



Sisältö

Kaavakartta.....	4
Liitteet	4
Muut kaavaan liittyvät asiakirjat.....	4
1. Perus- ja tunnistetiedot.....	5
1.1 Kaava-alueen sijainti	5
1.2 Kaavan tarkoitus.....	5
2. Tiivistelmä.....	5
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	5
2.2 Asemakaava.....	5
2.3 Asemakaavan toteuttaminen.....	6
3. Lähtökohdat.....	6
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	6
3.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	6
3.1.2 Yhdyskuntarakenne.....	6
3.1.3 Luonnonympäristö ja maisema	8
3.1.4 Rakennettu ympäristö	8
3.1.5 Liikenne	8
3.1.6 Yhdyskuntatekniikka.....	13
3.1.7 Kaupallinen selvitys.....	15
3.1.8 Rakennettu kulttuuriympäristö.....	17
3.1.9 Muinaismuistot	17
3.1.10 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	17
3.1.11 Maanomistus	17
3.2 Suunnittelutilanne	18
3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	18
3.2.2 Maakuntakaava	18
3.2.3 Yleiskaava	20
3.2.4 Asemakaavat.....	21
3.2.5 Tontinkäyttösuunnitelma	22
3.2.6 Rakennusjärjestys	24
3.2.7 Tonttijako	24
3.2.8 Pohjakartta	24
3.2.9 Ohjelmat ja strategiat	24
4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	24
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	24
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja vireilletulo	25
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	25
4.3.1 Osalliset.....	25
4.3.2 Viranomaisyhteistyö	25
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	26
4.4 Asemakaavan tavoitteet	26
4.4.1 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen	26
4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	26
4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta	26
4.5.2 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet.....	26
5. Asemakaavan kuvaus	27
5.1 Kaavan rakenne	27
5.1.1 Mitoitus	27

5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	27
5.3	Asemakaavamerkinnot	28
5.3.1	Asemakaavamääräykset	28
5.4	Kaavan vaikutukset	29
5.4.1	Ilmastovaikutukset	29
5.4.2	Kaupalliset vaikutukset	29
5.4.3	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	30
5.4.4	Vaikutukset liikenteeseen	30
5.4.5	Sosiaaliset vaikutukset	30
5.4.6	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan	30
5.4.7	Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	30
5.5	Ympäristön häiriötekijät	30
5.6	Suhde keskeisiin tavoitteisiin ja suunnitelmiin	30
5.7	Kaavamerkinnot ja -määräykset	31
5.8	Nimistö	31
6.	Asemakaavan toteutus	32
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	32
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	32
6.3	Toteutuksen seuranta	32

Kaavakartta

Asemakaavakartta, luonnos 1:2000

25.9.2024

Liitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

1.11.2023

Asemakaavan seurantalomake

pv.pv.2024

Kaupallinen selvitys

18.9.2024

Hulevesiselvitys

8.8.2024

Liikenneselvitys

29.8. 2024

Muut kaavaan liittyvät asiakirjat

1. Perus- ja tunnistetiedot

Kaavan nimi: Hyllykallio, kortteli 3091, Prisman alue, asemakaavan muutos.

Asemakaavan muutos koskee 52. kaupunginosan, Hyllykallion, korttelia 3091.

Asemakaavan muutoksella muodostuu korttelin 3039 tontti 1.

1.1 Kaava-alueen sijainti

Asemakaava muutosalue sijaitsee Kivisaaren alueella Pohjan Valtatien, Hyllykalliontien, Latvalantien ja Rajatien välissä. Alueen pinta-ala on noin 8 hehtaaria.

1.2 Kaavan tarkoitus

Korttelissa 3091 toimii Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan Prisma -kauppakeskus. Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa on hakenut Hyllykallion kortteliin 3091 kaavamutosta tavoitteenaan yhdistää tontit 1 ja 2 sekä muuttaa tontin 2 käyttötarkoitus liikerakennusten korttelialue merkinnästä (KL) liikerakennusten korttelialue merkinnäksi, joka mahdollistaa koko alueelle vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Asemakaavalla tutkitaan korttelin 3091 tonttien 1 ja 2 yhdistäminen ja tontin 2 käyttötarkoituksen muuttaminen.

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

- 8.11.2023 Kaupunkiympäristölautakunta, kaavoituspäätös
- 17.11.2023 Kuulutus vireilletulosta
- 17.11.2023 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville (MRL 63 §)
- pv.pv.vvvv Viranomaisneuvottelu (MRL 66 § ja MRA 26 §)
- pv.pv-pv.pv.vvvv Asemakaavaaluonnos nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten (MRL 62 § ja MRA 30 §)
- pv.pv.vvvv § xx Kaupunginhallitus, kaavaehdotuksen käsittely
- pv.pv-pv.pv.vvvv Asemakaavaehdotus julkisesti nähtävillä (MRL 65 § ja MRA 27 §)
- pv.pv.vvvv § xx Kaupunginhallitus hyväksyi kaavaehdotuksen
- pv.pv.vvvv § xx Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavaehdotuksen

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksessa voimassa olevan asemakaavan KL- (liikerakennusten korttelialue) ja KM-1-tontit yhdistetään yhdeksi KM-1-tontiksi (liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön). Tontin rakennusoikeus on muodostettu yhdistämällä voimassa olevan asemakaavan tonttien rakennusoikeudet. Myös alueen liikennejärjestelyt on suunniteltu osin uusiksi laaditun tontinkäyttösuunnitelman ja liikenneselvityksen pohjalta. Asemakaavan muutoksessa on tehty myös muut tarvittavat päivitykset nykyiseen asemakaavaan.

Asemakaavan muutoksessa on annettu kaavamääräyksiä muun muassa hulevesien viivytykseen, pysäköintialueiden jäsennöintiin sekä auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismääriin liittyen.

Alueelle laaditaan erillinen asemakaavan mukainen tonttijako.

Seinäjoen kaupunki tekee tarvittaessa maanomistajan kanssa maankäyttösovimuksen ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä MRL 91 a ja b § edellytysten mukaisesti.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa, kun kaava on saanut lainvoiman ja kuulutettu voimaan. Toteuttamista valvoo kaupungin rakennusvalvonta. Toteutumista seurataan tarkempia suunnitelmia laadittaessa ja lupamenettelyjen yhteydessä.

3. Lähtökohdat

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Seinäjoen kaupungin keskustaajamassa, valtatie 19 (Pohjan valtatie) eteläisellä puolella Kivisaaren ja Hyllykallion asuinalueiden välisellä alueella. Alueella toimii Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan Prisma -kauppakeskus. Kauppakeskuksen piha-alueet ovat pääosin pysäköintikäytössä. Hyllykalliontien ja Latvalantien kulmauksessa toimii polttoaineenjakeluasema.



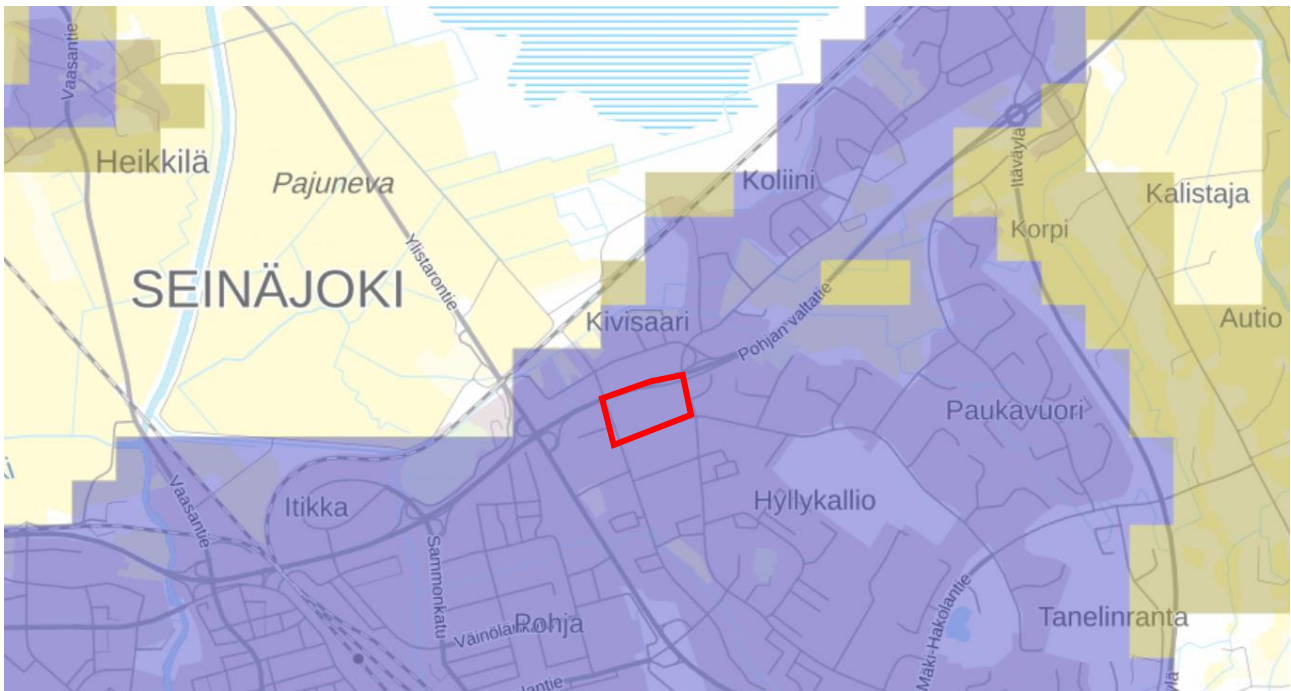
Kuva 1. Alueen itäreunalla sijaitsee polttoaineenjakeluasema.



Kuva 2. Pysäköintialuetta Prisman sisäänkäynnin edustalla.

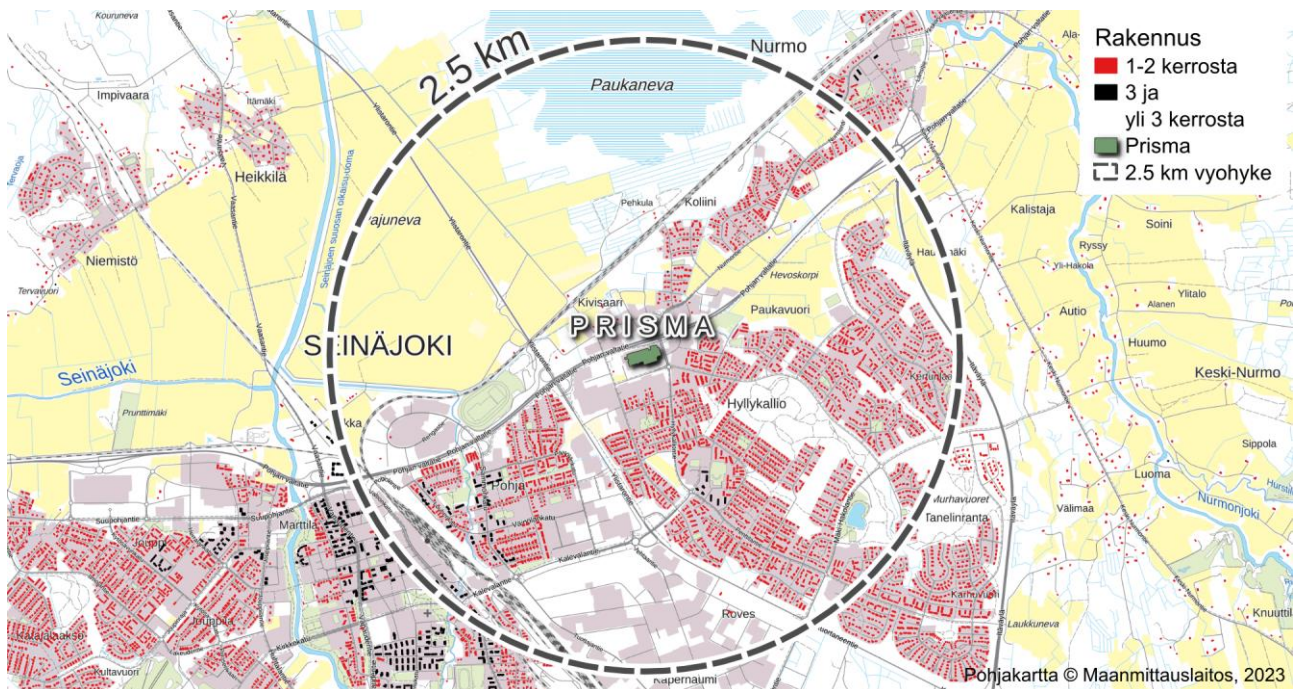
3.1.2 Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Seinäjoen keskustaajamassa. Alue on SYKE:n taajamajaottelun mukaista tiheää taajama-aluetta.



Kuva 3. Suunnittelualan sijainti Seinäjoen taajamassa. Sininen alue kuvaa tiheää taajama-aluetta, ja ruskea harvaa taajamaa (Lähde: SYKE / Paikkatietoikkuna). Punaisella on kuvattu suunnittelualan likimääräinen raja.

2,5 km säteellä suunnittelualueesta asuu noin 11 000 asukasta (Tilastokeskuksen väestöruutuaineisto 1 km x 1 km, 2023).

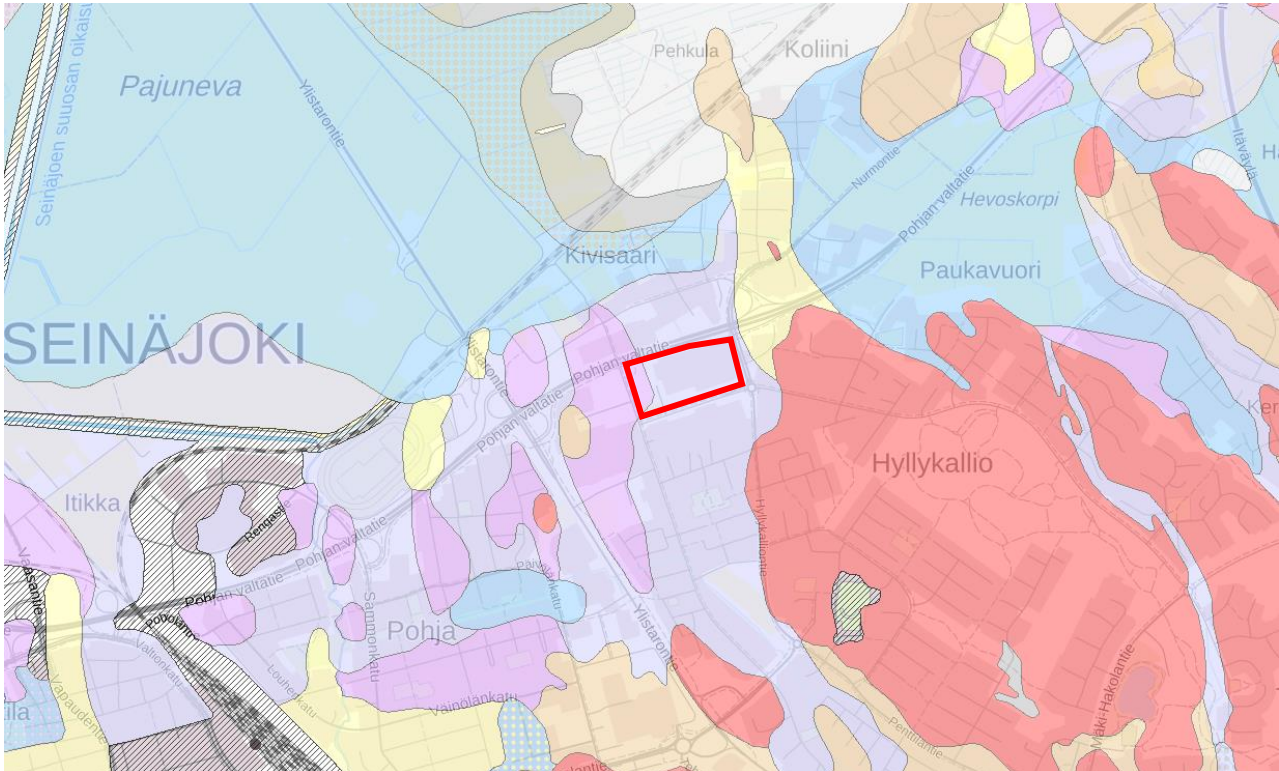


Kuva 4. Asuinrakennukset suunnittelualan ympäristössä.

3.1.3 Luonnonympäristö ja maisema

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan ihmistoiminnan muokkaamaa rakennettua ympäristöä, jossa ei sijaitse varsinaista luonnonympäristöä. Alueella sijaitsee kuitenkin nurmialuetta sekä vähäisessä määrin puustoa. Muun muassa Latvalantien varressa on puurivistö.

Alueen maaperä on pääosin hiesua (alla olevassa kuvassa vaalean violetti alue). Suunnittelualueen länsiosaa on hienoa hietaa (violetti alue).



Kuva 5. Alueen maaperä (GTK:n maankamara -tietokanta)

3.1.4 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella sijaitsee Prisma-kauppakeskus. Prisma on nykytilanteessa kooltaan noin 25 400 kerrosneliometriä, Kauppakeskuksen pihalla sijaitsee polttoaineenjakelupiste. Alueen länsiosassa sijainneen pihapiirin rakennukset on purettu.

3.1.5 Liikenne

Asemakaavan muutokseen liittyen on laadittu liikenneselvitys. Seuraavassa esitetyt tiedot perustuvat tehtyyn selvitykseen. Liikenneselvitys on kokonaisuudessaan kaavaselostuksen liitteenä.

Moottoriajoneuvoliikenteen verkko

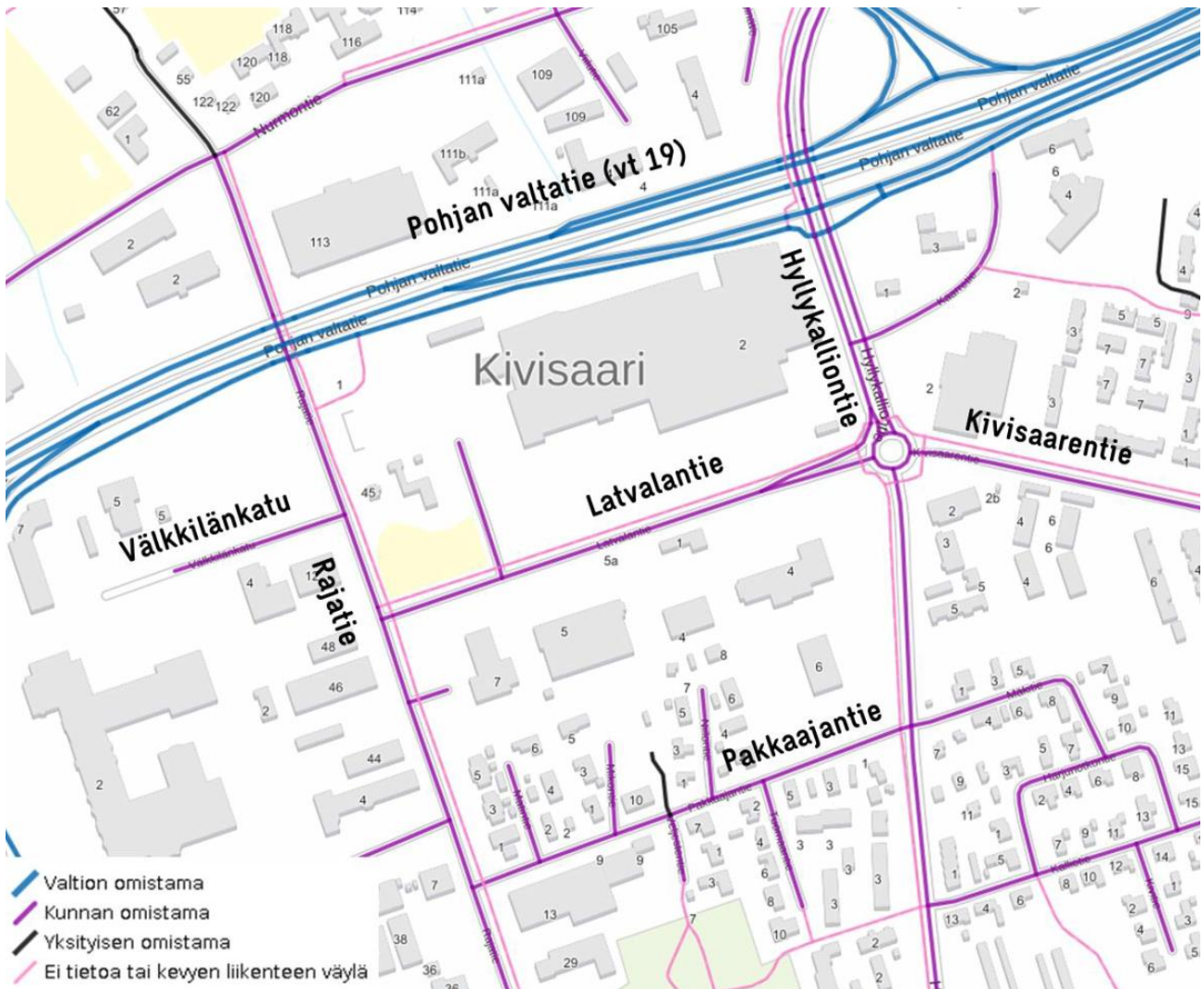
Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa kantatiehen 67, josta lähin yhteys suunnittelualueelle tapahtuu Kivisaaren eritasoliittymän kautta. Suunnittelualueetta ympäröivät seuraavat kadut: itäpuolella Hyllykalliontie, joka on keskeinen alueellinen kokoojkatu, etelässä sijaitsee Latvalantie, joka toimii paikallisena katuna Prismalle sekä sen eteläpuolella sijaitseville liiketiloille sekä lännessä Rajatie, joka toimii paikallisena kokoojkatuna

välittäen liikennettä valtatie pohjoispuoleiselta liike- ja teollisuusalueelta eteläisemmälle Hyllykalliontielle ja edelleen mm. Pohjan alueelle.

Latvalantiellä on ruuhkaa ja liikenteellisiä haasteita etenkin Prisman kiireaikoina. Lisäksi Latvalantien yli tapahtuu poikittaisliikennettä Prisman ja Latvalantien eteläpuolelle sijoittuvien liiketilojen välillä.



Kuvat 6-7. Latvalantien liittymässä on ruuhkaa ja liikenteellisiä haasteita etenkin Prisman kiireaikoina. (kuvattu perjantaina 23.8.2024 klo 18.00)



Kuva 8. Alueen keskeisimmät liikenneväylät ja niiden hallinnolliset luokat.

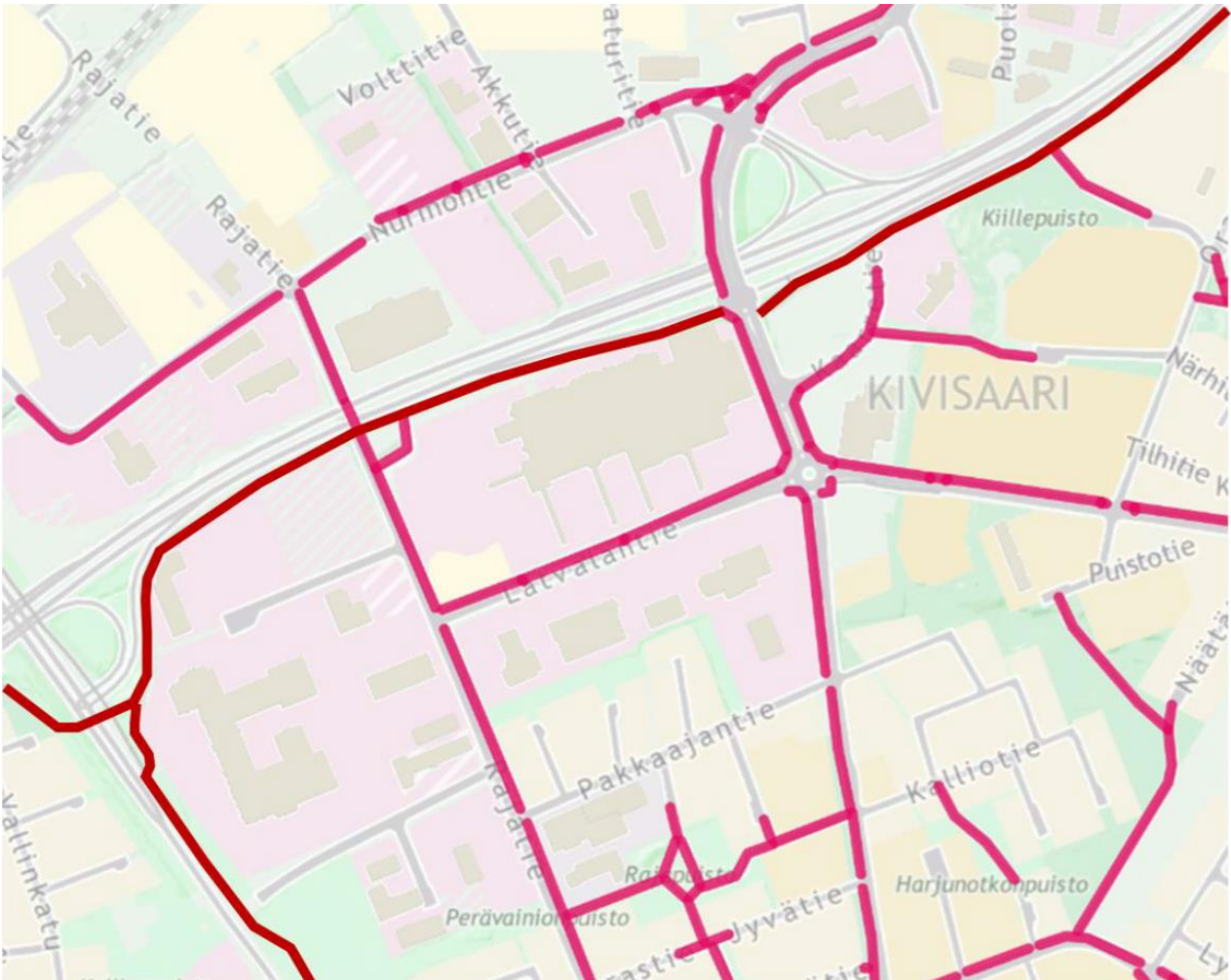
Suunnittelualueetta ympäröivien katujen nopeusrajoitukset ovat 50 km/h. Pakkaajantien nopeusrajoitus on muista poiketen 40 km/h. Nopeudet Prisman sisäisillä väylillä on myös tilaajalta saatujen huomioiden perusteella ongelmalliset nopeuksien kasvaessa helposti liian suuriksi.

Prisman huoltoajo

Prisman huoltoajon pääpaino on aamuyöllä ja varhain aamulla, jolloin muuta liikennettä on vielä melko vähän. Huoltoajon pääreitti on Prisman luoteispäädystä, mutta osa huoltoajosta sijoittuu aivan Prisman pääsisäänkäynnin edustalle. Alueen huoltoajo tapahtuu Latvalantien sekä kesällä 2024 avatun uuden Rajatien liittymien kautta.

Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn verkko

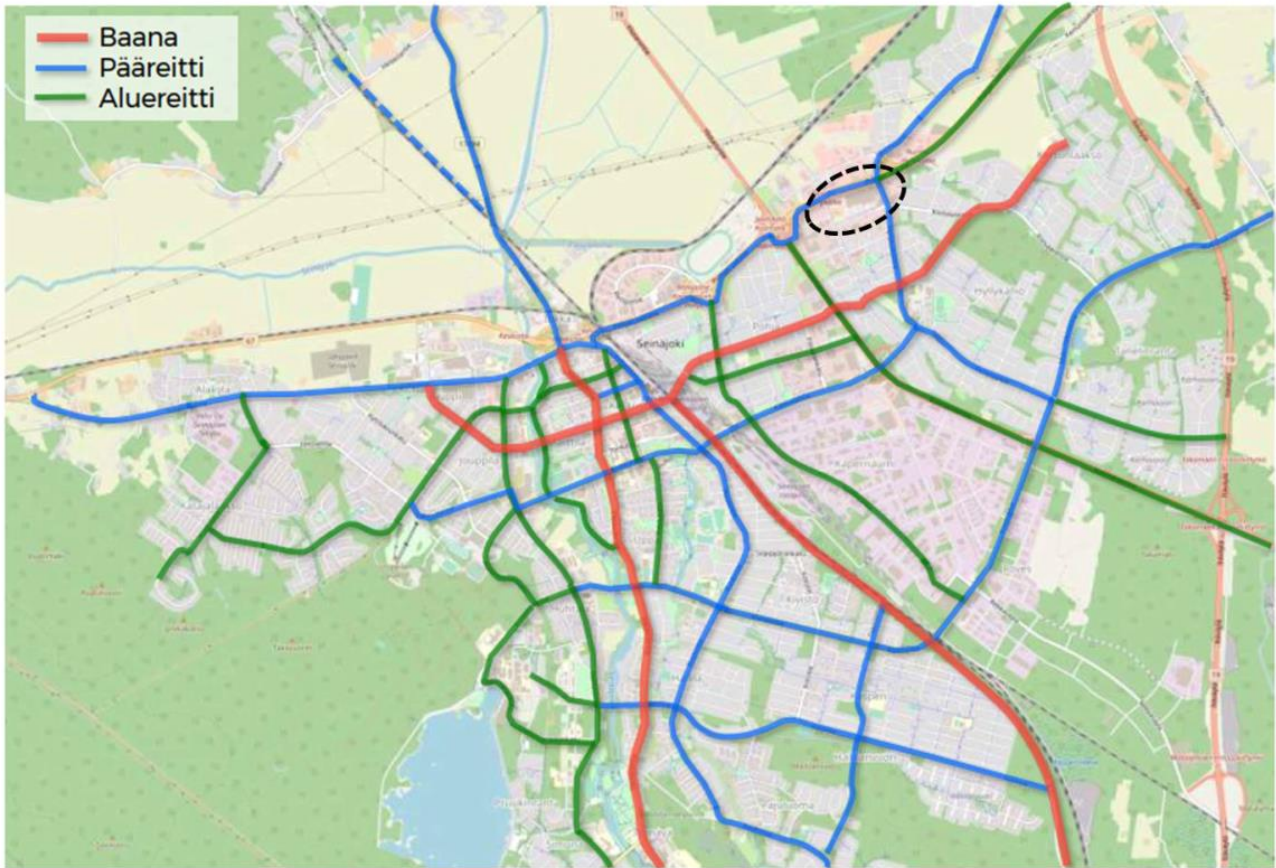
Kuvassa 6 on esitetty alueelle sijoittuvat nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Valtatien 19 varrella kulkee nykytilassa ELY:n hallinnoima jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka sijoittuu aivan suunnittelualan pohjoispuolelle.



Kuva 9. Alueella olevat jalankulun ja pyöräilyväylät (Seinäjoen karttapalvelu 2024)

Seinäjoen kaupunki on teettänyt ”Seinäjoen keskustan kestävä liikumisen toimenpideohjelman” (2019), jossa on laadittu pyöräilyn tavoiteverkko. Laadittu tavoiteverkko on esitetty kuvassa 8. Siinä suunnittelualan lähelle sijoittuvat Pohjan valtatie ja Hyllykalliontie on merkitty pyöräilyn pääreiteiksi. Suunnitteluala sijoittuu siis kahden pääreitien yhtymäkohtaan, joten alueellisesti suunnittelualan tulisi olla pyörällä hyvin saavutettavissa. Tämä tulee huomioida myös Prismän alueen sisäisessä saavutettavuudessa pyöräilyn näkökulmasta ja pyöräpysäköinnin riittävästä laatuolosuhteesta.

Pyöräilyn tavoiteverkko Seinäjoella



Kuva 10. Pyöräilyn tavoiteverkko Seinäjoella (WSP, Seinäjoen kaupunki), suunnitelma-alue ympyröity mustalla katkoviivalla.

Joukkoliikenne

Alueen bussilinjat kulkevat Hyllykalliontieltä pohjois-etelä suunnassa sekä Hyllykalliontieltä Kivisaarentielle.

Suunnittelualueella havaitut ja koetut ongelmat ja haasteet

- Latvantiellä sijaitsevat Prisman tonttilliittymät koetaan nykytilassa hyvin haasteelliseksi ja vilkkaimpina aikoina ne ruuhkautuvat. Prisman pysäköintialueen sisäinen liikenne kulkee Latvalantien suuntaisesti lähellä katua, mikä voi osaltaan lisätä liittymien toimimattomuutta odotustilojen jäädessä hyvin lyhyiksi.
- Rajatiellä ei ole suojatietä Prismalle, minkä vuoksi kohde koetaan vaaralliseksi. Rajatieltä ei ole myöskään yhteyttä pyöräillen tai jalan Prisman alueelle, mikä ei tue heidän saavutettavuuttaan Prismalle lännen/luoteisen suunnasta.
- Nykytilassa pyöräilijät kulkevat Prismän sisäänkäynneille käyttäen samoja reittejä kuin jalankulkijat, eli katoksellisia jalkakäytäviä

Liikenneselvityksessä on mainitut jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat ja näkökohdat:

- Jalankulun ja pyöräilyn yhteistarpeiden laadukas toteuttaminen Prismän alueella (selvityksen kuvat 22 ja 23)
- Pyöräpysäköinnin riittävä mitoitus ja laatutaso (runkolukitus & katos) Prismän sisäänkäyntien yhteyteen (selvityksen kuvat 22 ja 24)

- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen turvallisuuden ja sujuvuuden takia. Erottelu viherkaistoilla sekä kasvillisuuden lisääminen alueella, jotta alueella päästään vähintään 30 % viheralueen tavoitteeseen (kts. kuva 23)
- Suojatieylitysten toteuttaminen ohjeistuksen mukaisesti (selvityksen taulukko 2)
- Liikenteen rauhoittaminen Latvalantiellä ja nopeuden lasku 40 km/h
- Liikenteen rauhoittaminen Prisman sisäisellä ajoväylällä
- Linja-autopysäkin sijainnin toteutettavuuden tarkistaminen ohjeistuksen mukaisesti
- Prisman sisäisten liikennejärjestelyiden vaihtoehtoisen järjestelyn tutkiminen ja jatkojalostaminen tontinkäyttösuunnitelmana (selvityksen kuva 25), sisältäen tonttikadun siirtämisen kauemmaksi Latvalantieltä
- Sähköautojen latauspaikkojen keskittäminen Prisman länsipuolelle
- Huoltoajoliikenteen ohjautuvuuden tukeminen katuverkolla liikenteen rauhoittamisen keinoilla sekä viestinnällä
- Prisman/Latvalantien eteläisen alueen liikennejärjestelyiden vaikutusten tutkiminen kokonaisuuden kannalta.

3.1.6 Yhdyskuntatekniikka

Asemakaavan muutoksen suunnittelualueen länsiosan läpi kulkee kaukolämpöjohto ja vesijohto. Johtolinjat kulkevat pohjois-eteläsuuntaisesti. Lisäksi alueen länsiosan läpi kulkee itä-länsisuuntainen kaukolämpöjohto.

Alueen pohjoisreunalla Pohjan valtatie läheisyydessä sijaitsee olemassa oleva pumppaamo, joka on osoitettu myös voimassa olevassa asemakaavassa.

Hulevedet

Asemakaavan muutokseen liittyen on laadittu hulevesiselvitys.

Asemakaava-alueen läpi kulkee kokoojahulevesiviemäri, jonka kautta asemakaava-alueen etelä- ja itäpuolen hulevesiä kulkee alueen läpi. Kokoojaviemäriin kapasiteetti on nykyisellään käytössä. Alueen hulevedet purkavat Pohjan valtatie (V67) ja junaradan pohjoispuolella sijaitsevaan Pajuluomaan ja edelleen Seinäjoen oikaisuosan kautta Kyrönjokeen.

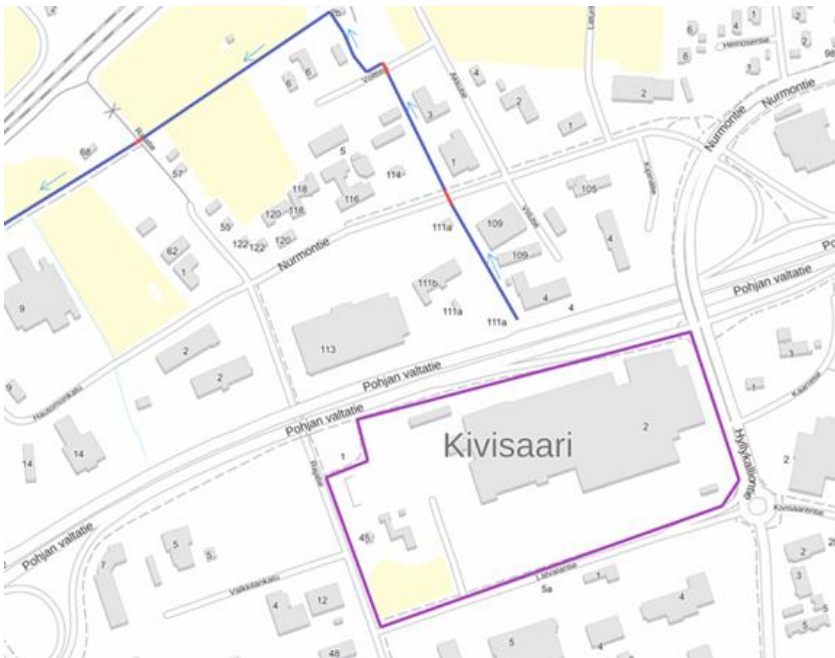
Selvityksessä on esitetty seuraavat huomiot jatkosuunnitteluun:

- Hulevesiselvityksen tiedot tulee siirtyä jatkosuunnitteluvaiheisiin. Rakennussuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota erityisesti hulevesien viivytysrakenteiden purkuaukkoihin, jotta aukot kuristavat virtaamaa riittävästi. Jos purkuaukko on liian suuri, ei tavoiteltu viivytystä tapahdu. Jos purkuaukko on oikein pieni, on sen tukkeutumisen riski suuri.
- Hulevesien viivytysrakenteiden korko- ja purkutaso, sekä ylivoireitti
- työnaikaisesta hulevesien hallinnasta tulee huolehtia
- Lumensulamisvesistä kiintoaineenpoisto



Kuva 11. Alueen lounaiskulmaan kesällä 2024 toteutettu uusi pysäköintialue.

Alueen lounaiskulmaan kesällä 2024 toteutetun uuden pysäköintialueen myötä alueen vettä läpäisemättömän pinnan määrä on lisääntynyt ja alueella muodostuvat hulevesivirtaamat kasvaneet. Kokoojaviemärin kapasiteetti on nykyisellään käytössä ja tästä syystä on tärkeää, että kasvavat hulevesivirtaamat viivytetään tehokkaasti ennen eteenpäin purkamista.



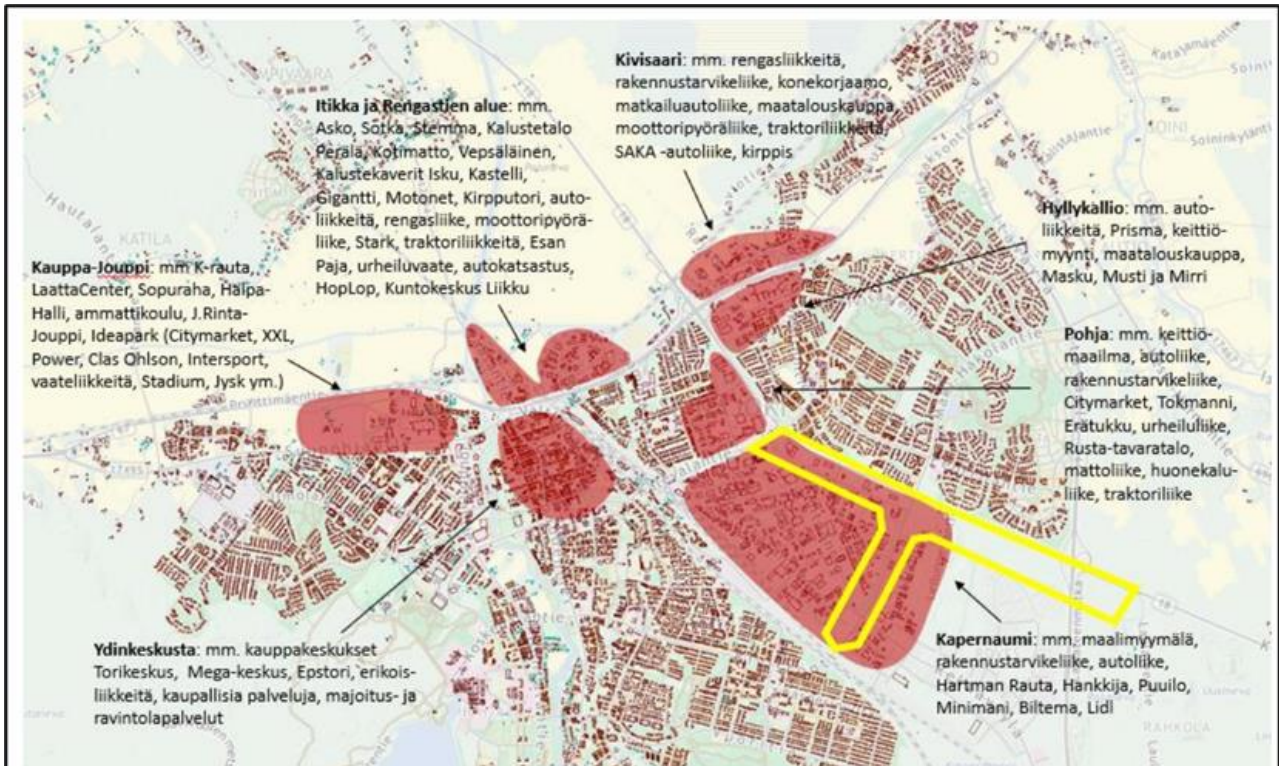
Kuva 12. Suunnittelualan hulevesien purkureitti.

3.1.7 Kaupallinen selvitys

Asemakaavan muutoksen liittyen on laadittu kaupallinen selvitys. Selvitysraportti on kokonaisuudessaan kaavaselostuksen liitteenä.

Seinäjoen kaupan alueet

Seinäjoen kaupan palvelut ovat keskittyneet ydinkeskustaan, Kauppa-Joupin alueelle, Pohjan valtatievarressa oleville Rengastien, Kivisaaren ja Hyllykallion alueille sekä Pohjan ja Kapernaumin alueille.



Kuva 13. Seinäjoen kaupan alueet ja niiden keskeiset palvelut. Roveksen kaupallisen vyöhykkeen rajaus on esitetty keltaisella viivalla. (Seinäjoen Roveksen alueen kaupallinen selvitys 2023)

Päivittäistavarakaupan myymäläverkko

Vuoden 2022 lopussa Seinäjoella oli yhteensä 39 päivittäistavarakaupan myymälää. Seinäjoen päivittäistavarakaupan myymäläverkko muodostui vuoden 2022 lopussa itsepalvelutavarataloista (5 kpl), pienoistavaratalot ja muut erikoistumattomat myymälät luokkaan kuuluvista myymälöistä (7 kpl) ja isoista supermarketeista (8 kpl), sekä pienistä supermarketeista (8 kpl) ja valintamyymälöistä (11 kpl).

Seinäjoen asukaslukuun (2022) suhteutettuna tarkastelualueella oli 1675 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti, kun tarkasteluun otetaan mukaan vain koko päivittäistavaravalikoimaa myyvät yksiköt (yht. 39). Koko maassa oli vuoden 2022 lopussa keskimäärin 1 253 asukasta yhtä myymälää kohti (Päivittäistavarakauppa ry 2023), joten Seinäjoella asukasmäärä/myymälä oli suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Asukaslukuun suhteutettuna päivittäistavarakaupan myymäläverkko oli Seinäjoella siten koko maan keskitasoa harvempi.

Erikoiskaupan myymäläverkko

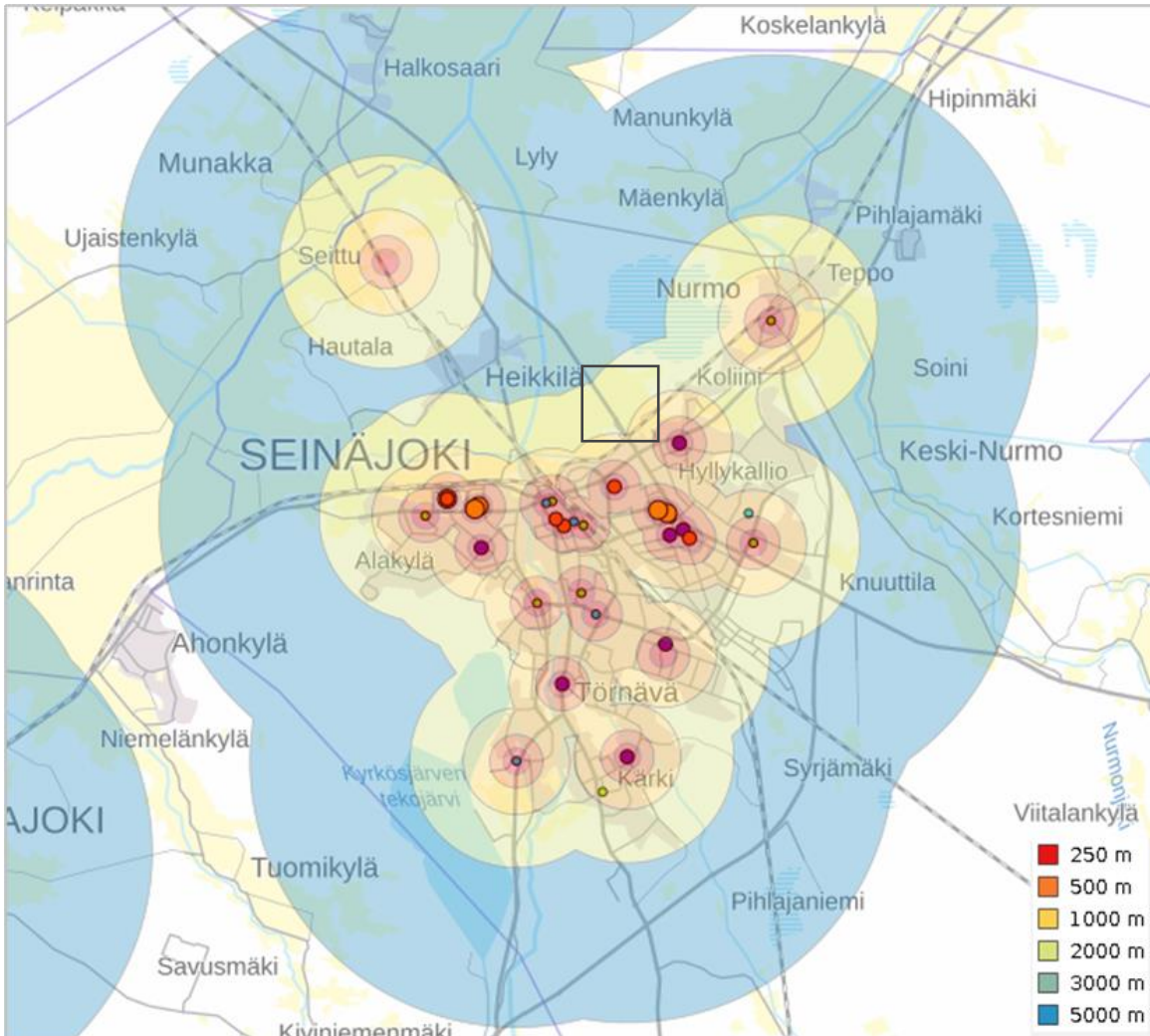
Seinäjoella on Tilastokeskuksen toimipaikkarekisterin mukaan yhteensä 245 erikoiskaupan myymälää. Näistä tilaa vaativia on erikoiskauppoja 49 ja muita erikoiskauppoja 196.

