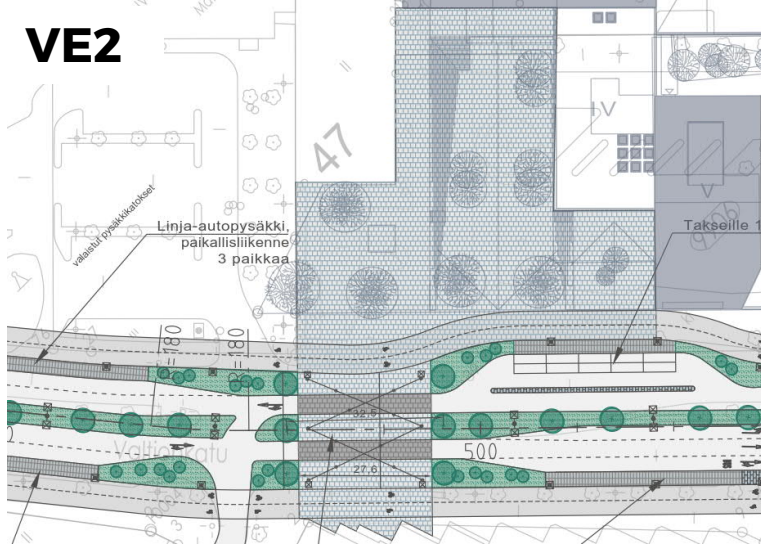
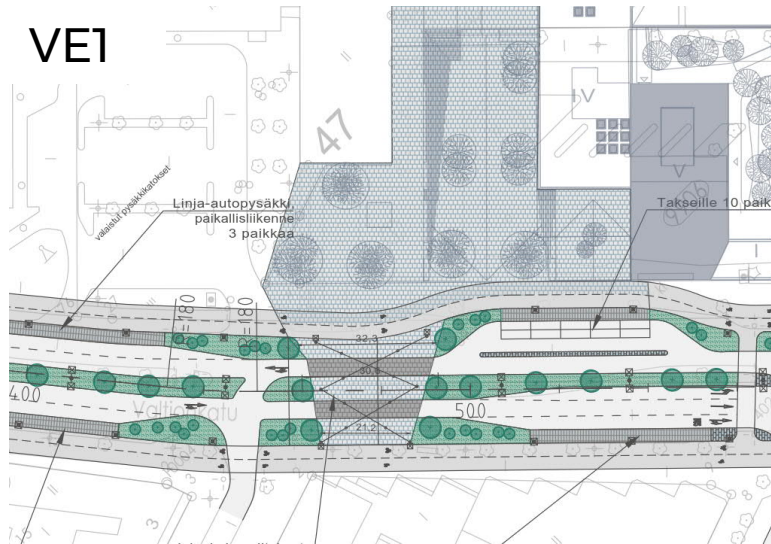
Katuympäristö



Katuympäristösuunnittelun lähtökohdat



Asemakeskuksen aukiotilan jatkuminen: Tutkitut vaihtoehdot



- + Helposti hahmotettava
- + Kaupunkikuvallisesti kiinnostava muoto, joka herättää myös autoilijoiden huomion
- + Aseman alikulkutunnelista hyvä visuaalinen ohjaus keskusta
- + Ajoväylä erottuu materiaali-/ värikontrastiltaan
- Aukion jatke ei johda suoraan Kalevankadulle
- Kiilamainen muoto voi olla haastava näkövammaisille (näkövammaisen ylittää suojatien kohtisuoraan suhteessa reunakiveen)
- +/- Valtiokadun suuntainen pyöräily eroteltu aukiosta. Tukee pyöräilyn sujuvuutta ja on hyvä vaihtoehto esteettömyyden kannalta.

