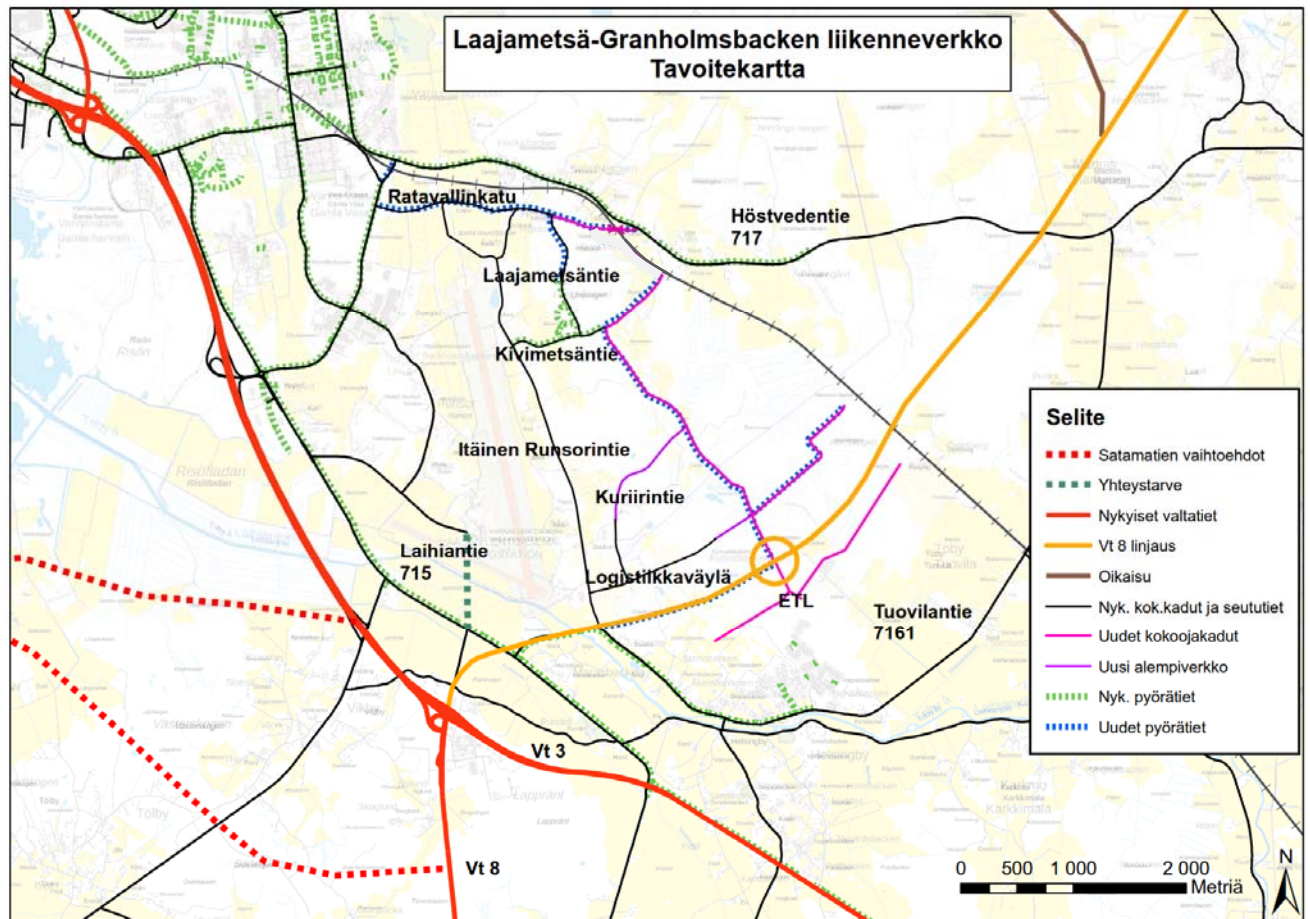


Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys

Vaasa ja Mustasaari

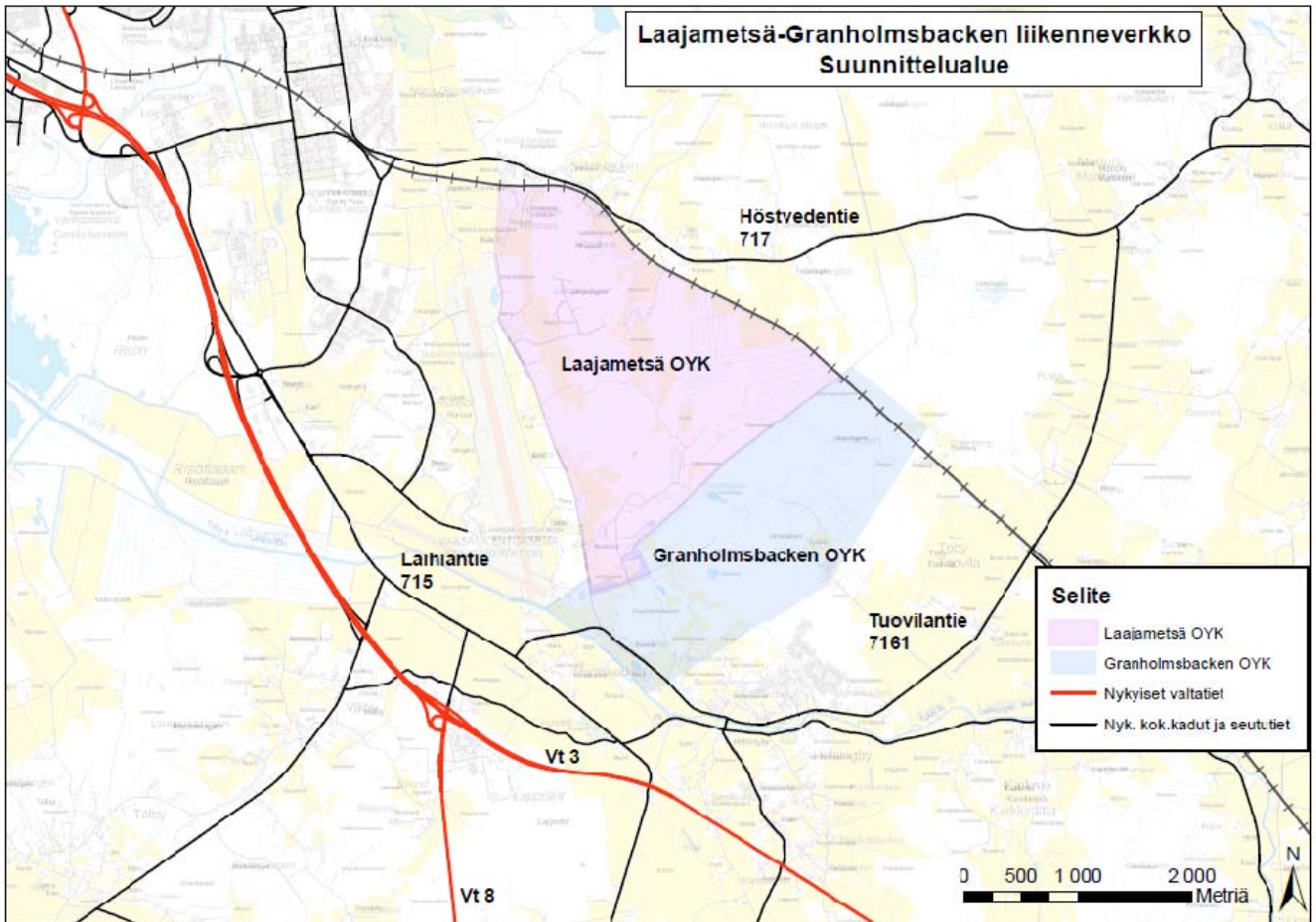


SISÄLTÖ

1. JOHDANTO	5
2. NYKYTILANNE	6
3. LIIKENNEVERKKO	7
4. LIIKENNEMÄÄRÄT	13
5. LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET	19
5.1 Henkilöautoliikenne	19
5.2 Jalankulku ja pyöräily	25
5.3 Joukkoliikenne	25
6. JATKOTOIMENPITEET	26

1. JOHDANTO

Suunnittelualueen muodostaa kahden osayleiskaavan yhteinen alue Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan rajalla. Vaasan Laajametsän osayleiskaava-alue ja Mustasaaren Granholmsbacken osayleiskaava-alue sijaitsevat Vaasan lentokentän, rautatien ja Tuovilantien (mt 7161) rajaamalla alueella.



Kuva 1.1. Suunnittelualue.

Liikenneselvitys liittyy suunnittelualueen kaavoitukseen ja selvitys toimii osayleiskaavojen ja asema-kaavojen taustaselvityksinä. Selvitys sisältää osayleiskaava-alueiden liikenteen ennusteet, maantieverkon ja sisäisen katuverkon verkkomäärittelyt vaiheittain kehitettynä, tiestön kehittämistarpeet ja liikenteelliset vaikutukset.