Hyllykallion alueella toimii mm. autoliikkeitä, keittiömyynti, maatalouskauppa, huonekalukauppa ja lemmikkieläintarvikekauppa. Rengastien alueella toimii useita huonekaluliikkeitä, auto- ja autotarvikeliikkeitä

sekä maatalous- ja rautakauppoja. Tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä sijaitsee Kivisaaren, Pohjan ja Kapernaumin alueilla. Keskustahakuinen erikoiskauppa keskittyy kaupungin ydinkeskustaan sekä Ideaparkin kauppakeskukseen.

Saavutettavuus

Liikenteen toimivuus ja palveluiden helppo saavutettavuus ovat tärkeitä tekijöitä kaupan menestykselle. Pohjan valtatie vilkas ohikulkuliikenne lisää alueen kaupallista kiinnostavuutta. Näkyvä ja helposti lähestyttävä alue on kaupan kannalta aina kiinnostava.



Kuva 14. Päivittäistavarakaupan saavutettavuusvyöhykkeitä Seinäjoella. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, 2023).

Ostovoiman ja liiketilatarpeen kehitys

Väestönkasvun toteutumisesta ja yksityisen kulutuksen kehityksestä riippuen on Seinäjoen keskustan ulkopuolisella alueella laskennallinen pinta-alantarpeen muutos päivittäistavarakaupassa 3 925–9 071 k-m² ja keskustahakuisessa erikoistavarakaupassa 12 266–21 268 k-m² vuoteen 2040 mennessä.

Koko Seinäjoella vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve on päivittäistavarakaupassa 28 000–38 000 k-m² ja muussa erikoiskaupassa 75 000–113 000 k-m² vuoteen 2040 mennessä. Sekä päivittäistavarakaupan että erikoistavarakaupan ostovoiman siirtymät ovat olleet Seinäjoella positiivisia eli ostovoimaa siirtyy alueelle

muualta. Ostovoiman siirtymän huomioivan arvion mukaan liiketilan lisätarve on päivittäistavarakaupassa 33 000–45 000 k-m² ja muussa erikoiskaupassa 102 000–154 000 k-m².

3.1.8 Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ei sijaitse arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Lähistöllä ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY). Lähin maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö Pohjan pientaloalueet sijaitsee lähimmillään vajaan kilometrin etäisyydellä suunnittelualueen lounaispuolella.

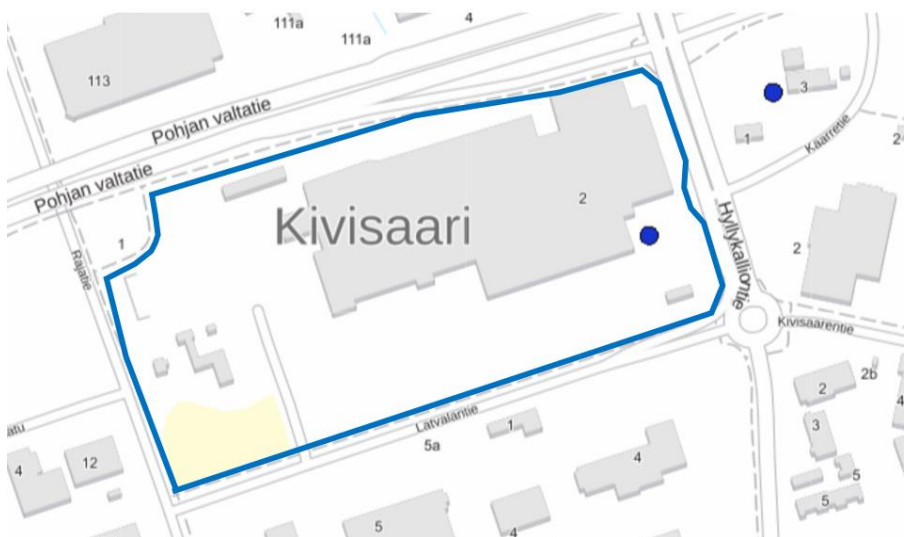
3.1.9 Muinaismuistot

Alueelle ei sijaitse kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita (tarkistettu muinaisjäännösrekisteristä 23.11.2023).

3.1.10 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Läheiseltä kantatieltä 67 kantautuu liikennemelua alueelle.

Asemakaavan muutosalueelle on sijoittunut yksi maaperän tilan tietojärjestelmässä (MATTI) mainittu kohde (kuva 15). Kohde on entinen polttoaineen jakelupiste sekä suunnittelualueella aiemmin sijainneen pesukadun maaperä. Kohteen maaperä on kunnostettu kahdessa vaiheessa vuoden 2017 aikana. (*Prisman pesukatu ja tankkauspiiste, maaperän kunnostuksen loppuraportti, Ramboll, 2017.*)



Kuva 15. Suunnittelualueelle ja välittömään läheisyyteen sijoittuvat maaperän tilan tietojärjestelmässä (MATTI) mainitut kohteet (Lähde: Karttapalvelu Karpalo). Sinisellä esitetty suunnittelualueen likimääräinen raja. Suunnittelualueelle sijoittunut kohde on kunnostettu vuoden 2017 aikana.

3.1.11 Maanomistus

Asemakaavan muutosalue on Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan omistuksessa.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista tuli voimaan 1.4.2018.

Asemakaavan muutokseen liittyvät etenkin seuraavat tavoitteet:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkitsevät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

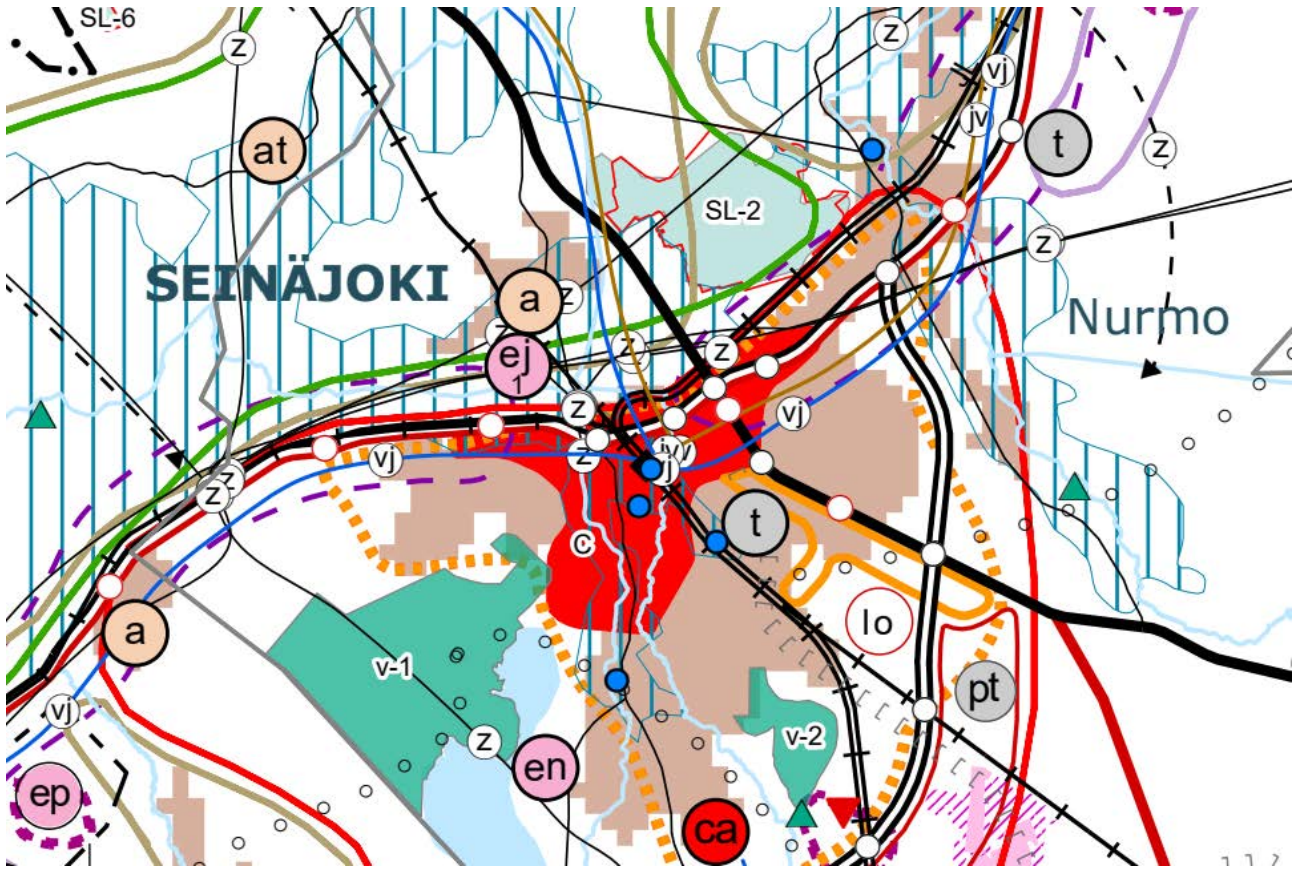
Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin

3.2.2 Maakuntakaava

Kokonaismaakuntakaava: Alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä 23.5.2005. Maakuntakaavassa alue sijoittuu Seinäjoen kaupungin keskustatoimintojen alueelle (C). Alue on Kaupunkikehittämisen kohdealuetta (kk).

Vaihemaakuntakaava II: Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II Kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot on hyväksytty 30.5.2016 ja tullut voimaan 11.8.2016. Myöhemmin II vaihemaakuntakaavaan on tehty kauppa- ja keskustatoimintoja koskeva muutos. Tarve muutokselle tuli maankäyttö- ja rakennuslakiin tehtyjen, vähittäiskauppaa käsittelevien muutosten vuoksi. Vaihemaakuntakaava II on kaavamuutoksella tarkistettu vastaamaan muuttunutta lainsäädäntöä tältä osin. Kaavamuutos on tullut voimaan 21.4.2020. Alue on keskustatoimintojen aluetta (C), jolla ei ole asetettu seudullista kaupan enimmäisrajaa, ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km²) sekä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisaluetta.

Vaihemaakuntakaava III: Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III - Turvetuotanto, suoluonnon suojelu, bioenergialaitokset, puuterminaalit ja puolustusvoimien alueet on hyväksytty 3.12.2018 ja tullut voimaan 23.8.2021. Suunnittelualueelle ei kohdistu aluevaraus- tai kohdemerkintöjä.



Kuva 16. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (Etelä-Pohjanmaan liitto).

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen on vireillä. Maakuntakaavan 2050 on tarkoitus korvata maakuntakaava 2005 ja vaihemaakuntakaavat 1–3. Maakuntakaavaehdotus on ollut nähtävillä 5.4.-13.5.2024. Maakuntakaava on maakuntavaltuuston hyväksymiskäsittelyssä syyskuussa 2024. Voimaan astuessaan se tulee kumoamaan aiemmat kokonais- ja vaihemaakuntakaavat. Maakuntakaavaehdotuksessa alueeseen ei kohdistu oleellisia muutoksia aiempiin maakuntakaavoihin *nähten*.

Kaavassa on annettu seuraava vähittäiskauppaan liittyvä koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys:

Vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus. Alueiden yleis- ja asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota asuin- ja työpaikka-alueiden jalankulku- ja pyöräily- sekä joukkoliikenteen mahdollisimman suoriin ja hyviin yhteyksiin kaupan ja muiden palvelujen kesken. Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien pohjavesien laatu ei huononnu tai antoisuus pienene ja että kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.

Päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 5 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²). Erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 10 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²).

Kaavassa osoitetulle keskustatoimintojen alueelle on annettu seuraavat suunnittelumääräykset:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda edellytykset vetovoimaiselle, viihtyisälle, saavutettavalle, palveluiltaan ja asuinympäristöltään monipuoliselle kaupunkikeskustalle, jolla on selkeä identiteetti ja laadukas arkkitehtuuri. Tiivistyvillä ja muuttuvan maankäytön alueilla tulee tehokkuuden ohella huomioida paikan luonne, kaupunkikuva, kulttuuriympäristö- ja luontoarvot. Viherympäristön ja kasvullisen alueen riittävään määrään tulee kiinnittää huomiota. Niille viheralueille, joilla on suuri merkitys kestävälle kaupunkiympäristölle, ei tule rakentaa.

Alueen kehittymistä tulee tukea selkeärajaisella, tiivillä ydinkeskustalla, joka kytkeytyy muuhun kaupunkirakenteeseen. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen kaupallisen palvelutarjonnan vahvistamiseen.

Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä, eri liikennemuotoja yhdistelevistä matkaketjuista sekä turvallisista ja kattavista kävely- ja pyöräily-yhteyksistä. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

3.2.3 Yleiskaava

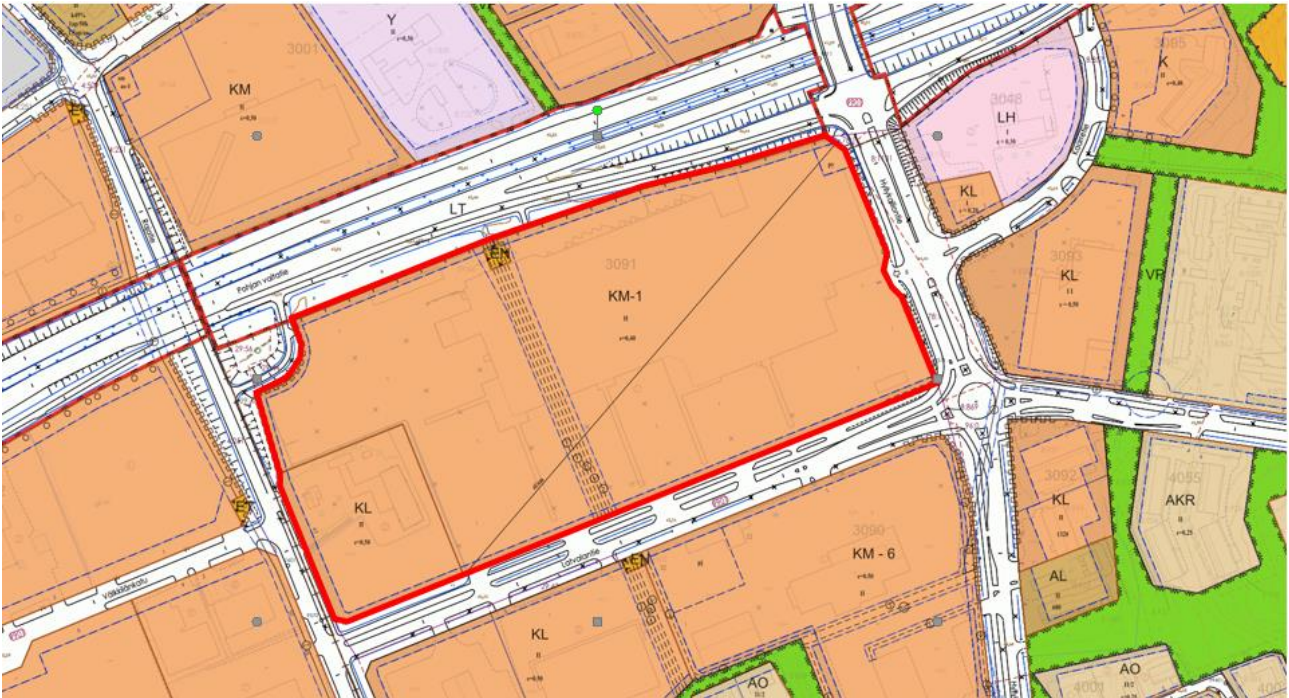
Alueella on voimassa Seinäjoen Nurmon keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava vuodelta 2005, missä alue on kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Suunnittelumääräyksen mukaan keskustatoimintojen alueella (C) alueen kerrosalasta suurin osa on osoitettava liike- ja toimistotiloja varten, mutta alueelle voidaan sallia sijoitettavaksi muitakin keskusta-alueelle soveltuvia toimintoja, kuten esimerkiksi asuntoja ja julkisten palvelujen tiloja.



Kuva 17. Ote voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmäkartasta. Punaisella on esitetty asemakaavan muutoksen suunnittelualan rajaus.

3.2.4 Asemakaavat

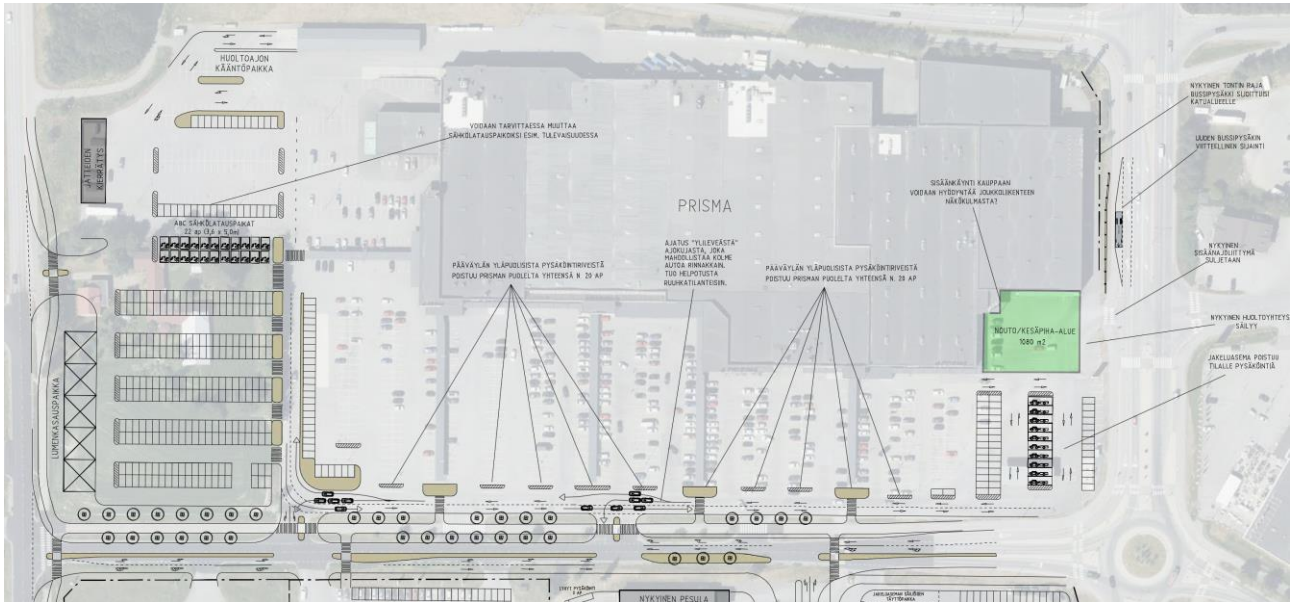
Suunnittelualueella, korttelissa 3091 on voimassa asemakaava, joka on hyväksytty 2007 (lainvoimainen 28.11.2007). Asemakaavassa alueelle on osoitettu Liikerakennusten korttelialuetta (KL) ja Liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Alueelle saa sijoittaa huoltoaseman ja sen toimintaan liittyvät laitteet ja rakenteet. Rakentamisen yhteydessä on huolehdittava tontin sisäisen liikenteen järjestämisestä (KM-1).



Kuva 18. Ote voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmäkartasta. Punaisella on esitetty asemakaavan muutoksen suunnittelualueen rajaus.

3.2.5 Tontinkäyttösuunnitelma

Kaavamuutoksen hakija on laatinut kaavamuutoksen pohjaksi alustavan tontinkäyttösuunnitelman. Tontinkäyttösuunnitelmaa on työstetty eteenpäin asemakaavan ohjausryhmässä.



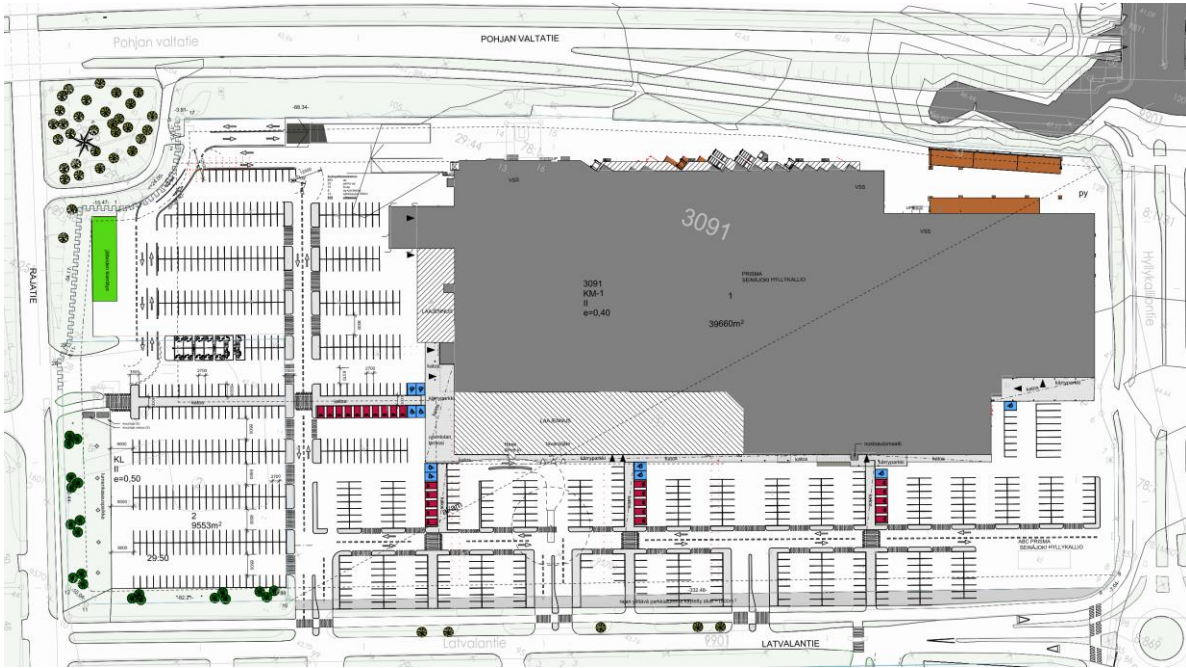
Kuva 19. Lähtökohtana toiminut tontinkäyttösuunnitelma 11/2023, (Ramboll).

Lähtökohtana toimineeseen tontinkäyttösuunnitelmaan esitettiin prosessin aikana seuraavia kehittämistavoitteita / tarkasteltavia vaihtoehtoja:

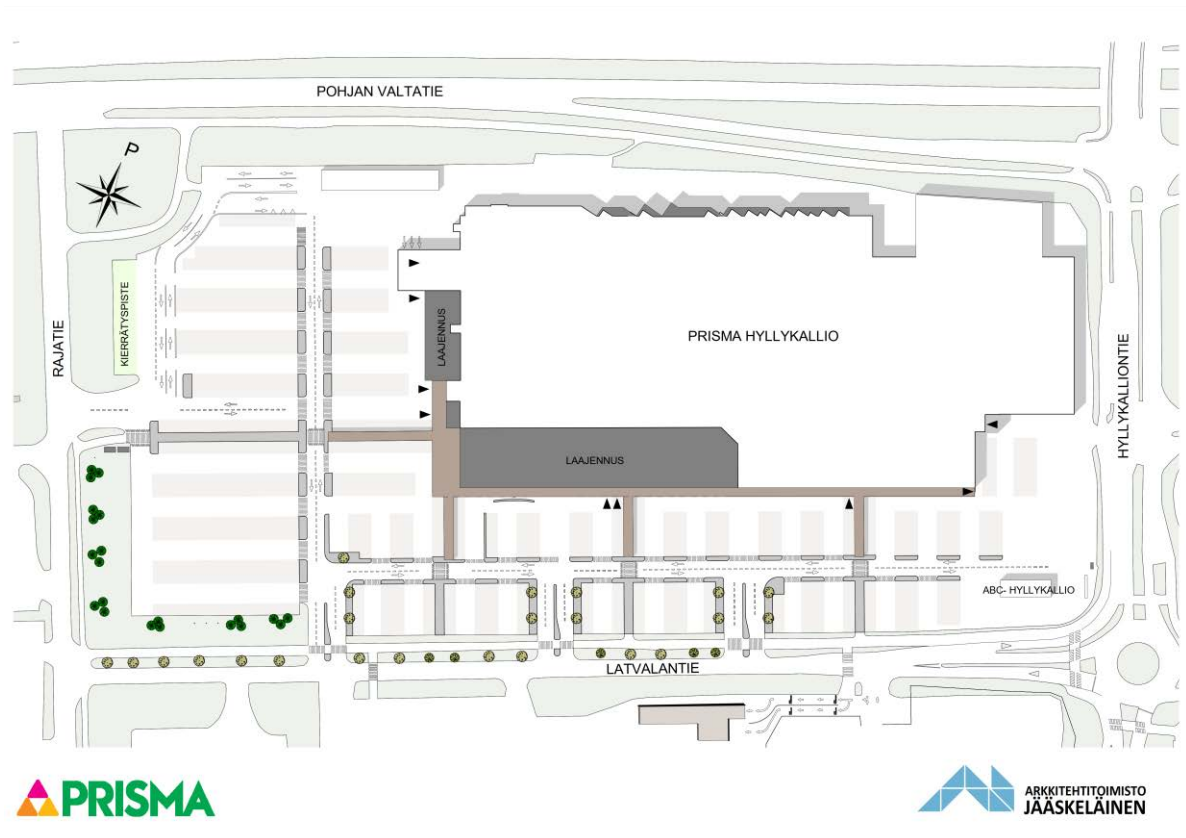
- Latvalantien liittymien määrää ja sijainteja olisi hyvä vielä tarkastella huomioiden liikenteen toimivuus ja turvallisuus
- Suunnitelman jalankulun ja pyöräilyn ratkaisuja olisi hyvä vielä kehittää siten että yhteydet olisivat houkuttelevia ja turvallisia. Myös pyöräpysäköintiä olisi tärkeä kehittää.
- Rajatien tontiliittymän alueelta tulisi tutkia jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä kaupan sisäänkäynnille
- Alueen sisäiset liikennenopeudet ovat ongelma, joka tulisi ratkaista kaavamuutoksen yhteydessä.
- Rajatien tontiliittymän toimivuus ja turvallisuus täytyy varmistaa (myös logistiikka huomioiden)
- Pihasuunnitelmaan tulisi osoittaa lisää viheraluetta esim. pysäköintitaskujen yhteyteen tai alueen sisäistä katua rajaamaan.

Lisäksi asemakaavan muutokseen liittyen laaditussa liikenneselvityksessä nousi esillä alueen suunnitteluun liittyviä huomioita. Nämä on kuvattu tarkemmin liikennettä käsittelevässä osiossa 3.1.5 sekä liitteenä olevassa selvityksessä.

Suunnitelmaa tarkennettiin prosessin aikana esille nousseiden tavoitteiden ja tehtyjen selvitysten pohjalta. Asemakaavaluonnoksen pohjana toimivassa versiossa tontin sisäinen katu on siirretty kauemmas Latvalantiestä pysäköintialueen keskiosaan (kuvat 17–18).



Kuva 20. Tarkennettu tontinkäyttösuunnitelma/asemapiirustus (8/2024).



Kuva 21. Tarkennetun suunnitelman pohjalta laadittu pihasuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Jääskeläinen).

Laadittua suunnitelmaan täydennettiin ennen kaavan valmisteluaineiston nähtäville asettamista vielä siten, että mahdollinen vaihtoehtoinen polttoaineenjakeluaseman sijaintipaikka osoitettiin alueen lounaiskulmaan (kuva 19).



Kuva 22. Vaihtoehtoinen polttoaineenjakelupiste (esitetty punaisella).

3.2.6 Rakennusjärjestys

Seinäjoen kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuuston kokouksessa 15.12.2008 ja tullut voimaan 19.1.2009.

3.2.7 Tonttijako

Alueelle laaditaan erillinen asemakaavan mukainen tonttijako.

3.2.8 Pohjakartta

Suunnittelualueen pohjakartta on maankäyttö- ja rakennuslain 54 a §:n (11.4.2014/323) mukainen. Kaupunkiympäristön toimialan paikkatietopalvelut ylläpitävät pohjakartan tietoaineistoa. Rakennuskiellot

Alue ei ole rakennuskiellossa.

3.2.9 Ohjelmat ja strategiat

Seinäjoen kaupunkistrategia

Seinäjoelle on laadittu kaupunkistrategia vuosille 2022–2029. Strategian vision mukaan Seinäjoki on valtakunnallinen kasvukeskus, jossa kaupunki, yrittäjät ja yhteisöt rakentavat osaavaa, innostavaa ja turvallista kaupunkia.

Strategian yrityskaupunki 2.0 kohdassa on asetettu tavoitteeksi, että Seinäjoki on Suomen paras kaupunki yrittää, Suomen ruokapääkaupunki, merkittävä teknologiateollisuuden keskittymä ja kansainvälisen liiketoiminnan kasvualusta. Seinäjoki on tapahtumien sekä ostos- ja kulttuurimatkailun kaupunki.

4. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Suunnittelu on käynnistetty Etelä-Pohjanmaan Osuuskaupan aloitteesta. Tavoitteena on mahdollistaa korttelin kehittäminen.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja vireilletulo

Kaupunkiympäristölautakunta on käynnistänyt asemakaavoituksen 8.11.2023. Kaavamuutosta on hakenut Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Kaavan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Tässä kaavahankkeessa keskeisiä osallisia ovat:

- Kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, yrittäjät, asukkaat ja muut toimijat
- Kaavamuutoksen hakija
- Kaupungin viranomaiset:
 - Kaupunkiympäristön toimiala: yhdyskuntatekniikan suunnittelu, puistotoimi, joukkoliikenne, rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu, kiinteistö- ja paikkatietopalvelut, toimitilat
 - Elinvoiman- ja kilpailukyvyyn toimiala
 - Sivistyksen ja hyvinvoinnin toimiala
 - Seinäjoen museot
 - Ympäristöterveydenhuollon yksikkö
- Kaupungin tytäryhtiöt
 - Seinäjoen Energia Oy
 - Seiverkot Oy
 - Seinäjoen Vesi Oy
 - Into Seinäjoki Oy
- Viranomaiset:
 - Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue: Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos, sosiaali- ja terveysterveystoimet
 - Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
 - Etelä-Pohjanmaan liitto
 - Museovirasto
- Yritykset ja yhdistykset yms.:
 - Cinia Oy
 - Elisa Oyj
 - Elenia Oy
 - Fingrid Oy
 - Etelä-Pohjanmaan alueverkko Oy
 - Adven
 - Telia Finland Oyj
 - Etelä-Pohjanmaan luonnonsuojeluyhdistys
 - Etelä-Pohjanmaan osuuskauppa
 - Nurmoo-seura
 - Hyllykallio-seura ry

4.3.2 Viranomaisyhteistyö

Asemakaavoituksen aikana arvioidaan, liityykö siihen sellaisia valtakunnallisia, seudullisia tai muita keskeisiä tavoitteita, joiden selvittämiseksi tulee järjestää viranomaisneuvottelu kaupungin ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken. Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö voidaan järjestää myös lausuntomenettelyin.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Asemakaavaluonnos on ollut nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemistä varten (MRL 62 § ja MRA 30 §) pv.kk.-pv.kk.vvvv.

Asemakaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä (MRL 65 § ja MRA 27 §) pv.kk.-pv.kk.vvvv.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan muutoksen keskeinen tavoite on mahdollistaa korttelin kaupallinen kehittäminen. Tavoitteena on myös kehittää alueen liikennejärjestelyjä turvallisemmiksi ja sujuvimmiksi. Kaavamutosta on hakenut Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa.

Asemakaavan laadinnassa huomioidaan myös maakuntakaavassa ja yleiskaavassa asetetut tavoitteet, valtakunnan tason tavoitteet sekä Seinäjoen kaupungin strategiset tavoitteet.

Suunnittelussa huomioidaan myös kaavoitusprosessiin liittyvissä vuorovaikutusmenettelyissä esille nousevat tavoitteet.

4.4.1 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Täydentyy ehdotusvaiheessa.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Asemakaavan muutokseen liittyen tehdyt vaihtoehtotarkastelut on kuvattu tarkemmin luvussa 3.2.5 Tontinkäyttösuunnitelma.

4.5.2 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavan vaihtoehtotarkasteluissa kiinnitettiin erityistä huomiota korttelin kaupallisiin kehittämismahdollisuuksiin sekä alueen liikennejärjestelyjen toimivuuteen ja turvallisuuteen.

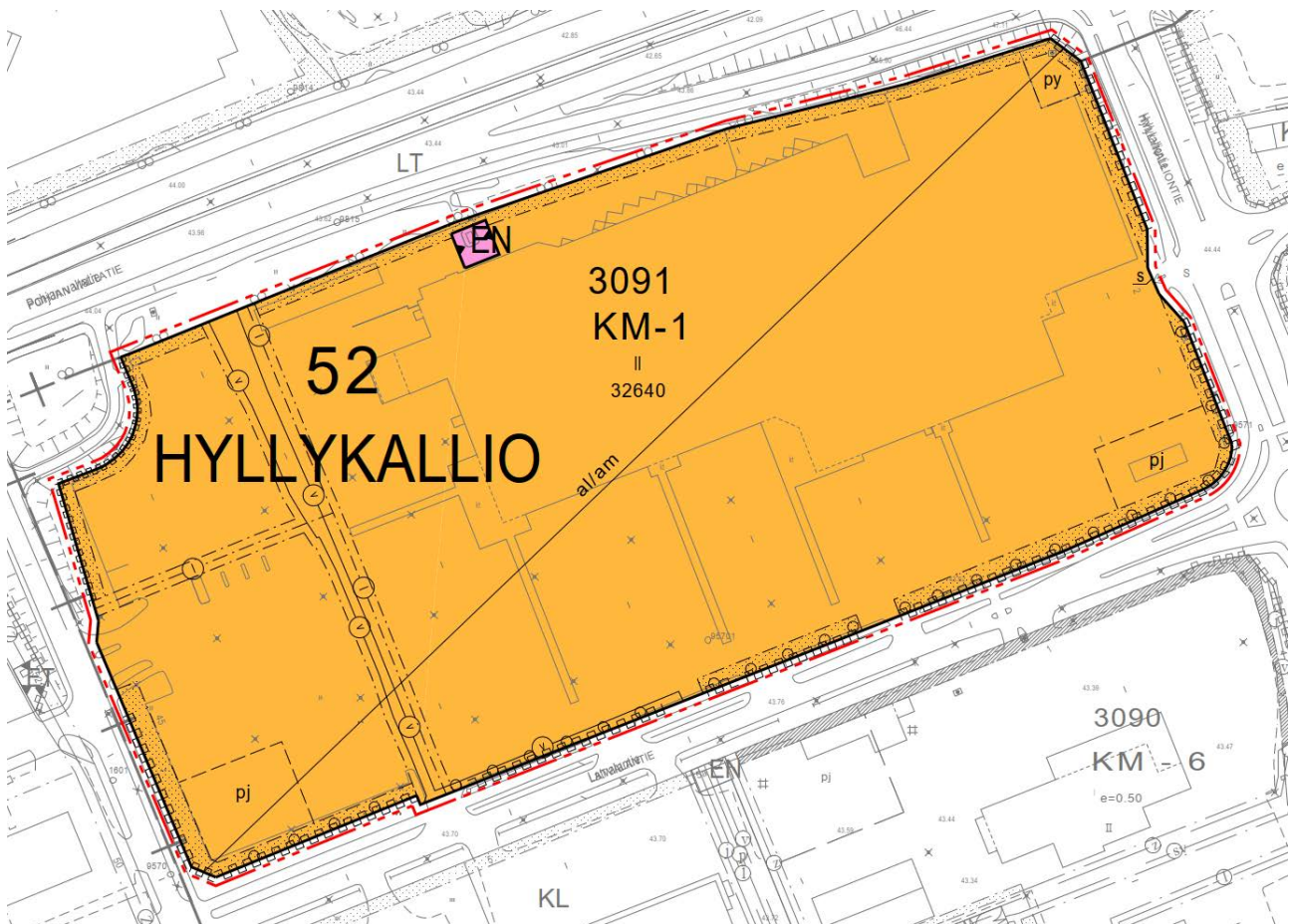
Asemakaavaratkaisussa on huomioitu erityisesti seuraavat asiat:

- Korttelin kaupallinen kehittäminen on mahdollista ja alueen vetovoimaisuus kauppapaikkana kehittyä edelleen
- Ratkaisu mahdollistaa alueen liikenneturvallisuuden parantumisen ja liikennejärjestelyjen selkeytymisen
- Kestävien liikkumismuotojen olosuhteet kehittyvät
- Alueen kaupunkikuvallinen ilme kohentuu ja alueella säilyy myös kaupunkivihreää
- Ratkaisu mahdollistaa huoltoliikenteen ja muun logistiikan sujuvuuden
- Ratkaisu mahdollistaa korttelin vaiheittaisin kehittämisen
- Ratkaisussa tulee huomioida hulevesiselvityksessä esille nostetut asiat

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutoksessa voimassa olevan asemakaavan KL- (liikerakennusten korttelialue) ja KM-1-tontit yhdistetään yhdeksi KM-1-tontiksi (Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön).



Kuva 23. Ote asemakaavan muutosluonnoksesta.

5.1.1 Mitoitus

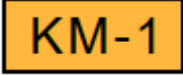

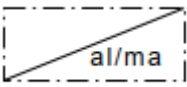
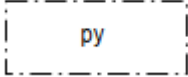
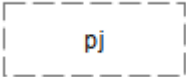
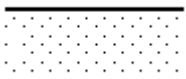
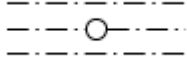
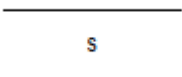

Voimassa olevassa asemakaavassa korttelin tehokkuudet on osoitettu tehokkuusluvulla. Tontin 1 tehokkuusluku 0.4, ja tontin pinta-ala on 69 663 m², jolloin rakennusoikeudeksi muodostuu 27 865 k-m². Tontin 2 tehokkuusluku 0.5, ja pinta-ala 9552 m², jolloin rakennusoikeudeksi muodostuu 4 776 k-m². Asemakaavan muutoksessa muodostuvan tontin rakennusoikeus on määritelty laskemalla nämä rakennusoikeudet yhteen (27 865 k-m² + 4 776 k-m² = 32 641 k-m²). Yhteenlaskettu rakennusoikeus on pyöristetty ylöspäin. Asemakaavan muutoksessa korttelin rakennusoikeus säilyy ennallaan.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Ympäristön laatuun liittyvien tavoitteiden täytyminen on varmistettu asemakaavamääräysten avulla. Kaavassa on annettu muun muassa hulevesiin.

5.3 Asemakaavamerkinnot

Tässä asemakaavassa keskeisimmät kaavamerkinnot ovat:

	<p>Liikerakennusten korttelialue, jolla saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.</p> <p>Alueelle saa sijoittaa huoltoaseman ja sen toimintaan liittyvät laitteet ja rakenteet.</p> <p>Rakentamisen yhteydessä on huolehdittava tontin sisäisen liikenteen järjestämisestä.</p>
	<p>Energiahuollon alue.</p>
	<p>Rakennusala, jolle saa sijoittaa maanalaisia ja rakennuksen pihakannelle sijoitettuja auton säilytyspaikkoja, kaavaan merkitys rakennusoikeusluvun ja kerrosluvun estämättä. Merkinnän roomalainen luku ilmoittaa pihakannen tai rakennuksen alla olevien päällekkäisten pysäköintitasojen enimmäismäärän.</p>
	<p>Alue, jolle saa sijoittaa mainospylonin.</p>
	<p>Ohjeellinen polttoaineen jakelualue.</p>
	<p>Istutettava alueenosa.</p>
	<p>Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.</p> <p>v=vesijohto, l=kaukolämpö</p>
	<p>Sisäänajo rakennuspaikalle sallittu.</p>
	<p>Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.</p>

5.3.1 Asemakaavamääräykset

Yleiset kaavamääräykset:

Hulevesien viivytyksen tulee olla 1 m³ / 100 m² uutta läpäisemätöntä pintaa kohti

Viivytyksrakenteen purkuvirtaama tulee kuristaa tasolle 0,2 l/s/100 m² uutta läpäisemätöntä pintaa kohti

Lumenkasauspaikan sulamisvesiä ei saa johtua Rajatien alikulkuun

Lumensulamisvesien purkusuunnassa tulee olla kiintoainesta poistava rakenne

Rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnasta on laadittava erillinen suunnitelma rakennuslupavaiheessa.

Pysäköintialueet tulee jäsennoidä puurivein, istutuksin ja erilaisin päällystemateriaalein jalankulku- ja pyörätiealueista.

Muuntajat, jakokaapit ja muut teknisen huollon rakennukset ja laitteet on suunniteltava ja maisemoitava siten, että ne sopivat kaupunkikuvaan ja ne on maalattava tummanharmaaksi kauttaaltaan.

AUTOPAikkojen vähimmäisvaatimus:

1 ap / 30 k-m².

Polkupyöräpaikkoja tulee olla vähintään:

Polkupyöräpaikat 1pp/100 k-m²

Polkupyöräpaikat voivat sijaita suojatusti rakennuksen yhteydessä tai erikseen katoksellisessa tilassa.

5.4 Kaavan vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavaa laadittaessa on selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset (MRL 9 § ja MRA 1 §). Vaikutuksen arvioinnin tarkoituksena on selvittää tarpeellisessa määrin kaavan toteuttamisen aiheuttamat vaikutukset ennakolta. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

5.4.1 Ilmastovaikutukset

Asemakaavan muutoksen mahdollistaman uuden rakentamisen myötä alueen kaupallinen asema vahvistuu entisestään. Tämä lisää vähäisessä määrin liikennettä alueelle. Lisääntyvän liikenteen ilmastovaikutus riippuu osaltaan siitä, missä alueelle tulevat ihmiset vaihtoehtoisesti asioisivat, ja siitä millä kulkumuodolla alueelle saavutaan. Asemakaavan muutos alue sijaitsee yhdyskuntarakenteen sisällä ja on varsin hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Kuitenkin nykytilanteessa alueelle saavutaan merkittävässä määrin henkilöautoilla. Liikenteen sähköistyminen vähentää osaltaan henkilöautoliikenteen ilmastopäästöjä, mutta ei kuitenkaan kokonaan poista niitä.

Kaavaratkaisuissa on kiinnitetty huomiota alueen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Kaavassa on annettu muun muassa pyöräpysäköintiä koskeva kaavamääräys.

Asemakaavan mahdollistama uusi rakentaminen lisää kasvihuonepäästöjä. Tässä mielessä olemassa olevan rakennuskannan tehokas hyödyntäminen on perusteltua. Uuden rakentamisen aiheuttamien vaikutusten suuruus riippuu monelta osin rakennussuunnitteluvaiheessa tehtävistä ratkaisuista. Suuri merkitys on muun muassa rakennusten energiaratkaisuilla.

Asemakaavassa on varauduttu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin muun muassa hulevesiä koskevalla määräyksellä. Alueelle jää varsin vähäisessä määrin viheraluetta ja puustoa, mikä saattaa osaltaan lisätä lämpötiloja korttelin alueella ilmaston lämmitessä tulevaisuudessa.

5.4.2 Kaupalliset vaikutukset

Asemakaavan muutokseen liittyen laaditun kaupallisen selvityksen mukaan suunniteltu kaavamuutos todennäköisesti vahvistaa jonkin verran Hyllykallion kaupallisen alueen vetovoimaa sekä nykyistä kaupan palveluverkkoa. Suunnittelun kohteena oleva Prisma laajentaa jo olemassa olevaa kaupallista toimintaa, joten vaikutukset muiden myymälöiden ja kaupallisten palvelujen toimintaedellytyksiin jäävät todennäköisesti vähäisiksi. Hyllykallion myymälän välittömässä läheisyydessä ei sijaitse muita päivittäistavara-kauppoja. Seinäjoen kaupungin asukasluku on kasvussa, mikä osaltaan lisää kaupallisten palveluiden kehittämistarvetta.

5.4.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Alueella toimii jo nykytilanteessa Prismän kauppakeskus, eikä asemakaavan mahdollistamalla laajentamisella ole merkittäviä yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvia vaikutuksia. Korttelin sijoittuu voimassa olevan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueelle. Alueen käyttötarkoitus on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Kaavamuutoksella ei todennäköisesti ole merkittäviä vaikutuksia kaupunkikeskustan elinvoimaisuuteen, sillä Prismän laajentamisen yhteydessä laajennetaan olemassa olevaa kaupallista toimintaa. Asemakaavan muutoksen yhteydessä korttelin kokonaisrakennusoikeus ei nouse. Osin yhdyskuntarakenteeseen ja kaupunkikeskustaan kohdistuvat vaikutukset riippuvat laajennusosaan sijoittuvista toiminnoista.

5.4.4 Vaikutukset liikenteeseen

Asemakaavan muutoksella mahdollistuva lisärakentaminen saattaa vähäisessä määrin lisätä alueella tapahtuvaa liikennöintiä. Asemakaavaratkaisu mahdollistaa jalankulu- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen, joka osaltaan voisi vaikuttaa alueen ajoneuvoliikenteeseen vähentävästi.

5.4.5 Sosiaaliset vaikutukset

Kaavamuutos tukee osaltaan alueen kaupallista kehittymistä mahdollistaen samalla hyvät palvelut alueen asukkaille ja ohikulkijoille.