- + Helpoiten hahmotettava
- + Muoto linjassa ympäristön suorien linjojen kanssa
- + Ajoväylä erottuu materiaali-/ värikontrastiltaan
- + Suora kadunylitys helppo opastaa näkövammaisille
- Aseman alikulkutunnelin reitti ei jatku sujuvasti aukion jatkeelle
- Aukion jatke ei johda suoraan Kalevankadulle
- +/- Valtiokadun suuntainen pyörätie katkeaa aukion kohdalla. Ohjaa pyöräilijöitä liikkumaan varovaisemmin aukion kohdalla ja korostaa aukion merkitystä. Esteettömyyden kannalta ratkaisu on turvattomampi.

- + Aukion jatke muodostaa luontevan jatkumon Kalevankadun ja uuden Aseman aukion välillä
- + Kaupunkikuvallisesti kiinnostava muoto
- Vaikeasti hahmotettava
- Kalevankadulle kääntyvän autoliikenteen ryhmittynen hieman epäselvä
- Ajoväylä ja kadunylitys ei erotu materiaali-/ värikontrastiltaan
- Kadunylitys ei ole kohtisuorassa reunakiveen.
- +/- Valtiokadun suuntainen pyörätie katkeaa aukion kohdalla. Ohjaa pyöräilijöitä liikkumaan varovaisemmin aukion kohdalla ja korostaa aukion merkitystä. Esteettömyyden kannalta ratkaisu on turvattomampi.

**Alustavan
katusuunnitelman
havainnekuva
VE2 jatkojalostettuna**

*Valtionkatu-Ruukintie Asema-aukion
kohdalla jalankulkijoiden ehdoilla.*



Katu ympäristöpoikkileikkaukset

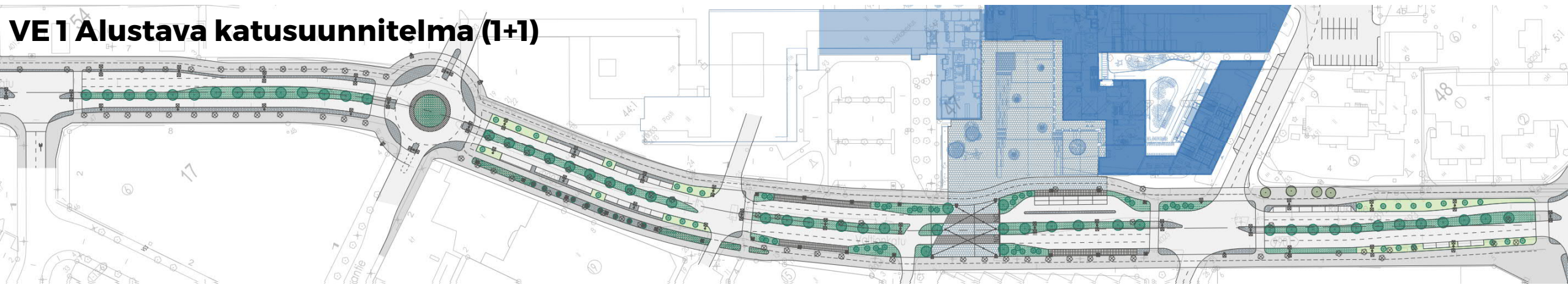
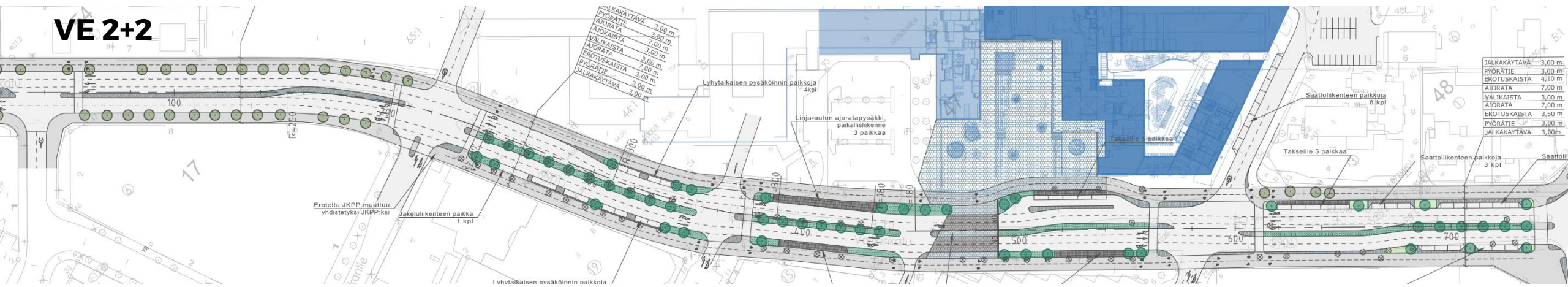
VALTIONKATU
leikkaus A-A, PL 260
suunnitelma