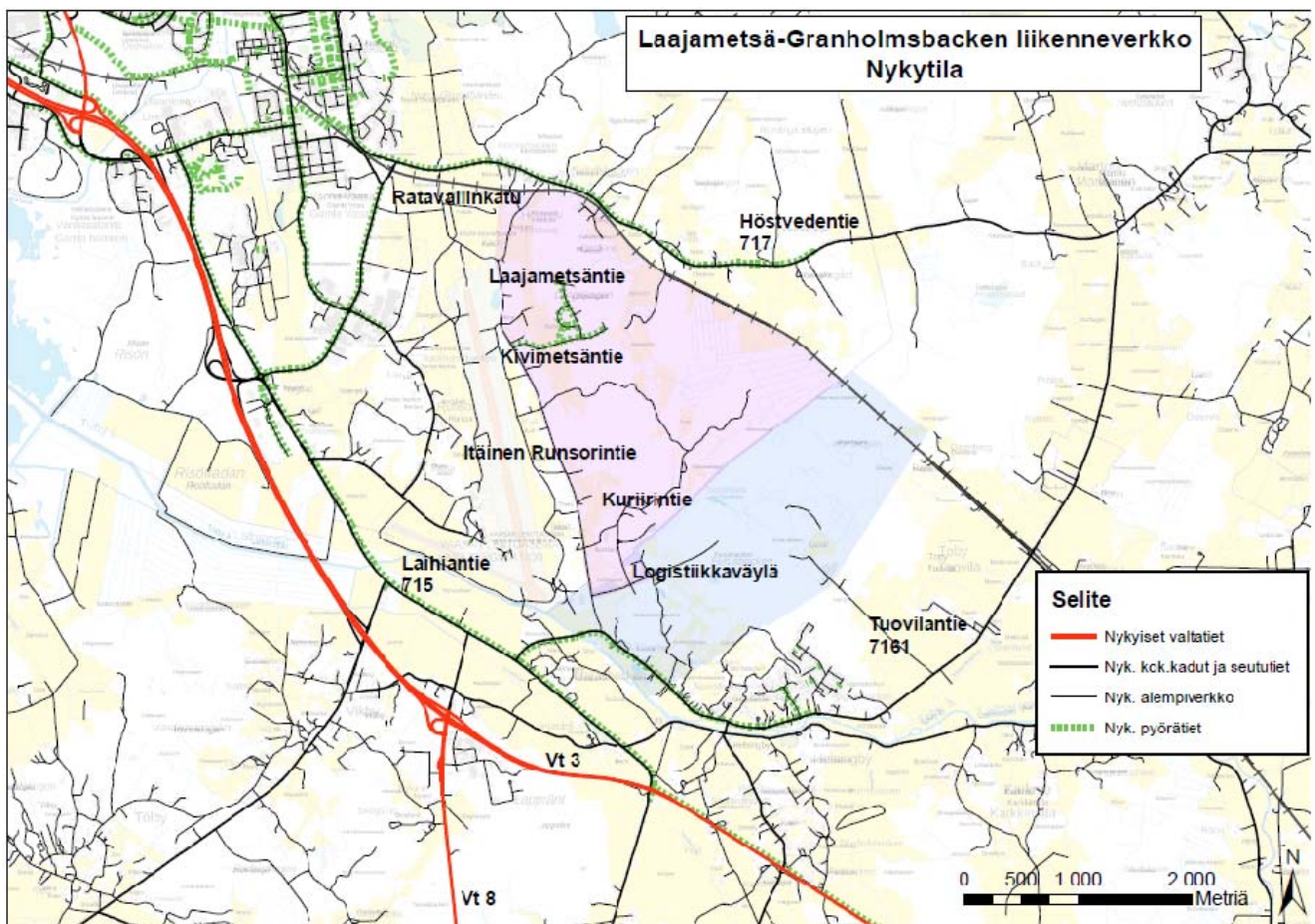
Selvityksessä on keskitytty osayleiskaava-alueisiin, mutta maankäytön suurten muutosten takia tarkasteluissa on huomioitu myös seudun ja maakunnan liikenneverkon ja liikennejärjestelmän muutostarpeet ja vaikutukset.

2. NYKYTILANNE

Suunnittelualueen nykyinen tieverkko muodostuu Vaasan puolella pääosin Itäisestä Runsorintiestä ja siihen liittyvien kahden asemakaava-alueen kaduista. Lisäksi alueelta johtaa neljä tietä radan pohjoispuolelle; Söderlandintie, Päivärinteentie, Södermanintie ja Kyläniityntie. Muut Vaasan puolen tiet ovat metsäteitä. Liikennemäärät alueella ovat tällä hetkellä hyvin vähäiset.

Mustasaaren puolella on tärkeimpänä tieyhteytenä Tuovilantie (mt 7161), johon liittyy kaava-alueen ulkopuolella oleva nykyinen asutus. Lyskärrvägen ei yhdistä Granholmsbackenin kaava-aluetta Tuovilantiehen.

Suunnittelualueen nykyinen tie- ja katuverkko on esitetty kuvassa 2.1.