Kaavamuutoksen toteuttamisen myötä Prismän korttelin liikenneturvallisuus paranee ja kestävien kulkumuotojen olosuhteet kohentuvat. Kauppakeskuksen laajentaminen voi lisätä vähäisessä määrin liikennettä ja liikennemelua lähialueella. Toisaalta kaavamuutoksessa korttelin kokonaisrakennusoikeus ei muutu nykyiseen asemakaavaan verrattuna.

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä virkistyskäyttöön kohdistuvia vaikutuksia, sillä alue on jo nykytilanteessa rakennettua ympäristöä.

5.4.6 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Asemakaavan muutoksen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat kokonaisuudessaan varsin vähäiset. Alue säilyy pääosin nykyisenkaltaisessa käytössä. Kaavamuutos mahdollistaa Prismän laajentamisen ja alueen liikenne-/pysäköintijärjestelyjen kehittämisen. Laadukkaaseen kaupunkikuvaan ohjataan muun muassa pysäköintialueiden jäsentelyä koskevan asemakaavamääräyksen avulla. Jäsentelemättömät laajat pysäköintialueet ovat usein kaupunkikuvaa heikentävä tekijä.

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutuksia arvokkaihin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin tai arkeologiseen kulttuuriperintöön.

5.4.7 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä luonnonympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Kaavaratkaisun pohjana toimivassa tontinkäyttösuunnitelmassa on huomioitu, että alueelle jää myös viheraluetta ja puustoa. Alue on jo nykytilanteessa pääosin rakennettua ympäristöä.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Alueelle on sijoittunut maaperän tilan tietojärjestelmässä mainittu mahdollinen pilaantuneen maan kohde. Kohteen maaperä on kunnostettu jo vuonna 2017.

5.6 Suhde keskeisiin tavoitteisiin ja suunnitelmiin

Asemakaavan muutos on maakuntakaavassa ja yleiskaavassa asetettujen tavoitteiden mukainen. Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta, jonne on mahdollista sijoittaa vähittäiskaupan

suuryksikköjä. Voimassa olevassa yleiskaavassa koko kortteli on osoitettu kaupallisten palveluiden alueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

5.7 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja määräykset löytyvät kokonaisuudessaan tämän selostuksen liitteenä olevalta asemakaavakartalta.

5.8 Nimistö

Kaavamutoksella ei muodosteta uutta nimistöä.

6. Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaa alueesta laadittu kaavakartta ja siihen liittyvät asemakaavamääräykset.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman.

6.3 Toteutuksen seuranta

Kunnan rakennusvalvonta valvoo kaavan toteutusta.

Ilkka Ranta, Arkkitehti
Sweco Finland Oy
Oulu

Jaakko Raunio, Kaavasuunnittelija
Sweco Finland Oy
Oulu

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

HYLLYKALLION ASEMAKAAVAN MUUTOS, PRISMAN ALUE

Kaavatunnus 52029

25.9.2024



Suunnittelualueen sijainti, tehtävän määrittely ja tavoitteet

Asemakaavan muutos koskee 52. kaupunginosan, Hyllykallion, korttelia 3091. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta käytetään yleisesti lyhennettä OAS.

Kaava-alueen pinta-ala on n. 7,9 ha, alue sijaitsee Pohjan Valtatien, Hyllykalliontien, Latvalantien ja Rajatien välissä.

Korttelissa 3091 toimii Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan Prisma -kauppakeskus. Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa on hakenut Hyllykallion kortteliin 3091 kaavamuutosta tavoitteenaan yhdistää tontit 1 ja 2 sekä muuttaa tontin 2 käyttötarkoitus liikerakennusten korttelialue merkinnästä (KL) liikerakennusten korttelialue merkinnäksi, joka mahdollistaa koko alueelle vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Asemakaavalla tutkitaan korttelin 3091 tonttien 1 ja 2 yhdistäminen ja tontin 2 käyttötarkoituksen muuttaminen.

Kaavamuutos on rajattu alustavasti koskemaan korttelia 3091. Mikäli kaavan prosessin aikana nähdään tarpeelliseksi, voidaan kaavaa laajentaa koskemaan viereisiä katualueita (Rajatie, Latvalantie ja Hyllykalliontie) tai korttelia 3090.

Yhteystiedot

Seinäjoen kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus
Kirkkokatu 6, PL 215, 60101 Seinäjoki
www.seinajoki.fi
kaavoitus(at)seinajoki.fi
06 416 2111 (vaihde)

Suunnittelijat

Seinäjoen kaupunki
yleiskaavapäällikkö Jyrki Kuusinen
etunimi.sukunimi(at)seinajoki.fi
044 754 1645

Konsultti
Sweco Finland Oy
Ilmalanportti 2
00240 Helsinki
Iikka Ranta, arkkitehti
etunimi.sukunimi(at)sweco.fi

Suunnittelun lähtökohdat

Kaupunkiympäristölautakunta on käynnistänyt asemakaavoituksen 8.11.2023.

Kaavamuuotos ei sisälly vuoden 2023 kaavoituskatsaukseen.

Kaavamuuotoksen hakija on Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa.

Suunnittelualueen nykytilanne

Etelä-Pohjanmaan osuuskauppa

Korttelissa 3091 toimii Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan Prisma -kauppakeskus. Asemakaavassa tontti 1 (Prisma) on varattu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM-1) ja tontti 2 liikerakennusten korttelialueeksi (KL). Asemakaava on vuodelta 2007. Nykyinen Prisma on kooltaan noin 25 400 kem. Maatalouden pihapiiri on purettu. Kortteli rajoittuu Pohjan valtatiehen (Kt 67), Hyllykalliontiehen, Latvalantiehen ja Rajatiehen. Kulku Prismaan tapahtuu Hyllykalliontieltä (vain sisäänajo) ja Latvalantieltä. Kaavan yhteydessä tutkitaan sujuva ja turvallinen liittyminen katuverkkoon. Hyllykalliontien ja Latvalantien kulmauksessa toimii polttoaineenjakeluasema.

Maanomistus

Kaava-alue on Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan omistuksessa.

Kaavoitustilanne

Maakuntakaava

Kokonaismaakuntakaava: Alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan kokonaismaakuntakaava, joka on vahvistettu Ympäristöministeriössä 23.5.2005. Maakuntakaavassa alue sijoittuu Seinäjoen kaupungin keskustatoimintojen alueelle (C). Alue on Kaupunkikehittämisen kohdealuetta (kk).

Vaihemaakuntakaava II: Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava II Kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot on hyväksytty 30.5.2016 ja tullut voimaan 11.8.2016. Myöhemmin II vaihemaakuntakaavaan on tehty kauppa ja keskustatoimintoja koskeva muutos. Tarve muutokselle tuli maankäyttö- ja rakennuslakiin tehtyjen, vähittäiskauppaa käsittelevien muutosten vuoksi. Vaihemaakuntakaava II on kaavamuuotoksella tarkistettu vastaamaan muuttunutta lainsäädäntöä tältä osin. Kaavamuuotos on tullut voimaan 21.4.2020. Alue on keskustatoimintojen aluetta (C), jolla ei ole asetettu seudullista kaupan enimmäisrajaa, ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km2) sekä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisaluetta.

Vaihemaakuntakaava III: Etelä-Pohjanmaan Vaihemaakuntakaava III - Turvetuotanto, suoluonnon suojelu, bio-energialaitokset, puuterminaalit ja puolustusvoimien alueet on hyväksytty 3.12.2018 ja tullut voimaan 23.8.2021. Suunnittelualueelle ei kohdistu aluevaraus- tai kohdemerkintöjä.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen on vireillä. Maakuntakaavan 2050 on tarkoitus korvata maakuntakaava 2005 ja vaihemaakuntakaavat 1-3. Maakuntakaavan luonnos on ollut nähtävillä 1.2. - 10.3.2023. Tavoitteena on, että Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050 hyväksytään

vuonna 2024. Voimaan astuessaan se tulee kumoamaan aiemmat kokonais- ja vaihemaakuntakaavat. Maakuntakaavaluonnoksessa ei kohdistu muutoksia alueeseen aiempiin maakuntakaavoihin nähden.

Yleiskaava

Alueella on voimassa Seinäjoen Nurmon keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava vuodelta 2005, missä alue on kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Suunnittelumääräyksen mukaan keskustatoimintojen alueella (C) alueen kerrosalasta suurin osa on osoitettava liike- ja toimistotiloja varten, mutta alueelle voidaan sallia sijoitettavaksi muitakin keskusta-alueelle soveltuvia toimintoja, kuten esimerkiksi asuntoja ja julkisten palvelujen tiloja.

Asemakaava

Suunnittelualueella, korttelissa 3091 on voimassa asemakaava, joka on hyväksytty 2007. Asemakaavassa alueelle on osoitettu Liikerakennusten korttelialuetta (KL) ja Liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Alueelle saa sijoittaa huoltoaseman ja sen toimintaan liittyvät laitteet ja rakenteet. Rakentamisen yhteydessä on huolehdittava tontin sisäisen liikenteen järjestämisestä (KM-1).

Aluetta koskevat suunnitelmat, selvitykset ja päätökset

Muut

- Kaavamuutoksen hakija laatii alustavan tontinkäyttösuunnitelman, joka toimii kaavoituksen lähtötietona.

Maankäyttösopimus

Seinäjoen kaupunki tekee tarvittaessa maanomistajan kanssa maankäyttösopimuksen ennen kaavaehdotuksen hyväksymistä MRL 91 a ja b § edellytysten mukaisesti.

Tonttijako

Alueelle tulee laatia erillinen asemakaavan mukainen tonttijako.

Osalliset

Tässä asemakaavan muutoksessa osallisia ovat:

- Kaava-alueen ja siihen rajoittuvien alueiden maanomistajat, yrittäjät, asukkaat ja muut toimijat
- Kaavamuutoksen hakija
- Kaupungin viranomaiset:
 - Kaupunkiympäristön toimiala: yhdyskuntatekniikan suunnittelu, puistotoimi, joukkoliikenne, rakennusvalvonta, ympäristönsuojelu, kiinteistö- ja paikkatietopalvelut, toimitilat
 - Elinvoiman- ja kilpailukyvyn toimiala
 - Sivistyksen ja hyvinvoinnin toimiala
 - Seinäjoen museot
 - Ympäristöterveydenhuollon yksikkö

- Kaupungin tytäryhtiöt
 - Seinäjoen Energia Oy
 - Seiverkot Oy
 - Seinäjoen Vesi Oy
 - Into Seinäjoki Oy
- Viranomaiset:
 - Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue: Etelä-Pohjanmaan pelastuslaitos, sosiaali- ja terveyspalvelut
 - Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
 - Etelä-Pohjanmaan liitto
 - Museovirasto
- Yritykset ja yhdistykset yms.:
 - Cinia Oy
 - Elisa Oyj
 - Elenia Oy
 - Fingrid Oy
 - Etelä-Pohjanmaan alueverkko Oy
 - Adven
 - Telia Finland Oyj
 - Etelä-Pohjanmaan Luonnonsuojeluyhdistys
 - Etelä-Pohjanmaan osuuskauppa
 - Nurmoo-seura
 - Hyllykallio-seura ry

Kaavan vaikutusten arviointi ja lisäselvitykset

Asemakaavan vaikutuksia arvioidaan suunnittelun kuluessa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavaa laadittaessa on selvitetävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Kaavan arviointityössä paneudutaan merkittäviin vaikutuksiin, joita tässä asemakaavahankkeessa alustavan tarkastelun perusteella ovat:

- vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan
- vaikutukset liikenteeseen
- sosiaaliset vaikutukset.

Vaikutuksia tullaan arvioimaan asemakaavan laatimisen yhteydessä selvitysten, lähtötietomateriaalin, asiantuntijoiden ja osallisten kannanottojen perusteella. Ne kirjataan asemakaavan selostukseen.

Laadittavat lisäselvitykset

Asemakaavoituksen yhteydessä laaditaan liikenteeseen, huleveteen ja kauppaan liittyviä lisäselvityksiä.

Viranomaisyhteistyö

Asemakaavoituksen aikana arvioidaan, liittyykö siihen sellaisia valtakunnallisia, seudullisia tai muita keskeisiä tavoitteita, joiden selvittämiseksi tulee järjestää viranomaisneuvottelu kaupungin ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken. Viranomais- ja muu asiantuntijayhteistyö voidaan järjestää myös lausuntonmenettelyin.

Asemakaavoituksen eteneminen ja kaavoitukseen osallistuminen

Osalliset voivat ottaa osaa kaavan valmisteluun arvioimalla sen vaikutuksia ja lausumalla kaavasta mielipiteensä. Viranomaisilta ja tarvittavin osin myös muilta tahoilta pyydetään erilliset lausunnot. Asemakaavoituksen aikataulu on alustava ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa suunnittelun kuluessa.

Tiedottaminen

Kaavoituksen etenemisestä tiedotetaan kaupungin tiedotuslehdessä Eparissa sekä kaupungin verkkosivuilla www.seinajoki.fi/ilmoitustaulu. Asemakaavoitusta voi seurata asemakaavan verkkosivuilla www.seinajoki.fi/ak52029.

Aloitusvaihe (syksy 2023)

Suunnittelija kokoaa lähtötietoja sekä neuvottelee osallisten, viranomaisten ja asiantuntijoiden kanssa. Samalla kaavalle asetetaan tavoitteet ja tehdään osallistumis- ja arviointisuunnitelma. OAS on tutustuttavissa koko kaavoitustyön ajan asemakaavan verkkosivuilla.

- Saat tiedon kaavan vireille tulosta kaupungin tiedotuslehdessä sekä kaupungin verkkosivulta.
- Voit seurata kaavoitusta asemakaavan verkkosivulta, jossa voit myös tutustua osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.
- Voit antaa palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavoittajalle kaavoitus@seinajoki.fi

Luonnosvaihe (syksy 2024)

Suunnittelija laatii kaavaluonnoksen, joka on nähtävillä osallistumis- ja arviointisuunnitelman kanssa vähintään 14 päivää. Tarvittaessa järjestetään kaavan esittelytilaisuus.

- Saat tiedon kaavaluonnoksen nähtävillä olosta kaupungin tiedotuslehdessä sekä kaupungin verkkosivulta.
- Voit tutustua kaavaluonnokseen asemakaavan verkkosivuilla.
- Suunnittelualueella olevia ja siihen rajautuvia maanomistajia sekä osallisiksi nimettyjä viranomaisia ja yhteisöjä tiedotetaan erikseen.
- Osallisilla on mahdollisuus antaa mielipiteitä kirjallisesti, suullisesti tai sähköpostin välityksellä.

Ehdotusvaihe (syksy 2024)

Suunnittelija laatii kaavaehdotuksen, jossa otetaan huomioon saatu palaute sekä muut lisäselvitykset. Luonnosvaiheen mielipiteisiin ja lausuntoihin laaditut vastineet kirjataan kaavaselostukseen. Kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen ja hyväksyy sen nähtävillä. Kaavaehdotus on nähtävillä 30 päivää, jonka aikana osalliset voivat jättää kaavasta muistutuksen.

Kaava-alueeseen rajautuvalle kunnalle ja ulkopaikkakuntalaiselle maanomistajalle tai haltijalle lähetetään kirjallinen tiedote viikkoa ennen nähtävillä oloa. Paikkakunnalla asuvalle maanomistajalle lähetetään tiedote viimeistään nähtävillä olon alussa.

- Saat tiedon kaavaehdotuksen nähtävillä olosta kaupungin tiedotuslehdestä sekä kaupungin verkkosivulta.
- Voit tutustua kaavaehdotukseen asemakaavan verkkosivuilla.
- Suunnittelualueella olevia ja siihen rajautuvia maanomistajia sekä osallisiksi nimettyjä vi-
ranomaisia ja yhteisöjä tiedotetaan erikseen.
- Osalliset voivat tehdä kaavaehdotuksesta muistutuksia, jotka tulee toimittaa kirjallisina
määräaikaan mennessä.

Muistutuksiin ja lausuntoihin laaditaan perustellut kannanotot ja ne kirjataan kaavaselostukseen. Jos muistutuksen jättäjä on ilmoittanut osoitteensa, hän saa kaupungilta perustellun kannanoton kirjallisesti.

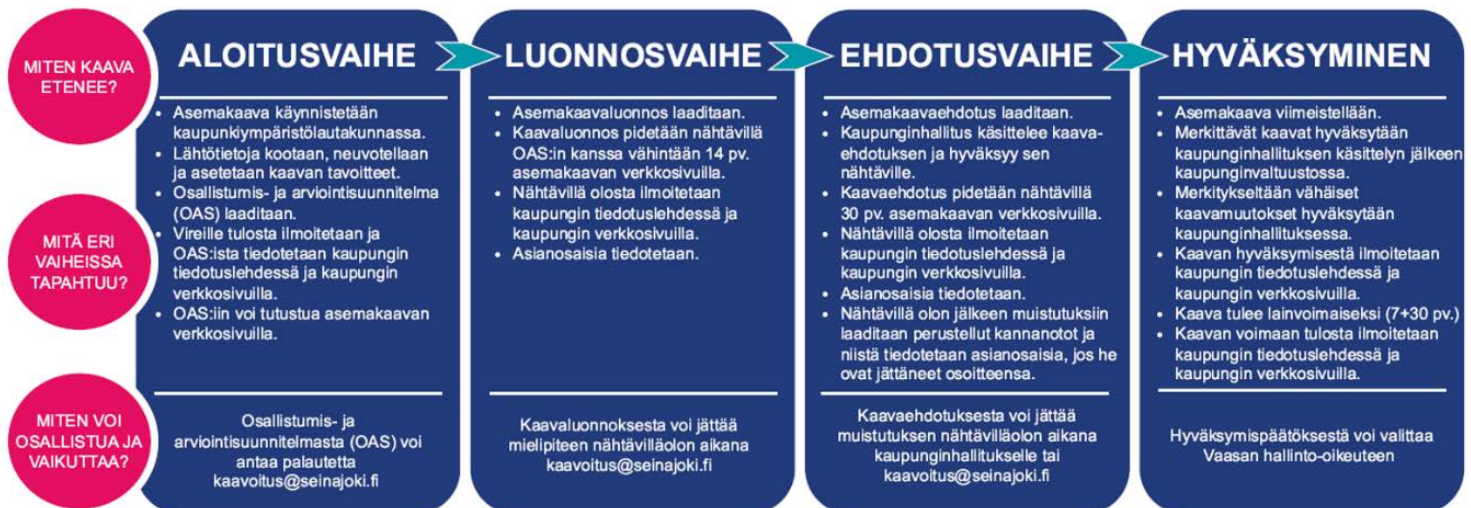
Jos kaavaehdotukseen tehdään oleellisia muutoksia, ehdotus laitetaan kaupunginhallituksen päätöksellä uudelleen nähtäville.

Hyväksymisvaihe (alkuvuosi 2025)

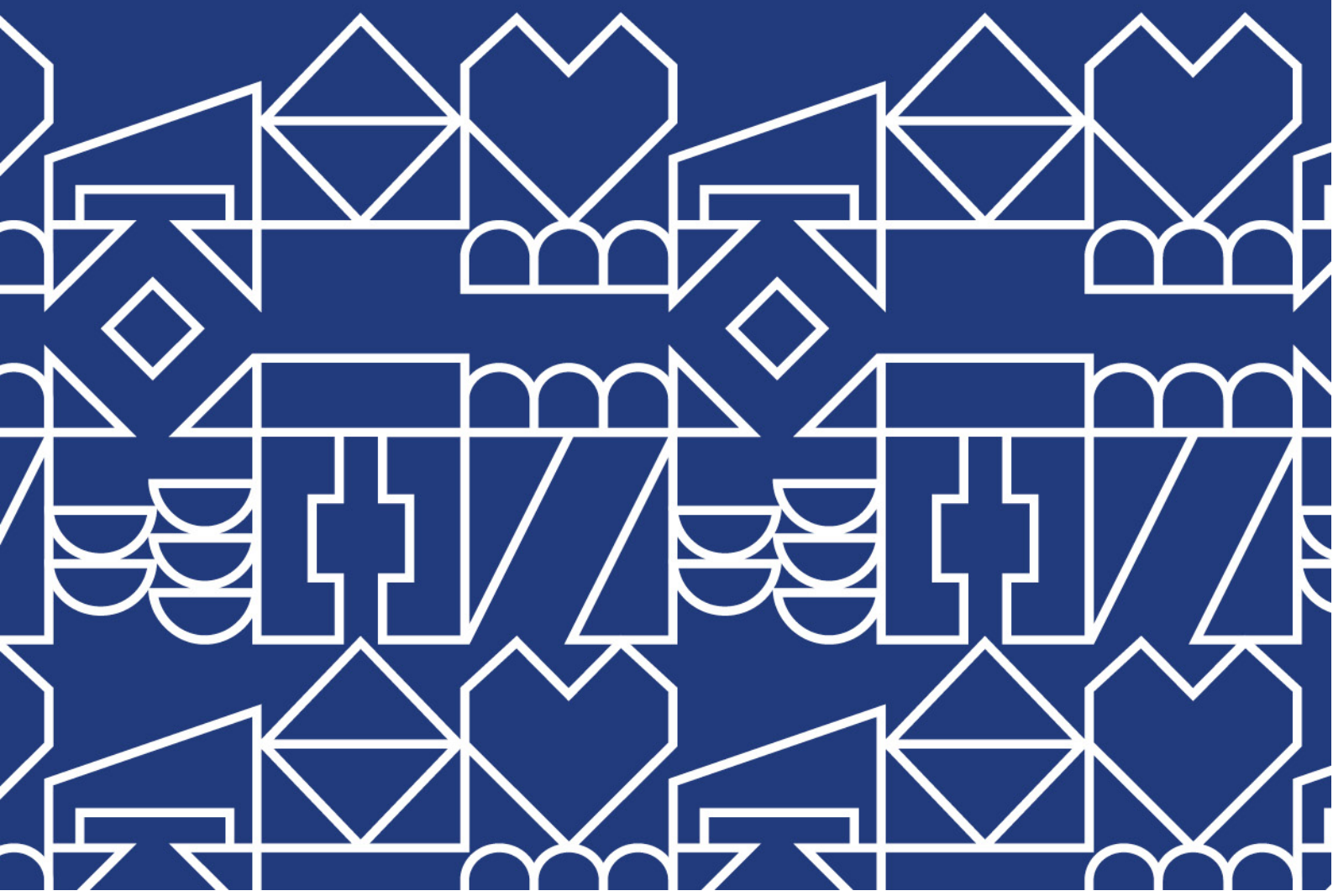
Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen kaava viedään hyväksymiskäsittelyyn. Asemakaavan hyväksyy kaupunginhallituksen käsittelyn jälkeen kaupunginvaltuusto.

- Saat tiedon kaavan hyväksymisestä kaupungin tiedotuslehdestä sekä kaupungin verkkosi-
vulta.
- Kaavan hyväksymisestä koskevasta päätöksestä ilmoitetaan erikseen niille, jotka ovat kaa-
van nähtävillä ollessa sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa.
- Voit hakea hyväksymispäätökseen muutosta valittamalla Vaasan hallinto-oikeuteen.
- Saat tiedon kaavan voimaantulosta kaupungin tiedotuslehdestä sekä kaupungin verkkosi-
vulta.

ASEMAKAAVOITUKSEN ETENEMINEN JA KAAVOITUKSEEN OSALLISTUMINEN



Kaavio asemakaavan etenemisestä.



KAUPALLISET VAIKUTUKSET

SEINÄJOEN KAUPUNKI HLLYKALLION PRISMA ASEMAKAAVAN MUUTOS



18.9. 2024

Nina Aarras

Sisältö

1	SELVITYKSEN TAUSTAA JA LÄHTÖKOHTA.....	3
2	NYKYTILANNE	6
2.1	VÄESTÖ	6
2.2	SEINÄJOEN KAUPAN ALUEET.....	9
3	KAUPAN PALVELUVERKKO	10
3.1	PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAN MYYMÄLÄVERKKO	10
3.2	ERIKOISKAUPAN MYYMÄLÄVERKKO	12
3.3	SAAVUTETTAVUUS	13
4	OSTOVOIMAN JA LIIKETILATARPEEN KEHITYKSESTÄ	14
5	YHTEENVETO	18

Lähteitä

1 SELVITYKSEN TAUSTAA JA LÄHTÖKOHTA

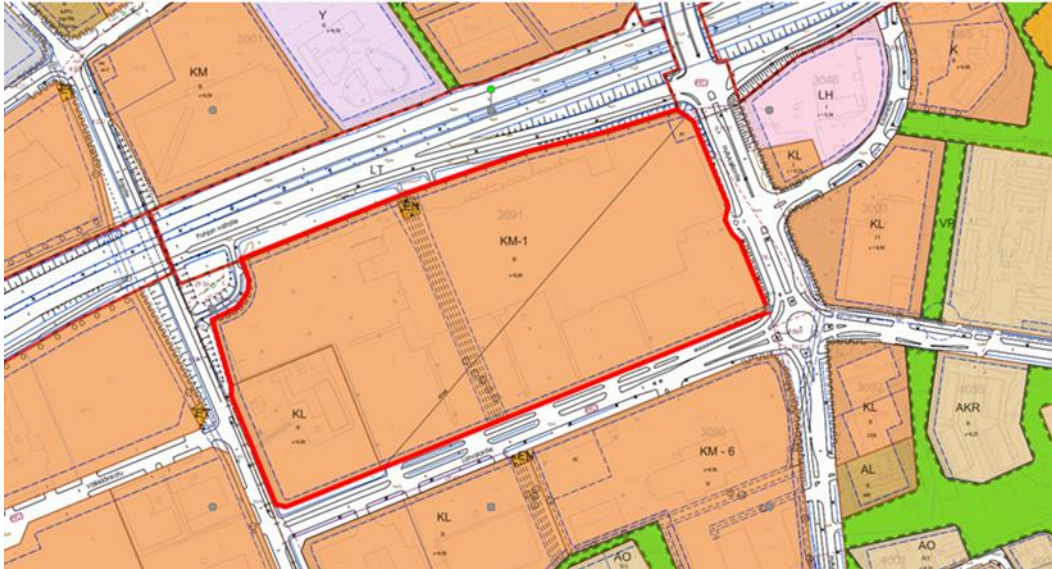
Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa, Eepee, hakee kaavamuutosta Hyllykalliolle. Kaavamuu-
tosalueella toimii nykyisellään suurkaupan yksikkö (Prisma). Nykyinen Prisma on kooltaan
noin 25 400 kerrosneliömetriä. Osuuskaupan tekemän kiinteistökaupan myötä Prisman
naapurissa sijaitseva tila siirtyi vuoden 2024 alussa Osuuskaupan omistukseen. Näin koko
kortteli on nyt Osuuskaupan omistuksessa mikä mahdollistaa kaavamuutoksen liikeraken-
nusten kortteliksi. (Peltokangas 2023.)

Alueelle laaditaan MRL:n mukainen asemakaavan muutos. Seinäjoen kaupunki käynnisti
kaavaprosessin marraskuussa 2023. Seinäjoen Hyllykallion kaupunginosaan laaditaan
asemakaavan muutos kuvassa 1 osoitetulle alueelle. Alueen laajuus on 9,8 ha. Osa kaa-
vamuu-
tosalueesta on katualuetta ja osa yksityisen pihapiiriä. Muutosalueen kaavallista li-
särakennusoikeutta ei olla lisäämässä, mutta käyttötarkoitus tulee muuttumaan.



Kuva 1. Kaavamuutuskortteli sijaitsee Hyllykalliolla Pohjan Valtatien, Hyllykalliontien, Latvalantien ja Rajatien välissä.

Kaavamuu-
tosalueella on voimassa Nurmo, Hyllykallio, Kivisaaren alue K 3090 ja 3091
sekä virkistys- ja katualueet asemakaava (hyväksytty 28.11.2007). Voimassa olevassa
asemakaavassa alueelle on osoitettu liikerakennusten korttelialue (KL) sekä liikerakennus-
ten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä huoltoaseman (KM-1).
Asemakaavamuutostyön tavoitteena on mahdollistaa Prisman laajennus sekä tarkastella
alueen pysäköinti- ja tonttiliittymämahdollisuuksia sekä selkeyttää niitä.



Kuva 2. Ote voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmästä. Punaisella on esitetty asemakaavan muutoksen suunnittelualueen rajaus.

Alueella on voimassa Seinäjoen Nurmon keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava vuodelta 2005 (ote alla). Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Kaavassa alue on kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM).



Kuva 3. Ote voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmäkartasta. Punaisella on esitetty asemakaavan muutoksen suunnittelualueen rajaus.

Alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavat. Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C), jolla ei ole asetettu seudullista kaupan enimmäisrajaa, ja kaupallisen vyöhykkeen aluetta (km²) sekä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-käytävän kehittämisaluetta. Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueelle on mahdollistaa sijoittaa vähittäistavarakaupan suuryksiköitä.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistaminen on vireillä. Maakuntakaavan 2050 on tarkoitus korvata tällä hetkellä voimassa olevat maakuntakaavat. Maakuntakaavaehdotus on ollut nähtävillä 5.4.-13.5.2024. Maakuntakaava on maakuntavaltuuston hyväksymiskäsittelyssä syyskuussa 2024. Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C).

Kaavassa on annettu seuraava vähittäiskauppaan liittyvä koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys:

Vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus. Alueiden yleis- ja asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota asuin- ja työpaikka-alueiden jalankulku- ja pyöräily- sekä joukkoliikenteen mahdollisimman suoriin ja hyviin yhteyksiin kaupan ja muiden palvelujen kesken. Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien pohjavesien laatu ei huononnu tai antoisuus pienene ja että kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.

Kaupallisessa selvityksessä arvioidaan asemakaavan muutoksen kaupalliset vaikutukset. Vaikutusten arvioinnin taustaksi selvitetään asemakaavahankkeen lähtökohdat ja tavoitteet sekä määritellään kaavahankkeen kaupallinen vaikutusalue, vaikutusalueen kaupan palveluverkko sekä laaditaan arvio vaikutusalueen ostovoiman ja liiketilatarpeen kehityksestä. Selvitys tehdään oleviin selvityksiin, paikkatietoanalyysiin sekä uusimpiin tilasto- ja rekisteriaineistoihin perustuen.

2 NYKYTILANNE

Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa, Eepee, on aloittanut Prisma Seinäjoki Hylläkallion kokonaisuudistuksen suunnittelun. Suunnittelu tulee jatkumaan koko vuoden 2024. Tavoitteena lähivuosina toteutettavassa uudistuksessa on Prisman palveluiden parantaminen vastamaan tämän päivän asiakastarpeita. Valikoima tulee laajenemaan merkittävästi lähes kaikissa tuoteryhmissä.

SOK on tehnyt päätöksen luopua yhteisestä raskaanrakentamisen ketjutuen ylläpitämisestä. RautaPrismassa tehtävät muutokset tarjoavat mahdollisuuden hyödyntää vapautuvan tilaa tulevaisuudessa mm. Prisman Kesäpihan myyntitilana. Jatkossakin Prismasta tulee löytymään tuotteita rakentamiseen- ja remontointiin. Prisman kokonaisuudistuksessa tavoitellaan entistä monipuolisempaa tarjontaa. Toteutuessaan muutos laajentaa palvelutarjontaa sekä päivittäistavarakaupan että erikoistavarakaupan näkökulmasta.

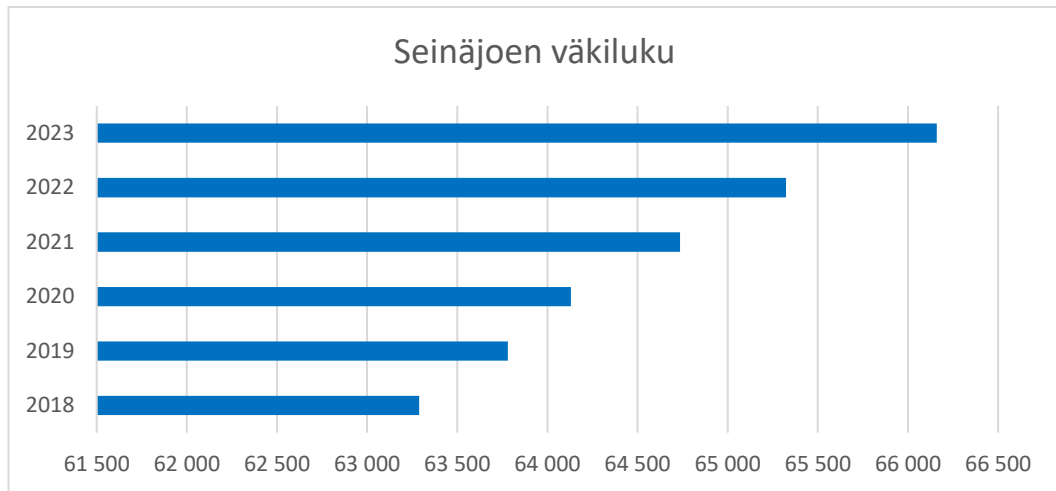
Päivittäistavarakaupalla tarkoitetaan yleensä päivittäistavaroiden koko valikoimaa myyvää, pääasiassa itsepalveluperiaatteella toimivaa marketmyymälää. Päivittäistavaroihin luetaan elintarvikkeet ja päivittäin käytettävät kulutustavarat, joita hankitaan ruokaostosten yhteydessä. Näitä ovat teknokemian tuotteet, kodin paperit, tupakkatuotteet, lehdet ja päivittäiskosmetiikka. Elintarvikkeiden osuus päivittäistavaramyymälöiden kokonaisymyynnistä on noin 80 prosenttia. Erikoistavaroiksi tai käyttötavaroiksi kutsutaan niitä kulutustavaroita, joita ei lueta päivittäistavaroihin. Erikoistavaratermiä käyttävät erikoisliikkeet ja käyttötavatermiä hypermarketit, tavaratalot ja suuret ketjuliikkeet. (Päivittäistavarakauppa ry.)

Päivittäistavarakaupat hakeutuvat lähelle asukkaita, tiiviisiin väestökeskittyymiin, mutta suuria supermarketteja saattaa olla myös keskustojen ulkopuolella, hyvin autolla saavutettavissa paikoissa. Päivittäistavarakaupan sijoittumisen kriteerejä ovatkin asukasmäärä sekä helppo saavutettavuus (Santasalo & Koskela 2015).

2.1 VÄESTÖ

Seinäjoen kaupunkiseutu kuuluu Suomen kymmenen suurimman kaupunkiseudun joukkoon. Seinäjoen, Alavuden, Isokyrön, Kauhavan, Kuortaneen, Kurikan ja Lapuan muodostamalla Seinäjoen kaupunkiseudulla on noin 150 000 asukasta.

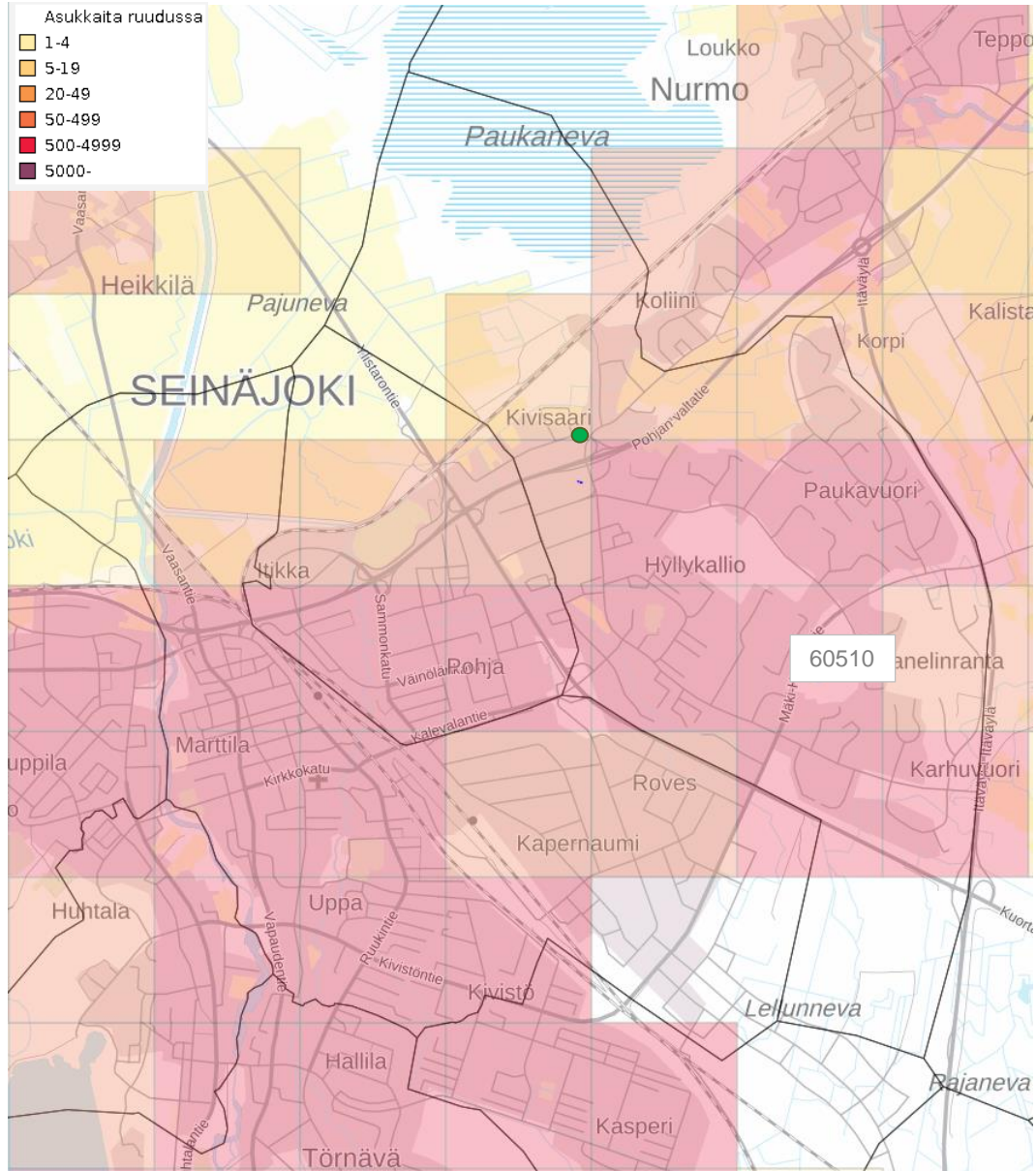
Seinäjoki kuuluu myös Suomen voimakkaimmin kasvavien keskusten joukkoon. Alla olevassa kuvassa 2. on esitetty Seinäjoen väkiluvun kehittyminen viimeisen kuuden vuoden aikana. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Seinäjoen asukasluku kasvaa myös tulevina vuosina. Tilastokeskuksen ennakkotiedon (31.3.2024) mukaan Seinäjoen väkiluku on kuluvana vuonna noin 66 300.



Kuva 4. Seinäjoen väkiluku on kasvanut tasaisesti vuosina 2018–2023 (Tilastokeskus).

Suunnittelualueen lähellä on melko paljon asutusta, joten kaupan palvelujen kysynnän ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta myymälän sijainti vaikuttaa otolliselta (ks. kuva 3). Neljässä suunnittelualueetta lähimmässä 1 km x 1 km väestöruudussa asukkaita oli vuonna 2022 yhteensä 2063. Hyllykallio kuuluu Seinäjoen väestönkasvualueisiin. Hyllykallion postinumeroalueella (60510) väestömäärä on kasvanut yhteensä 277 asukkaalla vuosina 2018–2022 (Tilastokeskus).

Mikäli Seinäjoen väestönkasvu jatkuu, ennakoit se myös ostovoiman kasvua. Ostovoimaa kasvattavat alueen väestönkasvu ja yleinen kulutuksen kasvu. Kaupan rakenne ja kuluttajien käyttäytyminen voivat kuitenkin muuttua melko nopeastikin. Tavaroiden sijaan kulutus voi suuntautua tulevaisuudessa entistä enemmän palveluihin tai perinteisten myymälöiden sijaan tavarat halutaankin ostaa verkkokaupasta. Vuonna 2022 päivittäistavaroiden verkkokaupan arvo koko päivittäistavaramyynnistä oli 2,7 % eli verkkokaupan osuus on ollut toistaiseksi melko alhainen (Päivittäistavarakauppa ry 2023).



Kuva 5. Väestöruutuaineisto 1 km x 1 km ja postinumeroalue 60510 (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri 2022). Suunnittelualue on merkitty suuntaa antavasti vihreällä pisteellä.

2.2 SEINÄJOEN KAUPAN ALUEET

Seinäjoen kaupan palvelut ovat keskittyneet ydinkeskustaan, Kauppa-Joupin alueelle, Pohjan valtatievarressa oleville Rengastien, Kivisaaren ja Hyllykallion alueille sekä Pohjan ja Kapernaumin alueille.

Seinäjoen ydinkeskustassa on monipuolinen kaupallisten palvelujen tarjonta. Kaupan painopisteitä ovat Epstorin, Torikeskuksen ja Megakeskuksen kauppakeskukset. **Kauppa-Joupin alueelle** vuonna 2019 avatussa Ideaparkissa kaupan tarjonta vastaa paljolti ydinkeskustan tarjontaa. **Rengastien alueella** toimii useita huonekaluliikkeitä, auto- ja autotarvikeliikkeitä sekä maatalous- ja rautakauppoja. **Kivisaaren alueella** toimii mm. auto-, moottoripyörä- ja rengasliikkeitä sekä maatalouskauppaa. **Hyllykallion alueella** toimii mm. Prismän lisäksi autoliikkeitä, maatalouskauppaa ja huonekalukauppaa. **Pohjan alueella** toimii mm. Citymarket, laajan tavaravalikoiman myymälöitä, huonekalu- ja sisustuskauppaa sekä maatalouskauppaa. **Kapernaumin alueella** toimii mm. Minimani, Lidl, Biltema ja Puulo sekä joitakin pieniä tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä. Uusille kaupan alueille on varauksia Roveksen ja Eskoon alueilla. (Seinäjoen Roveksen alueen kaupallinen selvitys 2023.)

Päivittäistavarakaupat pystyvät toimimaan hyvin ilman muuta vähittäiskaupan verkkoa, mutta usein päivittäistavarakauppojen yhteyteen sijoittuu myös muita palveluita vahvistamaan kauppapaikan vetovoimaa. Suunniteltu kaavamuutos todennäköisesti vahvistaa jonkin verran Hyllykallion kaupallisen alueen vetovoimaa.



Kuva 6. Seinäjoen kaupan alueet ja niiden keskeiset palvelut. Roveksen kaupallisen vyöhykkeen raja-
rajaus on esitetty keltaisella viivalla. (Seinäjoen Roveksen alueen kaupallinen selvitys 2023)

3 KAUPAN PALVELUVERKKO

3.1 PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAN MYYMÄLÄVERKKO

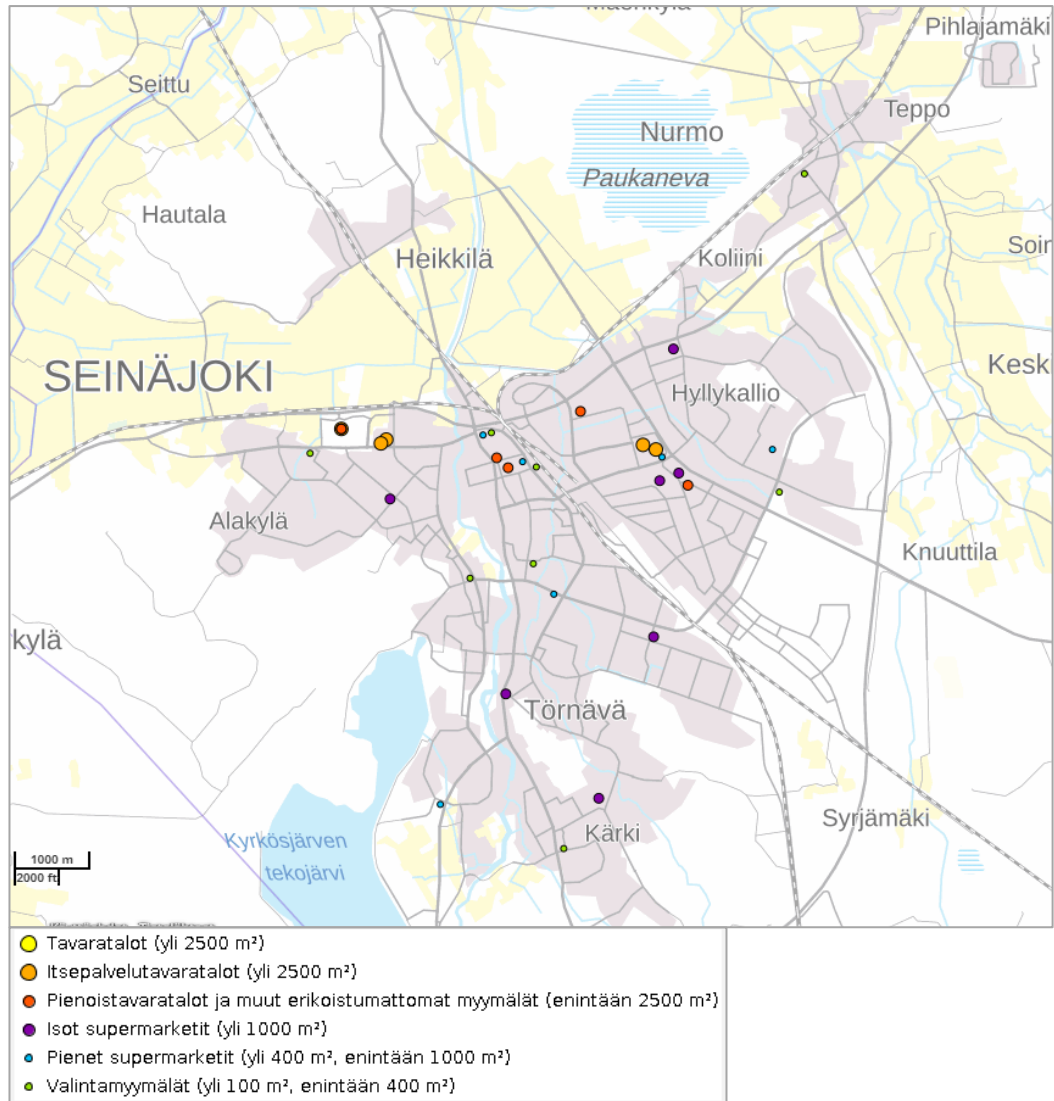
Vuoden 2022 lopussa tarkastelualueella oli yhteensä 39 päivittäistavarakaupan myymälää. Seinäjoen päivittäistavarakaupan myymäläverkko muodostui vuoden 2022 lopussa itsepalvelutavarataloista (5 kpl), pienoistavaratalot ja muut erikoistumattomat myymälät luokkaan kuuluvista myymälöistä (7 kpl) ja isoista supermarketeista (8 kpl), sekä pienistä supermarketeista (8 kpl) ja valintamyymälöistä (11 kpl).