VALTIONKATU
leikkaus B-B, PL 420
suunnitelma



Uusi 2+2-kaistainen vaihtoehto ja vaihtoehtojen (1+1/2+2) vertailu



Yhteenveto vaihtoehtoista

	1+1 -kaistainen	2+2 -kaistainen
Liikenteellinen toimivuus	Laskennallisesti ei suurta eroa liikenteellisen toimivuuden kannalta. 1+1 -kaistainen hieman parempi selkeämmän liikenteellisen toiminnan kannalta. Kadun roolin suhteen parempi vaihtoehto (houkuttelee vähemmän läpiajoo).	Laskennallisesti ei suurta eroa liikenteellisen toimivuuden kannalta. Ajouratapysäkit voivat aiheuttavat häiriötä liikennevirtaan äkillisten kaistanvaihtojen vuoksi. Kadun roolin suhteen huonompi vaihtoehto, koska leveämpi ajorata houkuttelee enemmän liikennettä.
Joukkoliikenne	Bussien toimivuus on parempi johtuen pienemmistä viivytyksistä.	Busseilla suuremmat viivytykset linjastojen kääntymisen johdosta.
Tilantarpeet	Vaatii vähän enemmän tilaa Puskantien kiertoliittymässä (ei merkityksellinen ero).	Ei suurta eroa 1+1 -kaistaiseen vaihtoehtoon, koska bussisyvennykset eivät mahdu katutilaan.
Kävely	Hyvä ympäristö kävelyyn.	Tyydyttävä ympäristö kävelyyn.
Pyöräily	Pyöräväylä länsipuolella alkaen Puskantiestä etelään Keskuskadulle saakka eroteltuna jalankulusta. KytKentä Asemakeskukselta Kalevankadulle on parempi. Kokonaisuuden kannalta parempi vaihtoehto.	Pyöräväylää ei ole eroteltu länsipuolella Puskantien eteläpuolella. Pyöräväylä itäpuolella suorempi kuin 1+1 vaihtoehdossa, mutta liikennevalot aiheuttavat enemmän epäjatkuvuutta Puskantien kohdalla. Kokonaisuuden kannalta huonompi vaihtoehto.
Estevaikutukset	Asemakeskuksen kohta on parempi, koska ajoratojen ylitys on lyhyempi. Estevaikutus pienempi kapeamman autoliikenteen tilantarpeen vuoksi.	2+2 -kaistaisuus aiheuttaa suuremman estevaikutuksen suuremman autoliikenteelle varatun tilan vuoksi.
Liikenneturvalisuus (LITU)	Liikenneturvallisuudeltaan parempi vaihtoehto. Ohjaa tehokkaammin hitaampiin ajonopeuksiin ruuhka-aikojen ulkopuolella.	Huonompi vaihtoehto liikenneturvallisuuden suhteen. Houkuttelee suurempiin ajonopeuksiin ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Keskustan ratkaisuita etsiessä:

Osallista ja sitouta päättäjät

- Ohjausryhmätyöskentely
- Myy idea ja huomioi sopivimmat termit (Hidaskatu voittaa kävelypainotteisuuden)
- Työpajat & alustavat lausunnot

Osallista sidosryhmät ja käyttäjät

- Alueen yrittäjät
- Muut sidosryhmät, kaupunkiyhdistykset, pyöräilyn edustajat
- Käyttäjät