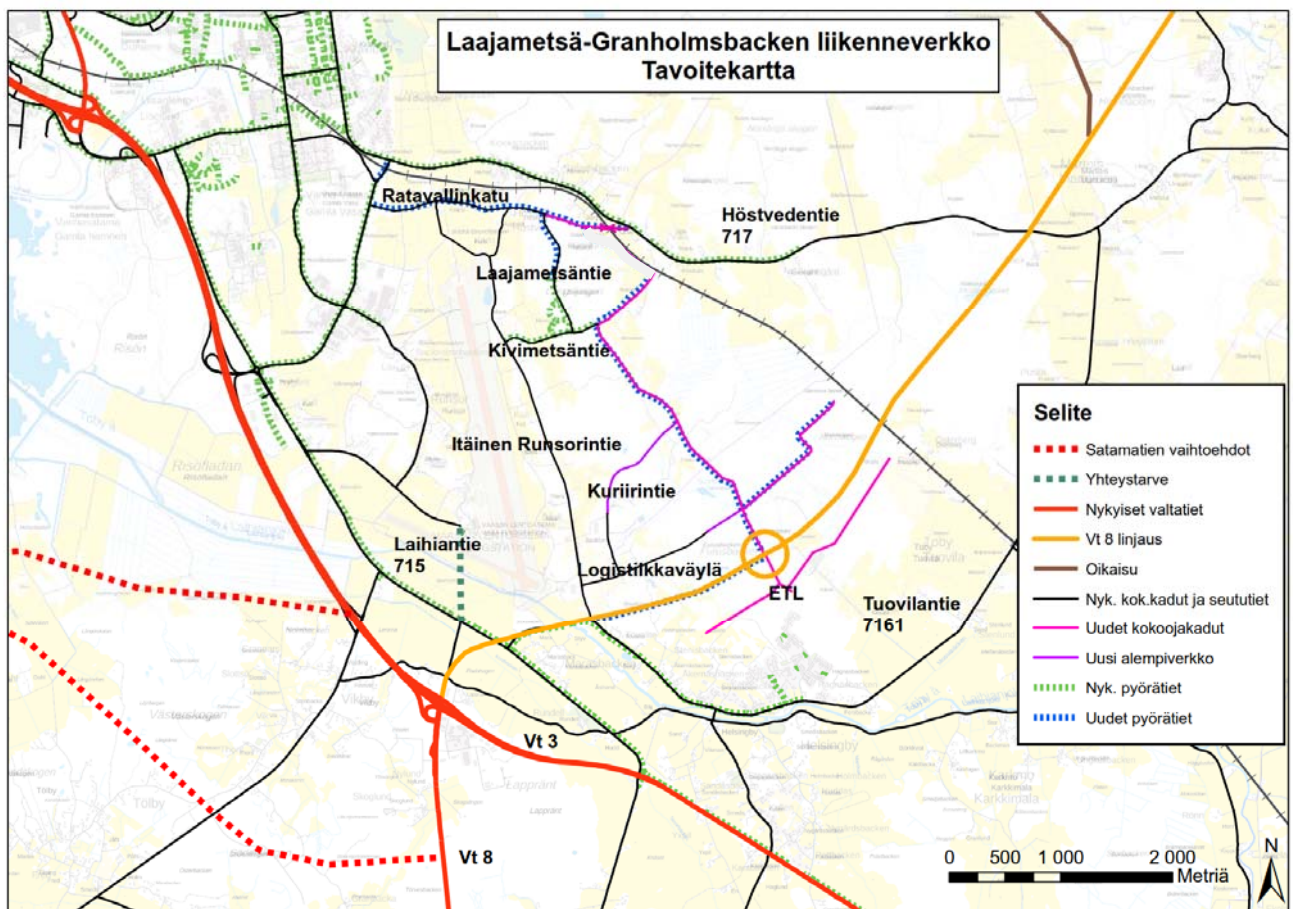


Kuva 2.1. Nykyinen tieverkko ja nykyiset pyörätiet.

3. LIIKENNEVERKKO

Suunnittelualue on kytkettävissä nykyiseen ajoneuvoliikenteen verkkoon hyvin. Alue on ajoneuvoliikenteellä saavutettavissa etelästä ja lännestä valtateihin 3 ja 8 Laihiantien (seututie 715) ja Tuovilantien kautta (maantie 7161). Alue rajautuu pohjoisosastaan Vaasa-Seinäjoki rautatiehen ja sen pohjoispuoliseen Höstvedentiehen (seututie 717), jota pitkin on yhteys pohjoiseen valtatielle 8 maantietä 7173 (Karperöntie, Vesilaitoksentie, Lumivaarantie, Vanhan Vaasankatu) pitkin. Tuovilantien (maantie 7161) kautta pääsee myös pohjoiseen valtatielle 8 maanteiden 717 ja 7174 (Veikkaalantie) kautta.