Seinäjoen asukaslukuun (2022) suhteutettuna tarkastelualueella oli 1675 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti, kun tarkasteluun otetaan mukaan vain koko päivittäistavaravalikoimaa myyvät yksiköt (yht. 39). Koko maassa oli vuoden 2022 lopussa keskimäärin 1 253 asukasta yhtä myymälää kohti (Päivittäistavara kauppa ry 2023), joten Seinäjoella asukasmäärä/myymälä oli suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Asukaslukuun suhteutettuna päivittäistavarakaupan myymäläverkko oli Seinäjoella siten koko maan keskitasoa harvempi.

Taulukko 1. Tarkastelualueen päivittäistavaramyymälät 2022.

Seinäjoki	Päivittäistavaramyymälät	Ideapark	Yht.	
	Itsepalvelutavaratalot (yli 2500m ²)	4	1	5
	Pienoistavaratalot ja muut erikoistumattomat myymälät (enintään 2500 m ²)	4	3	7
	Isot supermarketit (yli 1000 m ²)	7	1	8
	Pienet supermarketit (yli 400 m ² , enintään 1000 m ²)	8		8
	Valintamyymälät (yli 100 m ² , enintään 400 m ²)	11		11
	Yhteensä			39

Hyllykallion myymälän läheisyydessä ei sijaitse muita päivittäistavara-kauppoja kilometrin säteellä. Hyllykallion Prismaa lähimmät päivittäistavara-kaupat K-Citymarket Seinäjoki Päivölä ja Tokmanni Seinäjoki Päivölä sijaitsevat linnuntietä 1,3 km etäisyydellä.



Kuva 7. Päivittäistavara-kauppoja Seinäjoella. Ideapark on merkitty kuvassa mustareunaisella punaisella pallolla. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, 2022).

3.2 ERIKOISKAUPAN MYYMÄLÄVERKKO

Seinäjoella on Tilastokeskuksen toimipaikkarekisterin mukaan yhteensä 245 erikoiskaupan myymälää. Näistä tilaa vaativia on erikoiskauppoja 49 ja muita erikoiskauppoja 196. Erikoiskaupan myymälöiden lukumäärät on esitetty taulukossa 2.

Erikoiskaupan luokitukset ja laskelmat pohjautuvat Tilastokeskuksen toimipaikkarekisteriin, jossa on käytetty vuoden 2008 toimialaluokitusta (TOL 2008-nimikkeistö: Erikoiskaupan toimialaryhmät ja toimialat). Kaikki tilastoissa olevat tilaa vaativan kaupan toimialan myymälät eivät ole ympäristöministeriön suosituksen mukaisia tilaa vaativan erikoistavaran kaupan yksiköitä, mutta niitä ei ole mahdollista tilastoista erotella.

Hyllykallion alueella toimii mm. autoliikkeitä, keittiömyynti, maatalouskauppa, huonekalukauppa ja lemmikkieläintarvikekauppa. Rengastien alueella toimii useita huonekaluliikkeitä, auto- ja autotarvikeliikkeitä sekä maatalous- ja rautakauppoja. Tilaa vaativan erikoiskaupan myymälöitä sijaitsee Kivisaaren, Pohjan ja Kapernaumin alueilla. Keskustahakui- nen erikoiskauppa keskittyy kaupungin ydinkeskustaan sekä Ideaparkin kauppakeskukseen.

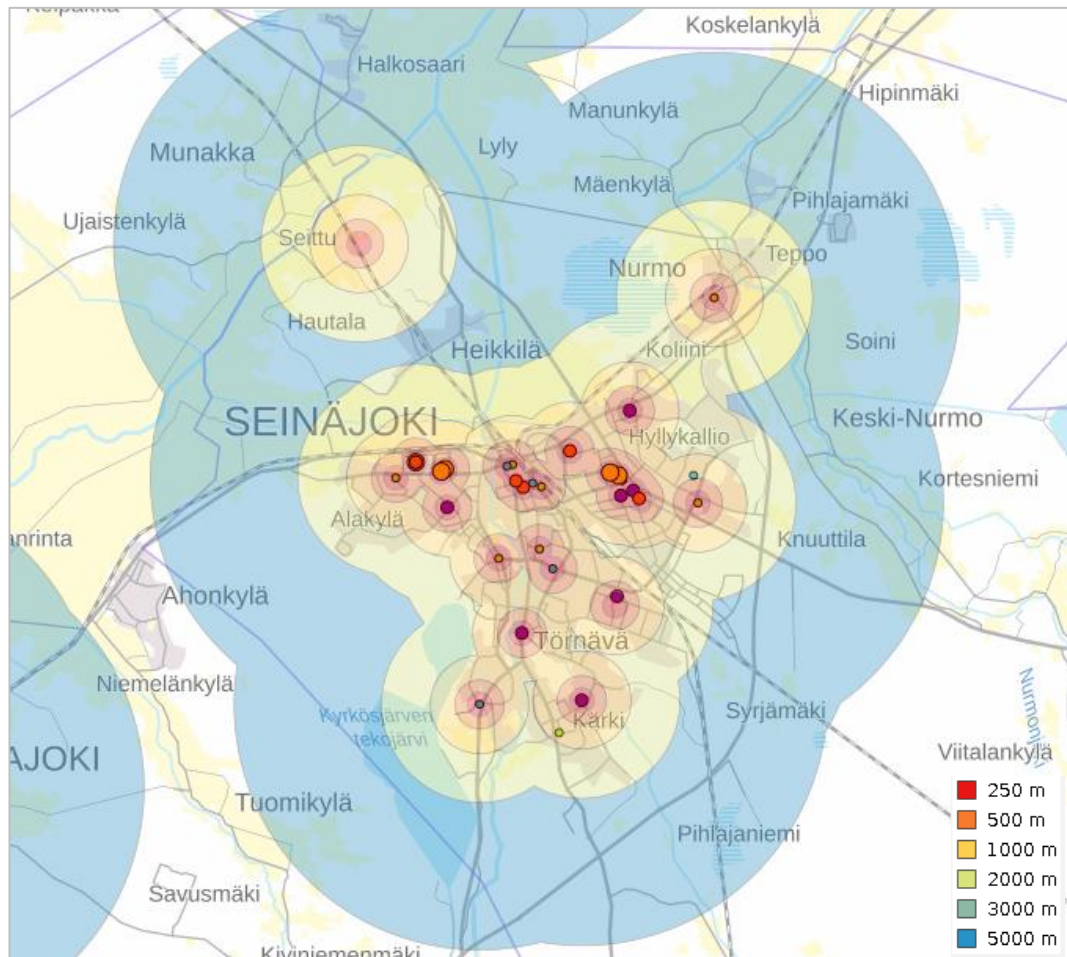
Taulukko 2. Erikoiskaupan myymälöiden lukumäärät. Lukumäärät perustuvat Tilastokeskuksen yri- tys- ja toimipaikkarekisterin toimipaikka-aineistoon (2023).

Seinäjoki	Muu erikoiskauppa		Tilaa vaativa erikoiskauppa		Erikoiskauppa yhteensä:
	Alkot, apteekit ym.	22	Huonekalukauppa	20	
Muotikauppa	51	Rautakauppa	25		
Tietotekninen kauppa	12	Muu tilaa vaativa kauppa	4		
Muu erikoiskauppa	111				
Yht.		196		49	245

3.3 SAAVUTETTAVUUS

Liikenteen toimivuus ja palveluiden helppo saavutettavuus ovat tärkeitä tekijöitä kaupan menestykselle. Pohjan valtatie vilkas ohikulkuliikenne lisää alueen kaupallista kiinnostavuutta. Näkyvä ja helposti lähestyttävä alue on kaupan kannalta aina kiinnostava.

Saavutettavuuden käsite voidaan ymmärtää ja sitä voidaan mitata monin eri tavoin. Saavutettavuuden tarkastelu painottuu yleensä päivittäistavara kauppaan ja fyysisen saavutettavuuden tarkasteluun. Erikoiskaupassa palvelujen fyysinen saavutettavuus ei ole samalla tavalla keskeinen kuin päivittäistavara kaupassa, koska erikoiskaupan myymälöissä asioidaan harvemmin.



Kuva 8. Päivittäistavara kauppan saavutettavuusvyöhykkeitä Seinäjoella. (Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, 2023).

Fyysisen saavutettavuuden (etäisyys myymälään) lisäksi kaupan palvelujen saavutettavuutta voidaan siis tarkastella myös koettuna saavutettavuutena. Koettu saavutettavuus voidaan määritellä vaivaksi, jonka kuluttaja kokee tavaroita hankkiessaan. Jos tavaroiden hankkiminen aiheuttaa paljon vaivaa, on saavutettavuus huono, jos se aiheuttaa vähän vaivaa, on saavutettavuus hyvä. Palvelutarjonnan lisääntyminen ja monipuolistuminen parantavat palvelujen koettua saavutettavuutta. (Pirkanmaan liitto 2015.)

Prisman sijainti palvelee hyvin henkilöautolla kulkevia. Suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) mahdollistamiseen. Näin kauppa on saavutettavissa eri elämäntilanteessa oleville ihmisille

4 OSTOVOIMAN JA LIIKETILATARPEEN KEHITYKSESTÄ

Ostovoima kuvaa alueen asukkaiden (nykyiset ja tulevat) kulutustottumuksiin perustuvaa vähittäiskaupan ostovoimaa. Ostovoiman perusteella voidaan johtaa keskimääräisiin toimialakohtaisiin myyntitehoihin perustuen vähittäiskaupan laskennallinen tilantarve. Ostovoima- ja tilantarvelaskelman perusteella voidaan siis arvioida kaupan tulevaa mitoitusta.

Seinäjoen asemanseudun kaupan selvityksessä (2020) on arvioitu ostovoiman muutosta ja laskennallista pinta-alantarpeen muutosta Seinäjoella vuosina 2018–2040. Tarkastelun aluerajaukset ovat Seinäjoen keskusta (2 km:n säde asemakeskuksesta) sekä muu Seinäjoki.

Ostovoima lasketaan kertomalla asukkaiden määrä keskimääräisellä vähittäiskauppaan käytettävällä keskimääräisellä rahasummalla €/vuosi. Tilantarve lasketaan jakamalla asukkaiden ostovoima keskimääräisellä toimialoittaisella myyntiteholla eli kuinka paljon vähittäiskauppa myy per neliö. Kulutuksen osalta mitoitusta on arvioitu ns. normaalilla kulutuksen kasvulla.

Seinäjoen asemanseudun kaupan selvityksessä (2020) väestönkasvun toteutumiseen Seinäjoella on laadittu vaihtoehtoisia skenaariota. Niihin perustuen on laskettu ostovoiman muutos ja laskennallinen pinta-alantarpeen muutos mm. skenaarioille 1A ja 2A. Lopputuloksena esitetään arviot ostovoiman muutoksesta ja tilantarpeesta perustuen väestöennusteisiin sekä arvioituun kulutuksen kasvuun. Tarkastelu on tehty erikseen keskusta-alueelle (2 km:n säde asemakeskuksesta) ja muulle Seinäjoelle.

Skenaario 1A: Väestö kasvaa keskusta-alueella (2 km:n säde asemakeskuksesta) 1,5 % vuodessa 2018–2040, muualla markkina-alueella Tilastokeskuksen ennusteen (2019) mukaisesti. Asukkaiden kulutus kauppaan ja palveluihin kasvaa pt-kaupassa 0,5 %/vuosi ja erikoiskaupassa sekä palveluissa 1 % / vuosi.

Ostovoiman muutos

Päivittäistavarakauppa (milj. €)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	6,5	5,2	5,8	6,4	24,0
Muu Seinäjoki	12,1	6,3	3,5	0,7	22,6

Keskustahakuinen erikoistavarakauppa (milj. €)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	5,2	4,3	4,9	5,5	19,9
Muu Seinäjoki	11,7	7,2	5,6	3,8	28,3

Laskennallinen pinta-alantarpeen muutos

Päivittäistavarakauppa (k-m ²)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	1 130	909	1 004	1 109	4 152
Muu Seinäjoki	2 098	1 089	613	124	3 925

Keskustahakuinen erikoistavarakauppa (k-m ²)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	2 254	1 868	2 115	2 394	8 631
Muu Seinäjoki	5 062	3 117	2 427	1 661	12 266

Skenaario 2A: Väestö kasvaa keskusta-alueella (2 km:n säde asemakeskuksesta) 2 % vuodessa ja koko Seinäjoen väestönkasvu on 1 % 2018–2040. Asukkaiden kulutus kauppaan ja palveluihin kasvaa pt-kaupassa 0,5 %/vuosi ja erikoiskaupassa sekä palveluissa 1 % / vuosi.

Ostovoiman muutos

Päivittäistavarakauppa (milj. €)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	8,3	6,9	7,8	8,8	31,7
Muu Seinäjoki	15,5	11,7	12,3	12,8	52,3

Keskustahakuinen erikoistavarakauppa (milj. €)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	6,3	5,4	6,3	7,3	25,3
Muu Seinäjoki	13,9	10,9	11,7	12,6	49,1

Laskennallinen pinta-alantarpeen muutos

Päivittäistavarakauppa (k-m ²)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	1 434	1 188	1 345	1 522	5 490
Muu Seinäjoki	2 691	2 034	2 127	2 219	9 071

Keskustahakuinen erikoistavarakauppa (k-m ²)					
	2018–2025	2025–2030	2030–2035	2035–2040	2018–2040
Keskusta-alue	2 748	2 345	2 721	3 157	10 972
Muu Seinäjoki	6 024	4 713	5 076	5 455	21 268

Liiketilatarvetta tarkasteltaessa on hyvä muistaa, että kyseessä on tietyn alueen väestömäärään perustuvan ostovoima-arvion pohjalta laskettu liiketilatarve. Laskelmassa ei ole otettu huomioon ostovoiman siirtymiä alueelta toiselle.

Seinäjoen Roveksen alueen kaupallisessa selvityksessä (2023) tilantarpeen muutoksen arvioinnissa huomioidaan myös ostovoiman siirtymä. Tässä selvityksessä yksityisen kulutuksen kasvuarviona on käytetty päivittäistavara-kaupassa 1–1,5 %/vuosi ja erikoiskaupassa 2–3 %/vuosi.

Arviot ostovoiman nettosiirtymistä toimialaryhmittäin ovat vuonna 2020 Seinäjoella päivittäistavara-kaupassa noin +18 % ja muussa erikoiskaupassa noin +36 %.

Käytännössä Seinäjoelle tulee tulevaisuudessakin kohdistumaan osa maakunnan muiden kuntien ostovoimasta, joten Seinäjoen liiketilatarve on laskennallista liiketilatarvetta suurempi. Ostovoiman siirtymän huomioon ottava liiketilatarve kattaa Seinäjoen vakituisen väestön ostovoiman lisäksi kaiken Seinäjoen ulkopuolelta tulevan ostovoiman.

Seinäjoen oman väestön ostovoimaan perustuva arvio.

	Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuosina 2021–2040	Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilatarve vuonna 2040
Päivittäistavara-kauppa	28 000–38 000 k-m ²	104 000–114 000 k-m ²
Muu erikoiskauppa ei tilaa vaativa	75 000–113 000 k-m ²	190 000–228 000 k-m ²

Seinäjoen oman väestön ostovoimaan ja ostovoiman siirtymään* perustuva arvio.

	Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve vuosina 2021–2040	Vähittäiskaupan laskennallinen liiketilatarve vuonna 2040
Päivittäistavara-kauppa	33 000–45 000 k-m ²	123 000–135 000 k-m ²
Muu erikoiskauppa, ei tilaa vaativa	102 000–154 000 k-m ²	258 000–310 000 k-m ²

* ostovoiman siirtymä vuoden 2020 tasolla.

5 YHTEENVETO

Suunnittelualue on maakuntakaavassa C-alueita ja yleiskaavassa KM-alueita. Muutosalueen käyttötarkoitus tulee toisen tontin osalta muuttamaan asemakaavan muutoksen myötä, mutta KL ja KM-1 alueiden yhdistäminen ei kasvata korttelin kokonaisrakennusoikeutta. Nykytilanteessakin KL-alueelle olisi ollut mahdollista toteuttaa 4000 k-m² suuruinen vähittäiskauppa.

Suunnittelualan lähellä on melko paljon asutusta, joten kaupan palvelujen kysynnän ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta Prisman suunnitteilla oleva hanke vaikuttaa perustellulta.

Seinäjoen väkiluku on kasvanut melko tasaisesti viime vuosina ja myös Hyllykallion alue kuuluu Seinäjoen väestönkasvun alueisiin. Mikäli Seinäjoen väestönkasvu jatkuu, ennakoitsee myös ostovoiman kasvua. Verkkokaupan suosion lisääntyminen voi kuitenkin vähentää tarvetta asioida fyysisesti myymälöissä, vaikka toistaiseksi verkkokaupan osuus koko päivittäistavaramyynnistä on ollut alhainen.

Seinäjoella asukasmäärä yhtä päivittäistavaramyymälää kohti on ollut suurempi kuin koko maassa keskimäärin, eli asukaslukuun suhteutettuna päivittäistavarakaupan myymäläverkko on Seinäjoella näin koko maan keskitasoa harvempi.

Väestönkasvun toteutumisesta ja yksityisen kulutuksen kehityksestä riippuen on Seinäjoen keskustan ulkopuolisella alueella laskennallinen pinta-alantarpeen muutos päivittäistavarakaupassa 3 925–9 071 k-m² ja keskustahakuisessa erikoistavarakaupassa 12 266–21 268 k-m² vuoteen 2040 mennessä.

Koko Seinäjoella vähittäiskaupan laskennallinen liiketilan lisätarve on päivittäistavarakaupassa 28 000–38 000 k-m² ja muussa erikoiskaupassa 75 000–113 000 k-m² vuoteen 2040 mennessä. Sekä päivittäistavarakaupan että erikoistavarakaupan ostovoiman siirtymät ovat olleet Seinäjoella positiivisia eli ostovoimaa siirtyy alueelle muualta. Ostovoiman siirtymän huomioivan arvion mukaan liiketilan lisätarve on päivittäistavarakaupassa 33 000–45 000 k-m² ja muussa erikoiskaupassa 102 000–154 000 k-m².

Suunniteltu kaavamuutos todennäköisesti vahvistaa jonkin verran Hyllykallion kaupallisen alueen vetovoimaa sekä nykyistä kaupan palveluverkkoa. Suunnittelun kohteena oleva Prisma laajentaa jo olemassa olevaa kaupallista toimintaa, joten vaikutukset muiden myymälöiden ja kaupallisten palvelujen toimintaedellytyksiin jäävät todennäköisesti vähäisiksi. Hyllykallion myymälän välittömässä läheisyydessä ei sijaitse muita päivittäistavarakauppoja.

Lähteitä

Etelä-Pohjanmaan Osuuskauppa, Eepee 19.1.2024. Eepee kehittää Prisma Hyllykallion toimintoja. <https://eepee.fi/news/eepee-kehittaa-prisma-hyllykallion-toimintoja/>

Peltokangas, Heikki (2023). Eepee hakee Prisman kortteliin kaavamuutosta – Hyllykalliolla tavoitteena neljä asiaa. <https://ilkkapohjalainen.fi/talous/eepee-hakee-prisman-kortteliin-kaavamuutosta-hyllykalliolla-tavoitteena-kolme-asiata>

Päivittäistavara-ry (2023) Päivittäistavara-ry 2023. <https://www.pty.fi/wp-content/uploads/2023/06/Paivittaistavara-ry-2023.pdf>

Santasalo, Tuomas & Koskela, Katja (2015) Vähittäiskauppa Suomessa 2015.

Seinäjoen Roveksen alueen kaupallinen selvitys (2023) Etelä-Pohjanmaan liitto ja FCG. https://epliitto.fi/wp-content/uploads/2023/01/B_112_Seinajoen_Roveksen_alueen_kaupallinen_selvitys_FCG_2023_web.pdf

Seinäjoen asemanseudun kaupan selvitys 2020. Ramboll. <https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/10/Seinajoen-asemanseudun-kaupan-selvitys-31.3.2020.pdf>

5 **SEINÄJOKI**

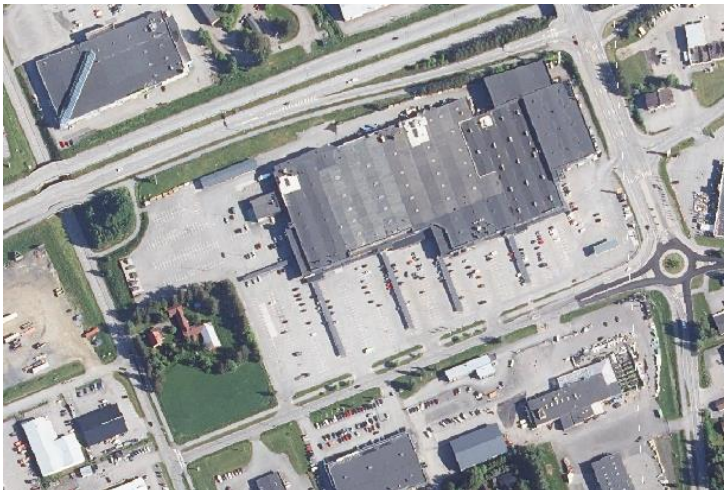
SUUNNITELMASELOSTUS

8.8.2024

TYÖNUMERO 25011843

SEINÄJOEN KAUPUNKI

HULEVESISELVITYS ASEMAKAAVAA VARTEN, HYLLYKALLION ASEMAKAAVAN
MUUTOS, PRISMAN ALUE



Sweco Finland Oy

Ilmalantori 4, 00240 Helsinki

www.sweco.fi
etunimi.sukunimi@sweco.fi
puh. 0207 393 000

Y-tunnus 2661738-3

Sisällysluettelo

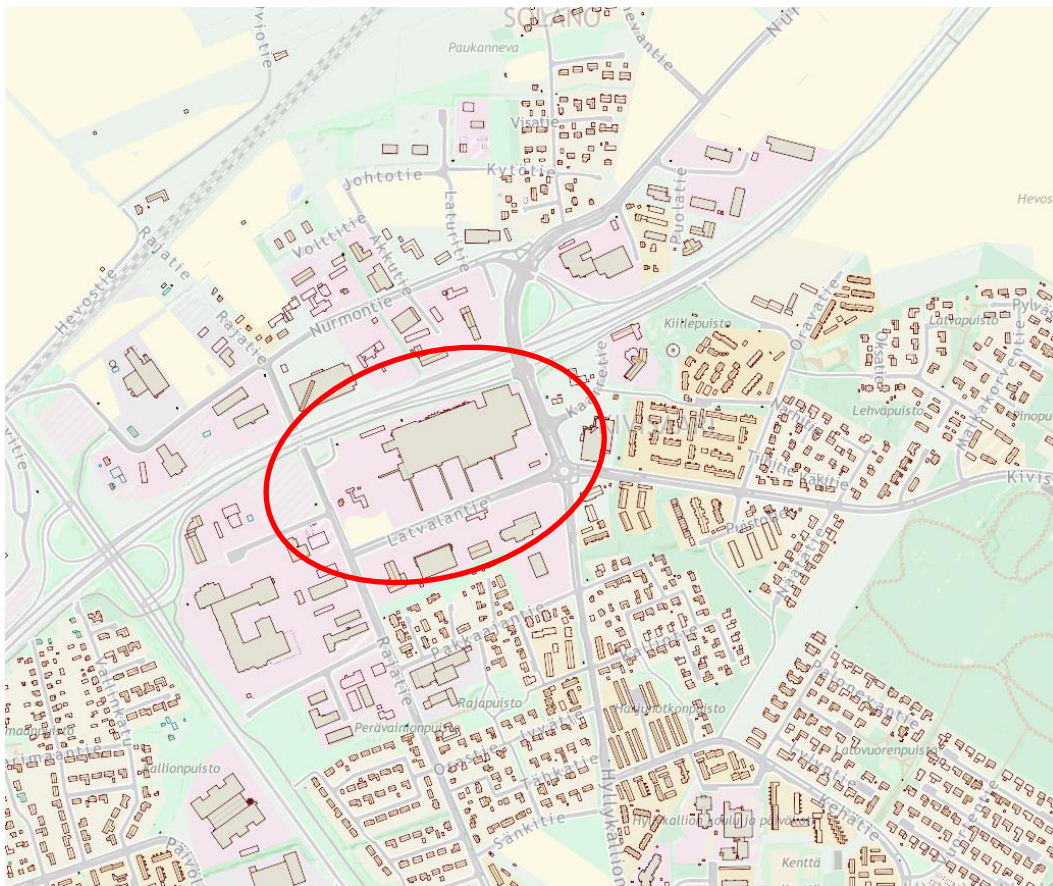
1.	JOHDANTO	1
1.1.	Tausta ja tavoitteet	1
2.	NYKYTILA	3
2.1.	Koordinaatistojärjestelmät	3
2.2.	Kaavoitus ja maankäyttö	3
2.3.	Maaperä ja pohjaolosuhteet	4
2.4.	Luontoarvot	4
2.5.	Hulevesien purkureitti	5
2.6.	Tontin hulevedet nykytilanteessa nykytilanteessa	8
2.7.	Hulevesivirtaamat nykytilanteessa	8
2.8.	Tulvatarkastelu	9
3.	UUSI TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMA	10
4.	HULEVESIEN HALLINTASUUNNITELMA	10
4.1.	Mitoitusperiaatteet	10
4.2.	Virtaamat ja kertymät uudessa tilanteessa	11
4.2.1	Tontin länsiosa	11
4.2.2	Rakennuksen laajennusosa	11
4.3	Hulevesien johtaminen ja viivyttäminen	12
4.4	Hulevesiin liittyvät kaavamääräykset	12
4.5	Huomioitavaa jatkosuunnitteluun	13
5	Yhteenveto	13
6	LIITTEET	14

1. JOHDANTO

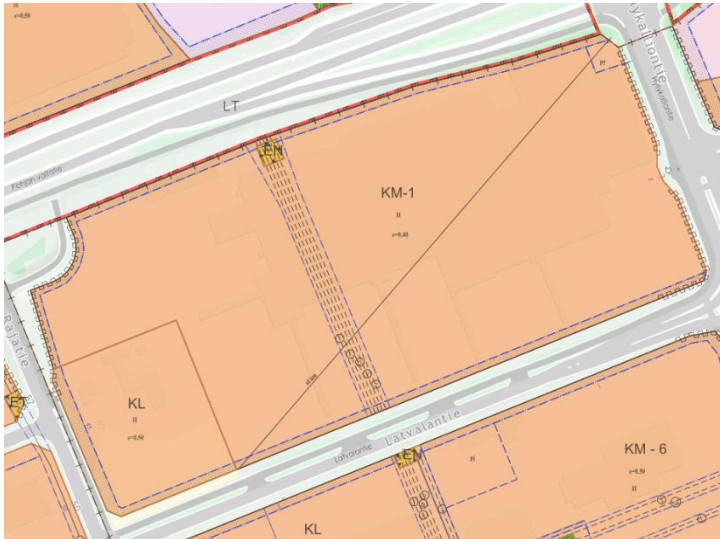
1.1. Tausta ja tavoitteet

Työssä laadittiin hulevesiselvitys Seinäjoen Prisman alueelle (tontille) Hyllykallion asemakaavan 52029 muutosta varten. Työn tavoitteena oli esittää suositukset hulevesien hallinnan toimenpiteiksi ja laatia ehdotukset asemakaavamääräyksiksi.

Kohteessa muutetaan korttelin 3091 käyttötarkoitusta nykyisen KL tontin osalta. Kohde sijaitsee Pohjan valtatie (V67) ja Rajatien kaakkoispuolella.



Kuva 1. Likimääräinen sijainti (Lähde: Seinäjoen karttapalvelu)



Kuva 2. Asemakaavaote. (Seinäjoen karttapalvelu)

Nykyisen KL tontin kohdalle on suunnitteilla parkkialue, lumenkasauspaikka ja liittymäjärjestelyjä. KL tontin kohdalla alueen maankäyttö muuttuu merkittävästi ja vaikuttaa läpäisemättömien pintojen määrään.

Asemakaavaaluonnoksessa hulevedet käsitellään tontilla. Tavoitteena on viivyttää tontilla maankäytön muutoksesta johtuva virtaamien lisääntyminen ennen eteenpäin johtamista, jotta vähennetään tiivistyvän rakentamisen aiheittamaa määrällistä kuormitusta kokoojaviemärissä ja laadullista kuormitusta vastaanottavassa vesistössä. On siis tärkeää huolehtia hulevesien hyvästä hallinnasta.

Hulevesiselvityksessä tarkasteltiin nykytilan valuma-alueet, virtausreitit ja tulvariskit. Työssä laskettiin maankäytön muutosten vaikutukset hulevesivirtaamiin ja määriteltiin mitoitusperiaatteet hulevesien hallinnalle.

Suunnittelu perustuu tontinkäyttösuunnitelman luonnokseen pvm. 19.01.2024.

Konsultin työryhmään kuului hulevesien osalta Hanna-Leena Ventin ja Hanna Ruotsalainen. Alueelle tehdään samanaikaisesti liikenneselvitys ja kaupallinen selvitys asemakaavamuutoksen lähtötiedoiksi. Liikennesuunnitelmaa laatii Saara Pölkki, Liisa Mustonen, Oona-Lina Alila ja Sami Hellstedt. Kaupallisen selvityksen laatii Nina Aarras. Tontinkäyttösuunnitelman laatii Ramboll Finland.

2. NYKYTILA

2.1. Koordinaatistojärjestelmät

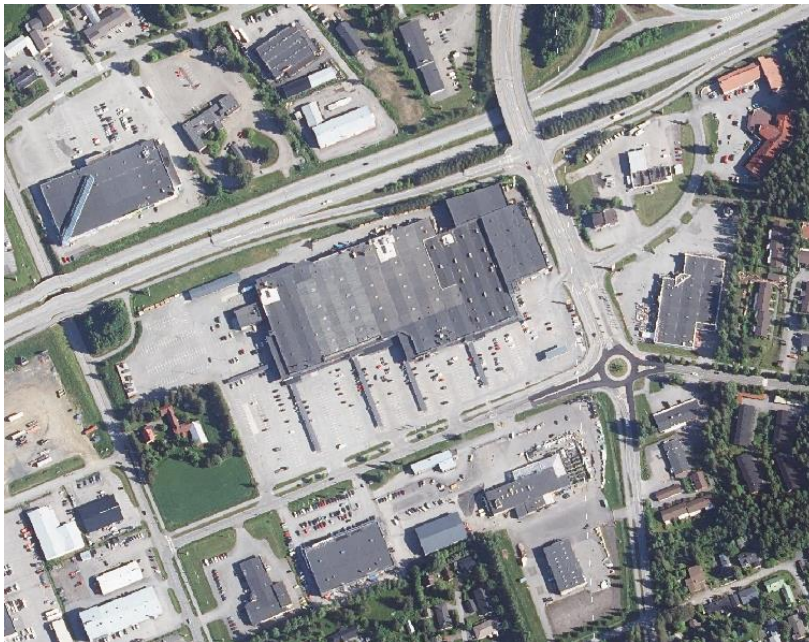
Suunnittelussa käytettiin ETRS-GK23-koordinaatistoa ja N2000-korkeusjärjestelmää.

2.2. Kaavoitus ja maankäyttö

Suunnittelualueella, korttelissa 3091, on voimassa vuonna 2007 hyväksytty asemakaava.

Muutosalueella on nykyisin asuinrakennus, maanviljelyyn liittyviä piharakennuksia, suojaisa pihamiljö ja pelto, kaavamerkintänä on liikerakennusten korttelialue KL. KM-1 tontilla on kaupan suuryksikkö ja parkkialuetta, valtaosa tontista on läpäisemätöntä pintaa.

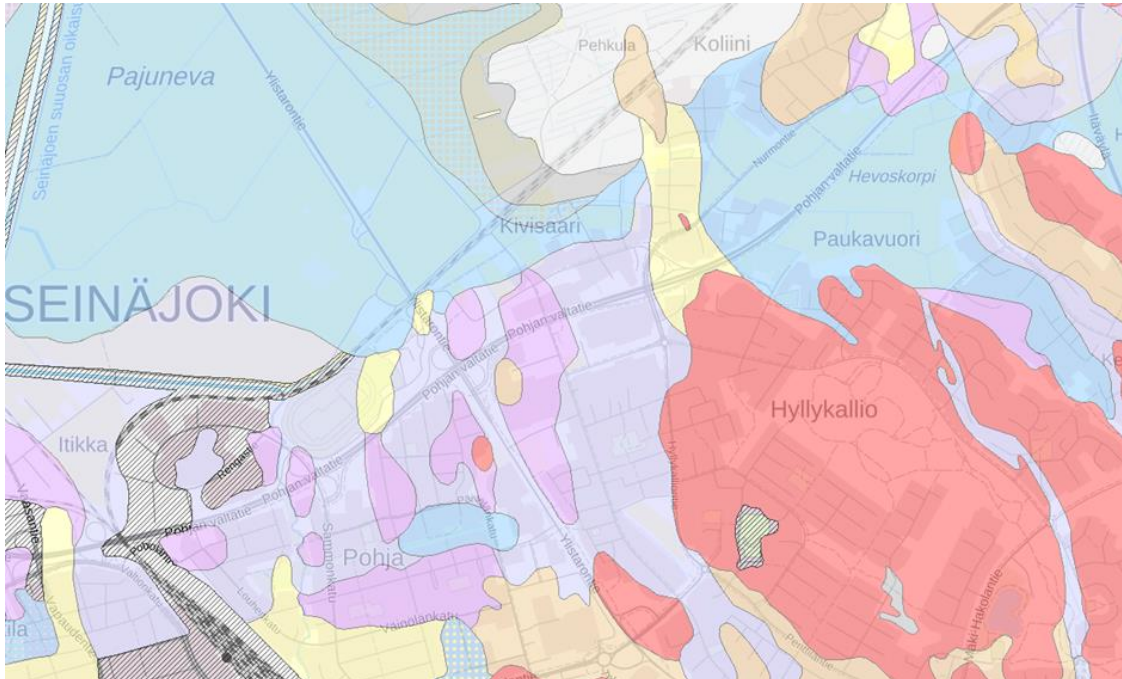
Kaavamuutoksen tavoitteenaan yhdistää tontit 1 ja 2 sekä muuttaa tontin 2 käyttötarkoitus liikerakennusten korttelialue merkinnästä (KL) liikerakennusten korttelialue merkinnäksi, joka mahdollistaa koko alueelle vähittäiskaupan suuryksikön (KM).



Kuva 3. Ilmakuva alueesta, 2022 (Lähde: Seinäjoen karttapalvelu)

2.3. Maaperä ja pohjaolosuhteet

Alueen maaperä on pääosin hiesua (alla olevassa kuvassa vaalean violetti alue). Suunnittelualueen länsiosa on hienoa hietaa (violetti alue). Hulevedet imeytyvät heikosti maaperään.



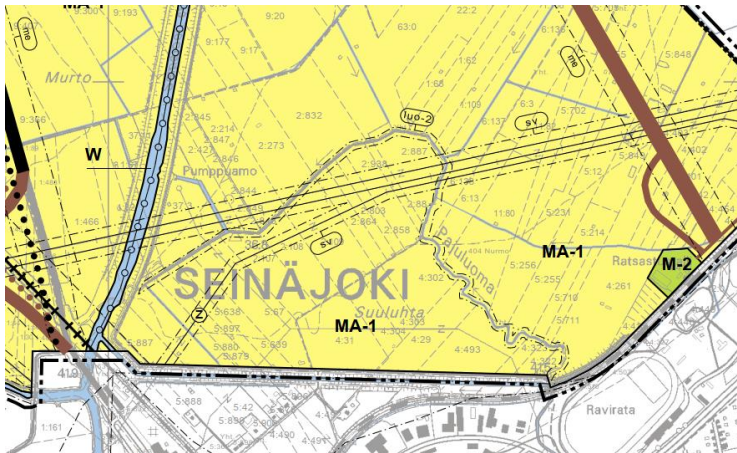
Kuva 4. Alueen maaperä (GTK:n maankamara -tietokanta)

2.4. Luontoarvot

Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelualueita tai muita luontoarvoltaan merkittäviä tekijöitä, jotka erityisesti vaikuttaisivat hulevesien hallintaan.

Alueen hulevedet purkavat Pohjan valtatie (V67) ja junaradan pohjoispuolella sijaitsevaan Pajuluomaan ja edelleen Seinäjoen oikaisuosan kautta Kyrönjokeen.

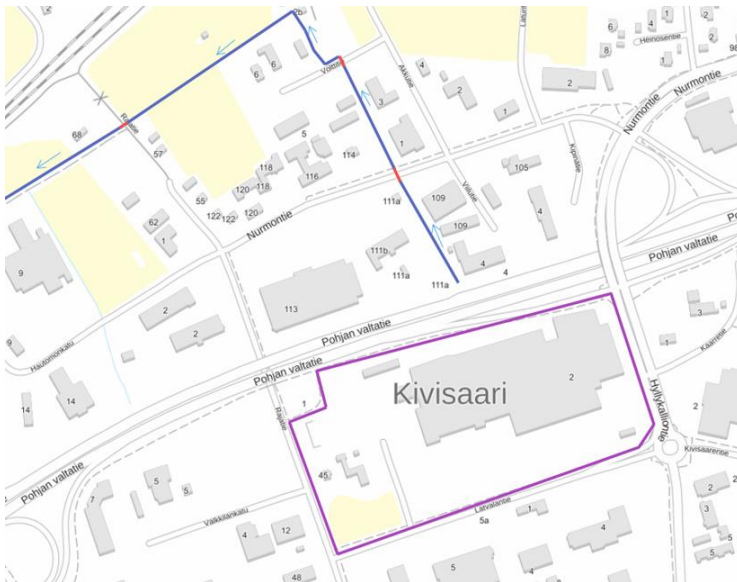
Junaradan pohjoispuolella on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (MA-1) ja Pajuluoma ja Seinäjoki on rajattu luo-2 merkinnällä, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (yleiskaava).



Kuva 5. Ote Niemistönmaan osayleiskaavasta.

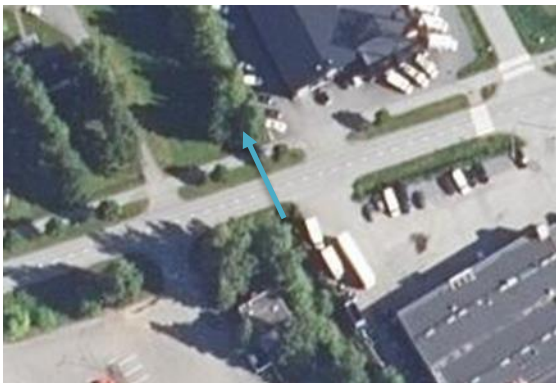
2.5. Hulevesien purkureitti

Alla olevassa kuvassa näkyy suunnittelualueen hulevesien pääpurkureitti.

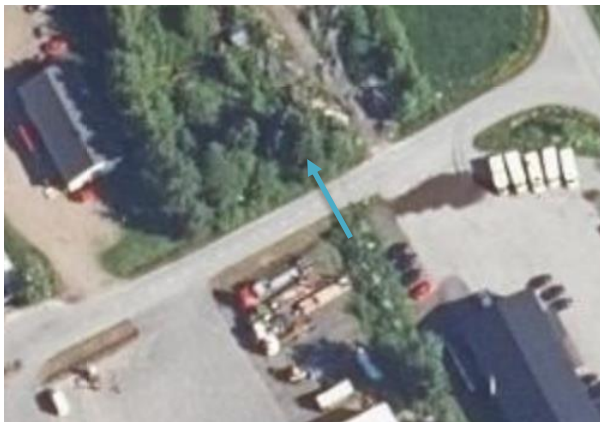


Kuva 6. Suunnittelualueen purkureitti

Hulevedet johdetaan laajemmalta alueelta korttelin 3091 läpi Pohjan valtatie (V67) pohjoispuolelle avo-ojaan. Avo-oja alittaa Nurmontien rummulla noin 155 m päässä purkupisteestä ja Volttitien rummulla noin 142 m Nurmontiestä pohjoiseen.



Kuva 7. Rumpu R1 Nurmontien ali.



Kuva 8. Rumpu R2 Volttitien ali.

Avo-oja yhtyy suurempaan kokooja-avo-ojaan noin 100 m Volttitiestä pohjoiseen. Avo-ojan rumpujen koosta tai materiaaleista ei ole tarkempia tietoja. Avo-oja yhtyy Pajuluomaan Ylistarontien länsipuolella ja radan pohjoispuolella.

Vastaanottavaan Kyrönjoen vesistöalueeseen on tehty laajoja tulvahallintatoimenpiteitä, mm jokien perkauksia ja pengerryksiä, pumppaamoita, eristysjoja, 4 tekojärveä ja Seinäjoen suosan oikaisu-uoma. Pajuluoman pumppaamo johtaa vedet Seinäjoen suosan oikaisu-uomaan. Pumpattavan vesimäärän pienentämiseksi on kaivettu eristysjoja ja rakennettu penkereitä. (ELY-keskus 2017, Raportteja 47, Kyrönjoen vesistötyöt, Velvoitetarkkailu vuonna 2016)



Kuva 9. ELY-keskus 2017. Kyrönjoen pumppaamot

2.6. Tontin hulevedet nykytilanteessa

Nykytilanteen valuma-aluekartta on nähtävissä liitteessä 1. Suunnittelualueella on hulevesiviemärointi. Suunnittelualue on jaettu osavaluma-alueisiin, jotka on nimetty VA1_I, VA1_J, VA_K, VA_L ja suunnittelualueen läpi kulkevien hulevesien osavaluma-alue VA1_U.

Osavaluma-alue VA1_U määritettiin hyödyntämällä maanpintamallia (Scalگو LIVE ohjelmalla). Raportin lähtöaineiston johto- ja pohjakartta eivät kata Scalگو liven maanpintamallin mukaista valuma-alueita. Maanpintamallin mukaisesti, käytettävissä olevilla johtotiedoilla täydennettynä, kokoojaviemäri kerää hulevesiä 86 hehtaarin alueelta pääosin pientalovaltaiselta asemakaava-alueelta korttelin etelä- ja itäpuolelta.

Suunnittelualueen hulevedet johdetaan alueen läpi kulkevaan kokoojaviemäriin (675M, 2010), joka purkaa avo-ojaan Pohjan valtatie pohjoispuolella.

Suunnittelualueen viereiset osavaluma-alueet on nimetty VA2...VA3 jne.

2.7. Hulevesivirtaamat nykytilanteessa

Taulukossa 1 on laskettu korttelin osavaluma-alueiden virtaamia nykytilanteessa mitoitussateella 150 l/s/ha, 15 min.

Taulukko 1. Valumakertoimet, hulevesien virtaamat ja kertymät nykytilassa valuma-alueittain. Tulevan tilanteen virtaamat näkyvät taulukossa 2 kappaleessa 4.2.

Valuma-alue	Pinta-ala [ha]	Valumakerroin, nykytila	Virtaama, nykytilanne [l/s]	Kertymä, nykytilanne [m3]
1_I	5,83	0,88	770	693
1_J	0,64	0,30	30	26
1_K	0,32	0,40	20	17
1_L	1,14	0,80	140	123
Kortteli yhteensä			960	859

Osavaluma-alue VA1_U on korttelin ulkopuolella, mutta näiden alueiden hulevedet johdetaan korttelin läpi hulevesiviemäriillä. Korttelin ulkopuolisen valuma-alueen pituus korttelin kokoojaviemäriille on noin 1800 metriä. Korttelin ulkopuoliselta osavaluma-alueen hulevesivirtaamaa rajaa alueen hulevesiviemäreiden kapasiteetti. Virtaamaksi saatiin 1/5a toistuvalla 60 minuutin sateelle (ilmastonmuutos huomioon otettuna) laskennallisesti 2550 l/s. Todellisuudessa hulevesiviemärit rajaavat virtaamaa ja tulvatilanteessa hulevedet lammikoituvat ja viiptyvät alueella ja kulkevat tulvareittejä pitkin. 15 minuutin pituisella sateella kokoojaviemäriin ehtii valua vain osa VA1_u osavaluma-alueelta.

Tontin läpi kulkevasta kokoojaviemäristä on johtotiedoissa joitain vesijuoksun korkoja, joiden mukaan hulevesiviemäriin pituuskaltevuus on 0,23 % ja kapasiteetti on tällöin noin 500 l/s. Voidaan todeta, että kokoojaviemäriin kapasiteetti on nykytilanteessa täynnä, eikä hulevesivirtaamia tule kasvattaa. Tontilla on paljon hulevesiviemäreitä ja käytännössä nykytilanteessa kokoojaviemäriin kapasiteetin ollessa täynnä, toimivat tontin hulevesiviemärit viivytystilavuutena ja veden noustessa tulvivat sadevesikäivöistä maanpinnalle. Hulevesien hallintatoimenpiteitä on ehdotettu kappaleessa 4.3.

Nykyisen KL-tontin reunaa kiertää avo-oja, jonka purkusuunnasta ei ole varmuutta. Selvityksessä on lähdetty olettamuksesta, että osavaluma-alueen 1_J hulevedet valuvat nykytilanteessa tähän ojaan, eivätkä nykytilanteessa päädy tontin läpi kulkevaan kokoojaviemäriin.

2.8. Tulvatarkastelu

Suunnittelualue rajautuu lännessä Rajatiehen, jonka alikulku Pohjan valtatie alin on tulvaherkkä (seuraava kuva).