© Juha Mäkinen

Määritä ensin iso kuva

- Nykytilan analysointi
- Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja kulkutapojen tasapaino
- Parannusratkaisujen vaihtoehdot
- Vaiheet katukohtaisiin ratkaisuihin

Varo liiallisten detaljien käsittelyä liian varhaisessa vaiheessa

- Liiallisten detaljien myötä keskustelu saattaa harhautua pelkkään pysäköintiin tai vääriin asioihin
- Moni hanke on kaatunut kadunvarsipysäköinnin vähentämiseen

Havainnollista muutosta havainnekuvilla

- Suunnitelmakartat ja poikkileikkauskuvat eivät välttämättä avaudu samalla tavalla päättäjille kuin suunnittelun ammattilaisille. Havainnekuvien merkitys korostuu.

Havainnekuvien voimaa Hämeenlinnassa



Sibeliuksenkadun nykytila



Sibeliuksenkadun havainnekuva

Hämeenlinnan keskustan selvitys valmistuu maalis-huhtikuun vaihteessa



”Yhdessä tehden kaikille sopiva keskusta.”



Juha Mäkinen, Aluejohtaja, WSP Finland Oy

Kiitos mielenkiinnostasi!

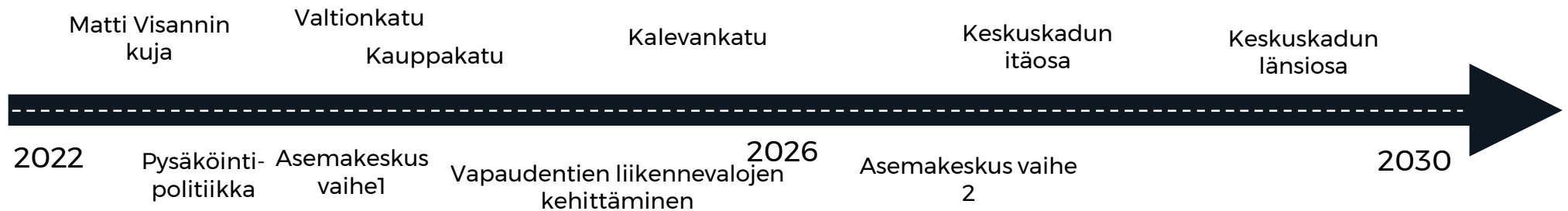
Lisäkalvot mahdollisiin kysymyksiin

Roadmap

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

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

Katuja tulee kehittää yhdessä kestävän liikkumisen toimenpideohjelman kanssa.



Kustannusarvio

Valtionkatu/ Ruukintien alustavan katusuunnittelman kustannusarvio laadittiin käyttäen FOREn hankeosalaskentaa.

Kustannusarvio sisältää kadun, katuvalaistuksen, katuvihreän, erotusalueiden, keskialueiden, liittymien, jalankulun ja pyöräilyn väylien sekä hulevesien rakentamisen.

Kustannusarvio ei sisällä työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannuksia.

Kustannusarvio on laadittu lokakuun 2021 hinnaston mukaisesti hintatason ollessa 112,31 (2015 = 100).

Hankkeen tilaajatehtäviksi on tässä vaiheessa arvioitu 27,7% ja varauksia on tehty 7% edestä.

Hankeosien kustannusarvio on **2,7 milj. euroa**

Suunnittelutehtävien kustannusarvio on **0,4 milj. euroa**

Rakennuttamistehtävien kustannusarvio on **0,3 milj. euroa**

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on **3,4 milj. euroa (alv. 0)**