Osayleiskaavojen alueille on osoitettu uusi tieverkosto, joka yhdistyy kuntarajalla. Liikenneverkko on esitetty kuvissa 3.1 ja 3.2

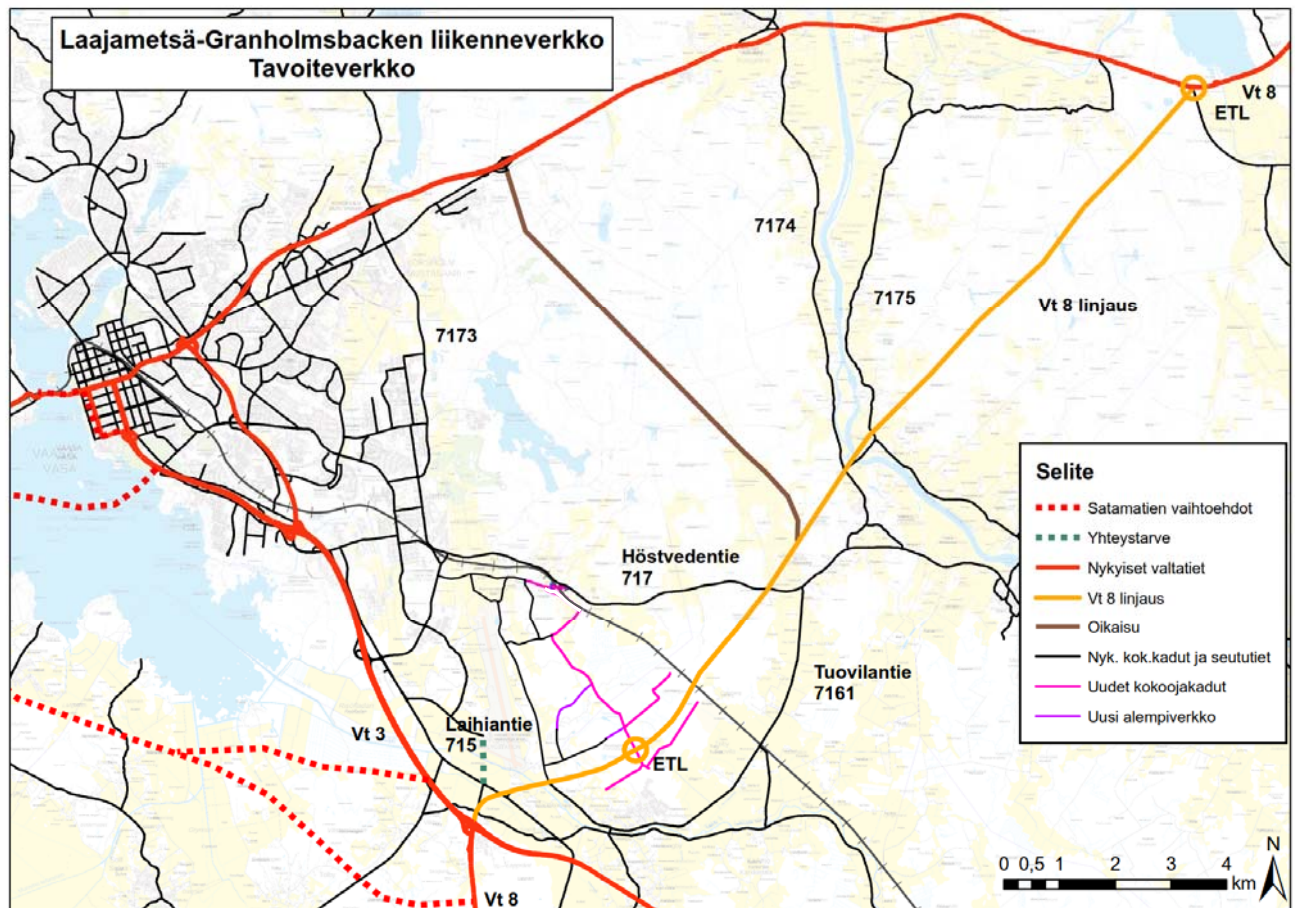


Kuva 3.1. Tavoitteellinen tieverkko ja sen toiminnallinen luokitus

Liikenneverkko voi toteutua vaiheittain osakaava-alueiden kehittymisen myötä. Vaiheittaiset liikenneverkot on esitetty kuvissa 3.3 ja 3.4. Ensimmäisen vaiheen tavoitteellinen ajankohta on vuosille 2020-2025, jolloin osayleiskaava-alueilla työskentelee 4 500 henkilöä. Toisen vaiheen tavoitevuosi on 2030, jolloin alueilla työskentelee 6 500 henkilöä. Tavoitetilanteessa vuonna 2040 alueella käy töissä 8 500 henkilöä.