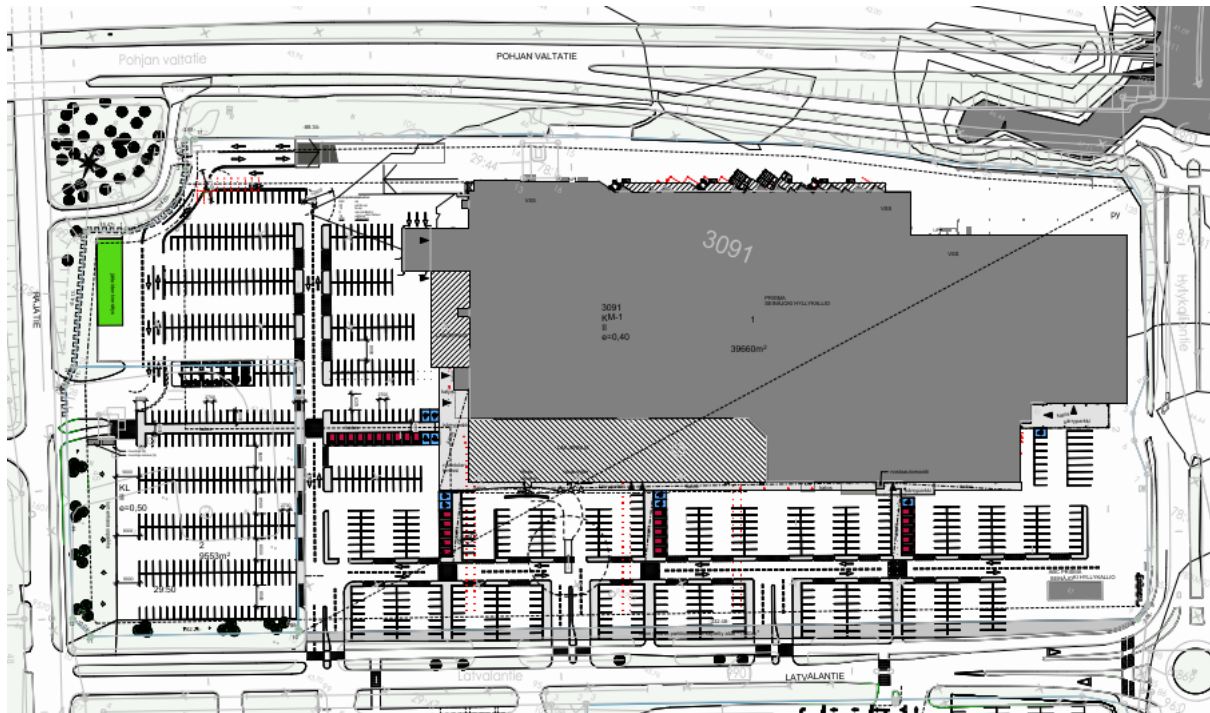
SYKEN tulvakartalla (1/20a vesistötulva) sinisellä vaakaraidoituksella kiinteillä rakenteilla tulvasuojellut alueet. Rakenteet koskevat suunnittelualueen laskuojaa Volttitiestä pohjoiseen.



Kuva 10. SYKEN tulvakartta, 1/20a toistuva vesistötulva.

3. UUSI TONTINKÄYTTÖSUUNNITELMA

Alla olevassa kuvassa näkyy tontinkäyttösuunnitelma (luonnos 8.8.2024).



Kuva 11 Tontinkäyttöluonnos

Tontinkäyttösuunnitelman mukaan maankäyttö muuttuu eniten tontin lounaiskulman parkkialueen osalta. Muutoin tontti pysyy enimmäkseen nykyisellään. Rakennuksen lounaiskulmaan on lisäksi tulla uutta kattopinta-alaa.

4. HULEVESIEN HALLINTASUUNNITELMA

4.1. Mitoitusperiaatteet

Hulevesien hallinnassa pääperiaatteena oli hulevesien viivyttäminen siten, että maksimi purkuvirtaama ei kasva nykytilaan verrattuna kerran 5 vuodessa toistuvalla rankkasateella. Tavoitteena on kookojaviemärin kapasiteetin varmistaminen ja mahdollisuuksien mukaan hulevesien laadun parantaminen.

Mitoitussateena on käytetty 150 l/s/ha, 15 min.

Kohteessa pyritään viivyttämään syntyvät hulevedet ja mahdollisuuksien mukaan hyötykäyttämään kasvillisuudelle lähellä syntypaikkaa.

Työ laadittiin sillä periaatteella, että kohteen hulevesitase ei muutu. Suunnittelun lähtökohtana pidettiin kohteen nykytilaa.

4.2. Virtaamat ja kertymät uudessa tilanteessa

4.2.1 Tontin länsiosa

Taulukossa 2 on esitetty rakennetun tilanteen virtaamia ja hulevesikertymiä osavaluma-alueilla IJ ja IK (uusi paikoitusalue). Vettä läpäisemättömän pinnan osuus osavaluma-alueella on arvioitu tontinkäyttösuunnitelman mukaan.

Taulukko 2. Valumakertoimet, hulevesien virtaamat ja kertymät tulevassa tilanteessa valuma-alueittain mitoitusasteella 150 l/s/ha

Valuma-alue	Pinta-ala [ha]	Valumakerroin, tuleva tilanne	Virtaama, tuleva tilanne [l/s]	Kertymä, tuleva tilanne [m3]	osavaluma-makohtainen Viivytystarve*
1_J	0,64	0,8	76,8	46	29
1_K	0,32	0,8	38,2	23	11

Viivytystarve* -sarakeessa on laskettu maanpinnan käytön muutoksesta syntyvä viivytystarve. Sen lisäksi suunnittelukohteessa tulee huomioida, että nykytilanteessa osa-valuma-alueen 1_J hulevedet eivät päädy kokoojaviemäriin eli tämän alueen todellinen viivytystarve on kertymä tulevassa tilanteessa.

Paikoitusalueen viivytystarve = 46 m³ + 11m³ = 57 m³

Paikoitusalueen osalta purkuvirtaama kokoojaviemäriin on nykytilannetta vastaava virtaama eli osavaluma-alueen I_K (nyk.) = 20 l/s.

4.2.2 Rakennuksen laajennusosa

Rakennuksen lounaispään tuleva uusi kattopinta-ala 3004 m² ja 577 m² on nykytilanteessa asfalttia, joten valumakerroin kasvaa 0,8 -> 1. Hulevesien kokoojaviemäriin kapasiteetti on niin kovalla käytöllä, että olisi hyvä viivyttää tontin itäisen alueen hulevesiä enemmänkin kuin nykytilanteen tasolle,

jos mahdollista. Viivytyksvaatimuksen 1m³/ 100m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohti soveltaminen tähänkin lisärakentamiseen helpottaisi tilannetta nykytilanteesta.

4.3 Hulevesien johtaminen ja viivyttäminen

Ehdotuksemme hulevesien hallintatoimenpiteiksi on esitetty Hulevesien hallintasuunnitelma kartassa, joka on liitteenä 2. Ehdotus on laadittu tontinkäyttöluonnoksen perusteella. Lopullinen viivytyks määrä riippuu läpäisemättömän pinnan määrästä.

Hulevesiä suositellaan hallittavaksi tonteilla 1m³ viivytyks / 100 m² päällystettyä pintaa kohti. Hulevesiä voi viivyttää viherpaineissa, viivytyksaltaissa tai maanalaisissa rakenteissa.

Maanalainen viivytyks kannattaa sijoittaa lähelle hulevesiviemäriin liitospisteitä. Osavaluma-alueiden Va1_J ja VA 1_K purkupisteeksi on ehdotettu uutta kaivoa kokoojaviemäriin osavaluma-alueiden itäpuolella.

Viivytykspainanteen luiskat on suositeltavaa tehdä 1:3 tai loivempina, koska silloin altaiden huolto on helpompaa, ja altaasta pääsee helposti pois (turvallisuus). Viivytyks voi toteuttaa myös maanalaisilla säiliöillä, kaseteilla tai ylimitoitetuilla hulevesiviemäreillä, joiden purkukaivossa on kuristava virtaamanmitoitus. Maanalaisissa ratkaisuissa tilantarve on pienempi, mutta rakentaminen ja rakenteiden ylläpitäminen voi olla kalliimpaa.

Lumienkasausta paikan sulamisvesien purkusuuntaan tulisi sijoittaa joko hiekanerotuskaivo tai maanpäällinen koneellisesti hoidettava kiveyspainanne hiekoitushiekan ja muun kiintoaineen poistoon.

Pysäköintikampojen päihin on esitetty alas laskettuja istutusalueita varustettuna ylivuotokaivoilla. Istutusalueet voidaan toteuttaa esimerkiksi luiskattuina tai tilavuuden lisäämiseksi korkeammalla aukollisella reunakivellä reunustettuna.

Olipa viivytyksratkaisu maanpäällinen tai maanalainen järjestelmän toimivuutta tulee tarkistaa säännöllisesti ja poistaa tukkeumat ja kertyneet kiintoaineet tarvittaessa.

4.4 Hulevesiin liittyvät kaavamääräykset

Ehdotuksia yleisiksi hulevesiin liittyviksi kaavamääräyksiksi

- Hulevesien viivytyks 1m³ / 100 m² uutta läpäisemätöntä pintaa kohti
- Viivytyksrakenteen purkuvirtaama tulee kuristaa tasolle 0,2 l/s/100 m² uutta läpäisemätöntä pintaa kohti
- Lumenkasausta paikan sulamisvesiä eivät saa johtua Rajatien alikulkuun
- Lumensulamisvesien purkusuunnassa tulee olla kiintoainesta poistava rakenne

Lisäehdotuksia kaavamääräyksiin

- rakentamisaikaisesta hulevesien hallinnasta on laadittava erillinen suunnitelma rakennuslupa-vaiheessa

4.5 Huomioitavaa jatkosuunnitteluun

- Hulevesiselvityksen tiedot tulee siirtyä jatkosuunnitteluvaiheisiin. Rakennussuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota erityisesti hulevesien viivytysrakenteiden purkuaukkoihin, jotta aukot kuristavat virtaamaa riittävästi. Jos purkuaukko on liian suuri, ei tavoiteltu viivytystä tapahdu. Jos purkuaukko on oikein pieni, on sen tukkeutumisriski suuri.
- Hulevesien viivytysrakenteiden korko- ja purkutaso, sekä ylivuotoreitti,
- työnaikaisesta hulevesien hallinnasta tulee huolehtia
- Lumensulamisvesistä kiintoaineenpoisto

5 YHTEENVETO

Asemakaava-alueen rakentuessa vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy ja alueella muodostuvat hulevesivirtaamat kasvavat. Asemakaava-alueen hulevedet purkavat nykyisellään tontin pohjoisosasta hulevesiviemäriä pitkin Pohjan Valtatien (V67) pohjoispuolen avo-ojaan ja edelleen Pajuluomaan.

Asemakaava-alueen läpi kulkee kokooja hulevesiviemäri, jonka kautta asemakaava-alueen etelä / itä puolen hulevesiä kulkee alueen läpi. Kokooja viemäriin kapasiteetti on nykyisellään käytössä ja tästä syystä on tärkeää, että kasvavat hulevesivirtaamat viivytetään tehokkaasti ennen eteenpäin purkamista. Liitteessä 2 on ehdotus hulevesien hallitsemiseksi uudella paikoitusalueella.

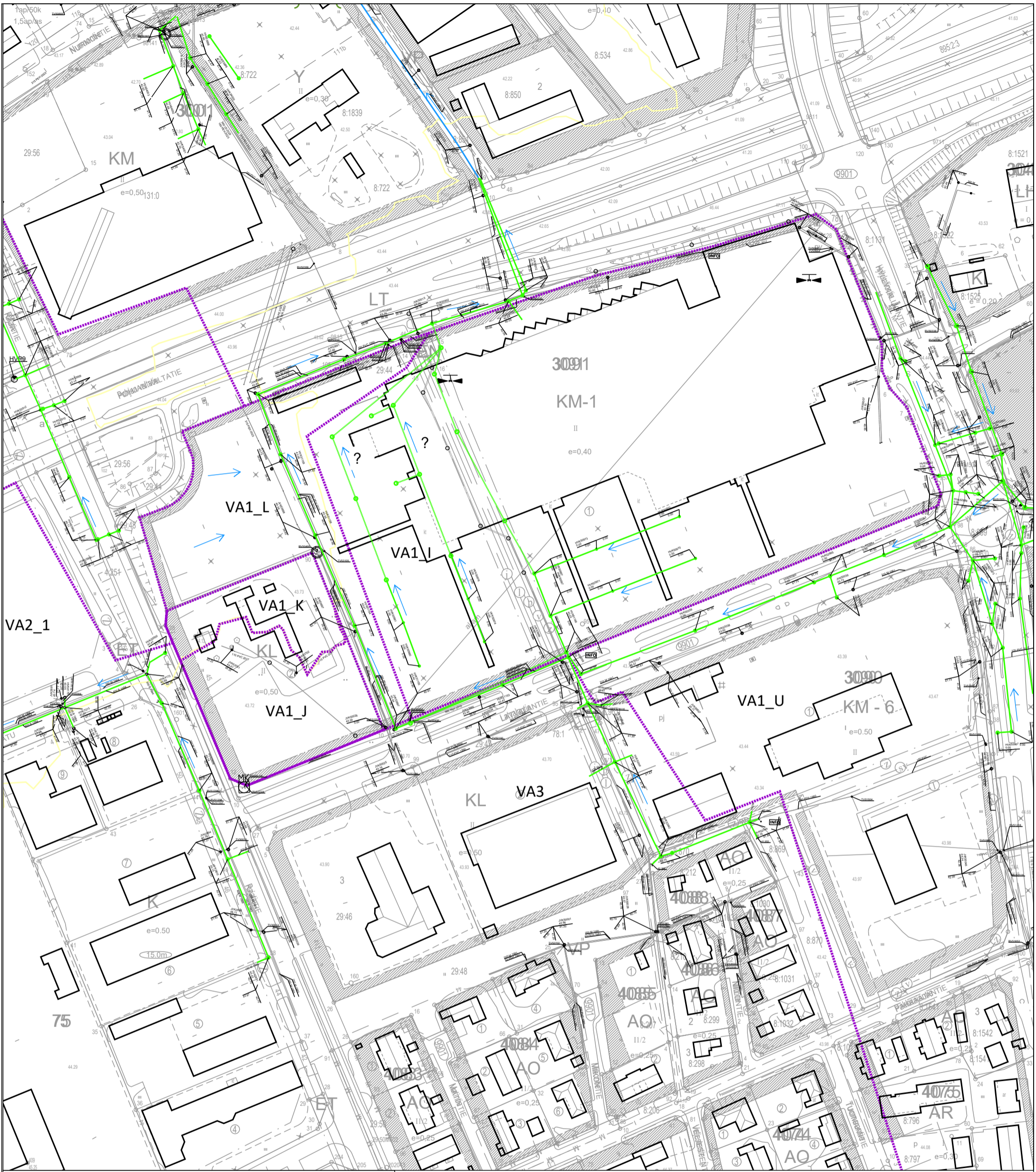
Virtaamia tasataan periaatteella, että hulevesiä tulee viivyttää tontilla siten, että jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohti rakennetaan 1m³ hulevesien viivytystilavuutta ja huolehditaan, että tontin hulevedet johdetaan viivytysrakenteiden kautta ennen niiden johtamista alueen hulevesiä kokoavaan hulevesiviemäriin. Viivytysrakenteen purkuvirtaama tulee olla suuruusluokkaa 0,2 l/s/100 m³ uutta läpäisemätöntä pintaa kohti. Uuden parkkialueen kohdalla tämä tarkoittaa, että rakennetuntilanteen hulevesiviivytysjärjestelmän purkuvirtaama tulee kuristaa tasolle 20 l/s. Tämä voidaan toteuttaa rakentamalla virtaamansäätökaivo ennen runkoviemäriin liittymistä. Tontin omistajan tulee myös huolehtia tonttikohtaisen hulevesien viivytysjärjestelmien kunnossapidosta.

Hulevesien laatua voidaan parantaa poistamalla kiintoainetta hulevesistä esimerkiksi johtamalla varsinkin lumensulamisvedet kasvillisuuspainanteiden kautta tai hyödyntämällä hiekanerotus- ja muita hulevesien laatua parantavia kaivoja.





Myös rakentamisen aikaiseen hulevesien hallintaan tulee kiinnittää huomiota. Jotta rakentamisen aikaiset hulevedet tulee huomioida.

6 LIITTEET

- Piirustus 001: nykytilannekartta 1:2000
- Piirustus 002: hulevesien hallintasuunnitelma 1:1000



SELITTEET:

-  Virtausnuoli
-  Osavaluma-alueen raja
-  Nykyinen oja
-  Nykyinen rumpu / hv-viemäri
- VA1 I...L** Osavaluma-alueen nimi, korttelin sisäpuolella
- VA1 U** Osavaluma-alueen nimi, korttelin ulkopuolella, huleveden valuu tontin läpi kokojaviemäriä pitkin

Tasokoordinaatisto ETRS-GK23, korkeusjärjestelmä N2000

NAMN OCH ADRESS / KOHTEEN NIMI JA OSOITE

Seinäjoen kaupunki
Hyllykallion asemakaavan muutos
Asemakaavan hulevesiselvitys

INNERHÄLL / PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ

Nykytilannekartta

MITTAKAAVA/SKALA

1:2000



Sweco Finland Oy

SUUNN.
H. Ruotsalainen
TARK.
H.-L. Ventin
HYV.
H.-L. Ventin

8.8.2024

TILAAJAN HYVÄKSYNTÄ

SUUNN. ALA

VHT

TYÖ N:O

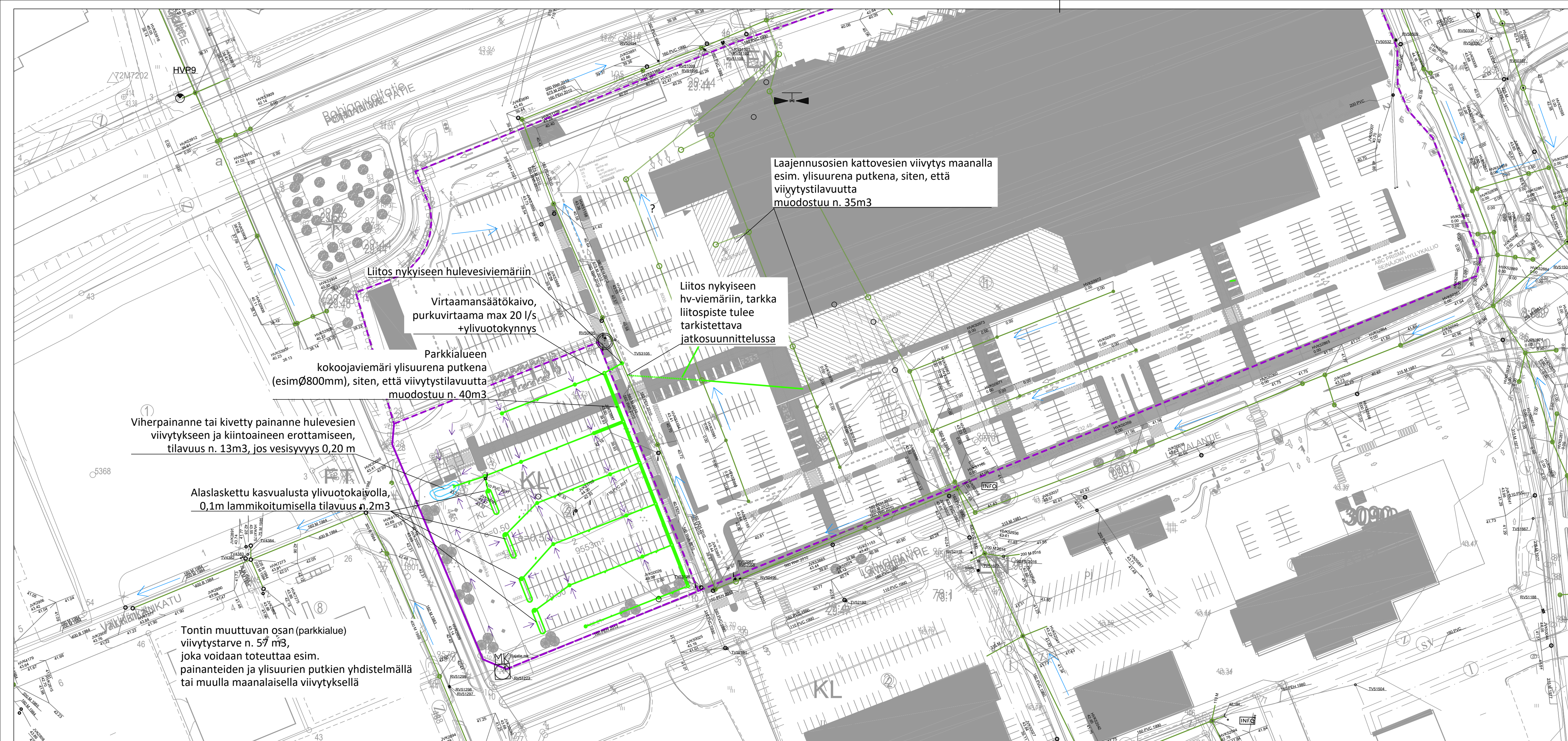
25010521

PIIR N:O


001

MUUTOS

-



- SELITTEET:**
- Osavalmu-alueen raja
 - Hulevesiviemäri, nyk
 - Hulevesiviemäri, uusi
 - Virtausnuoli
 - Virtausnuoli uusi, ehdotus pinnantasaukseen
 - Viivytyspainanne
 - Alaslaskettu kasvualusta aukollisella reunakivellä

Tasokoordinaatio ETRS-GK23, korkeusjärjestelmä N2000		INNERHÄLL / PIIRUSTUKSEN SISÄLTÖ		MITTAKAAVA/SKALA	
NAMN OCH ADRESS / KOHTEEN NIMI JA OSOITE		Hulevesien hallintasuunnitelma		1:1000	
Seinäjoen kaupunki Hyllykallion asemakaavamuutos Asemakaavan hulevesiselvitys		TILAAJAN HYVÄKSYNTÄ			
 Sweco Finland Oy	SUUNN. H. Ruotsalainen	VHT	TYÖ N:O 25010521	PIIR N:O 002	MUUTOS -
	TÄRK. H-L. Ventin				

Seinäjoen Prisman asemakaavan liikenneselvitys

Liikenneselvitys

29.8.2024



Muutosluettelo

Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu	Hyväksyjä
Luonnos	19.3.2024		FIOUTL	
1	10.4.2024	Luonnosversion kommenttien mukainen päivitys	FIOUTL	
2	29.5.2024	Uuden tontinkäyttösuunnitelman (16.4.) kommentointi (luku 4.)	FIOUTL	
3	29.8.2024	Uuden tontinkäyttösuunnitelman (8.8.) kommentointi (luku 4.)	FIOUTL	

Sweco Finland Oy

Projekti

Työnumero

Asiakas

Päiväys

Tekijät

Dokumenttiviite

2661738-3

Seinäjoki_Prisman alueen ak

25011843

Seinäjoen kaupunki

29.8.2024

Saara Pölkki, Sanna Lamberg, Jyri Lehtinen, Outi Leppänen

p:\fiolu06\120\25011843_seinäjoki_prisman_alueen_ak\000\c_suunnitelmat\liikenneselvitys_suunnitelma\25011843_seinäjoki_prisman_alueen_liikenneselvitys_versio3.docx

Sisältö

1.	Lähtökohdat ja tavoitteet	4
1.1	Työn tavoitteet.....	4
1.2	Suunnittelualue	4
1.3	Maankäyttö ja kaavoitus.....	4
1.4	Liikenteelliset lähtökohdat	6
1.4.1	Moottoriajoneuvoliikenteen verkko	6
1.4.2	Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn verkko	9
1.4.3	Joukkoliikenne	11
1.4.4	Liikenneturvallisuus	12
1.4.5	Suunnittelualueella havaitut ja koetut ongelmat ja haasteet	13
2.	Prisman alueen kehittyminen ja sen liikennevaikutukset	15
2.1	Prisman alueen tontinkäyttösuunnitelmaluonnos.....	15
2.1.1	Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksesta esitetyt huomiot	17
2.1.2	Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen mukaisten katujen simulointi	20
2.2	Kehitysehdotukset Prismen liikenneympäristön kehittämiseksi	24
2.2.1	Jalankulku ja pyöräily	24
2.2.2	Pyöräpysäköinti.....	28
2.2.3	Joukkoliikenne	28
2.2.4	Huoltoliikenne	29
2.2.5	Moottoriajoneuvoliikenne	29
3.	Yhteenveto ja suositukset	31
4.	Päivitykset	32
	Liitteet	35

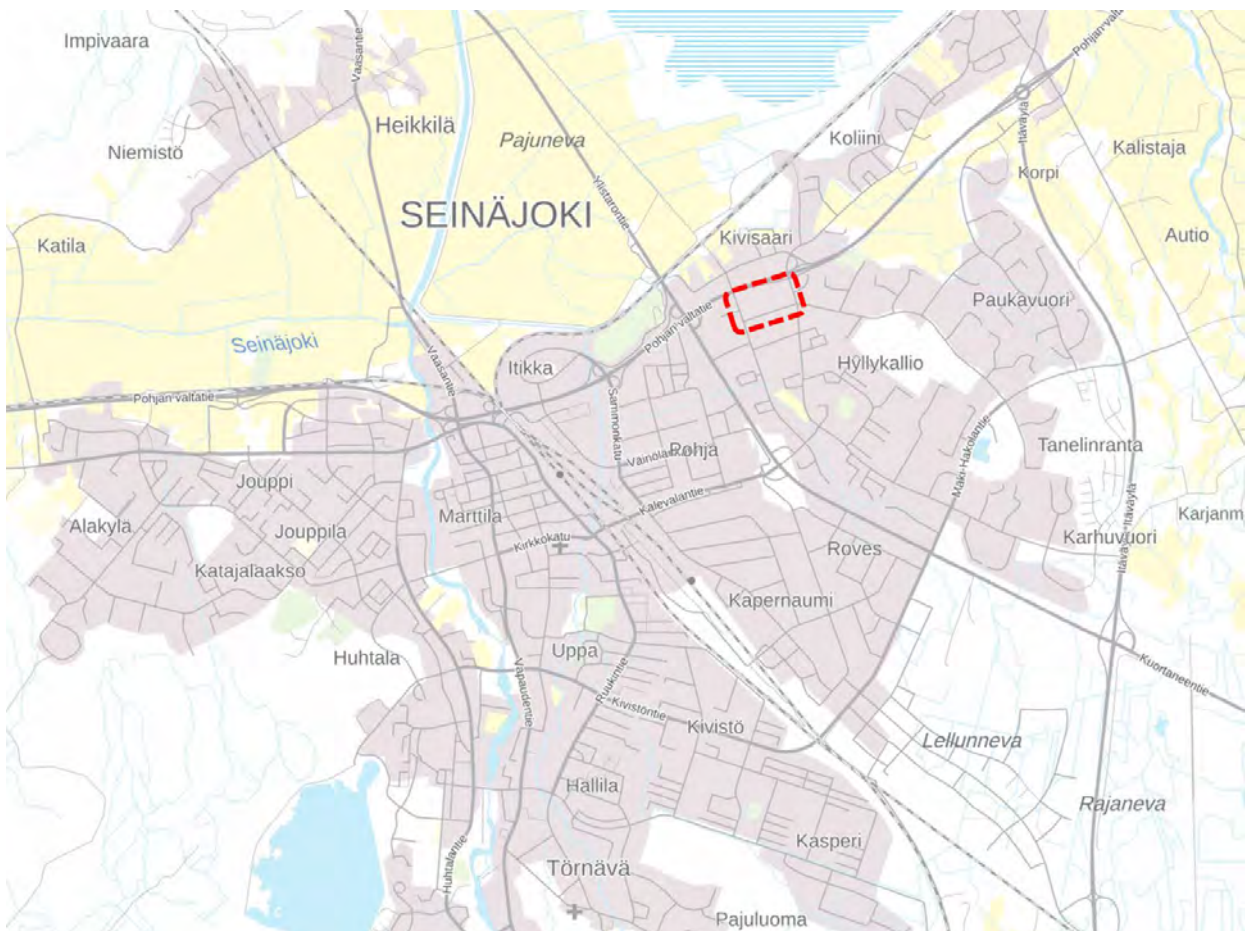
1. Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on esittää asemakaavan muutosta varten liikenteelliset lähtökohdat, antaa ehdotuksia kaavan liikenteellisten ratkaisujen esittämiseen sekä tuoda esiin kaavamutoksesta koituvat liikenteelliset vaikutukset ympäröivään katuverkkoon ja lähialueen liikenteeseen. Asemakaavamuutos koskee nykyisen Prismän toiminnan laajentamista suunnittelualueen lounaiskulmaan.

1.2 Suunnittelualue

Asemakaava-alue sijaitsee Seinäjoen kaupungin keskustaaajamassa, valtatie 19 (Pohjan valtatie) eteläisellä puolella Kivisaaren ja Hyllykallion asuinalueiden välisellä alueella. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1 Yleiskartta, suunnittelualueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella katkoviivalla (Maanmittauslaitos 1/2024).

1.3 Maankäyttö ja kaavoitus

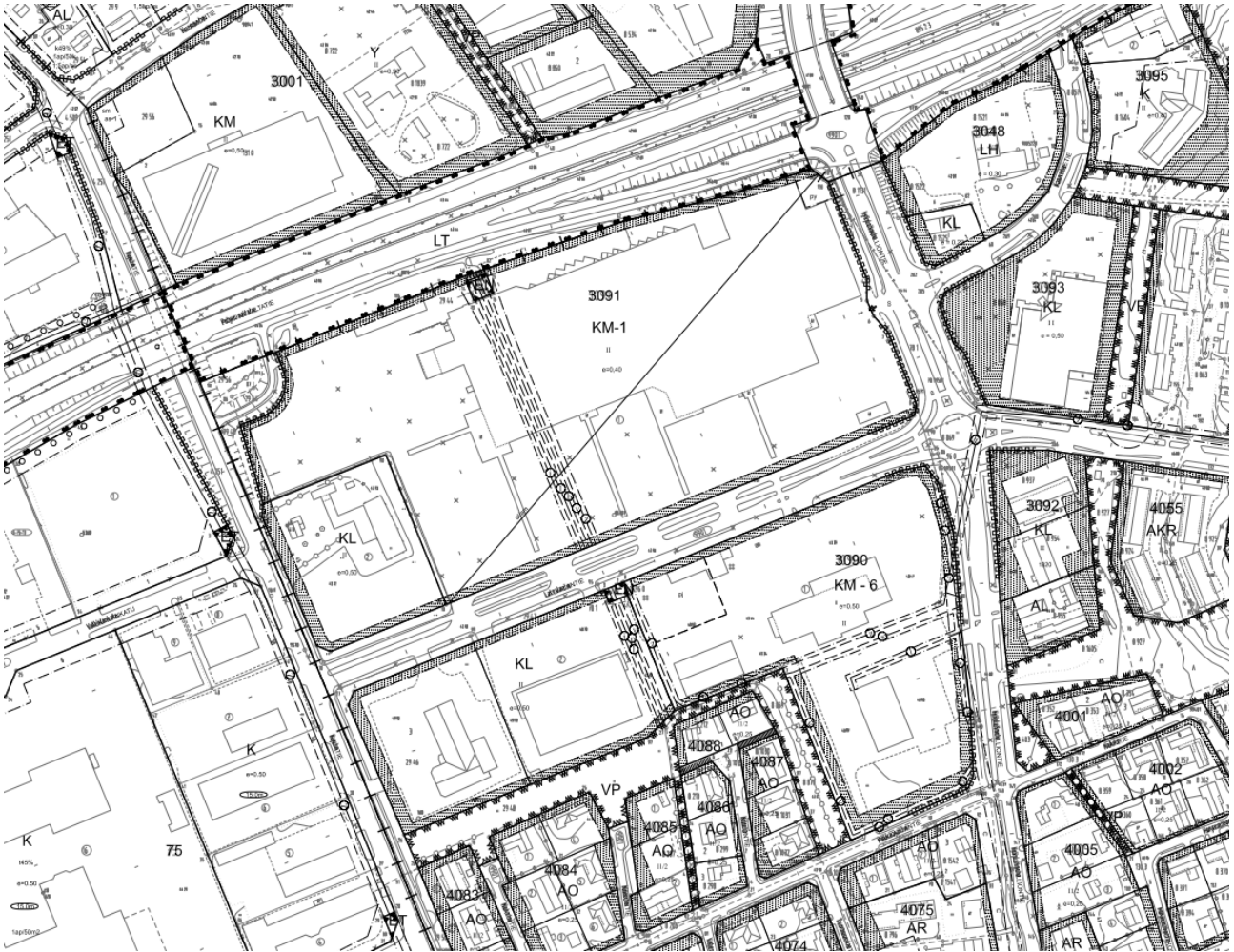
Suunnittelualueella on voimassa olevat maakuntakaava, yleiskaava sekä ajantasa-asemakaava. Suunnittelualue sijoittuu Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa 2050 keskusta- ja taajamatoimintojen

alueelle. Yleiskaavassa suunnittelualue on määritelty kaupallisten palveluiden alueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäistavarakaupan yksikön. Kuvassa 2 on ote Seinäjoen yleiskaavayhdistelmästä.



Kuva 2 Yleiskaavayhdistelmä (Seinäjoen kaupunki, 1/2024)

Alueella on voimassa oleva ajantasa-asemakaava (kuva 3), jossa suunnittelualue on merkitty liikerakennusten korttelialue KM-1 ja KL merkinnöillä. KM-1-alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön sekä huoltoaseman ja sen toimintaan liittyviä rakenteita ja laitteita.

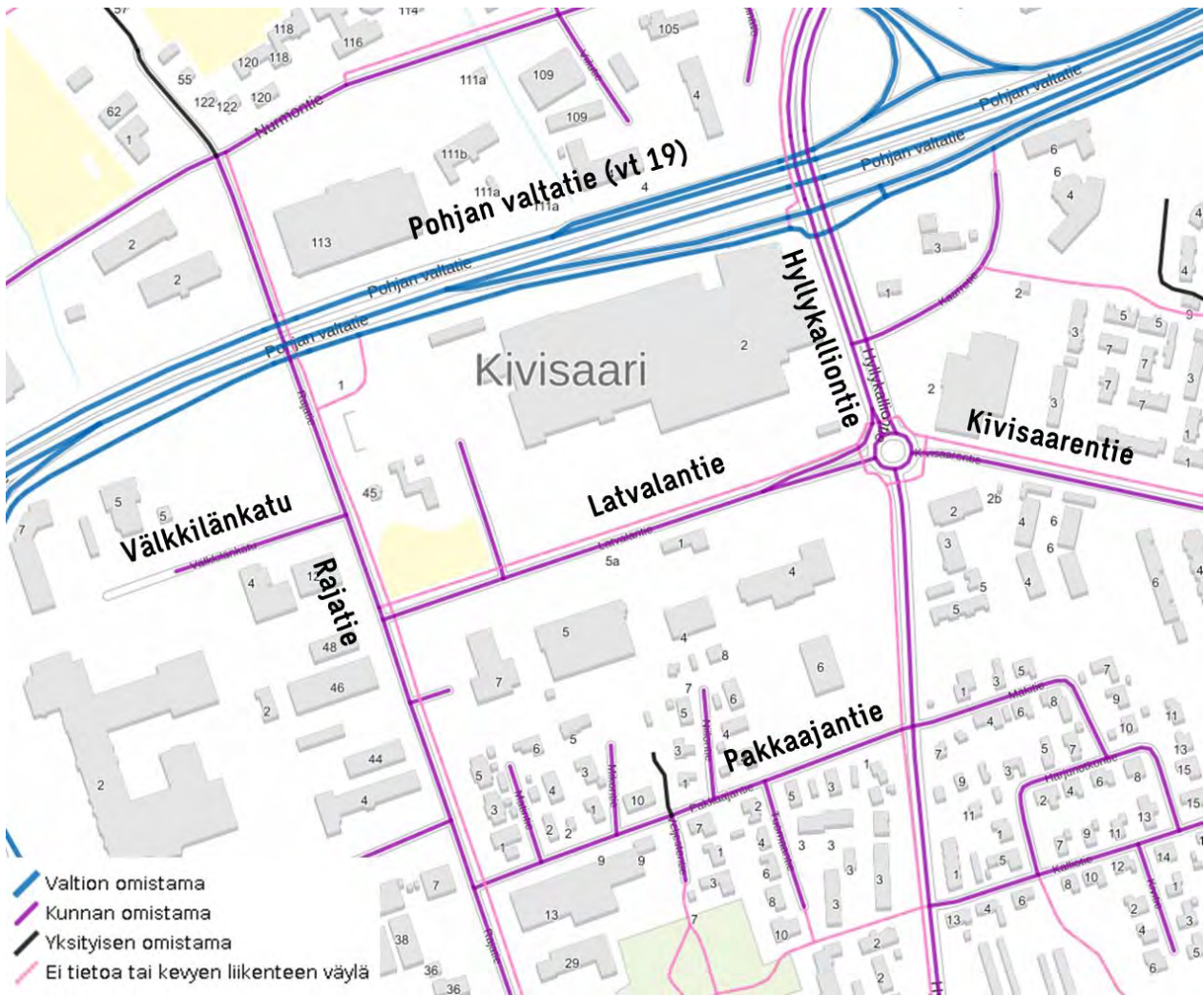


Kuva 3 Ajantasa-asemakaava (Seinäjoen kaupunki 12/2023)

1.4 Liikenteelliset lähtökohdat

1.4.1 Moottoriajoneuvoliikenteen verkko

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa valtatiehen 19, josta lähin yhteys suunnittelualueelle tapahtuu Kivisaaren eritasoliittymän kautta. Suunnittelualueetta ympäröi seuraavat kadut: itäpuolella Hyllykalliontie, joka on keskeinen alueellinen kokoojakatu, etelässä sijaitsee Latvalantie, joka toimii paikallisena katuna Prismalle sekä sen eteläpuolella sijaitseville liiketiloille sekä lännessä Rajatie, joka toimii paikallisena kokoojakatuna välittäen liikennettä valtatiehen pohjoispuoleiselta liike- ja teollisuusalueelta eteläisemmälle Hyllykallion alueelle. Kuvassa 4 on esitetty suunnittelualueetta ympäröivä liikenneverkko.

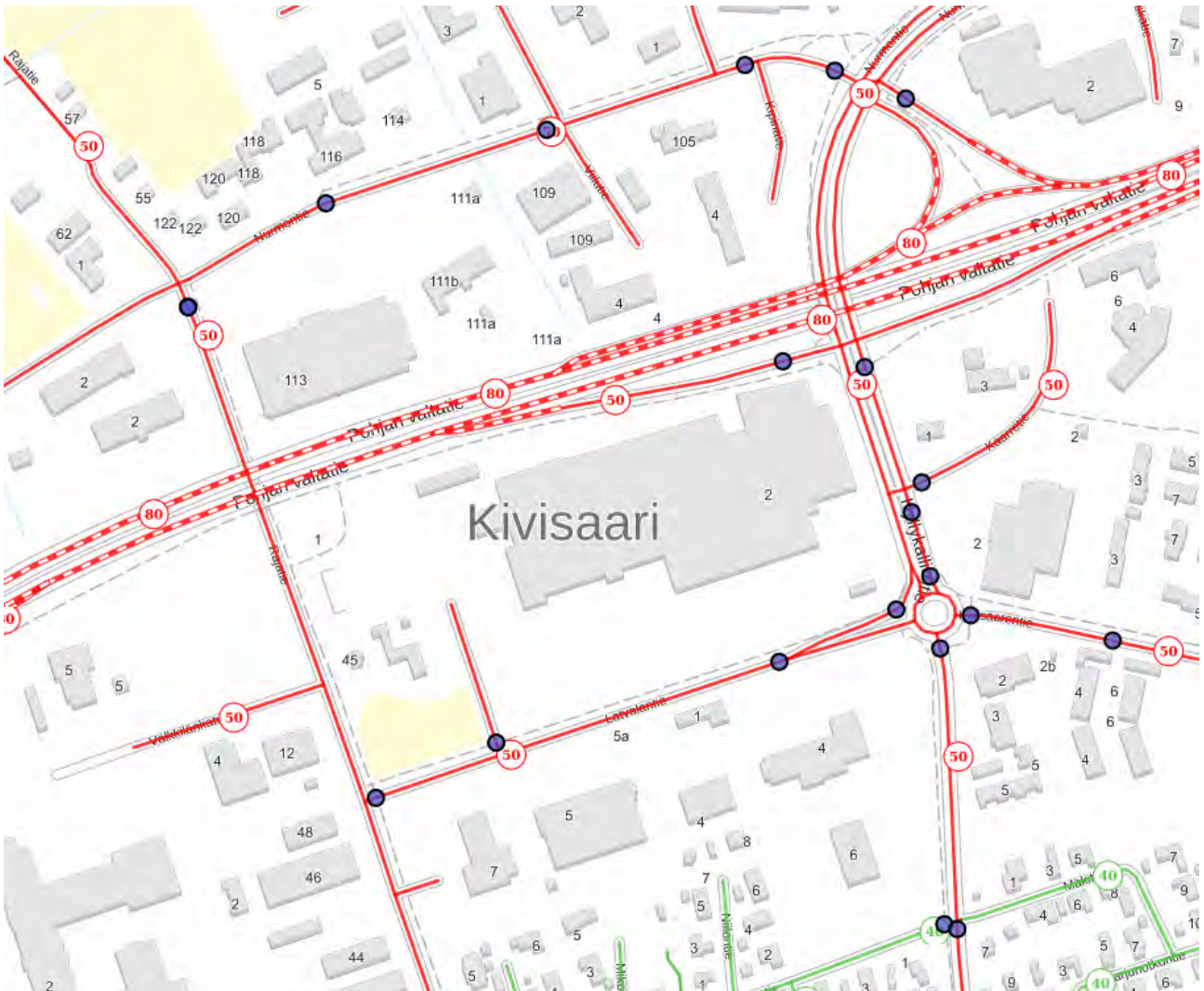


Kuva 4 Alueen keskeisimmät liikenneväylät ja niiden hallinnolliset luokat (Digiroad 2024), taustakartta MML.

Työn alustavana lähtökohtana on ollut huoli Latvalantien moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuudesta asemakaavamuutoksen (Prisman laajentumisen) myötä. Latvalantiellä on tilaajalta saatujen lähtötietojen mukaan ruuhkaa ja liikenteellisiä haasteita etenkin Prisman kiireaikoina. Lisäksi Latvalantien yli tapahtuu poikittaisliikennettä Prisman ja Latvalantien eteläpuolelle sijaitsevien liiketilöiden välillä.

Suunnittelualueetta ympäröivien katujen nopeusrajoitukset ovat 50 km/h. Pakkaajantien nopeusrajoitus on muista poiketen 40 km/h, mutta se onkin pääsääntöisesti pientaloasumiseen johtava rauhallisempi katu. Nopeudet Prisman sisäisillä väylillä on myös tilaajalta saatujen huomioiden perusteella ongelmalliset nopeuksien kasvaessa helposti liian suuriksi.

Kuvassa 5 on esitetty myös Digiroadin tiedossa olevat suojatiet alueella (siniset pallot). Välikkilänkadulta ja Rajatien länsipuoleiselta alueelta ei ole nykytilassa suojatieyllitystä Rajatien yli asemakaava-alueelle, mikä heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta ja Prismen saavutettavuutta jalan tältä suunnalta.



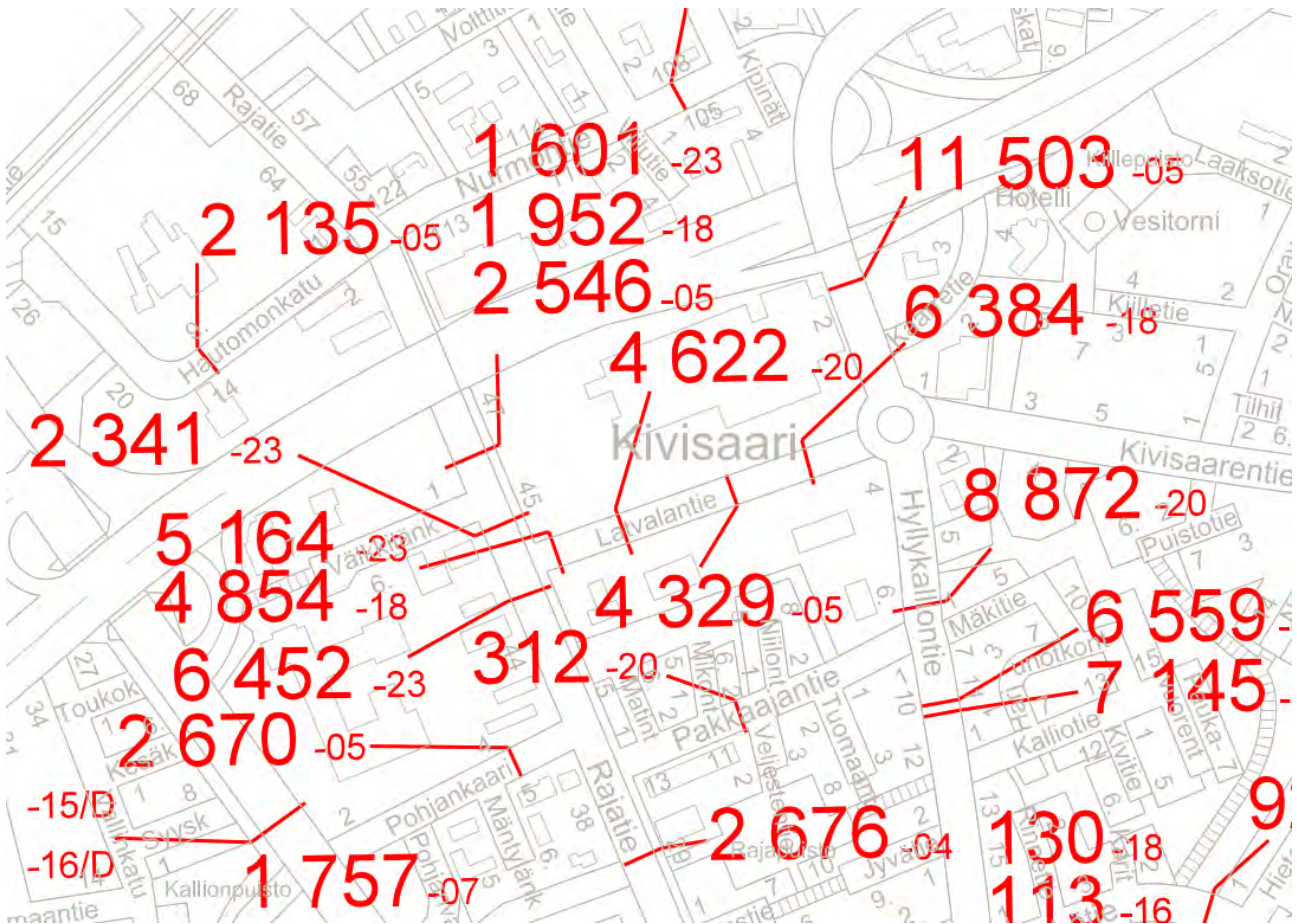
Kuva 5 Nopeusrajoitukset ja suojatiet (siniset pallot) suunnittelualan lähivierolla (Digiroad 2023), taustakartta MML

1.4.1.1 Prisman huoltoajo

Prisman huoltoajon pääpaino on aamuyöllä ja varhain aamulla, jolloin muuta liikennettä on vielä melko vähän. Prismän huoltoajon pääreitti on Prismän luoteispäädystä, mutta osa huoltoajosta (mm. Alko, ravintolat, pullonpalautus, jätehuolto) myös sijoittuu aivan Prismän pääsisäänkäynnin edustalle. Alueen huoltoajo tapahtuu nykyisin Latvalantien liittymien kautta.