Esteettömyys

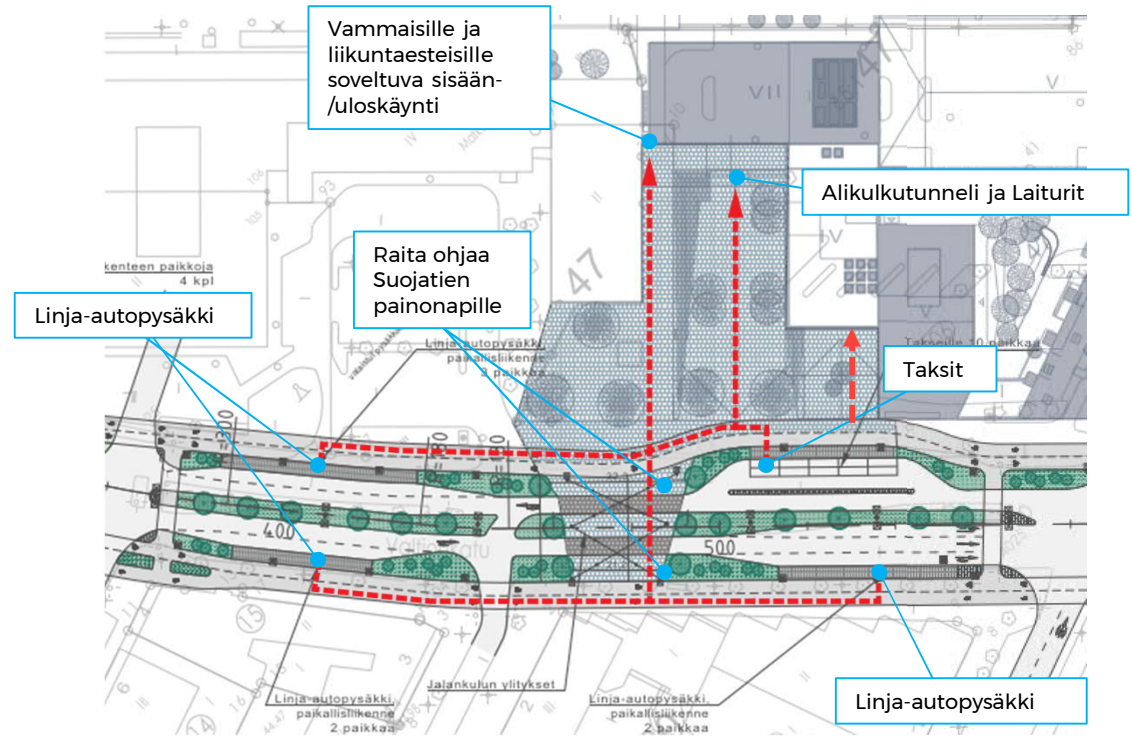
Noudatettavat ohjeet:

- [EU:n ns. PRM-YTE: Komission asetus 1300/2014 vammaisten ja liikuntaesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä](#)
 - [Ratatekniset ohjeet \(RATO\) osa 16, Väylät ja laiturit, 2017](#)
- Muita hyviä käytäntöjä:
- [Esteetön rakennus ja ympäristö \(Rakennustieto, 2019\)](#)
 - [Sujuva.info](#) - asemanympäristön esteettömyyssuunnitteluohje

Esteettömät reitit

Rautatieasemalla esteettömän reitin tulisi yhdistää ja johtaa lyhintä mahdollista reittiä pitkin

- liityntäliikenteen pysähdyspaikoille
- takseille
- autojen pysäköintiin
- Saattoliikenteen paikoille
- vammaisille ja liikuntaesteisille soveltuville sisään- ja uloskäynneille
- Laitureille



Kuva: Näkövammaisten ohjaava raita asemakeskuksen aukiolla

Näkövammaisten ohjaava raita on suositeltavaa sijoittaa vähintään 80 cm päähän reunasta tai esteestä.

Ulkotiloissa olevat esteettömät reitit suositellaan merkittäväksi 300 mm leveällä tuntoon ja näköön perustuvalla merkinnällä. Ulkotiloissa olevat esteettömät reitit on merkittävä vähintään 200 mm leveällä tuntoon ja näköön perustuvalla merkinnällä. Suosituksena on käyttää lohkottua nupu- tai noppakiveystä tai lohkopintaista graniittilaattaa.