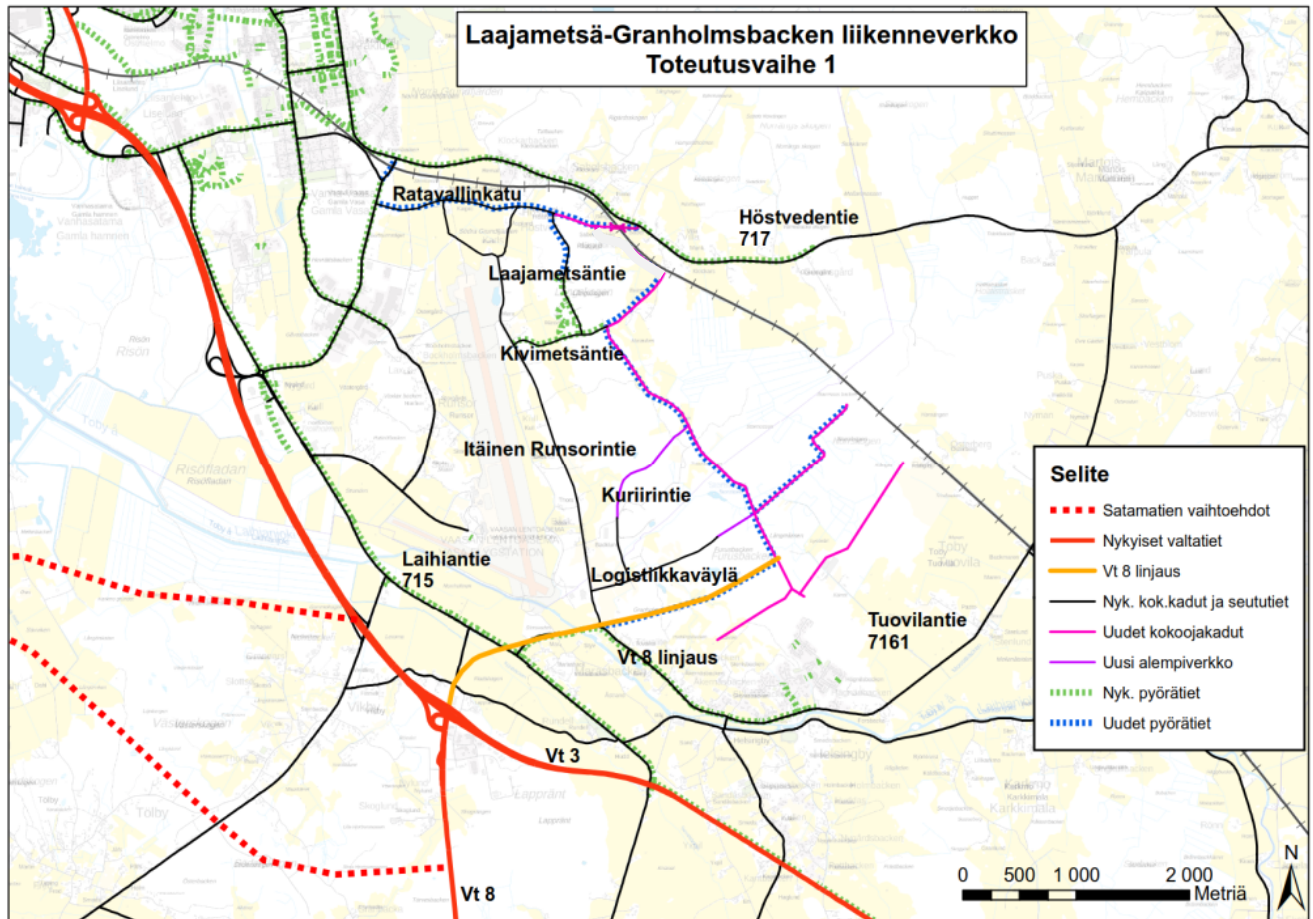
Laajametsän kaavan pohjoisreunalla on osoitettu Ratavallinkadun jatkeeksi uusi linjaus Höstvedentielle (mt 717), joka vähentää läpikulkuliikennettä Höstveden kyläalueelta. Tämä uusi katuyhteys radan yli mahdollistaa myös alueen nykyisten tasoristeyksien poistamiset. Laajametsän alueen pohjoisreunalle on osoitettu uusi katulinjaus junaradan eteläpuolelle, josta on yhteys uudelle valtatie 8:lle.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