1.4.1.2 Liikennemäärä

Kaupungilla on suoritettu liikennelaskentaa useana eri vuonna (2004–2023) suunnittelualan läheisyydessä. Kuvassa 6 on esitetty kaupungilta saatu liikennelaskenta-aineisto lähialueen katuverkosta.



Kuva 6 Seinäjoen kaupungin liikennelaskennat keskivuorokausiliikenteen määrästä, KVL (ajon./vrk) (vuosilta 2004–2023).

Lisäksi suunnittelualueen lähiympäristössä suoritettiin lisää liikennelaskentoja helmikuussa 2024 iltapäivällä. Tilaaja suoritti liikennelaskennat tiistaina 13.2.2024 Hyllykalliontien, Kaarretien, Rajatien ja Latvalantien sekä Rajatien ja Väykkilänkadun liittymissä. Lisäksi Sweco suoritti liikennelaskennat muiden Latvalantien liittymien osalta sekä Latvalantien ja Hyllykalliontien välisen kiertoliittymän osalta maanantaina 19.2.2024. Näistä Swecon ja kaupungin suorittamista liikennelaskennoista on havainnollistettu iltahuipputuntilaskelmat liitteeseen 1.

Nykyisillä liikennemäärillä on havaittu, että Prisman liittymät ruuhkautuvat etenkin kaupan ruuhka-aikoina perjantai-alkuillona (klo 16-18).

1.4.2 Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn verkko

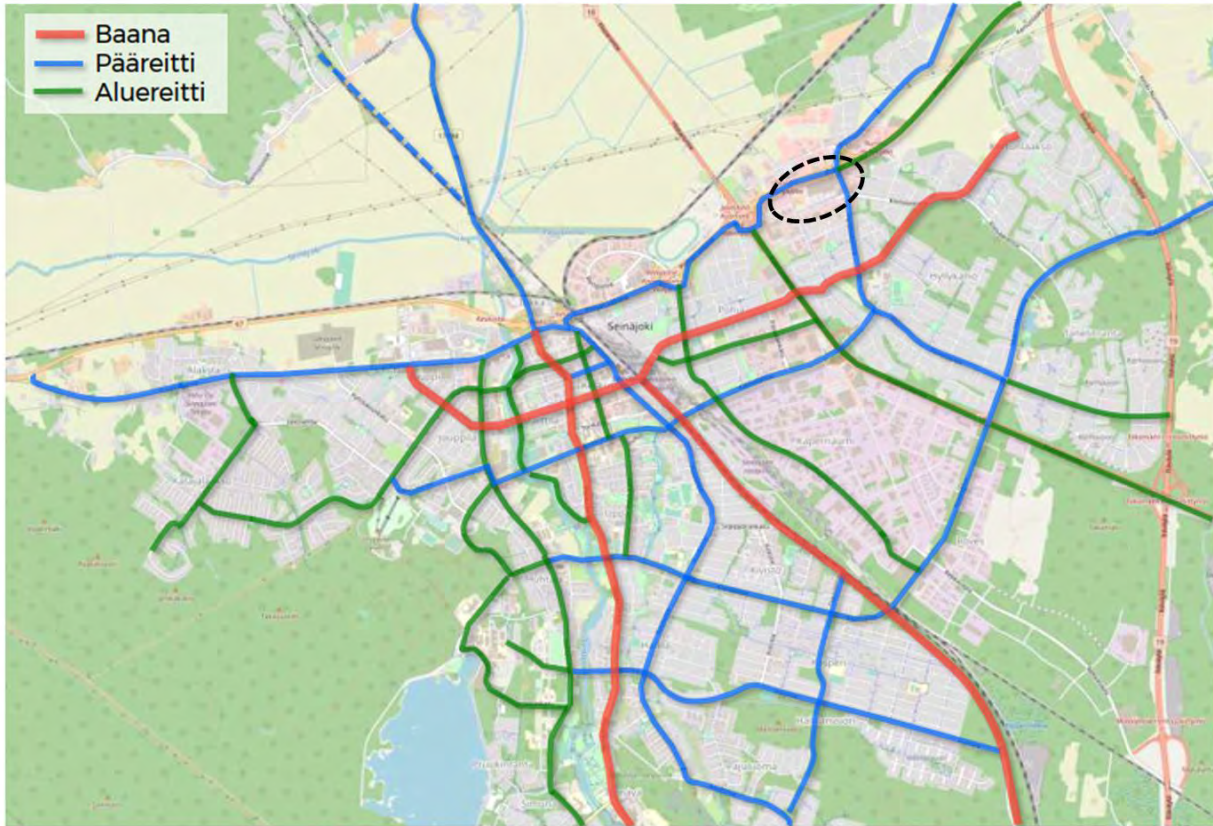
Kuvassa 7 on esitetty alueelle sijoittuvat nykyiset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Valtatien 19 varrella kulkee nykytilassa ELY:n hallinnoima jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka sijoittuu aivan suunnittelualueen pohjoispuolelle.



Kuva 7 Alueella olevat jalankulun ja pyöräilyväylät (Seinäjoen karttapalvelu 2024)

Seinäjoen kaupunki on teettänyt ”Seinäjoen keskustan kestävä liikumisen toimenpideohjelman” (2019), jossa on laadittu pyöräilyn tavoiteverkko. Laadittu tavoiteverkko on esitetty kuvassa 8. Siinä suunnittelualan lähelle sijoittuvat Pohjan valtatie ja Hyllykalliontie on merkitty pyöräilyn pääreiteiksi. Suunnitteluala sijoittuu siis kahden pääreitit yhtymäkohtaan, joten alueellisesti suunnittelualan tulisi olla pyörällä hyvin saavutettavissa. Tämä tulee huomioida myös Prismän alueen sisäisessä saavutettavuudessa pyöräilyn näkökulmasta ja pyöräpysäköinnin riittävästä laatuolosuhteista.

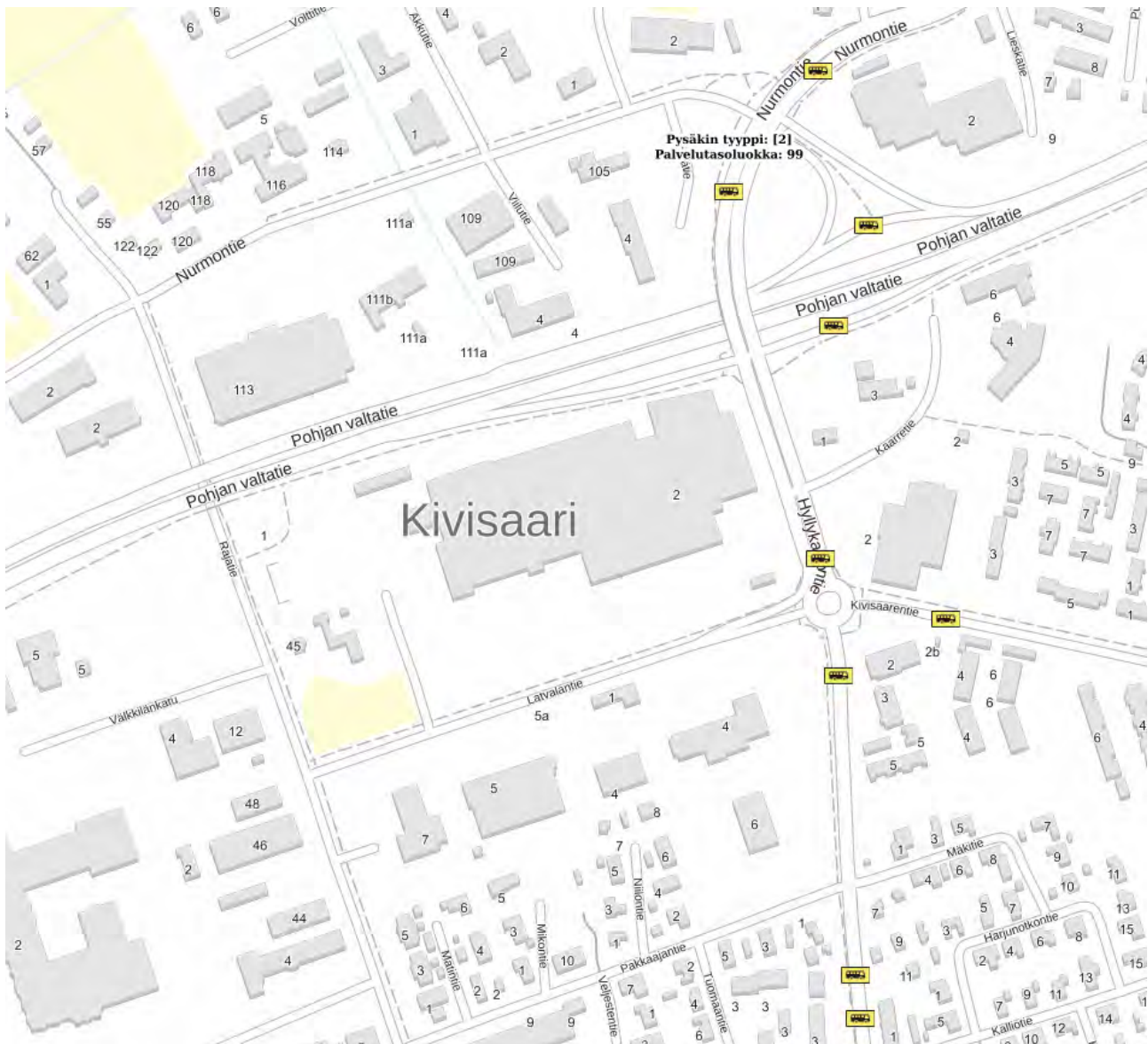
Pyöräilyn tavoiteverkko Seinäjoella



Kuva 8 Pyöräilyn tavoiteverkko Seinäjoella (WSP, Seinäjoen kaupunki), suunnitelma-alue ympäröity mustalla katkoviivalla.

1.4.3 Joukkoliikenne

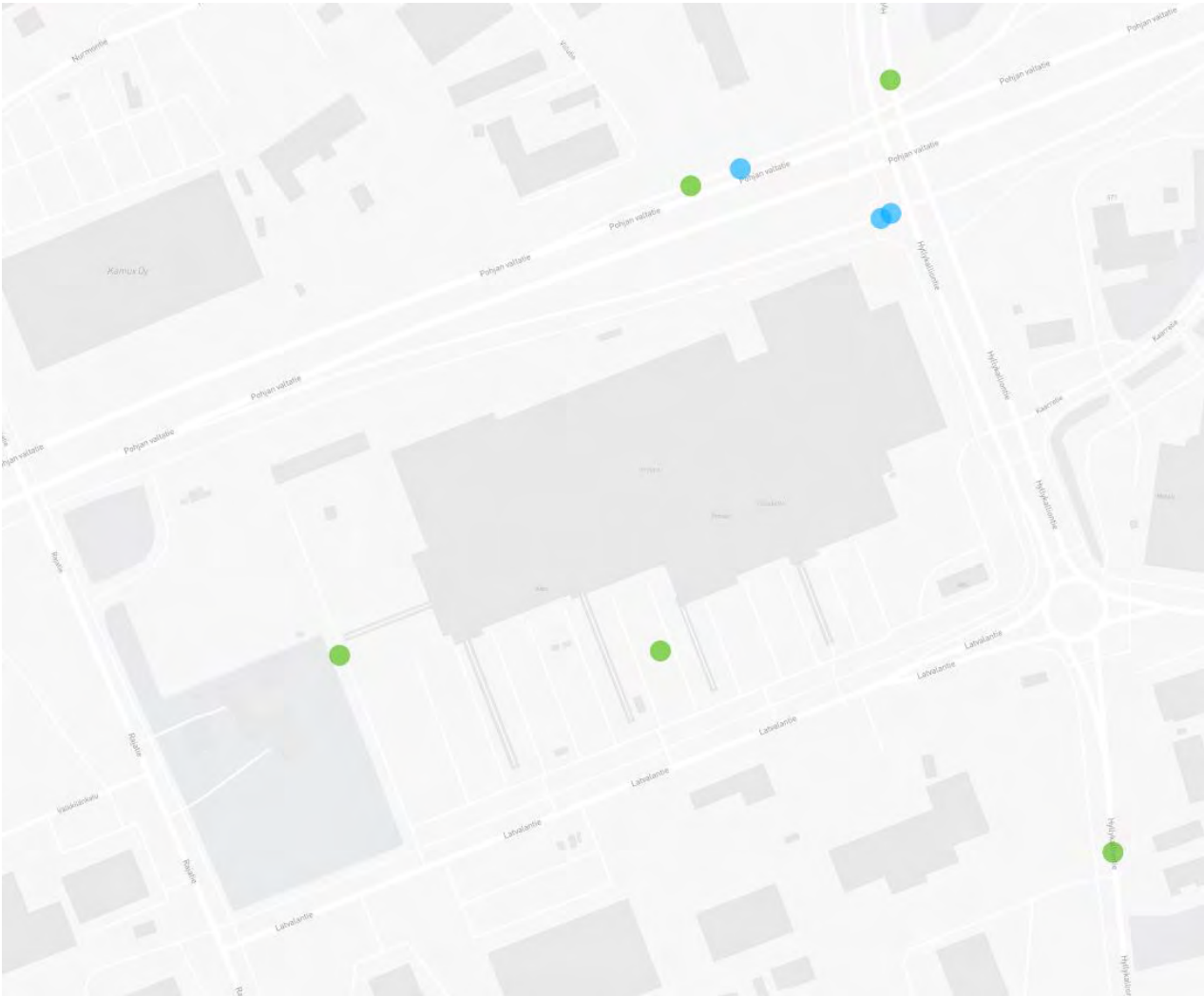
Kuvassa 9 on esitetty alueen lähetyvillä sijaitsevat joukkoliikenteen pysäkit (Digiroad 2024). Alueen bussilinjat kulkevat Hyllykalliontiestä pohjois-etelä suunnassa sekä Hyllykalliontieltä Kivisaarentielle.



Kuva 9 Suunnittelualueen lähiympäristön linja-autopysäkkien nykyiset likimääräiset sijainnit (Digiroad 2024).

1.4.4 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella on sattunut vuosina 2018–2022 kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta (kuva 10). Toinen onnettomuudesta oli polkupyöräonnettomuus ja toinen peräänajo-onnettomuus. Kumpikaan onnettomuuksista ei johtanut henkilövahinkoihin. Lisäksi aivan suunnittelualueen koilliskulmassa Pohjan valtatie ja Hyllykalliontien liittymässä tapahtui kyseisellä aikavälillä kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta, joista toinen oli pyöräilyonnettomuus ja toinen kääntymisonnettomuus.



Kuva 10 Liikenneonnettomuudet (Ramboll/Pelastusopisto 2018–2022)

Prisman alueelle ja alueella ei ole selkeitä pyöräilyn reittejä ja etenkin Rajatien suunnasta pohjoisesta tulevat pyöräilijät joutuvat joko kiertämään pitkän matkan tai oikaistessaan Prisman pihan halki poukkoilemaan ajoneuvoliikenteen seassa, mikä lisää heidän turvallisuusriskiään sekä turvattomuuden tunnettaan. Rajatiellä ei ole suojatietä nykytilassa, mikä lisää jalankulkijoiden ylityksiä Rajatien yli ilman turvallista ylityskohtaa.

1.4.5 Suunnittelualueella havaitut ja koetut ongelmat ja haasteet

Latvantiellä sijaitsevat Prisman tonttiliittymät koetaan nykytilassa hyvin haasteelliseksi ja vilkkaimpina aikoina ne ruuhkautuvat. Nykytilassa Prismen pysäköintialueelle on neljä tonttiliittymää Latvalantieltä sekä yksi Hyllykalliontieltä. Prismen pysäköintialueen sisäinen liikenne kulkee Latvalantien suuntaisesti lähellä katua, mikä voi osaltaan lisätä liittymien toimimattomuutta odotustilojen jäädessä hyvin lyhyiksi. Odotustilojen jäädessä lyhyiksi, moottoriajoneuvoliikenne voi ruuhka-aikoina jonoutua sisäiselle väylälle tukkien mahdollisesti myös seuraavan pysäköintipaikoituksen puoleisen kulkuväylän. Tonttiliittymien ruuhkautumisen lisäksi Prismen pysäköintialueella tapahtuvan liikenteen nopeudet koetaan ongelmallisiksi ja niitä tulisi rauhoittaa.

Rajatiellä ei ole suojatietä Prismalle, minkä vuoksi kohde koetaan vaaralliseksi. Rajatieltä ei ole myöskään yhteyttä pyöräillen tai jalan Prismen alueelle, mikä ei tue heidän saavutettavuuttaan Prismalle lännen/luoteisen suunnasta. Pyöräilyn pääreitti kulkee Prismen pohjoispuolelta, minkä vuoksi olisi tärkeitä osoittaa pyöräilyn

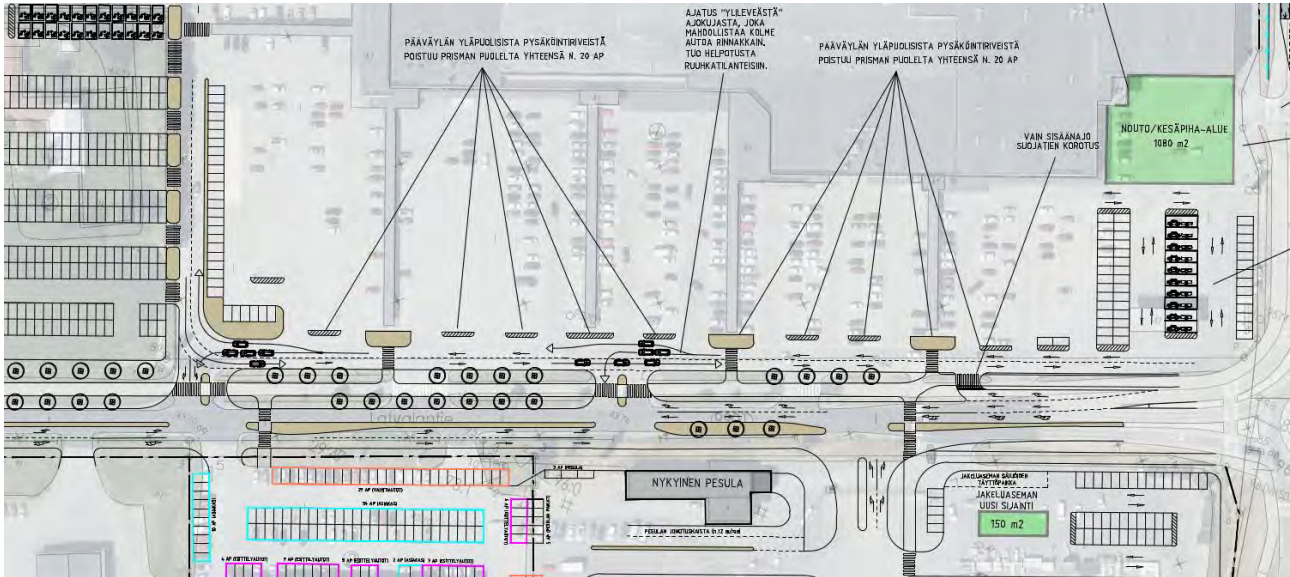
yhteys Prismalle myös suunnittelualueen luoteispuolta/länsipuolelta, josta voisi potentiaalisesti tulla keskustan suunnasta paljonkin kävijöitä pyöräillen tai kävellen.

Nykytilassa pyöräilijät kulkevat Prisman sisäänkäynnille käyttäen samoja reittejä kuin jalankulkijat, eli katoksellisia jalkakäytäviä (kuva 11). Etenkin ostoskärryjen kanssa kulkevat ja vilkkaiden aikojen jalankulkijamäärät haittaavat näiden reittien käyttöä pyöräilyn reitteinä. Periaatteessa nykytilassa pyöräilijöiden tulisi käyttää kulkemiseen samoja ajoratoja kuin autoilijoidenkin, mutta ne voidaan kokea hyvin turvatomiksi ruuhkaisten liittymien ja väylien sekä korkeiden nopeuksien vuoksi, minkä vuoksi pyöräilijät todennäköisesti valitsevat mieluummin nämä jalankulkijoille tarkoitetut käytävät.



Kuva 11 Nykyinen jalankulun yhteys Prisman sisäänkäynnille (kuvakaappaus Google Street View:sta 3/2024).

Prisman pysäköintialueen sisäinen pääväylä on esitetty erotettavan rakenteellisesti pysäköintipaikoista pienillä saarekkeilla. Saarekkeet on sijoitettu suunnitelmaluonnoksessa siten, että ne mahdollistavat ”ylileveän” ajokujan pääväylän pohjoisen puoleiselle ajokaistalle (pysäköintipaikkojen puoleinen kaista). Tämän tarkoituksena on ruuhka-aikoina mahdollistaa kolmekin autoa rinnakkain, minkä on suunnitelmassa ajateltu tuovan helpotusta ruuhkatilanteisiin.



Kuva 13 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen liikennejärjestelyt Latvalantien läheisyydessä.

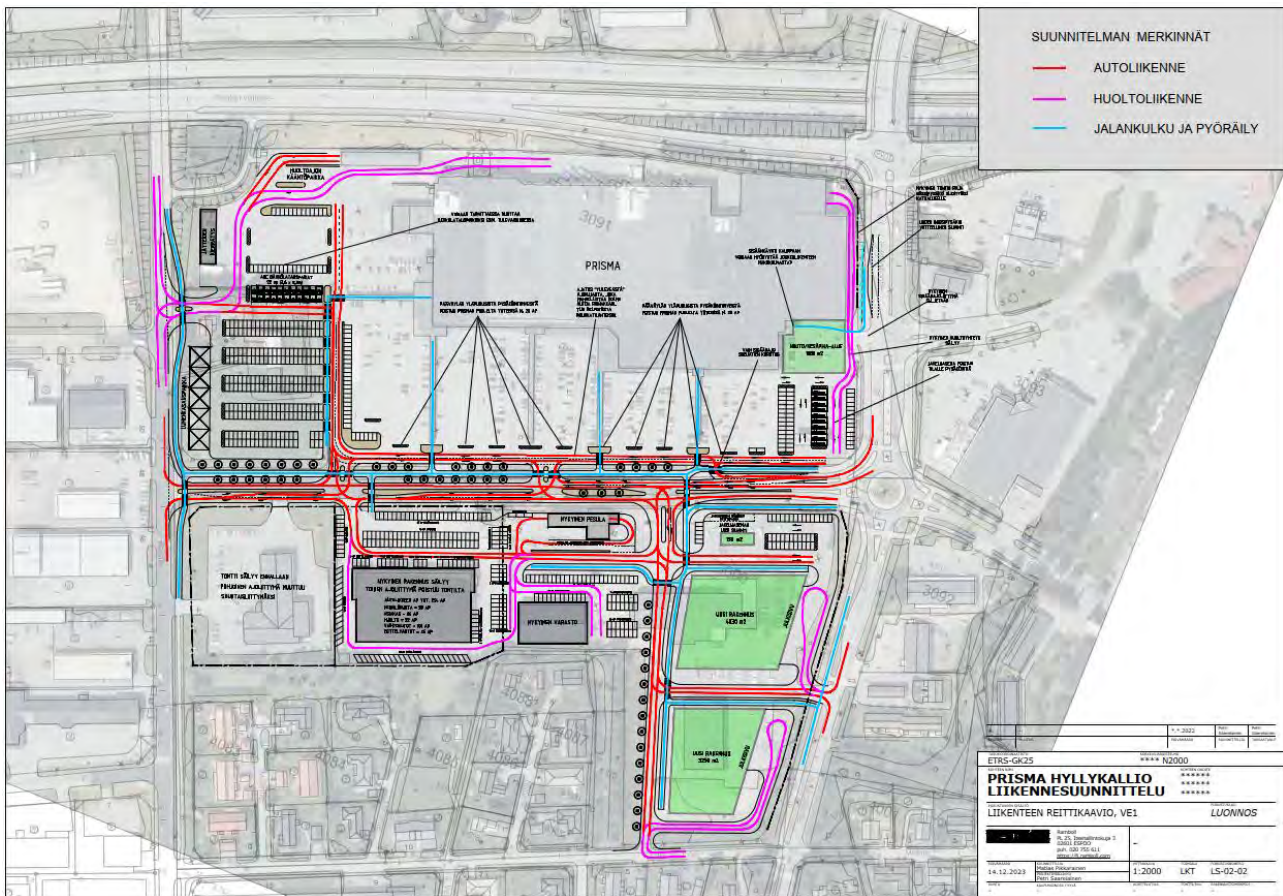
Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa on esitetty Latvalantieltä oikealle ja vasemmalle kääntyvien kaistat keskimmaiselle Prisman alueelle johtavalle liittymälle. Lisäksi Rajatien suunnasta on esitetty erillinen vasemmalle kääntyvien kaista Prisman alueen läntisen puoleiselle tonttiliittymälle Latvalantiellä. Suoraan ajaville on osoitettu suunnitelmissa tämän lisäksi omat kaistat. Nykytilassa Latvalantiellä ei ole erillisiä kääntyvien kaistoja lukuun ottamatta Hyllykalliontien ja Latvalantien kiertoliittymää, josta haarautuu Latvalantielle kaksi ajokaistaa nykytilassa.

Myös Latvalantien eteläpuolella sijaitsevalle alueelle on esitetty muutoksia tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa. Nykyisen neljän tonttiliittymän sijaan suunnitelmaluonnoksessa on esitetty kolme tonttiliittymää, joista kaksi läntisempää pysyvät nykytilan kaltaisina ja nykyisen pesulan itäpuolelle sijoittuva liittymä on esitetty suhteellisen isona tonttiliittymänä, jossa on Latvalantielle erilliset vasemmalle ja oikealle kääntyvien kaistat. Tämän liittymän yhteyteen on esitetty myös suojatieylitys Latvalantien yli. Toinen suojatieylitys Latvalantien yli on esitetty Prisman läntisemmän puolen tonttiliittymän läheisyyteen.

Tontinkäyttösuunnitelmassa jalankulun ja pyöräilyn väylä on esitetty sijoittuvan pääosin nykyiselle sijainnilleen. Latvalantien suuntaisliittymä Prismalle (erillinen oikealle kääntyvien kaista) siirtää jalankulun ja pyöräilyn väylää hieman nykyisestä sijainnistaan aiheuttaen liittymän kohdalle pienen sivuttaissiirtymän jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Samalla heidän väylänsä on siirretty kulkemaan reunakivellä erotettuna kahden ajoradan välissä ilman selkeitä erotusalueita. Jalankulun ja pyöräilyn väylältä on esitetty uusia suojatieyliityksiä Prisman sisäisen pääväylän ylitse Prisman sisäänkäynnelle johtaville jalkakäytävälle.

Tontinkäyttösuunnitelmassa on esitetty uusia pysäköintipaikkoja tontin lounaiskulmaan. Samalle alueelle on esitetty myös lumenkasauspaikkoja sekä sähköautojen latauspaikkoja. Rajatien suunnalta on esitetty uusi tonttiliittymä Prisman pysäköintialueelle. Tonttiliittymä on esitetty sijoittumaan lähes vastakkain nykyistä Rajatien itäpuolella sijaitsevaa tonttiliittymää kadun pituuskaltevuuden vuoksi. Rajatien varren jalankulun ja pyöräilyn väylä tekee pienen sivuttaissiirtymän tonttiliittymän kohdalla, mutta säilyy muutoin nykyisellään.

Kuvassa 14 on esitetty tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen liitteenä esitetyt eri liikennemuotojen reitit Prisman alueella sekä sen lähiympäristössä.



Kuva 14 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetyt autoliikenteen, huoltoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn reitit.

Prisman huoltoajo on esitetty toteutettavan Rajatien uuden liittymän kautta Prisman luoteiskulman huolto paikalle. Sama liittymä toimii myös ajoneuvoliikenteen liittymänä Prisman länsipuoleiseen pysäköintipaikoitukseen. Latvalantien liittymät toimivat Prisman moottoriajoneuvoliittyminä pysäköintipaikoituksille johtavalle sisäiselle pääväylälle. Lisäksi näiden liittymien kautta tapahtuvat myös Prisman pääsisäänkäynnille sekä Prisman itäpuolelle suuntautuva huoltoajo.

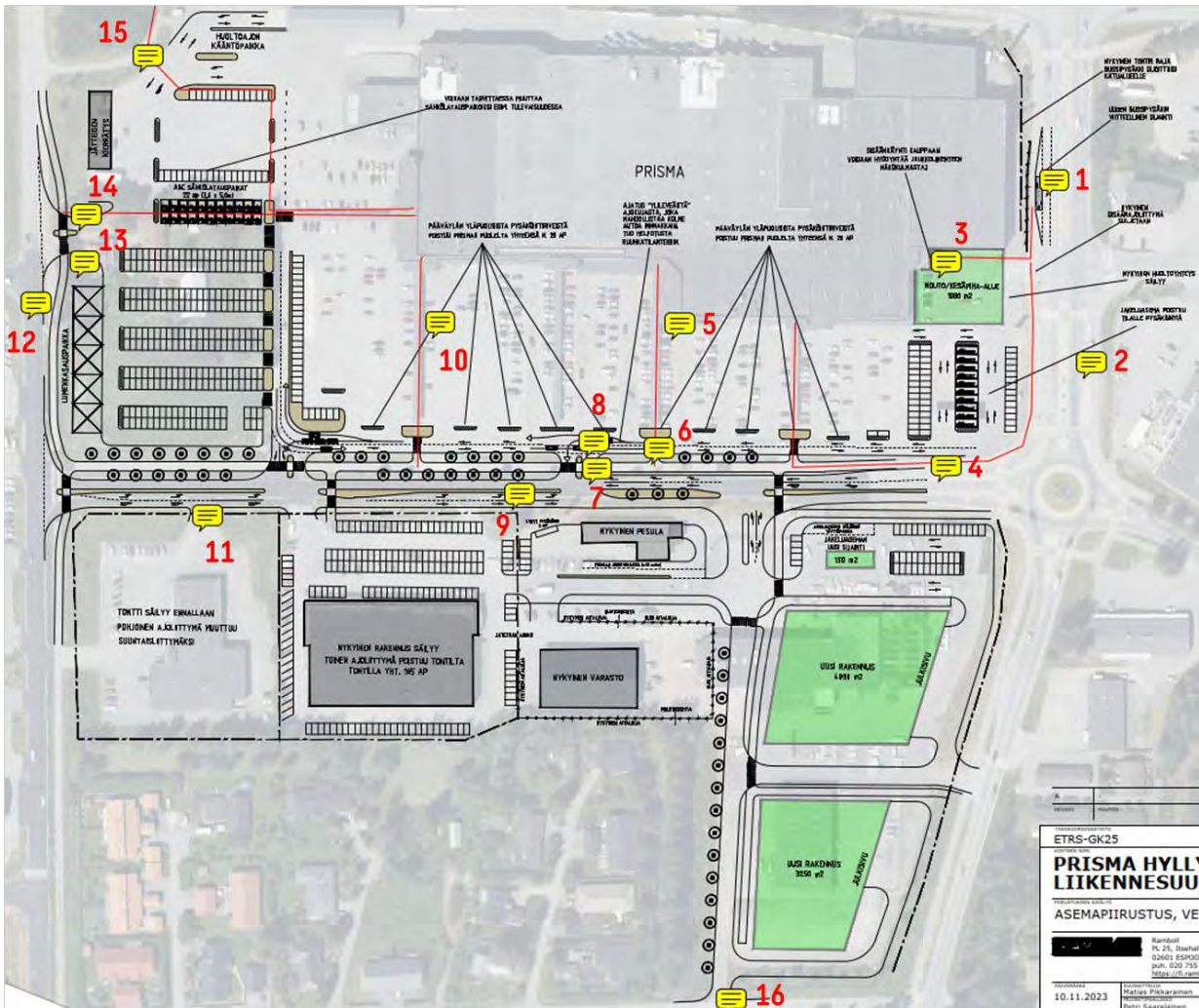
Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetyt jalankulun ja pyöräilyn reitit on esitetty sinisellä (kuva 14). Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa on siis ajateltu, että nykyiset jalkakäytävät säilyvät jalankulun ja pyöräilyn sisäänuloreitteinä Prisman sisäänkäynneille. Suunnitelmassa esitetyltä uudelta linja-autopysäkillä on myös esitetty uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys Prisman itäpuoleiselle sisäänkäynnille. Lisäksi Prisman länsipuolen sisäänkäynnille on osoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteys Latvalantieltä uuden pysäköintialueen laajennuksen itäpuolelta.

Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa on esitetty huoltoasema siirrettäväksi Prisman pihan puolelta Latvalantien eteläiselle puolelle. Usein alueelle tulijat käyvät kaupassa ja tankkaamassa samalla reissulla, mikä lisää Latvalantien ylitystarvetta.

2.1.1 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksesta esitetyt huomiot

Tontinkäyttösuunnitelma ohjaa Prisman tontin sisäisten liikennejärjestelyiden toteuttamista. Lisäksi se vaikuttaa Prisman alueen lisäksi myös sitä ympäröivään katuverkkoon, johon on esitetty myös paljon muutoksia. Asemakaavaluonnos pohjautuu tontinkäyttösuunnitelmassa esitettyihin ratkaisuihin, minkä vuoksi sen kommentointi on osa tämän liikenneselvityksen keskeistä sisältöä.

Ensimmäisestä luonnoksesta (jossa ainoana keskeisenä erona edellä kuvattuun päivitettyyn luonnokseen, on oikealle kääntyvien kaista ja sen mukainen suuntaisliittymä Prisman alueelle Latvalantieltä) käytiin keskusteluja liikennetarkaisuja koskevassa suunnittelupalaverissa. Swecon liikennesuunnittelijoiden kokouksessa esitetyt kommentit on esitetty alla.



Kuva 15 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen kommentoitu versio.

1. Esitetty linja-autopysäkki sijoittuu melko jyrkkään pituuskaltevuuteen. Pituuskaltevuuden tulisi olla ohjeistuksen mukaan alle 4 %. Onhan sijainti tarkistettu tämä huomioiden?
2. Toisen pysäkkiparin sijainti. Tarkistettava jalankulun turvalliset ja jouhevät yhteydet tänne Prisman sisäänkäynniltä. Linja-autopysäkin sijoittaminen tämän pysäkkiparin sijainti huomioiden.
3. Hyllykalliontie on pyöräilyn pääreitti, joten Prisman tämän puoleisen sisäänkäynnin yhteyteen tulee esittää riittävästi laadukasta pyöräpysäköintiä. Tämä Prisman oville suuntautuva Prisman alueen sisäinen jalankulun ja pyöräilyn yhteys on tärkeä näiden kulkumuotojen saavutettavuuden kannalta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys risteää suunnitelmassa noutohallin ovien sekä kesäpiha-alueen kanssa. Miten yhteys tulotisiin toteuttamaan nämä huomioiden?
4. Jalankulun ja pyöräilyn parempi erottelu ajoradasta. Leveämmät erotuskaistat ajoratojen reunasta.
5. Mistä tulee huoltoajo pääovien eteen? Tänne tulee osan liiketoiminnan huoltoajoa, kuten Alkon, ravintolat, jäteasiat ja pullonpalautus.
6. Jos esimerkiksi tämän suojatien kohdan jalankulun ja pyöräilyn merkittävyyttä haluttaisiin korostaa, niin tähän voisi tehdä rakenteellisesti korotetun suojatien ja korostaa ylityskohtaa myös pyöräilijöiden ylityspaikkana.

7. Onko liittymässä kaksi vai yksi kaistaa? Näyttää leveältä. Mitä selkeämpi mitoitus, sitä selkeämpi liikennekäyttäytyminen ja sitä selkeämpää se on myös ruuhka-aikaan.
8. Onko käyttäjälle selkeä ratkaisu, jos on ylileveä ajokaista, jota voi tarvittaessa käyttää kaksikin auton rinnan? Auttaako kolme kaistaa ruuhkaan, vai aiheuttaako enemmänkin hämmennystä ja kaaosta?
9. Nopeusrajoituksen voisi laskea Latvalantiellä 40 km/h? Välytyskyky ja turvallisuus paransi.
10. Uusi/satunnainen pyörällä kävijä ei tiedä, mistä sisääntulosta kannattaa mennä, ellei ole selkeätä opastusta tai liikenneympäristöä, joka ohjaa kulkemaan vain tiettyä väylää kaupalle. Siksi näiden kaikkien sisääntuloväylien mitoitus pitäisi tehdä hyvin pyöräiltäviksi ja lisätä kaikkiin sisääntuloihin laadukasta pyöräpysäköintiä, tai vaihtoehtoisesti tehdä esim. keskimmäisestä sisääntuloreitistä selkeästi pyöräilyn "pääreitti" kaupalle ja muista jalkakäytäviä, jotta eri käyttäjät ohjautuvat oikeille väylille. Tilan mitoituksessa pitää huomioida jalankulkijat, ostoskärryillä kulkijat, pyöräilijät yms. Kaikkien sisäänkäyntien yhteyteen tulee varmistaa laadukas pyöräpysäköinti, mikäli pyöräilyä ei ohjata yhden selkeän pääreitit kautta.
11. Tarvitaanko tätä pohjoisempaa ajoneuvoliittymää tontille?
12. Onko tänne tarvetta suojatielle? Koetaanko, ettei läntiseltä alueelta tulla lainkaan kävellen kauppaan?
13. Liittymän mitoitus? Näyttää aika leveältä liittymältä. Jos liittymä on näin leveä, niin suojatiesaareke on todella tarpeellinen.
14. Rajatien pyörätie pohjoiseen johtaa aika autopainotteiselle alueelle, jonne/josta on tuskin paljon pyöräliikennettä. Kuitenkin on syytä tutkia yhteys Rajatieltä Prisman ovelle (paljon muuta pyöräilypotentiaalia pääreitiltä).
15. Todennäköisemmin kaupalle tulisi pyöräileviä asiakkaita asuinalueelta/keskustan suunnasta, joten yhteyttä suoraan pääreitiltä voisi harkita?
16. Kannattaako tänne esittää liittymää, jos eteläinen katu on paikallinen kokooja/tonttikatu ja haluttaisiin pitää rauhallisena?

Lisäksi tontinkäyttösuunnitelman sisäisen tonttikadun turvallisuudessa ja sujuvuudessa on havaittu haasteita, jos se on sijoitettu suunnitelman mukaisesti lähellä Latvalantietä. Erityisesti ruuhkatilanteessa liittymässä on monta turvallisuusriskiä. Ongelmat on kuvattu kuvassa 16.



Kuva 16 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetyn sisäisen tonttikadun turvallisuus- sekä sujuvuushaasteet, jos tonttikatu on sijoitettu näin lähellä Latvalantietä.

2.1.2 Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen mukaisten katujen simulointi

Liikennejärjestelyjen toimivuustarkastelut on tehty PTV Vissim –mikrosimulointiohjelmalla. Simulointitilanne perustuu iltahuipputunti nykyhetken liikennemäärään ja uuden rakentamisen matkatuotokseen. Tarkastelut on tehty syöttämällä malliin tarkastelutunnin liikennemäärä. Prisma-korttelia ympäröivien katujen tontinkäyttösuunnitelman mukaista verkon toimivuutta on simuloitu viisi kertaa käyttäen eri siemenlukua satunnaisuuden aikaansaamiseksi. Raskaan liikenteen osuus malliin syötetystä liikenteestä on 1% ja katujen nopeusrajoitus 50 km/h.

Toimivuustarkastelujen pohjalta liittymähaarojen palvelutasoa on mitattu tulohaarojen kautta tulevien autojen keskimääräisellä muusta liikenteestä johtuvalla viiveellä. HCM 2010 mukaiset viiveen pohjalta määritettävät palvelutasot on kuvattu oheisessa taulukossa 1.

Taulukko 1 Viiveen pohjalta määritettävä palvelutaso

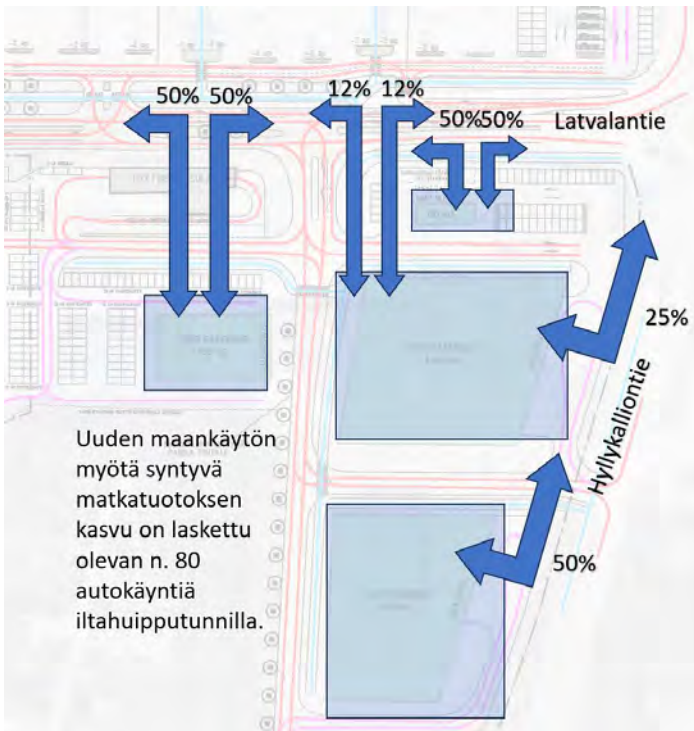
	Palvelutaso	A	B	C	D	E	F
Valo-ohjaamaton liittymä	Viive (s/ajon)	≤ 10	≤ 15	≤ 25	≤ 35	≤ 50	> 50

Liikennemäärät

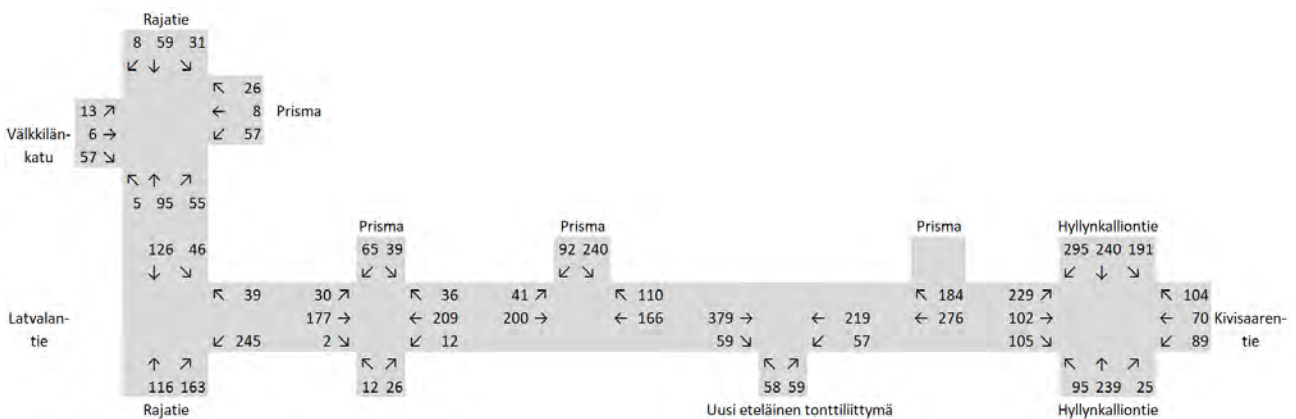
Tarkasteluun on otettu kaikki tontinkäyttösuunnitelman mukaiset Prisman liittymät sekä Latvalantien/Rajatien liittymä, Latvalantien/uuden eteläisen tontin liittymä sekä Hyllykalliontien/Latvalantien/Kivisaarentien kiertoliittymä. Nykyisten liikennemäärien määrittämiseksi on suoritettu liikennelaskennat Prismaa ympäröivien katujen liittymissä (helmikuu 2024). Laskentatulokset ovat tämän raportin liitteenä.

Uuden maankäytön tuottama matkatuotos on laskettu Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -oppaan mukaan. Prisman eteläpuoliseen kortteliin on suunniteltu uutta maankäyttöä, jota on hahmoteltu alueen tontinkäyttösuunnitelmiin. Uusiin rakennuksiin on matkatuotoslaskennassa oletettu tulevan kaupan liiketoimintaa. Uudisrakentamisen matkatuotos on laskettu tilaa vaativan erikoiskaupan arvoilla. Tontinkäyttösuunnitelmassa esitetty uusi maankäyttö synnyttää arkihuipputunnilla noin sata saapuvaa ja noin sata poistuvaa ajoneuvoa. Nykyisten purettavien rakennusten matkatuotoksen on oletettu vastaavan 2000 m2 uudisrakentamisen matkatuotosta, joten matkatuotos kasvaa noin 80 henkilöautokäynnillä. Uusi matkatuotos on sijoitettu verkolle asiantuntija-arviona. Hyllykalliontien varren kasvaneen rakennusalan matkatuotos on oletettu jakautuvan Hyllykalliontielle eri suuntiin tasaisesti. Vastaavasti Latvalantien varren maankäytön tuoma kasvu jakaantuu verkolle tasaisesti.

Prisman nouto/kesäpiha-alueen siirtymisen vaikutus liikennemääriin huipputunnilla on arvioitu tarkastelun kannalta merkityksettömäksi. Jakeluaseman siirtymisen myötä puolet lasketusta 63 jakeluaseman huipputunnin käyntimäärästä on poistettu Prisman liittymistä ja saman kävijämäärän mukainen liikennemäärä on lisätty uuden jakeluaseman viereiseen liittymään. Uuden maankäytön matkatuotoksen prosentuaalinen suuntautuminen simulointimalliin on esitetty kuvassa 17. Simuloinneissa toteutuneiden suuntautumisten liikennemäärien keskiarvot on esitetty kuvassa 18.



Kuva 17 Uuden maankäytön matkатуotoksen suuntautuminen simulointimallin väylille.