5.2 Pysäköinti ja bussipysäkit

Kadunvarsipysäköinti

- Hotelli Alman edustalle Ruukintielle on sijoitettu 6 lyhytaikaisen pysäköinnin/saattopysäköinnin paikkaa
- Ruukintielle uuden rakennettavan kauppakesittymän edustalle on sijoitettu 4 lyhytaikaisen pysäköinnin paikkaa
- Asemapäällikönkadulle on sijoitettu 8 lyhytaikaisen pysäköinnin/saattopysäköinnin paikka
- Keskuskadun ja Puskantien väliselle katuosuudelle on sijoitettu 8 lyhytaikaisen pysäköinnin/saattopysäköinnin paikkaa molemmin puolin katua.

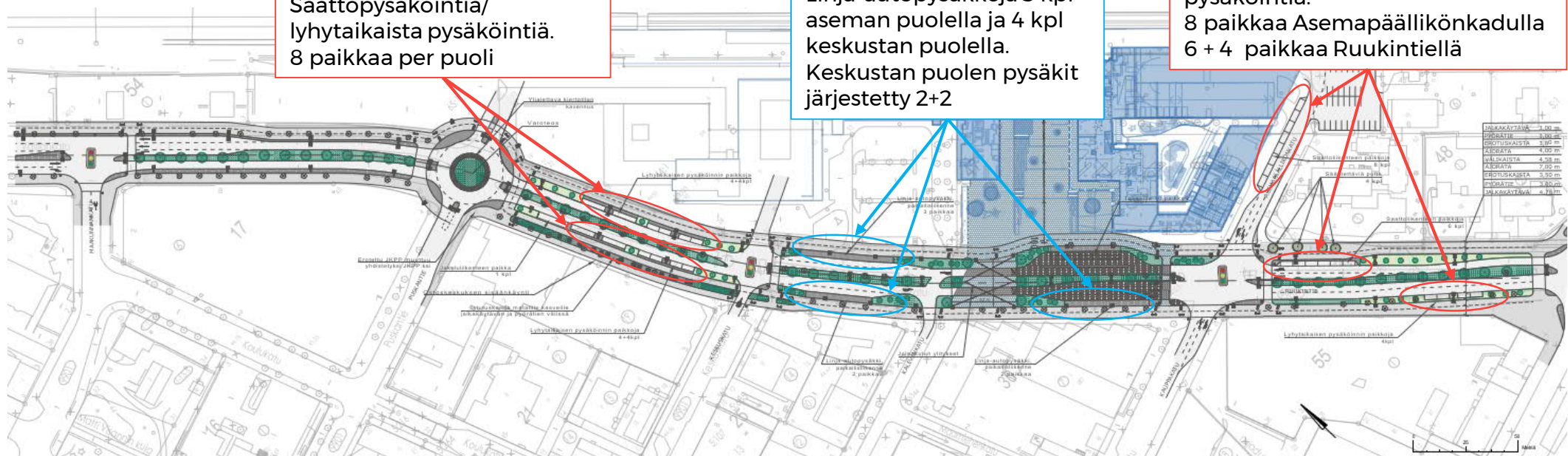
Pysäkit

- Paikallisliikenteen linja-autopysäkkejä on sijoitettuna Keskuskadun ja Kauppakadun väliselle katuosuudelle. 3 pysäkkiä sijaitsee aseman puolella ja 4 pysäkkiä sijaitsee keskustan puolella. Keskustan puolen pysäkit on sijoiteltu siten, että ovat 2 pysäkin ryppäissä.
- Pysäkkien yhteyteen sijoitetaan valaistut pysäkkikatokset.

Saattopysäköintiä/
lyhytaikaista pysäköintiä.
8 paikkaa per puoli

Linja-autopysäkkejä 3 kpl
aseman puolella ja 4 kpl
keskustan puolella.
Keskustan puolen pysäkit
järjestetty 2+2

Saattopysäköintiä/lyhytaikaista
pysäköintiä.
8 paikkaa Asemapäällikönkadulla
6 + 4 paikkaa Ruukintielle



Saattopysäköintipaikat ja linja-autopysäkit katusuunnitelmassa.