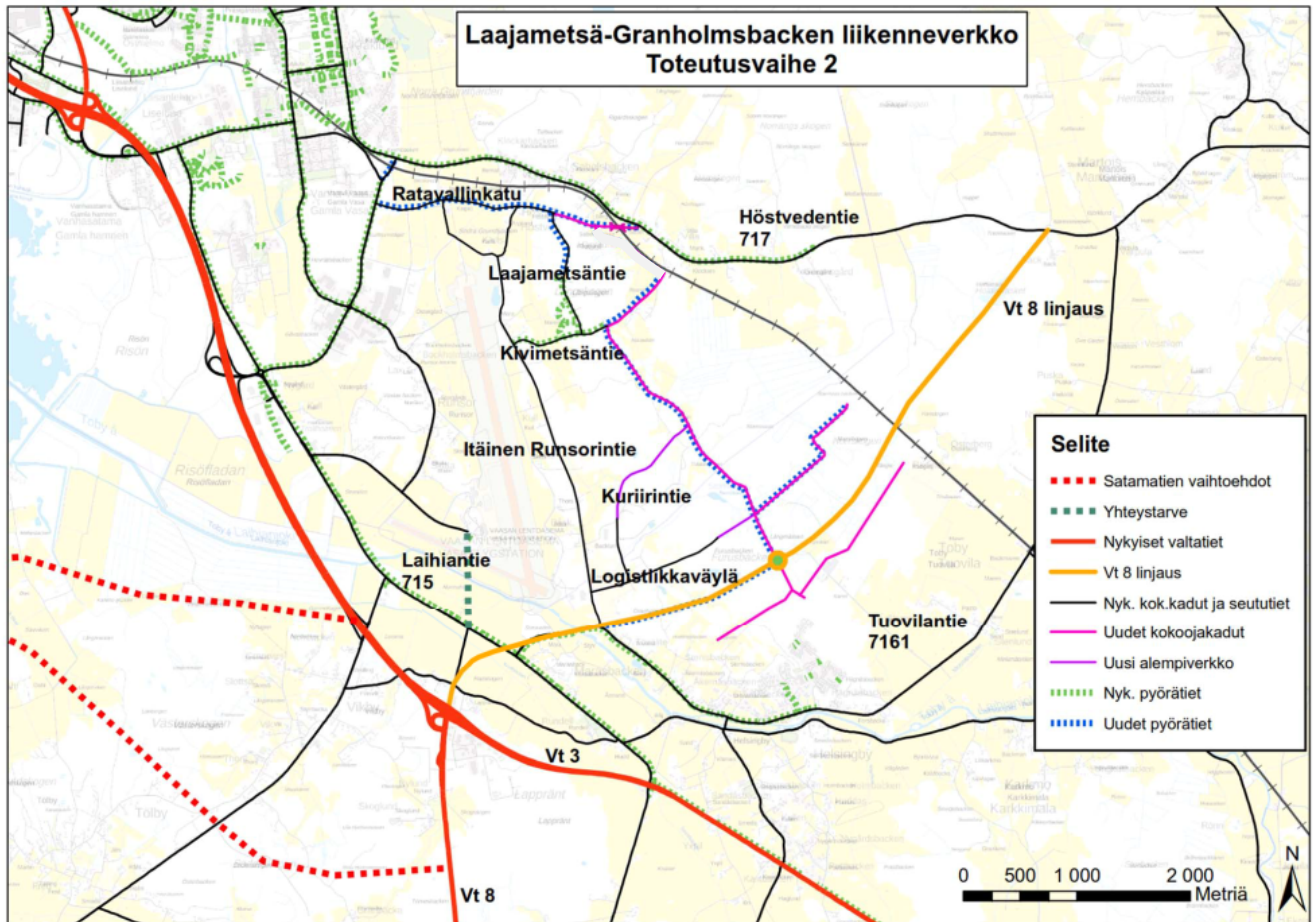
Kuva 3.2. Tavoitteellinen tieverkko, jossa näkyy yhteydet valtateille 3 ja 8.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 3.3. Ensimmäisen vaiheen tieverkko (noin v. 2020-2025)