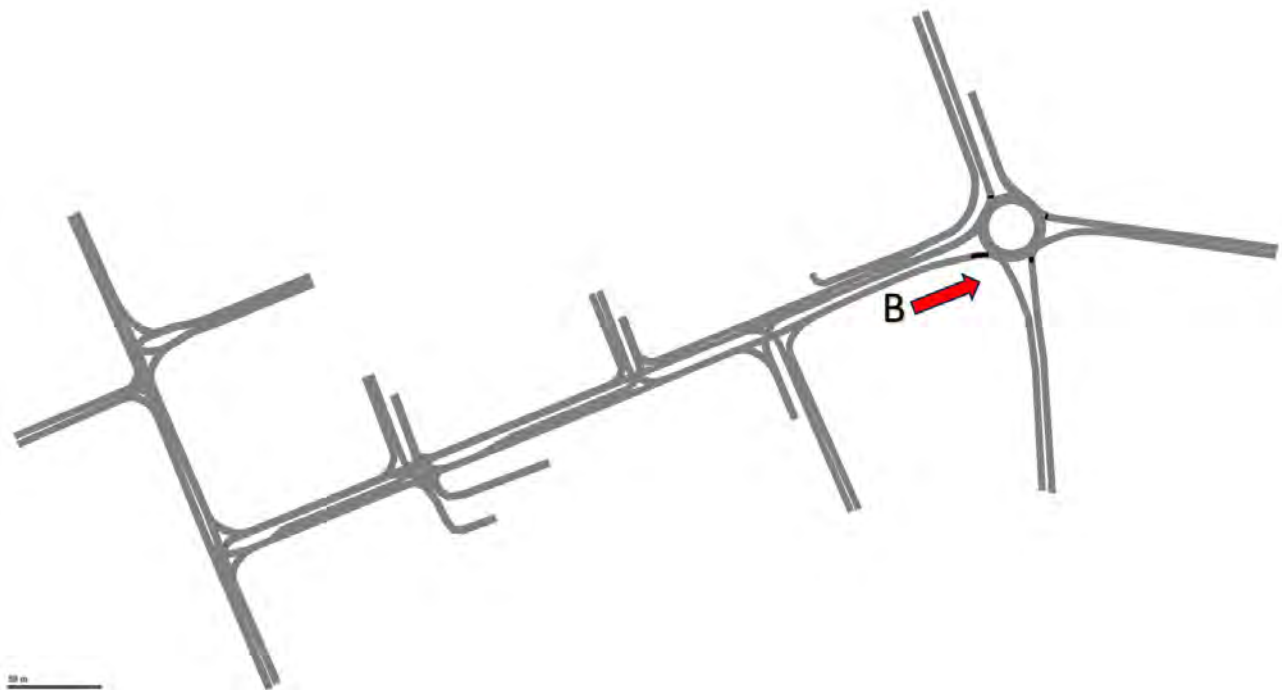


Kuva 18 Simuloinneissa toteutuneet keskiarvoliiikennemäärät iltahuipputunnin aikaan (ajon./h)

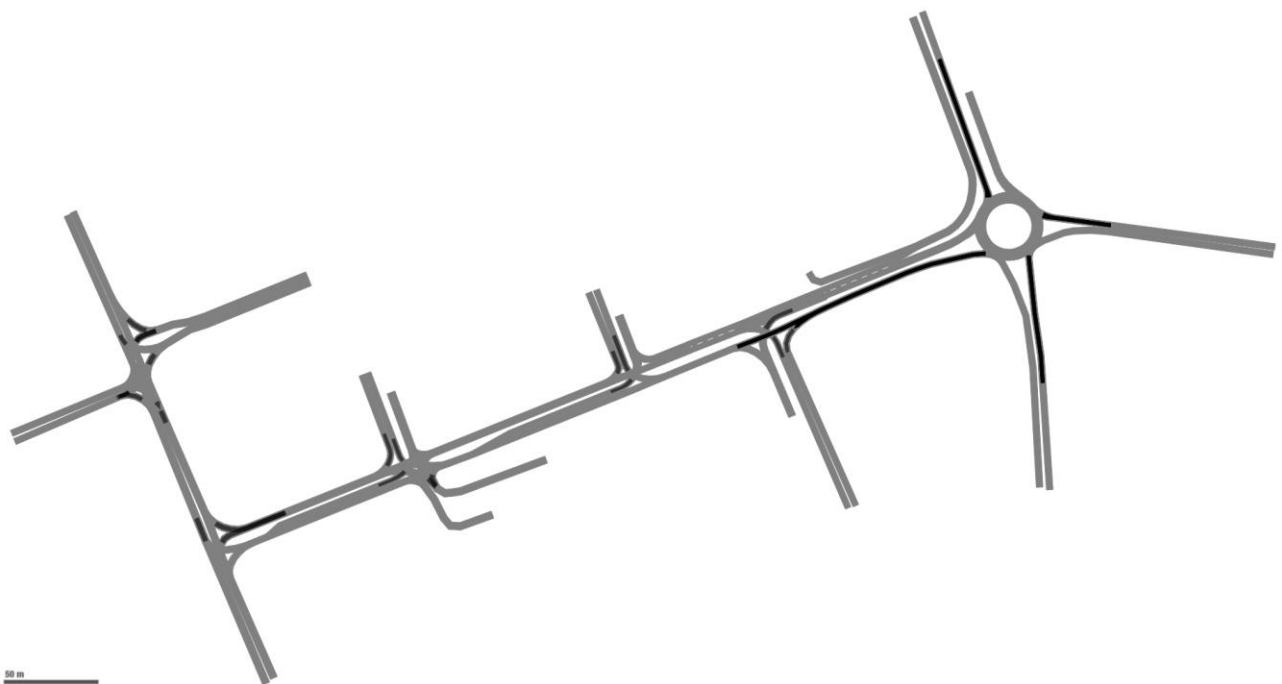
Simulointitulokset

Tarkasteltujen liittymien palvelutaso on simuloinneissa pääsääntöisesti A. Vain Hylykalliontien kiertoliittymän läntisen tulohaaran palvelutaso laskee simuloinneissa B-C tasolle.

Keskimääräiset jonopituudet jäävät iltahuipputunnilla pieniksi. Pisintä jonoutuminen on Hylykalliontien kiertoliittymän läntisessä tulohaarassa. Tässä tulohaarassa hetkellinen jonoutuminen kasvaa niin suureksi, että jono ylittää uuteen eteläiseen tonttiliittymään asti. Hetkellinen tilanne ei kuitenkaan aiheuta uuden tonttilyhteyden merkittävää jonoutumista. Keskimääräiset jonot on esitetty kuvassa 19 ja maksimijonot kuvassa 20.



Kuva 19 Jonopituuksien keskiarvot iltahuipputunnin aikana kuvassa mustalla. Liittymissä viivytysten perusteella laskettava palvelutaso oli A lukuun ottamatta kuvaan merkittyä Hyllykalliontien kiertoliittymän läntistä tulohaaraa, jossa palvelutaso oli keskimäärin B.



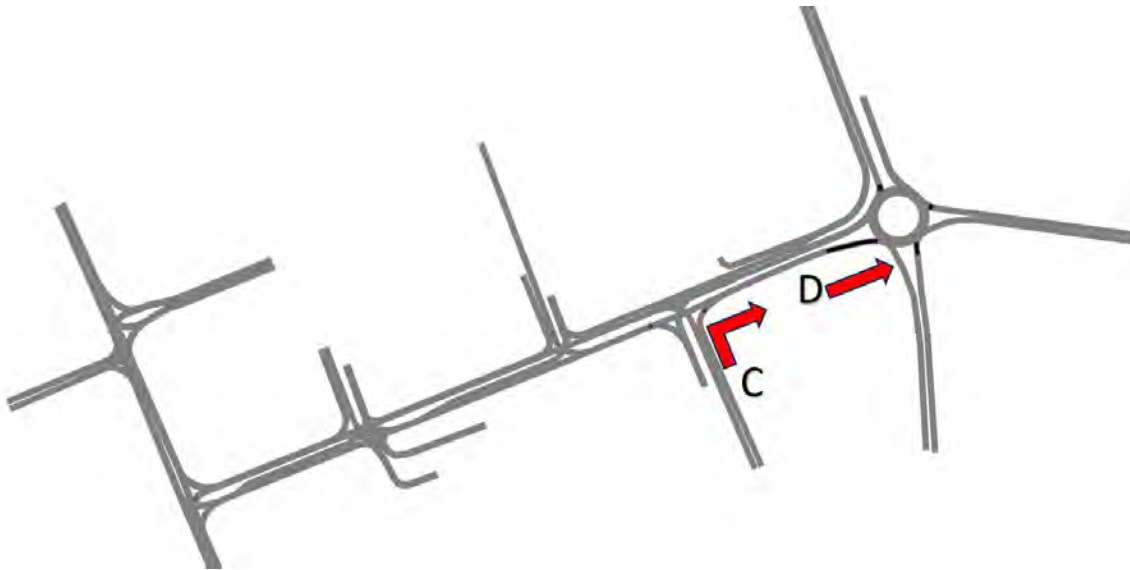
Kuva 20 Iltahuipputunnin simuloinneissa toteutuneet maksimijonot kuvassa mustalla.

Herkkyystarkasteluna malliin syötettävien ajoneuvojen määrää on kasvatettu 15 %. Suuremmat liikennemäärät laskivat paikoin itäisten liittymien palvelutasoa ja lisäsivät kiertoliittymän läntisen tulohaaran

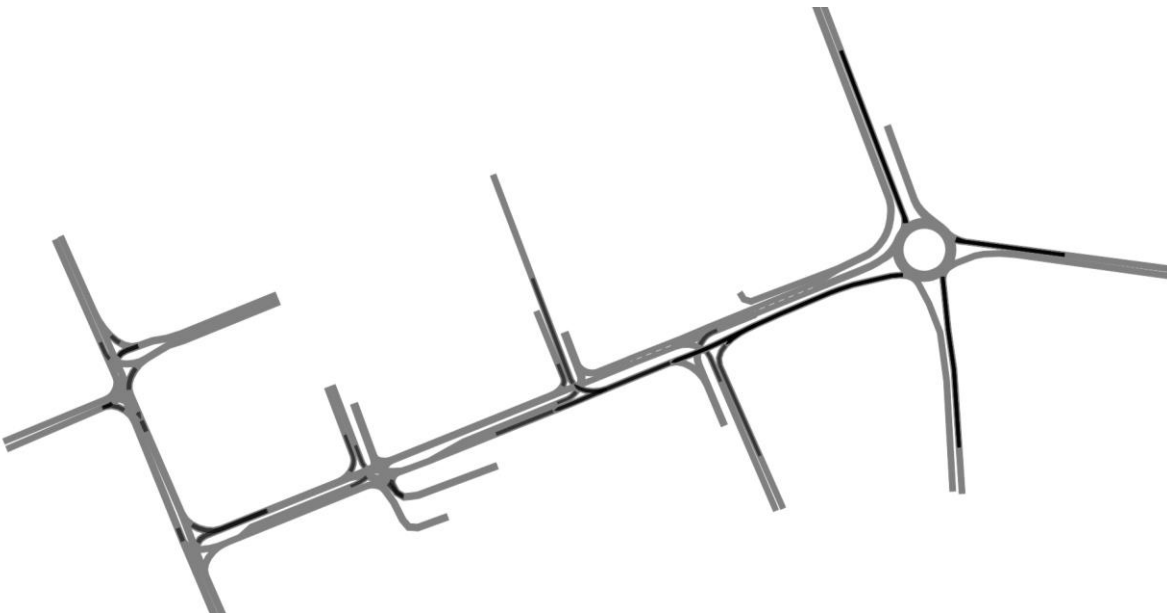
ruuhkautumista. Läntisen tulohaaran palvelutaso oli keskimäärin D ja uudesta eteläisestä tonttiliittymästä itään kääntyäessä C.

Hetkellisesti Latvalantie jonoutuu aina keskimmäiseen Prisman liittymään asti, mikä lisää jonoutumista tontilla. Myös Latvalantieltä etelään jatkuva uusi yhteys jonoutuu hetkellisesti. Myös Hyllykalliontien hetkellinen jonopituus kasvaa pohjoisesta tultaessa, niin että jono ylittää Kaarretien liittymään asti. Kasvatetuilla liikennemäärillä kiertoliittymän kapasiteetti alkaa hetkellisesti käymään riittämättömäksi. Kuitenkin voidaan olettaa, että merkittävän jonoutumisen myötä melko tiheässä katuverkossa autoilijat pyrkivät valitsemaan vaihtoehtoisia reittejä, mikä vähentää hetkellisten jonojen pituuksia ja syntyvää hetkellistä liikennehaittaa.

Keskimääräiset jonopituudet ennusteliikenteen 15 % kasvulla on esitetty kuvassa 21 ja simuloinneissa toteutuneen maksimijonopituudet kuvassa 22.



Kuva 21 Jonopituuksien keskiarvot iltahuipputunnin aikana +15 % kasvatetuilla liikennemäärillä kuvassa mustalla. Liittymissä viivytysten perusteella laskettava palvelutaso oli A lukuun ottamatta kuvaan merkittyjä Hyllykalliontien kiertoliittymän läntistä tulohaaraa, jossa palvelutaso on D, sekä uudesta eteläisestä tonttiliittymästä itään kääntyvää kaistaa jossa palvelutaso oli C.



Kuva 22 Simuloinneissa toteutuneet maksimijonopituudet +15 % kasvatetuilla liikennemäärillä kuvassa mustalla.

Prisman tonttiliittymät Latvalantielle

Toimivuustarkastelujen perusteella ennustetilanteessa Latvalantien välityskyky mahdollistaa Prisma-korttelin tonttiliittymistä tulevan ajoneuvoliikenteen liittymisen kadulle. Kun Latvalantielle voidaan liittyä kahta kaistaa pitkin, ei tontilla keskiarvoisesti synny jonoja. Jonopituutta tarkasteltiin myös tilanteessa, jossa Prisma-korttelin Latvalantien keskimäinen liittymän ulosajo olisi vain yhden kaistan levyinen. Tässä tilanteessa iltahuipputunnin simuloinneissa saavutettava maksimi jonopituus kasvaa n. 25 metriin. Kuitenkaan liittymä ei edelleenkään keskimäärin ole jonoutunut eikä kahden kaistan levyiselle ulosajolle ole Latvalantien toimivuuden kannalta tarvetta, jos tontille on järjestetty muutaman auton jonotustila.

Tontin sisäisen ajoväylän toimivuus voi kuitenkin heiketä liikennemäärien mahdollisesti kasvaessa. Mikäli Prisma-korttelin Latvalantien keskimäisen liittymän ulosajo toteutetaan liian leveänä, ruuhkatilanteessa liittymää voidaan pyrkiä käyttämään kaksikaistaisena. Tontilta poistuvan liikenteen mahdollinen jonoutuminen tulee järjestää sisäisille väylille siten, että kadulta liittyvät ajoneuvot pääsevät ajamaan tontille vapaasti. Tämä tulee huomioida tontin väylien liikenteenohjausta suunniteltaessa, jotta väistämisvelvollisuudet ovat selkeästi kuvattu.

Toimivuustarkastelujen johtopäätökset

Tehtyjen simulointien perusteella voidaan siis havaita, että tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetyt ajoneuvoliikenteen ratkaisut ovat toimivia ja etenkin Latvalantien lännestä tulevien liikenne on todella sujuvaa Prismalle. **Koska jonoutumista ei Latvalantieltä vasemmalle kääntyville ajoneuvoille tapahdu käytännössä lainkaan, ei kääntyvien kaistoille ole liikenteen toimivuuden näkökulmasta tarvetta.**

Latvalantieltä tulo Prisman alueelle tulee olla sujuvaa, joten on **suositeltavaa siirtää Prisman sisäinen yhteys kauemmaksi Latvalantiestä**, jolloin tulevat autot eivät jonottaessaan ole esteenä.

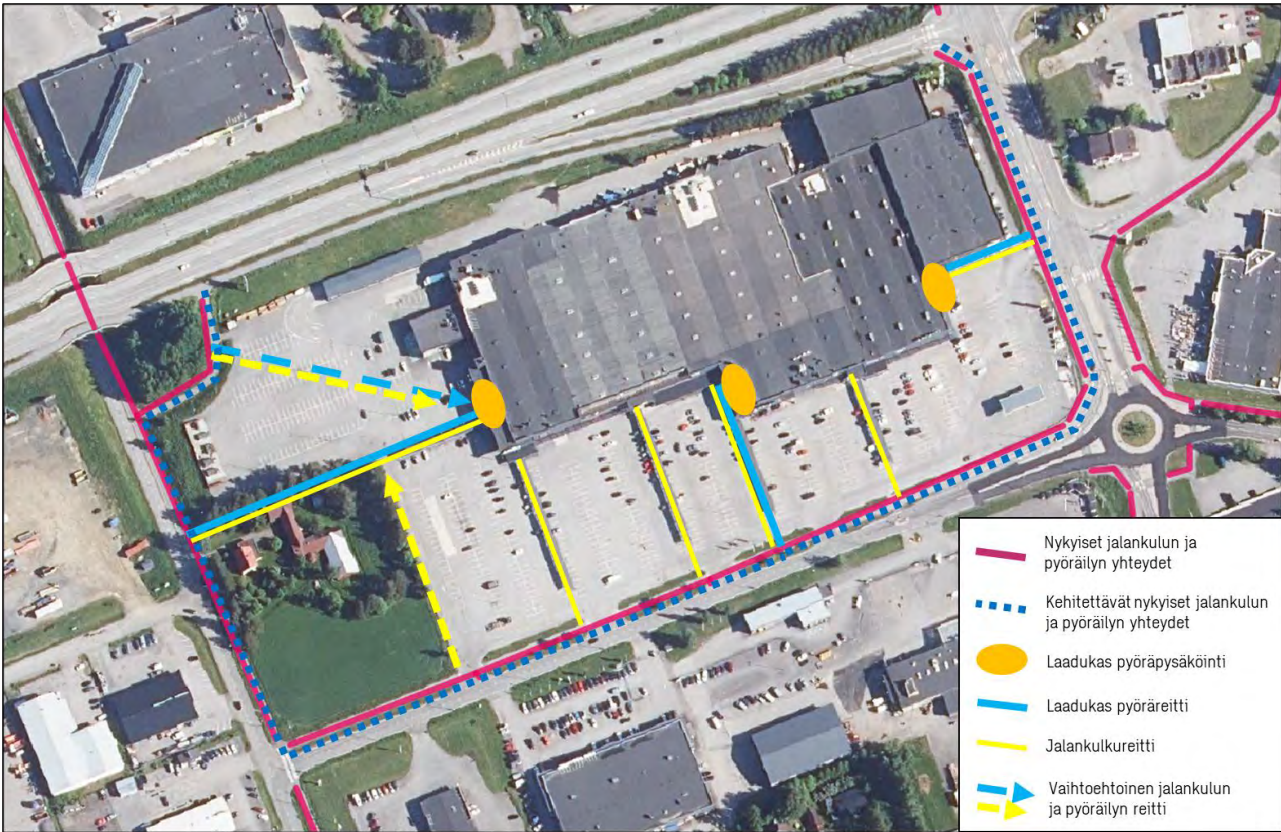
Prisman tonttiliittymissä ulosajoon riittää yksi kaista, jos tontille on järjestetty muutaman auton jonotustila.

2.2 Kehitysehdotukset Prisman liikenneympäristön kehittämiseksi

2.2.1 Jalankulku ja pyöräily

Edellä kuvatussa kappaleessa 2.1.1 on nostettu esiin ajatuksia ja huomioita, joita tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksesta heräsi. Keskeisimpänä kehityskohteena ovat jalankulun ja pyöräilyn reitit, jotka eivät tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa tue Prisman saavutettavuutta jalan tai pyörällä.

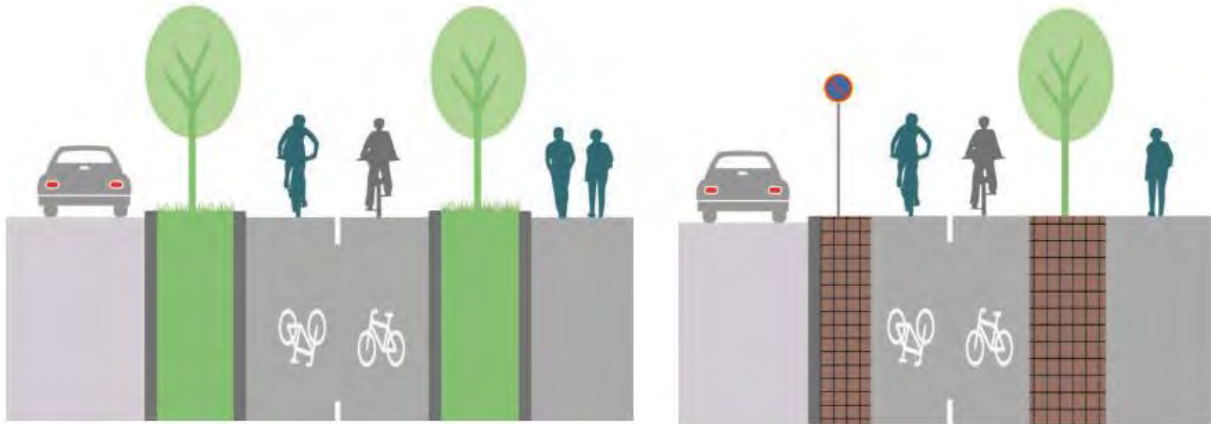
Kuvassa 23 on esitetty jalankulun ja pyöräilyn reittitarpeet suunnittelualueella. Lisäksi kuvaan on merkitty keskeisimmät pyöräpysäköintipaikat, joissa pysäköinnin tulisi sijaita lähellä sisäänkäyntiä ja olla määrällisesti riittävää sekä laadukkaasti järjestettyä (runkolukittavat telineet ja katos). Jokaiselta suunnittelualueelta rajaavalta kadulta tulisi esittää laadukas pyöräilyn yhteys suoraan Prisman sisäänkäynnille, jonka yhteyteen pyöräpysäköintikin tulisi sijoittaa.



Kuva 23 Suunnittelualan jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeet ja kehityskohteet (muokattu lähteestä: Seinäjoen karttapalvelu).

Rajatien suunnasta tulisi esittää erillinen jalankulun ja pyöräilyn yhteys Prismän läntiselle sisäänkäynnille joko uuden Rajatien Prismän liittymän kautta tai suoraan nykyiseltä jalankulun ja pyöräilyn väylältä Prismän tontin luoteiskulmasta. Hyllykalliontien suunnasta tulisi esittää myös laadukas jalankulun ja pyöräilyn yhteys, jonka jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon noutohallin ovien sijoittuminen sekä pihan mahdollinen käyttö kesäpihana. Lisäksi vähintään yhdestä Latvalantien suunnasta osoitetusta jalankulun yhteydestä tulisi tehdä myös laadukas pyöräilyn pääyhteys, jossa pyöräily on eroteltu omalle ajoradalleen ja sekä pyöräilyn ohjautuvuus että opastus tälle reittivälille suunniteltu toimivaksi. Muut Latvalantien suunnasta tultavat yhteydet voidaan säilyttää nykyisen kaltaisina jalkakäytävinä, jotka palvelevat alueen jalankulkijoita (ostosten tekijöitä), mutta ne tulee merkitä selvästi jalkakäytävä-liikennemerkillä.

Kuvassa 23 on esitetty jalankulun reittitarpeet keltaisella. Jalankulun reittitarpeiden tarkemmassa suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota turvallisiiin suojatieratkaisuihin kaduilla ja Prismän sisäisten ajoväylien yli sekä jalankulun erotteluun moottoriajoneuvoliikenteestä että alueen pyöräily-yhteyksistä. Autoilijat pysäköidyttyään auton muuntuvat alueella kävelijöiksi, minkä vuoksi jalankulku tulisi Prismän tontin sisäisissäkin järjestelyissä pyrkiä erottelemaan pyöräilyn yhteyksistä. Viikkaiden jalankulkijamäärien vuoksi jalkakäytävät voivat olla hetimitäin hyvinkin ruuhkaisia, ja siten yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä ei palvele kumpaakaan kulkumuotoa. Kuvassa 24 on esitetty pari esimerkkiä mahdollisista pyöräilyväylien toteutustavoista Prismän sisäisille pyöräily-yhteyksille sekä Hyllykalliontien, Latvalantien ja Rajatien kehitettävälle jalankulun ja pyöräilyn väylille (kuva 22: tummempi sininen katkoviiva).



Kuva 24 Esimerkkikuvia pyöräilyn erottamisen suositelluista periaatteista Prisman alueella sekä sitä rajaavilla kaduilla (Pyöräiliikenteen suunnitteluohje s. 77-79).

Hyllykalliontie on merkitty pyöräilyverkkosuunnitelmassa pääväyläksi, minkä vuoksi sille tulee suunnitella ja toteuttaa erilliset pyörätieratkaisut (ei yhdistettyä jalankulun ja pyöräilyn väylää). Mikäli Prisman sisäisetkin yhteydet toteutetaan erillisinä pyöräilyn ja jalankulun väylinä, kuten suositellaan, sama laatutaso on hyvä pitää myös Latvalantiellä vähintäänkin Hyllykalliontieltä Prisman pääsisäänkäynnille johtavalle pyöräilyväylälle saakka. Tämän yhteysvälin osalta tulee jatkosuunnittelussa myös kiinnittää huomiota riittävän leveiden erotusalueiden toteuttamiseen. Kuvassa 23 myös Rajatie ja Latvalantie kokonaisuudessaan on merkitty kehitettäväksi jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiksi. Näiden osalta jatkosuunnittelussa tulee harkita myös erillisiä pyörätieratkaisuja, sillä kohde sijaitsee väljästi rakennetussa taajamassa, jossa pyöräilyn ja jalankulun potentiaali on todella hyvä, mikäli liikenneympäristö tukee ja vahvistaa potentiaalın hyödyntämistä.

Pysäköintialueille, jotka ovat pitkälti harmaata asfaltoitua kenttää, olisi hyvä tuoda niin hulevesien hallinnan, lumitilojen mahdollistamisen, biodiversiteetin, mikroilmaston sekä viihtyisyyden vuoksi myös kasvillisuutta. Nykyisin hyvä tavoite olisi, että vähintään 30 % kaupunkien pinta-aloista olisivat viheralueiden peitossa. Tästä syystä ensisijaisesti suositeltu ratkaisu pyöräilyn sekä jalankulun erotteluun niin toisistaan kuin ajoradastikin olisi kuvan 24 vasemman puoleinen ratkaisu, jossa erottelu on tehty istutuksilla ja viherkaistoilla.

Rajatielle tulisi esittää suojatieylitys tai suojatieylityksiä keskeisimpien jalankulun ja pyöräilyn reittien läheisyyteen, jotta myös Rajatien länsipuolelta on mahdollisuus kulkea Prisman alueelle turvallisesti jalan ja pyörällä. Taulukossa 2 on esitetty Jalankulun suunnittelu - ohjeessa (Väyläviraston selvityksiä 34/2022) soveltuvat ratkaisut suojateiden osalta taajamassa sijaitseville kaduille eri nopeusrajoitusten ja liikennemäärien mukaan jaoteltuna.

Taulukko 2 Ote Jalankulun suunnitteluohjeesta, jonka mukaisesti 40 km/h kadulla suositeltu suojatieratkaisu on korotettu suojatie/korotettu risteysalue ja 50 km/h kadulla eritasoratkaisu tai valo-ohjattu suojatie (Väyläviraston ohjeita 34/2022, s. 100).

Taulukko 23. Tien ylitysjärjestelyn valinta 30–60 km/h nopeusrajoituksen tiellä rakennetulla alueella taajamassa.

Jalankulkijoiden määrä	Ajoneuvojen määrä/vrk Nopeusrajoitus (km/h)	Alle 1000				1000-2000				2000-8000				Yli 8000			
		30	40	50	60	30	40	50	60	30	40	50	60	30	40	50	60
Alle 50 vrk	Suojatie (merkki/tiemarkintä)																
	Keskisaarekkeellinen suojatie																
	Korotettu suojatie																
	Korotettu risteys tai alue																
	Kavennettu suojatie																
	Valo-ohjattu suojatie																
	Eritasoratkaisu										1	1					
	Ylijatkettu jalkakäytävä *																
	Rakennettu tienylityskohta																
50-200 vrk	Suojatie (merkki/tiemarkintä)																
	Keskisaarekkeellinen suojatie																
	Korotettu suojatie																
	Korotettu risteys tai alue																
	Kavennettu suojatie																
	Valo-ohjattu suojatie																
	Eritasoratkaisu																
	Ylijatkettu jalkakäytävä *																
	Rakennettu tienylityskohta																
Yli 200 vrk tai yli 20 huippu-h	Suojatie (merkki/tiemarkintä)									2	2						
	Keskisaarekkeellinen suojatie										1						
	Korotettu suojatie																
	Korotettu risteys tai alue																
	Kavennettu suojatie									2	2						
	Valo-ohjattu suojatie																
	Eritasoratkaisu																
	Ylijatkettu jalkakäytävä *																
	Rakennettu tienylityskohta																

Käytetään yleensä

Ohjeen mukainen ratkaisu, mutta voidaan

Voidaan käyttää

Harkinnan varainen ratkaisu.

Ei yleensä käytetä

Tavanomaisen ratkaisun vastakkainen ratkaisu,

Ei käytetä

Ohjeessa kielletty ratkaisu, jota ei saa käyttää.



1. Jos KVL \geq 4000 ajon/vrk, niin "Voidaan käyttää"
2. Jos KVL $<$ 4000 ajon/vrk, niin "Voidaan käyttää"

Eritiskohteen lähellä ja erityiskohteeseen liittyvällä reitillä valitaan taulukosta yleensä jalankulkijoiden määrältä seuraavaksi suuremman ryhmän ylitysjärjestelyjen ratkaisut.

* Ylijatketussa jalkakäytävässä ajoneuvojen määrä ja nopeusrajoitus kuvaavat sivukadun tilannetta

Rajatien nopeusrajoitus on nykytilassa 50 km/h ja sen liikennemäärä vaihtelee kaupungilta saatujen liikennemäärätietojen mukaan 2300-6450 ajoneuvoa/vrk. Latvalantien pohjoispuolella Rajatien liikennemäärä (2341 ajon./vrk) on huomattavasti pienempi kuin Latvalantien eteläpuolella (6452 ajon./vrk). Näitä tietoja peilaten taulukon 2 ohjeistukseen, tulisi Rajatielle sijoitettava jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ylitys ohjeen mukaan rakentaa valo-ohjattuna tai eritasoratkaisuna. Harkinnanvaraisesti voitaisiin myös käyttää keskisaarekkeellista suojatietä tai korotettua liittymäaluetta. Rajatien nopeusrajoitus voitaisiin myös laskea (esim välillä Väkkiilantie- Hyllykalliontie) 40 km/h, jolloin korotettu suojatie tukisi sekä rauhallisempia nopeuksia ja mahdollistaisi turvalliset ylitykset kadun yli. Koska Rajatien varressa on sen eteläosuuuudella pääosin pien- ja

rivitaloasumista, nopeuden lasku voisi tehdä kadusta myös viihtyisämmän lisäten lukuisten tonttiliittymien turvallisuutta ja vähentäen samalla myös meluvaikutusta.

Latvalantiella nopeusrajoitus on myös nykytilassa 50 km/h ja siihen pätee samat ohjeistukset kuin Rajatiehen kadun ylitysjärjestelyiden osalta. Latvalantie tulisikin turvallisuussyistä laskea 40 km/h kaduksi. Nopeusrajoituksen lasku tulisi huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi korottamalla Latvalantien ja Rajatien välinen liittymäalue tai lisäämällä kadulle muita hidasteratkaisuja, kuten korotettuja suojateitä, joka on muutoinkin Latvalantielle ohjeistuksen mukainen jalankulun ylityksen suositusratkaisu.

Myös Prisman sisäisellä alueella suojatieylitykset olisi hyvä toteuttaa korotettuina, jotta alueen sisäiset nopeudet laskisivat ja alueen turvallisuus paranisi. Prisman sisäisen väylän ja Prisman sisäänkäynnille johtavan pääpyöräyhteyden välille tulisi osoittaa korotetun suojatien lisäksi myös pyöräilijöiden ylityspaikka, jolloin pyöräilijöillä olisi etuajo-oikeus autoilijoihin nähden.

2.2.2 Pyöräpysäköinti

Kuvassa 23 on esitetty keskeisimmät pyöräpysäköintipaikat, joille tulisi sijoittaa alla olevan kuvan 25 mukaisesti 1pp/70-90 k-m² asiakkaille suuntautuvia pyöräpysäköintipaikkoja sekä lisäksi 1pp/3 työntekijää henkilökunnan pysäköintipaikkoja. Henkilökunnan pyöräpysäköinnin tulisi olla säältä suojattua ja pyörä tulisi saada lukittua runkolukituksella kiinni telineeseen. Asiakaspysäköinnistä 50 % pyöräpysäköintipaikoista tulisi olla säältä suojattuna ja kaikki telineet olisi hyvä toteuttaa runkolukittavina ratkaisuin.

Taulukko 9. Pysäköintitarve päivittäistavarakaupoissa

		TYYPPI	MITOITUSOHJE	SIJOITUSOHJE	LAATU-SUOSITUKSET	MUUT SUOSITUKSET	
PÄIVITTÄISTAVARAKAUPAT	ASIAKKAAT	LYHYTAIKAINEN	KAUPAN SUURYKSIKÖT, YLI 2000 K-M²	1 pp/70 k-m ² - 1 pp/90 k-m ² riippuen sijainnista	<ul style="list-style-type: none"> Pääovien läheisyyteen Opastetut reitit tärkeimmiltä tulosuunnilta 	Runkolukituksella, 50 % paikoista katoksessa tai pysäköintilaitoksessa	
		PITKÄ-AIKAINEN	MUUT VÄHITTÄISKAUPAT, ALLE 2000 K-M²	1 pp/40 k-m ² - 1 pp/50 k-m ² riippuen sijainnista	Pääovien läheisyyteen	Runkolukituksella	
	HENKILÖ-KUNTA	LYHYTAIKAINEN	KAUPPAKESKUKSET JA MUUT SUURET KAUPPOJEN KESKITTYMÄT	Tutkitaan tapauskohtaisesti ja sovelletaan mainittuja mitoitusarvoja tarpeen mukaan. Voidaan hyödyntää olemassa olevien vastaavien kauppakeskusten pyöräpaikkamääriä ja kysyntää.			
	HENKILÖ-KUNTA	PITKÄ-AIKAINEN	KAIKKI PÄIVITTÄIS-TAVARAKAUPAT	1 pp/3 työntekijää	Henkilökunnan sosiaalitulojen läheisyyteen, tarvittaessa pysäköintilaitokseen	Runkolukituksella, katos, jos sisätiloja ei saatavilla	Yli 20 työntekijää: sosiaalitulojen läheisyydessä valaistua tilaa pyörien huoltoa tai pesua varten

Kuva 25 Pyöräpysäköinnin mitoitusohje, jonka perusteella kaupan suuryksikölle tulisi sijoittaa 1 pyöräpysäköintipaikka 70–90 kerrosalaneliometriä kohden sekä 1 pyöräpysäköintipaikka kolmea työntekijää kohden. (Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje, Helsingin kaupunki 2016).

2.2.3 Joukkoliikenne

Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetty linja-autopysäkin sijainti voisi olla ideaalinen käyttäjien näkökulmasta, mutta sille esitetty sijainti ei todennäköisesti täytä suunnitteluohjeiden kriteerejä sijoituessaan liian lähelle vastakkaista liittymää ja mahdollisesti liian jyrkkään pituuskaltevuuteen. Vastakkaisen liittymän keskilinjasta tulisi olla vähintään 20 metriä etäisyyttä linja-autopysäkin loppuviisteeseen Tiehallinnon ohjeistukseen peilaten (Tiehallinto, Joukkoliikennepysäkit, 2003). Tietysti jokainen suunnittelukohde

katuverkolla on omanlaisensa ja tarvittaessa suunnitteluohjeista joudutaan välillä poikkeamaan rakennetun ympäristön aiheuttamien tilarajoitusten vuoksi.

Linja-autopysäkki tulisi sijoittaa pituuskaltevuudeltaan alle 4 % kaltevuuden katuosuudelle, jotta pysähtyminen ja liikkeellelähtö olisi turvallista ja sujuvaa. Tämä tulisi tarkistaa linja-autopysäkin sijoittamisen osalta. Jalankulkijoiden ja Prismän käyttäjien näkökulmasta esitetty linja-autopysäkin sijainti on hyvä, sillä siitä on lyhyt matka Prismän itäiselle sisäänkäynnille, ja sen pysäkkipari sijoittuu lähelle.

2.2.4 Huoltoliikenne

Prismalle suuntautuva pääasiallinen huoltoliikenne olisi syytä ohjata Rajatien kautta siten, että kulku alueelle tapahtuisi Latvalantien tai eteläisen Rajatien suunnan sijaan pohjoisesta Nurmontien kautta. Liikenteenohjautumista voidaan säädellä mm. katu ympäristön liikennettä rauhoittavilla ratkaisuilla sekä tiedottamalla kuljetusyrityksille ohjeistuksen mukainen saapumisreitti alueelle.

Rauhoittamalla Latvalantie ja Rajatien eteläosuus (Välkkilänkatu – Hyllykalliontie) 40 km/h kaduksi ja rakentamalla sinne esimerkiksi korokkeellisia suojateitä, voitaisiin liikennekäyttäytymistä raskaan liikenteen osalta ohjata luontaisesti valitsemaan Nurmontie Latvalantien sijaan. Lisäksi se voisi ohjata raskaan liikenteen pois Rajatien eteläosuudelta, jossa on lähinnä vain pien- ja rivitaloasumista ja siten vaikuttaa positiivisesti myös tämän katuosuuden turvallisuuteen ja viihtyisyyteen.

Tämä voisi edesauttaa myös osaa Prismalle saapuvasta asiointiliikenteestäkin valitsemaan helposti ruuhkautuvan Latvalantien sijaan pohjoisempi reittiyhteys, joka voisi parhaillaan myös vähentää Latvalantien liikennemääriä tasaten liikenteeseen kuormitusta Latvalantien tonttiliittymissä ja Hyllykalliontien kiertoliittymässä.

2.2.5 Moottoriajoneuvoliikenne

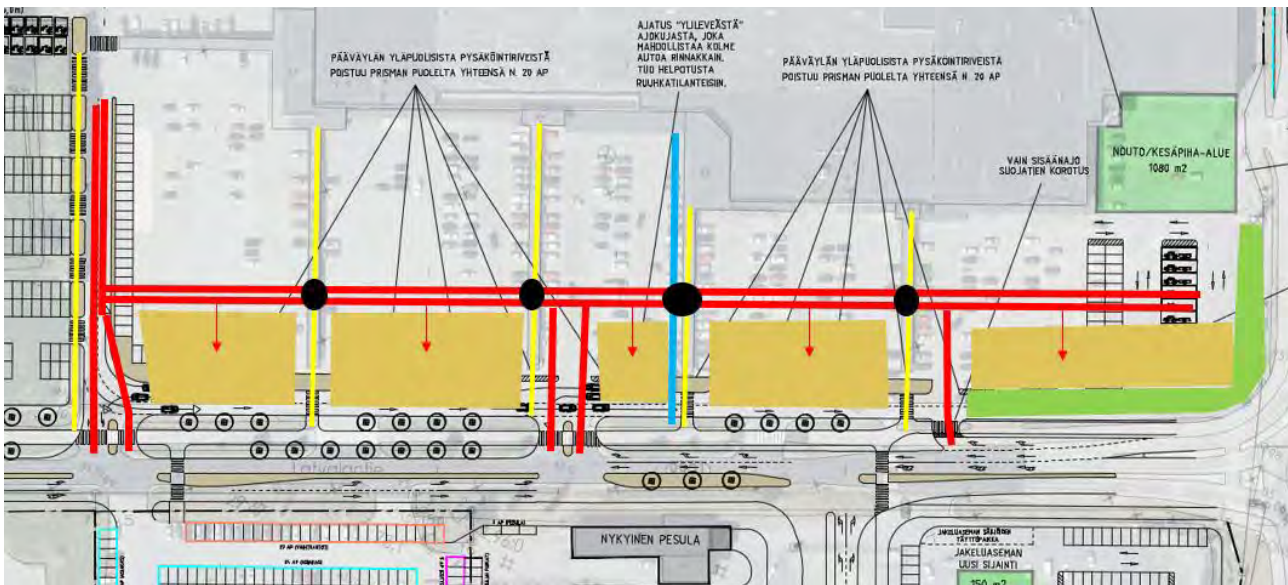
Latvalantien nopeusrajoitus olisi hyvä laskea 40 km/h, mikä parantaisi alueen turvallisuutta mahdollistaen myös suojatieyliytysten rakentamisen Latvalantien yli ”Jalankulun suunnitteluohjeen” - ohjeistusten mukaisesti. 40 km/h nopeusrajoitus olisi myös perusteltua katuhierarkian näkökulmasta, sillä Latvalantie toimii paikallisena katuna välittävempien katujen, kuten esimerkiksi Hyllykalliontien sijaan, jonka nopeusrajoitus on perustellusti 50 km/h.

Toimivuustarkastelut tehtiin liikennelaskentojen huipputunnin liikennemäärien mukaisesti tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksen mukaisesta tilanteesta ja niiden perusteella liikenne toimii esitetyissä järjestelyissä pääsääntöisesti hyvin (palvelutaso A).

Simulointien perusteella voitiin havaita, että Latvalantieltä lännestä Prismalle ajavien liikenne on toimivuustarkasteluiden perusteella esitetyissä järjestelyissä todella sujuvaa, eikä vasemmalle kääntyvät ajoneuvot jonoudu käytännössä lainkaan, minkä vuoksi niille ei ole liikenteellistä tarvetta. Tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa **Latvalantieltä Prismalle esitettyjen vasemmalle kääntyvien kaistojen poistaminen** lyhentää kadun ylityksiä ja vähentää kadun tilantarvetta, mikä näkyy kustannussäästöjen lisäksi turvallisuudessa, kun liikenne rauhoittuu (ajonopeudet pysyvät maltillisina) ja suojatieyliitykset lyhenevät.

Latvalantien Prismän puoleisissa liittymissä on ruuhka-aikoina vain pientä jonoutumista, jota ei nähty merkittävänä haittana. Kuitenkin Prismän sisäisen väylän sijaitessa hyvin lähellä Latvalantietä odotustilat jäävät mitättömiksi, jolloin ruuhka-aikojen hetkelliset jonot kertyvät sisäiselle väylälle. Koska selkeätä odotustilaa ei Prismalta poistuvalla liikenteellä Latvalantien tonttiliittymissä ole, on hyvin todennäköistä että ajoneuvot siirtyvät odottamaan Latvalantielle liittymistä suojatien päälle, mikä puolestaan heikentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tilannetta. Ruuhka-aikoina myös esitetty liittymän muoto voi aiheuttaa hämmennystä, kun molemmista suunnista tulevat autolijat pyrkivät valitsemaan sopivan poistumiskaistan, jossa ei käytännössä ole odotustilaa. Liikennejärjestelyiden epäselvyyttä saattaa myös aiheuttaa poikkeuksellinen ”ylileveä ajokuja”- ratkaisu, joka saattaa aiheuttaa hämmennystä käyttäjien näkökulmasta. Näitä ongelmia on kuvattu kuvassa 16.

Suosittelavampana vaihtoehtona tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa esitetyille ajoneuvoliikenteen ratkaisuille, on siirtää Prisman sisäistä väylää etäämmälle Latvalantiestä, jolloin liikenneympäristö selkiytyisi ja Latvalantielle liittyvät autot pystyisivät paremmin odottamaan pääsyään Latvalantielle kohtisuorassa. Tämä parantaisi myös liittymänäkemiä. Lisäksi on oletettavaa, että tällöin suojatien käyttämistä odotustilana ei tapahtuisi yhtä paljon kuin alkuperäisessä vaihtoehdossa. Kuvassa 26 on esitetty luonnostelma liikennejärjestelyistä, joissa Prisman sisäinen ajoväylä on siirretty pohjoisemmaksi. Luonnostelmassa on ajateltu, että nykyisen sisäisen ajoväylän kohdalle voisi esittää pysäköintiä, jolle kulku tapahtuisi uudelta sisäiseltä yhteydeltä. Luonnostelmassa esitetty ajoväylä tulisi ”katkaisemaan” nykyiset jalkakäytävät ja niiden katokset. Risteämäkohtiin tulisi rakenteellisesti korotetut suojatiet, jotka on kuvassa esitetty mustilla palloilla. Pyörätien (sininen viiva) ajoradan ylitys toteuttaisiin pyöräilijöiden ylityspaikkana tarjoten heille etuajo-oikeuden moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden.



Kuva 26 Vaihtoehtoinen luonnostelma ajoneuvoliikenteen järjestelyistä Prisman alueella Latvalantien suunnasta. Ajoneuvoliikenteen yhteydet on esitetty punaisella, jalankulkuyhteydet keltaisella, pyörätie sinisellä ja suojatieylitykset mustilla palloilla.

Kuvan 26 mukaisessa luonnostelmassa on korostettu vihreällä merkinnällä alue, jossa tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomioita siihen, että **jalankulku ja pyöräily erotetaan riittävästi erotusalueilla** niin Prisman pysäköintialueen ajoväylistä/pysäköintipaikoista kuin Hyllykalliontien ja Latvalantien ajoradoista.

Sähköautojen latauspaikat olisi hyvä keskittää kaikki yhteen sijaan Prisman länsipuoleiselle alueelle. Tämä lisäisi uuden Rajatielle sijoittuvan Prisman tonttiliittymän käyttöä ja vähentäisi Prisman alueen sisäistä ajoa, kun mahdollisten täysien latauspaikkojen sijaan ei lähdetä etsimään uutta paikkaa toiselta puolelta aluetta.

3. Yhteenveto ja suositukset

Se mitä kehitetään, kasvaa. Mikäli Latvalantiellä ainoastaan parannetaan moottoriajoneuvoliikenteen olosuhteita ja jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet pysyvät nykyisellään (eli säilyvät hyvin putteellisina ja heikkoina niin turvallisuudeltaan kuin turvallisuuden tunteeltaan) päästään tilanteeseen, jossa yhä harvempi tulee Prismalle jalan ja pyörällä, ja yhä useampi valitsee kulkutavakseen henkilöauton, mikä puolestaan taas lisää ruuhkia ja liikenneverkon toimivuutta.

Siksi ratkaisut on käännettävä hieman päällelleen. Prisma mainostaa itseään vastuullisena kauppaketjuna, joka tukee ja edistää asiakkaiden terveellisiä ja vastuullisia valintoja myös liikkuminen mukaan lukien. Kestävempien valintojen tukeminen liikkumisessa tulisi näkyä etenkin jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen tukemisena, niin viestinnässä kuin konkreettisessa liikenneympäristössä. Tässä liikenneselvityksessä onkin haluttu korostaa kestävästä yhdyskuntarakentamisesta tuomalla esiin niitä ratkaisuja, jotka voivat mahdollistaa kulkutapojen muutoksen myös niillä paikkakunnilla ja alueilla, joissa henkilöauto on totuttu valitsemaan pääsääntöisesti niin tavan kuin myös sen käytettävyydenkin (olemassa olevan infran) vuoksi. Nykyinen infra tukee Prismalle saapumista henkilöautolla, mutta ei tue erityisesti kestävien kulkumuotojen valintaa.

Myös alueelle tehty tontinkäyttösuunnitelmaluonnos tukee erityisesti pysäköintipaikkojen lisäämistä sekä Prisman saavutettavuutta henkilöautolla. Pyöräily ja jalankulku on tontinkäyttösuunnitelmaluonnoksessa jäänyt sivurooliin, eikä niille ole suunnitelmassa esitetty turvallisia ja miellyttäviä sekä sujuvia yhteyksiä. Näiden suunnitelmien mukaisesti ohjataan käyttäjiä valitsemaan se miellyttävien ja tutuin tapa, eli henkilöauto Prismalla käymiseen, mikä ei tule ratkaisemaan esimerkiksi Latvalantien ja Hyllykalliontien kiertoliittymän satunnaista ruuhkautumista tai Prisman alueen ajoneuvoliikenteen sisäisiä ongelmia, kuten liiallisia nopeuksia ja ruuhkan tuntua kiireaikoina.

Jos yhä useampi valitsisikin henkilöauton sijaan esimerkiksi pyörän, saataisiin myös helpotusta alueen ajoneuvoliikenteen kuormitukseen ja muihin juuri moottoriajoneuvoliikenteestä koituviin ongelmiin, kuten meluun, ilmansaasteisiin ja epäviihtyisään ympäristöön. Kestävien kulkumuotojen valinta on myös tulevaisuutta ja sitä tulee edistää kaikessa yhdyskuntasuunnittelussa. Tämän vuoksi laadukkaat, sujuvat, turvalliset ja viihtyisät jalankulun ja pyöräilyn yhteydet voivat edistää näiden kulkumuotojen kilpailukykyä henkilöauton valinnan rinnalla. Seinäjoen Hyllykallion Prisma sijaitsee kahden pyöräilyn pääreitit risteykskohdassa taajamassa, jossa pyöräilypotentiaalia on todella paljon, mikäli infra tukee tämän kulkumuodon valintaa. Tästä syystä kehityskohteet tulisivat painottua erityisesti pyöräilyinfran parantamiseen niin Prisman tontin alueella kuin sitä ympäröivillä katuverkoillakin.

Alla olevaan listaukseen on koottu lyhyesti tässä selvityksessä esiin nostettuja huomioita ja kehitystarpeita, joihin tulee kiinnittää huomiota tontinkäyttösuunnitelman tai muun alueen liikennejärjestelyä koskevan suunnitelman laadinnassa.

Jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita ja näkökohtia:

- Jalankulun ja pyöräilyn yhteistarpeiden laadukas toteuttaminen Prisman alueella (kts. kuvat 22 ja 23)
- Pyöräpysäköinnin riittävä mitoitus ja laatu (runkolukitus & katos) Prisman sisäänkäyntien yhteyteen (kts. kuvat 22 ja 24)
- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen turvallisuuden ja sujuvuuden takia. Erottelu viherkaistoilla sekä kasvillisuuden lisääminen alueella, jotta alueella päästään vähintään 30 % viheralueen tavoitteeseen (kts. kuva 23)
- Suojatietlylysten toteuttaminen ohjeistuksen mukaisesti (kts. taulukko 2)
- Liikenteen rauhoittaminen Latvalantiellä ja nopeuden lasku 40 km/h
- Liikenteen rauhoittaminen Prisman sisäisellä ajoväylällä
- Linja-autopysäkin sijainnin toteutettavuuden tarkistaminen ohjeistuksen mukaisesti
- Prisman sisäisten liikennejärjestelyiden vaihtoehtoisen järjestelyn tutkiminen ja jatkojalostaminen tontinkäyttösuunnitelmana (kts. kuva 25), sisältäen tonttikadun siirtämisen kauemmaksi Latvalantieltä
- Sähköautojen latauspaikkojen keskittäminen Prisman länsipuolelle

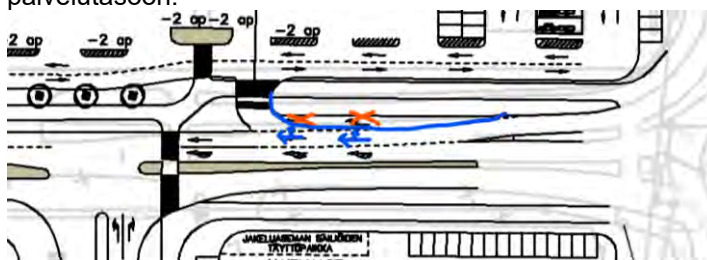
- Huoltoajoliikenteen ohjautuvuuden tukeminen katuverkolla liikenteen rauhoittamisen keinoilla sekä viestinnällä
- Prisman/Latvalantien eteläisen alueen liikennejärjestelyiden vaikutusten tutkiminen kokonaisuuden kannalta.

Tämä liikenneselvitys on rajattu koskemaan Prisman alueen liikennejärjestelyitä, eikä siksi ota erityisesti kantaa Latvalantien eteläpuolelle sijoittuvan alueen maankäytön kehittämisen vaikutuksista liikenteeseen. Nämä tulee kuitenkin huomioida kokonaisuuden kannalta, sillä tonttiliittymien, rakennusten sisäänkäyntien sekä paikoitusalueiden sijoittelulla voidaan valtavasti vaikuttaa siihen, miten ja mistä suunnista alueelle tullaan ja minne liikenne kuormittuu ja mitä vaikutuksia sillä on ympäröivään muuhun verkkoon. Esimerkiksi uuden rakennuksen huoltoajoneuvoliikenteen sijoittamista Pakkaajantielle tulee harkita vielä uudelleen jatkosuunnittelussa, sillä se saattaa ohjata raskasta liikennettä kyseiselle paikalliselle kadulle, jonka liikenneympäristön tulisi pysyä rauhallisena.

4. Päivitykset

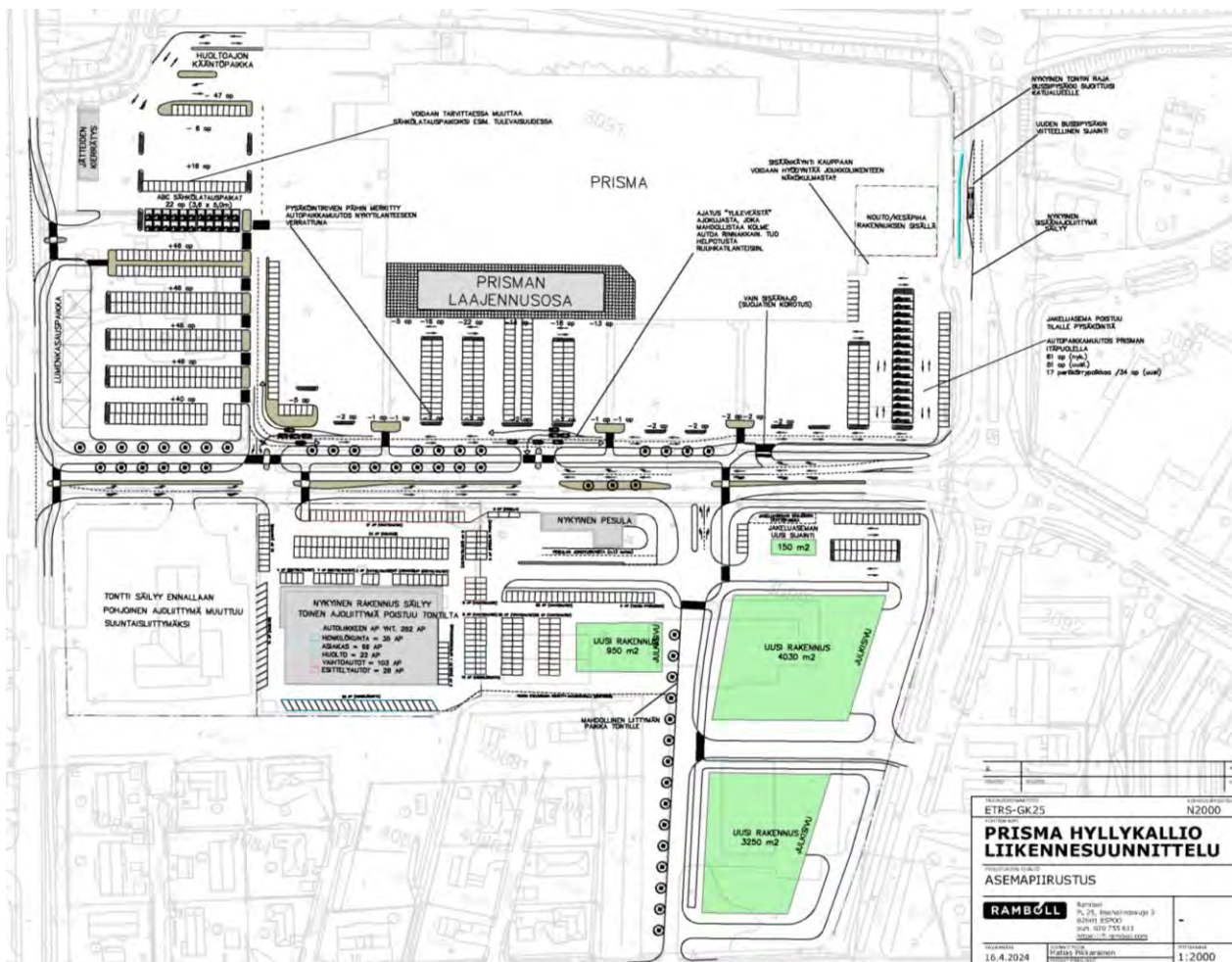
Tontinkäyttösuunnitelma on päivitetty 16.4.2024 (kuva 28). Merkittävimmät muutokset liikenteellisesti ovat:

- Prisman laajennusosa
 - o Laajennusosa tuo Prismalle lisää liikennettä. Liikenteen kasvu on otettu huomioon liittymien toimivuustarkasteluissa ja vähäinen kasvu ei vaikuta liittymien toimivuuteen vaan samat suositukset pitävät tälläkin luonnoksella paikkansa.
- nykyisen Hyllykalliontien sisäänajoliittymän säilyttäminen
 - o Nykyisin tätä sisäänajoliittymää käyttävät lähinnä pohjoisesta Hyllykalliontien suunnalta tulevat, heitä on huipputunnin aikaan hieman alle 200 ajon./h, mutta tästä määrästä noin 60 ajon./h kulkevat jakeluasemalle eli jatkossa etelänpuoleiselle tontille. Prismalle kulkijoita on siis noin 140 ajon./h, joista vain muutama tulee etelän tai idän suuntaisilta haaroilta.
 - o Jos nykyinen liittymä säilytetään, niin kiertoliittymän kuormitus hieman vähenee ja Prisman ensimmäistä tonttiliittymää käyttää arviolta noin 50 ajon./h. Kiertoliittymän toimivuuteen vähenevä liikennemäärä ei kuitenkaan vaikuta, sillä tämän suunnan liikennevirta kulkee vapaa oikean kaistan kautta, jolloin itse kiertoliittymän toimivuus pysyy ennallaan.
 - o Prisman eri ovien saavutettavuuden takia on suositeltavaa säilyttää kaikki esitetyt Latvalantien liittymät, jolloin etelästäkin tulevien autoilijoiden olisi mahdollista kääntyä Latvalantieltä Prismaan itäosaan. Näin pysäköintipaikan kuormitus pysyy tasaisempana.
 - o Jos nykyinen tonttiliittymä säilytetään, niin kaistatarve kiertoliittymältä Latvalantien kautta vähenee merkittävästi, jolloin maankäytön tehokkuuden ja ympäristön selkeyden takia suositellaan yhden kaistan vähentämistä (luonnoskuva 27.). Kaistan poisto ei vaikuta liittymän palvelutasoon.



Kuva 27. Luonnoskuva tarvittavista kaistajärjestelyistä, jos nykyinen Hyllykalliontien tonttiliittymä säilytetään.

- o Hyllykalliontien liikenteellisen selkeyden ja toimivuuden takia liittymä on kuitenkin suositeltavaa sulkea. Liittymä nykyisellään toimii vain sisäänajoliittymänä, mutta liittymäalue on laaja ja hieman sekava kaksikaistaisuuden ja Kaarretien takia. Lisäksi tuleva linja-autopysäkki peittää näkemiä. Liittymän tarve liikenteellisesti ei ole perusteltua, sillä kiertoliittymän kautta sisäänajo Prismaan toimii yhtä hyvin.
- eteläpuolisen korttelin uusi rakennus (950 m²)
 - o Eteläpuoleisen maankäytön ovien sekä pysäköintipaikkojen sijainnit vaikuttavat alueen liikennekäyttötymiseen. Liikenteen suuntautuminen vaikuttaa merkittävästi alueen liittymien toimivuuteen ja maankäyttösuunnitelman edetessä on suositeltavaa tehdä tälle alueelle oma liikenneselvityksensä.



Kuva 28. 16.4.2024 päivitetty tontinkäyttösuunnitelma.

Tontinkäyttösuunnitelma on päivitetty 8.8.2024 (kuva 29). Merkittävimmät muutokset liikenteellisesti ovat ja niiden vaikutukset:

- Latvalantien kääntymiskaistojen poisto.
 - o Toimivuustarkastelut osoittivat, että kääntyvien kaistoja ei tarvita, jolloin liikennealue on pienempi, nopeustasot alhaisempia ja turvallisuus on parempi.
- Latvalantien Prisman itäisimmän sisäänajoliittymän siirtyminen ja muuttuminen kaksisuuntaiseksi.

- o Toiminnallisesti liittymämuutoksella ei ole suurtakaan merkitystä Latvalantielle. Tonttiliittymien välillä on tarpeeksi etäisyyttä. Prisma pihan sisäinen liikenne vähenee hieman, kun ulosajopaikkoja on useampi.
- Prisman sisäisen väylän siirto pohjoisempaa päin eli keskelle pysäköintialuetta.
 - o Latvalantien ja sisäisen väylän väliin jää jonotustila autoille, jolloin jonottavat autot eivät häiritse muuta liikennettä.
- Pysäköintipaikkojen sijainti
 - o Tonttijärjestelyt muuttivat hieman pysäköintipaikkojen sijaintia, mutta järjestys on hyvä ja ikäviä ”pussin perä” ei muodostu.
- Rajatieltä katoksellinen kulkuväylä Prismaan jalankululle
 - o 4,0 m yhteys Rajatieltä on turvallinen ja selkeä. Pohjoisesta tulevat käyttäjät joutuvat kuitenkin ylittämään ensiksi tonttiliittymän päästäkseen kulkuväylälle, mikä voi aiheuttaa ikäviä oikomista pysäköintipaikan läpi. Pyöräliikenteelle olisi toivottavaa osoittaa myös oma kulkureittinsä.
- Jk+pp-yhteyden säilyttäminen Rajatien/Pohjanvaltatien väliseltä rampilta.
 - o Rampilta on todettu jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve ja se on hyvä säilyttää kulkumatkojen lyhentämiseksi. Yhteys ohjautuu kuitenkin huoltoajon reitille, eikä selkeää suoraa yhteyttä ole lähimmille oville, mikä voi aiheuttaa turvallisuusriskin.



Kuva 29. 8.8.2024 päivitetty tontinkäyttösuunnitelma

Liitteet

Liite1. Liikennelaskennat, Seinäjoki Prisman alueen ak, Sweco

Lähteet

Google Maps

Maanmittauslaitos, Paikkatietoikkuna (karttapalvelu)

Seinäjoen karttapalvelu (viitattu 12/2023-3/2024)

Digiroad (viitattu 11/2023-3/2024)

Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto ohjeita 18/2020)

Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje, Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2016

Jalankulun suunnittelu (Väylävirasto ohjeita 34/2022)

Linja-autopysäkit, Tiehallinto, 2003

Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (Ympäristöministeriö 2008)

Liikennelaskennat

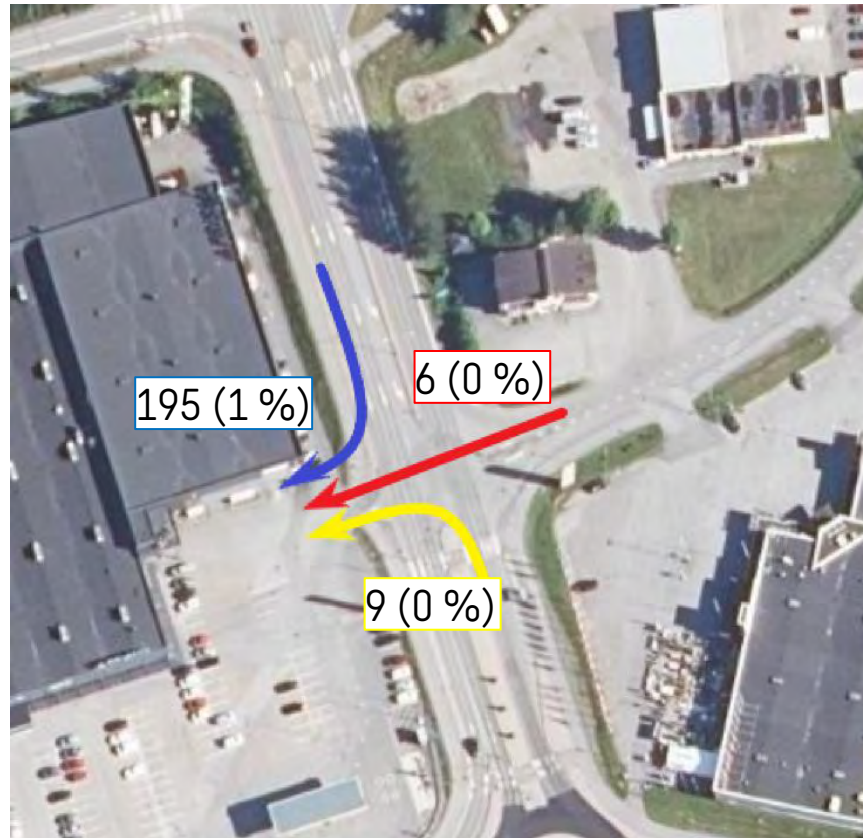
Seinäjoki Prisman alueen ak

Laskentojen suoritus

- Hyllykalliontien ja Kaarretien, Rajatien ja Latvalantien sekä Rajatien ja Välkkilänkadun liittymien liikennelaskennat suoritti tilaaja.
 - Laskennan huipputunti oli 15:30-16:30
- Muut 5 liittymää laskettiin 19.2.2024 iltapäivällä.
- Liikennelaskennat suoritettiin dronea hyödyntäen.
- Laskennat tehtiin neljässä 15 minuutin osassa.

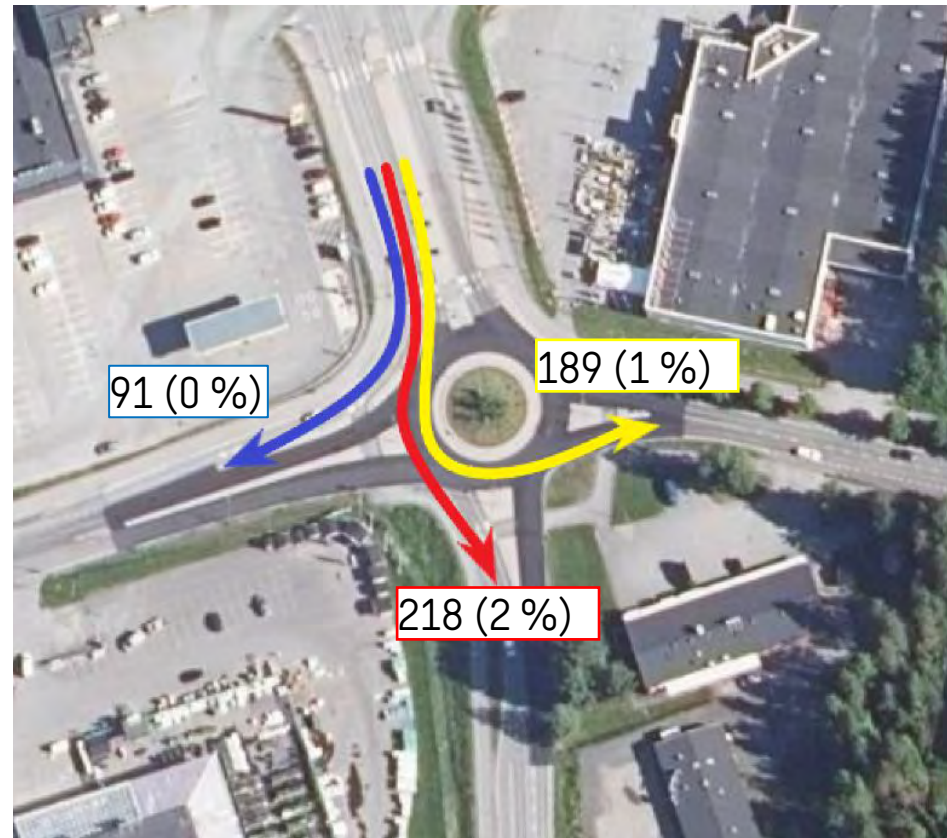
Hyllykalliontien ja Kaarrettien liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



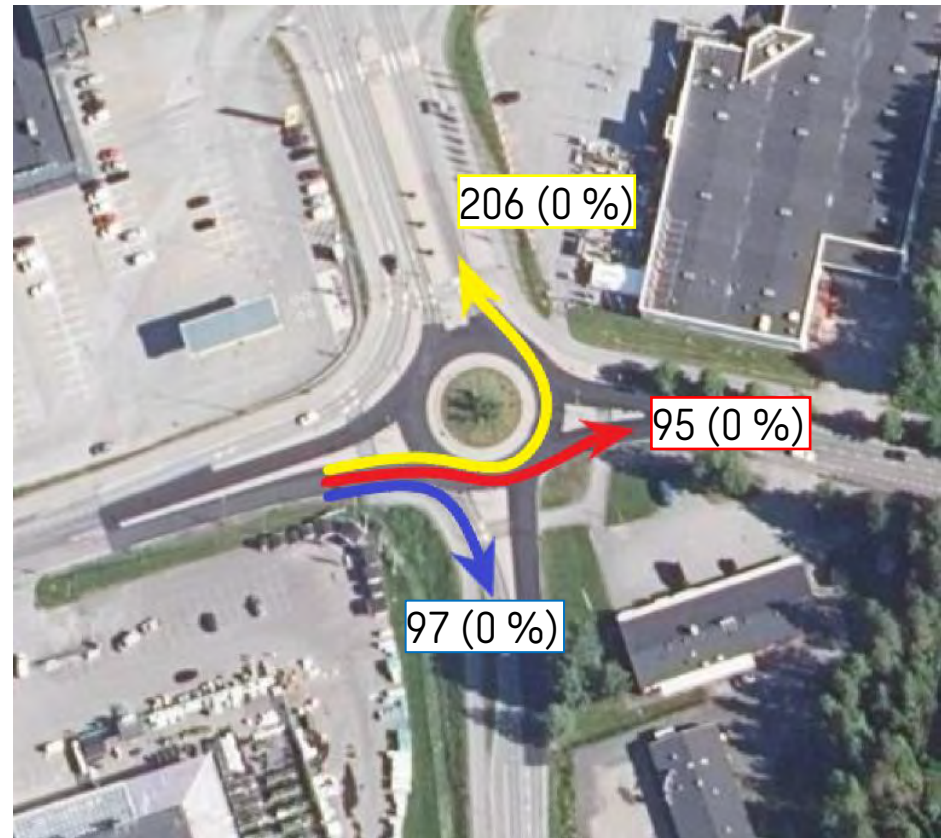
Kiertoliittymä: Pohjoisesta

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



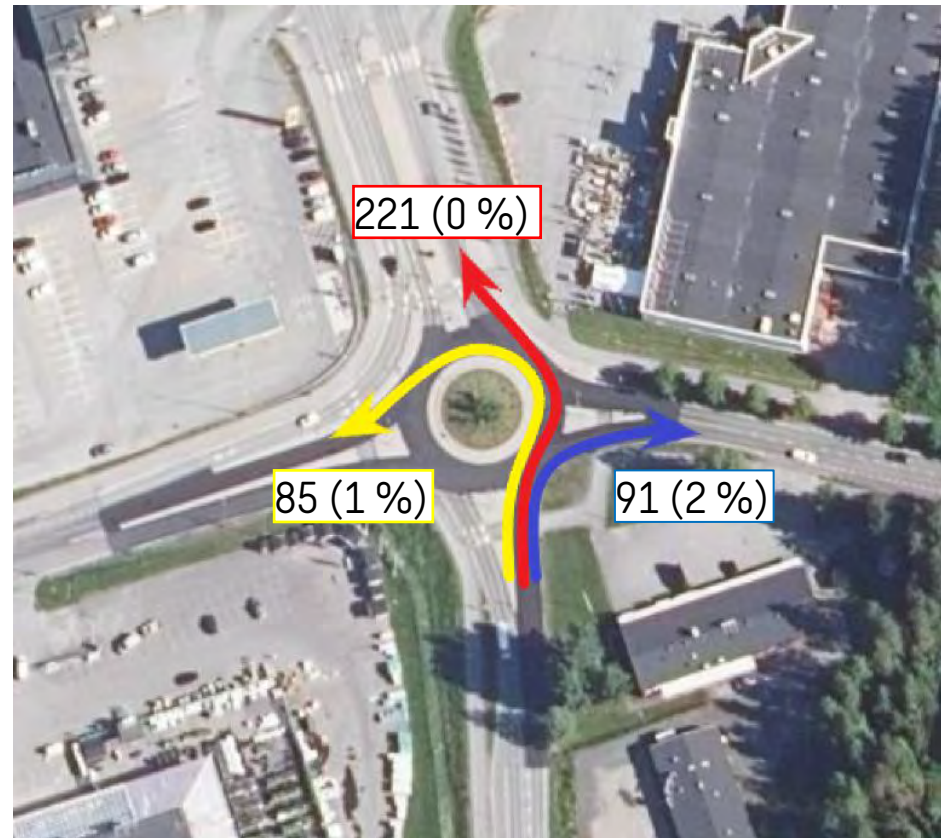
Kiertoliittymä: Lännestä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



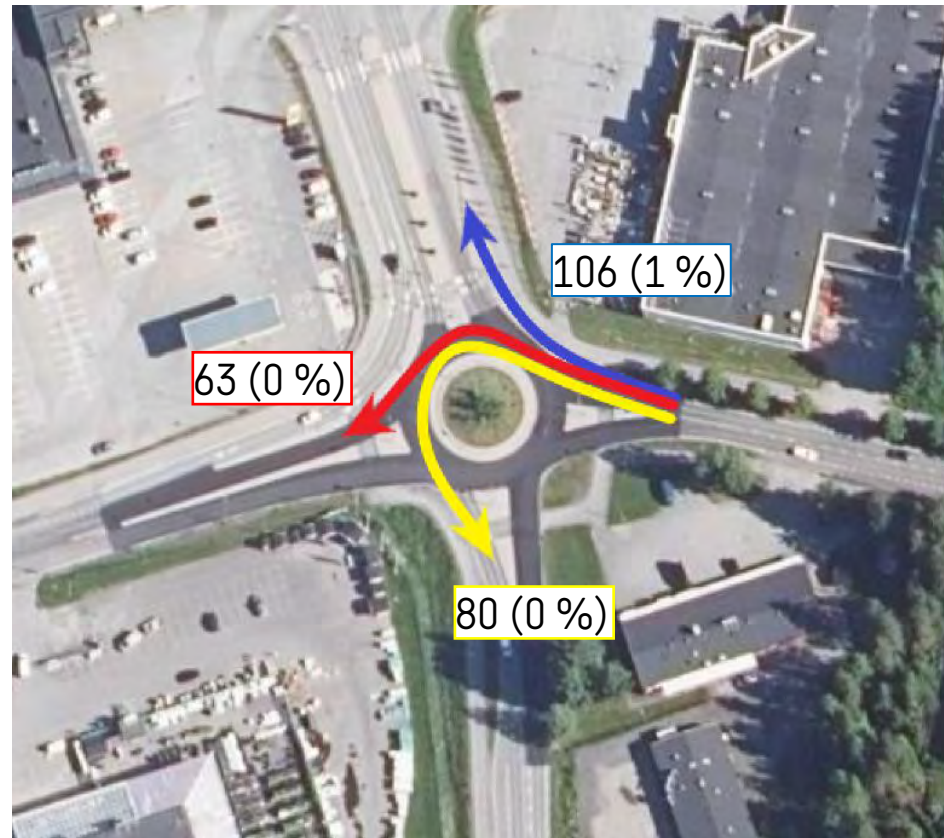
Kiertoliittymä: Etelästä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



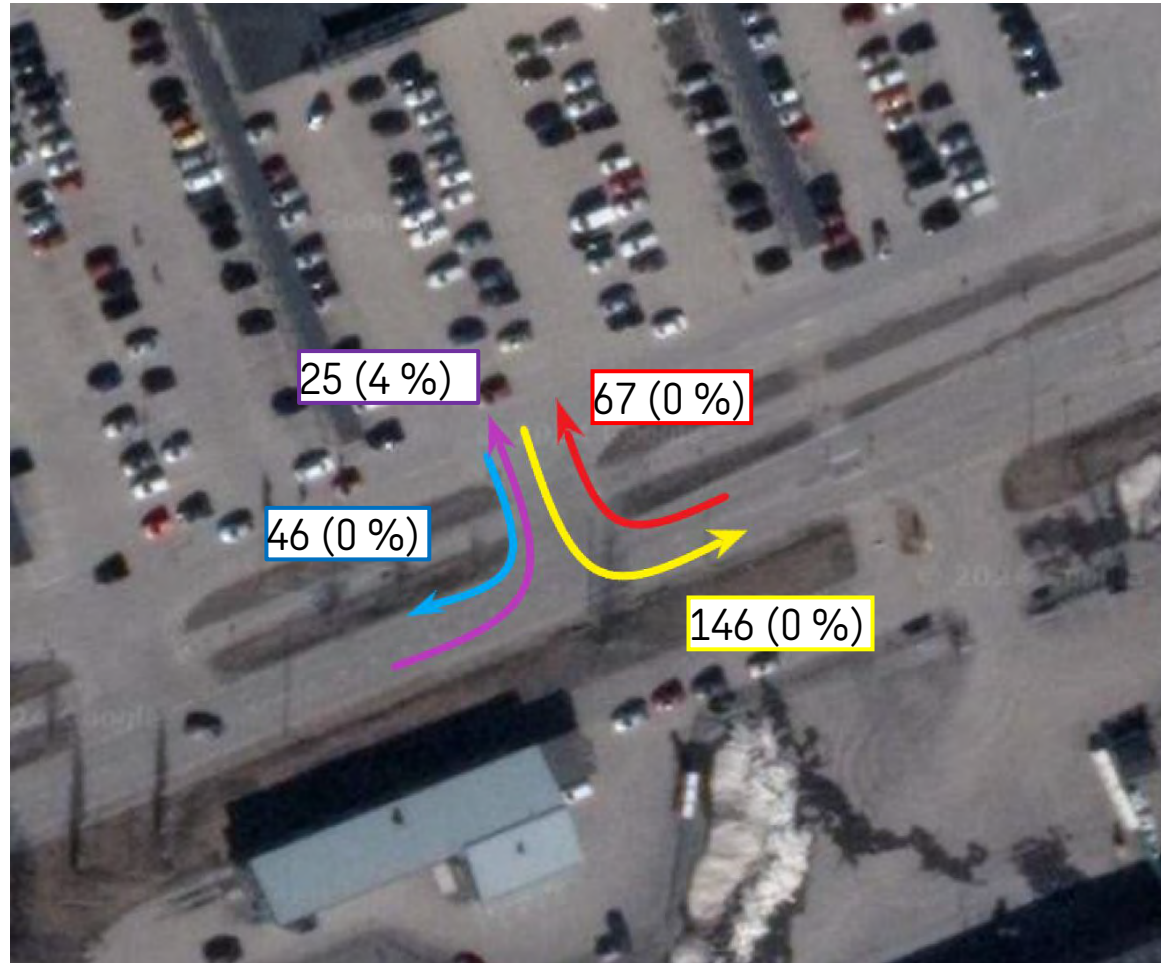
Kiertoliittymä: Idästä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



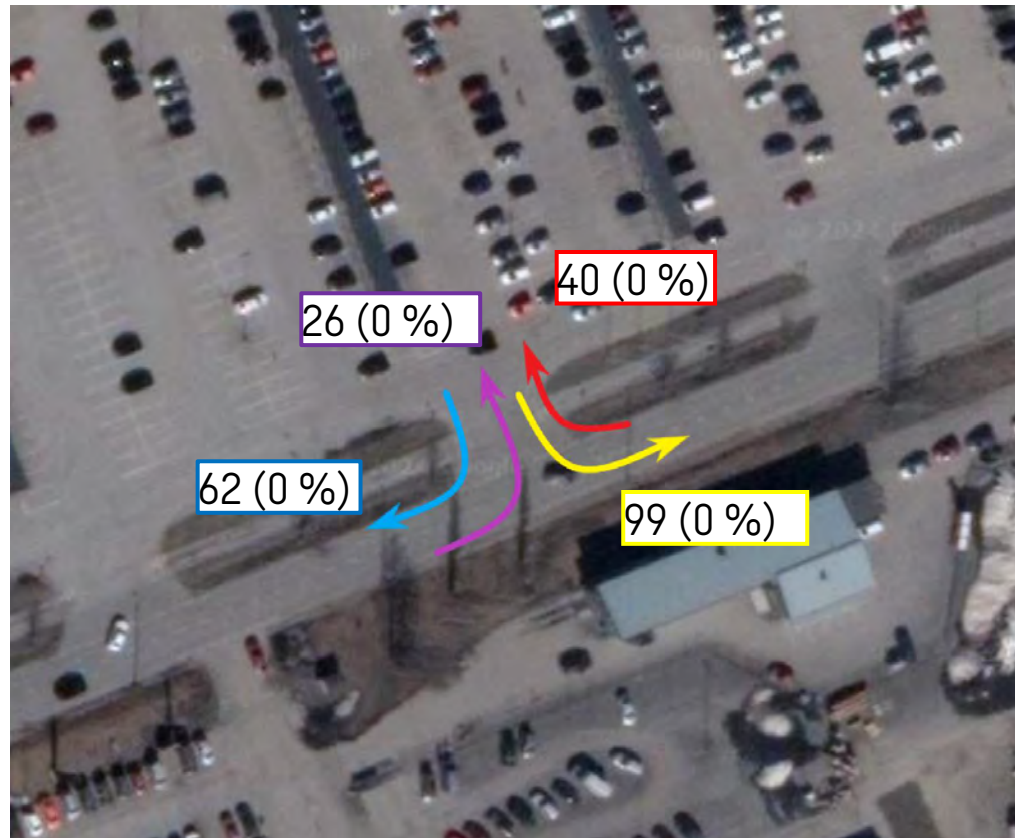
Latvalantien 1. liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



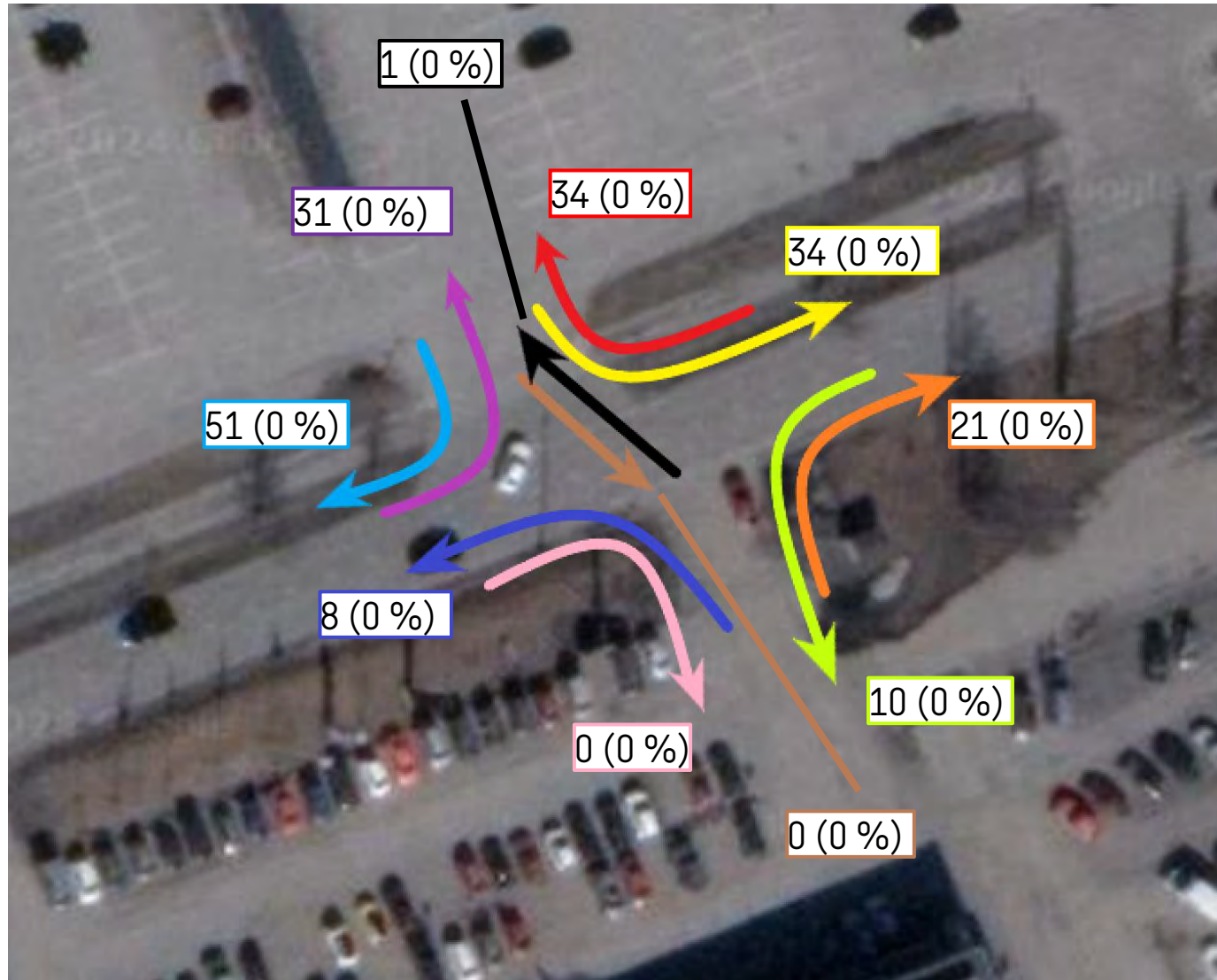
Latvalantien 2. liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



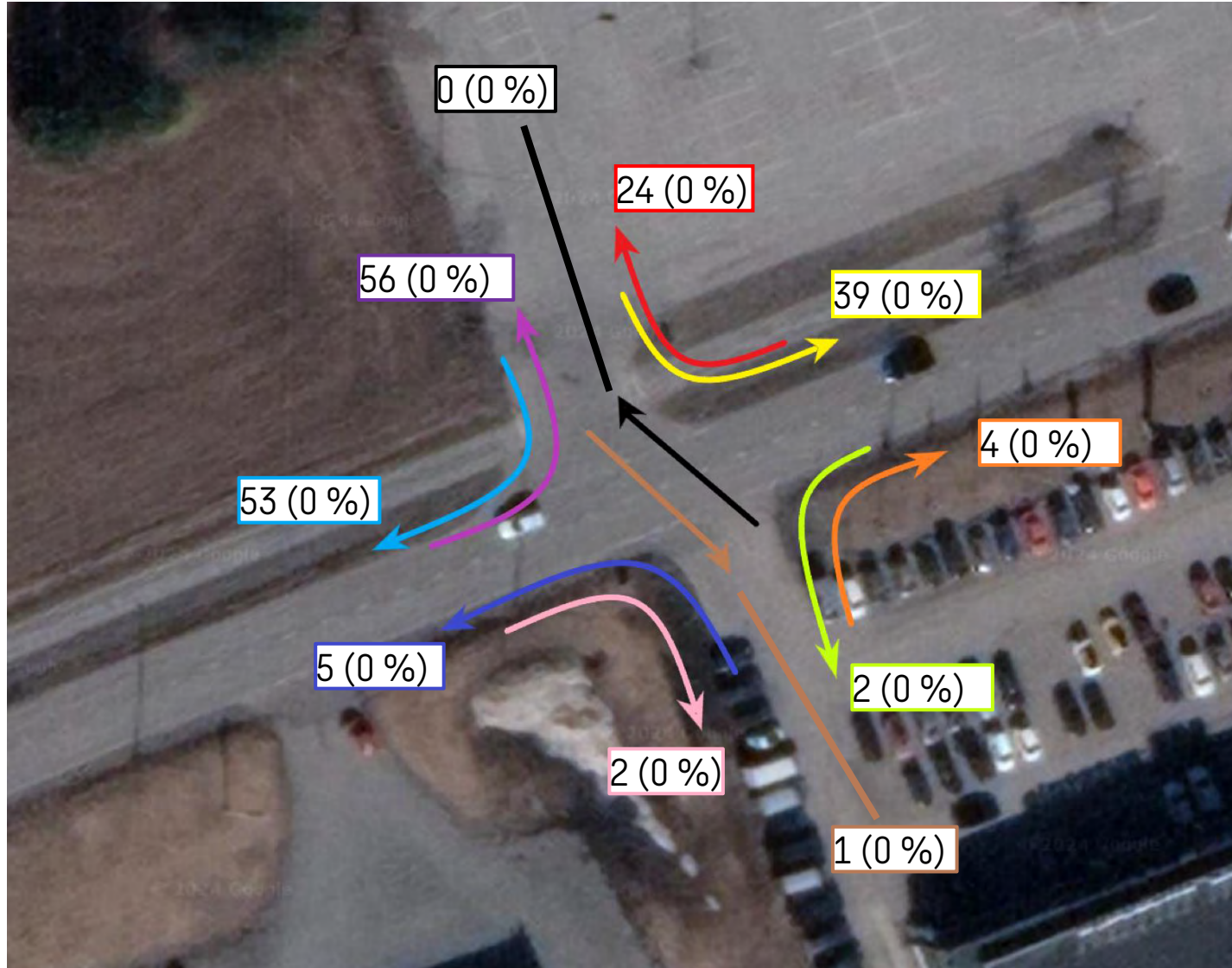
Latvalantien 3. liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



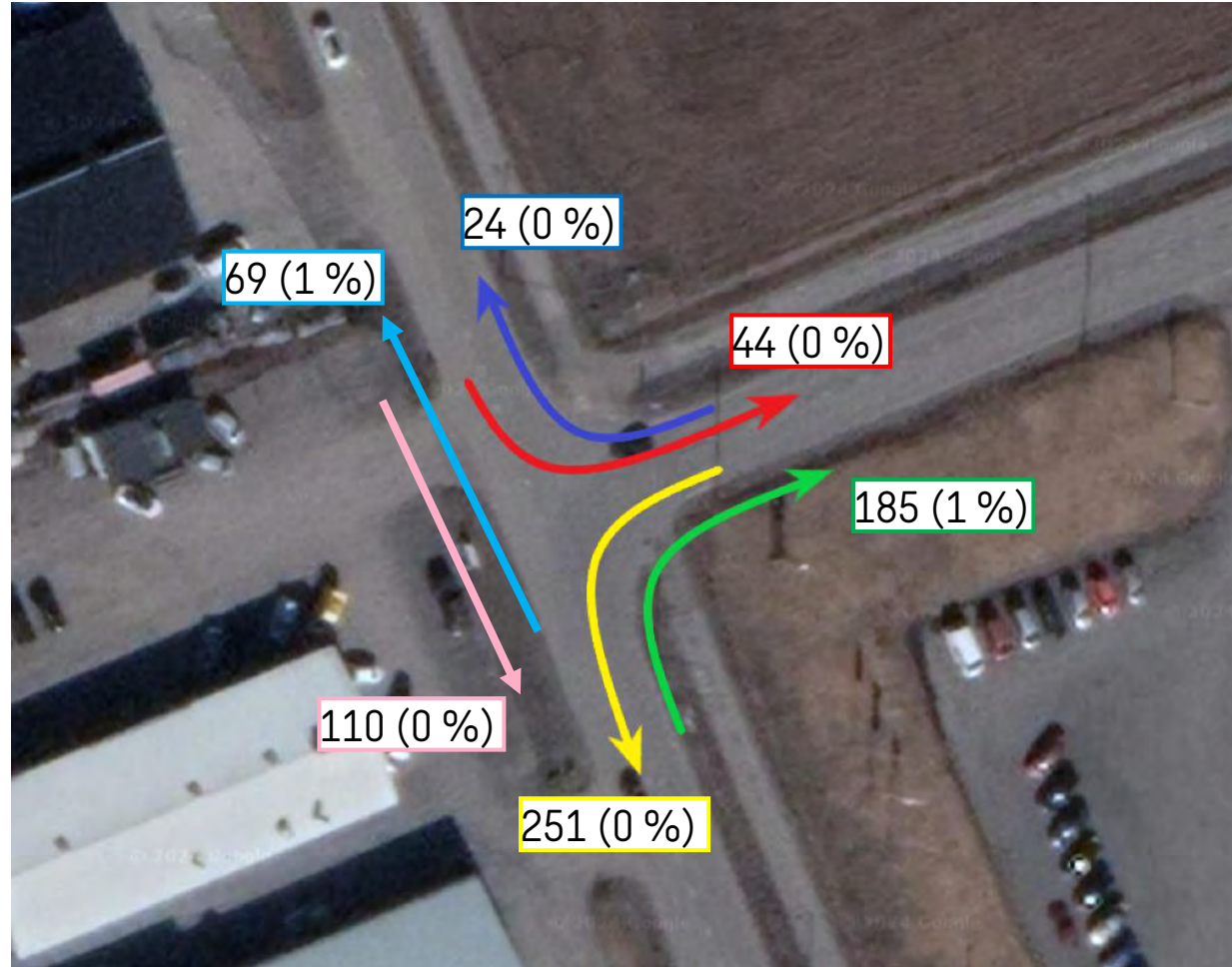
Latvalantien 4. liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



Latvalantien ja rajatien liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!



Rajatien ja Välkkilänkadun liittymä

Suluissa oleva prosenttimäärä on raskaan liikenteen osuus!