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



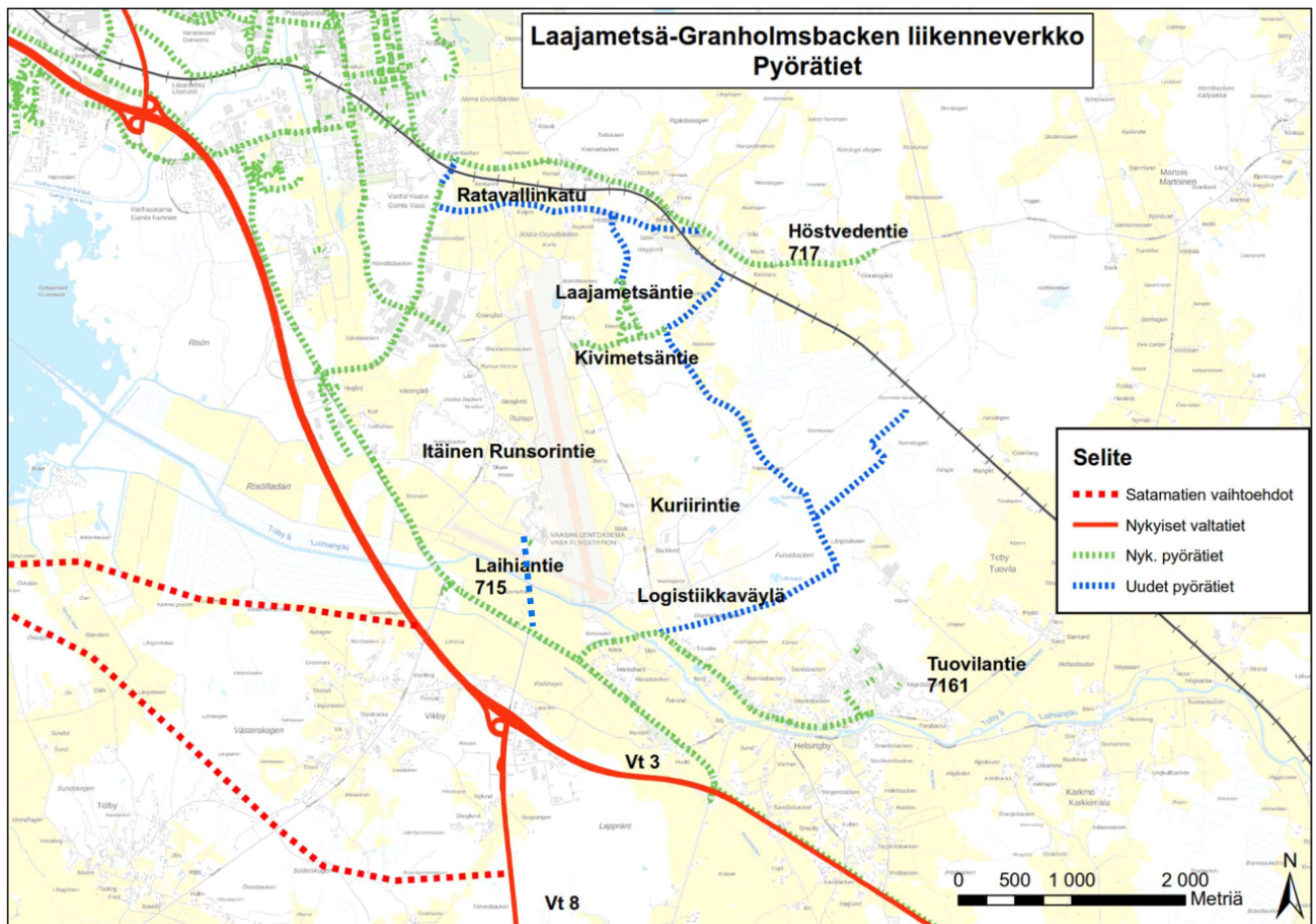
Kuva 3.4. Toisen vaiheen tieverkko (noin v. 2030)

3.1 Jalankulku- ja pyöräilyverkko

Suunnittelualueelle johtaa Vaasan keskustan suunnasta kävelyn ja pyöräilyn väylä Laihiantietä ja edelleen Tuovilantietä pitkin. Lentokentän pohjoispuolella kävelyn ja pyöräilyn väylä on Höstvedentielä. Lyhimmillään etäisyys asutuksesta on noin kahden kilometrin päässä. Vaasan keskustaan on matkaa noin 8 kilometriä ja Mustasaaren Sepänkylään noin 7 kilometriä. Nykyinen pyörätieverkko on esitetty kuvassa 2.1. Kuvassa 3.5 on esitetty tavoitteellinen pyöräilyverkko ja ja uudet pyörätiet.

Pyöräverkon kehittämisen tavoitteena on kasvattaa pyöräliikenteen osuutta työmatkaliikenteessä.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 3.5. Tavoitteellinen pyöräilyverkko

3.2 Joukkoliikenne

Nykytilanteessa suunnittelualue on saavutettavissa joukkoliikenteellä Tuovilantien ja Höstvedentien kautta. Alueella ei ole nykytilanteessa maankäytön toimintoja, jotka mahdollistaisivat joukkoliikenteelle hyvän palvelutason mm. vuorovälien osalta. Toisaalta alueelle ei ole nykytilanteessa merkittävää joukkoliikennekysyntää. Suunnittelualue rajautuu Seinäjoki – Vaasa rataa, lähin asema on Vaasan asema.

Tulevaisuudessa työpaikkamäärien kasvassa erittäin suureksi (>5000 työpaikkaa) joukkoliikenteen mahdollisuudet on syytä tutkia tarkemmin. Mahdollisuuksia ovat mm. shuttle-tyyppiset linja-autoreitit työpakka-alueelta Vaasan keskustaan aamu- ja iltaruuhkien aikana. Osa vuoroista voisi kiertää vt 3 kautta, jolloin saadaan matkaketjut valtatienpikavuoroliikenteeseen. Toisena kehitysratkaisuna on seisakkeen saaminen Vaasa-Seinäjoki radalle, mikä mahdollistaisi seudullisen työmatkaliikenteen junalla.

3.3 Raideliikenne

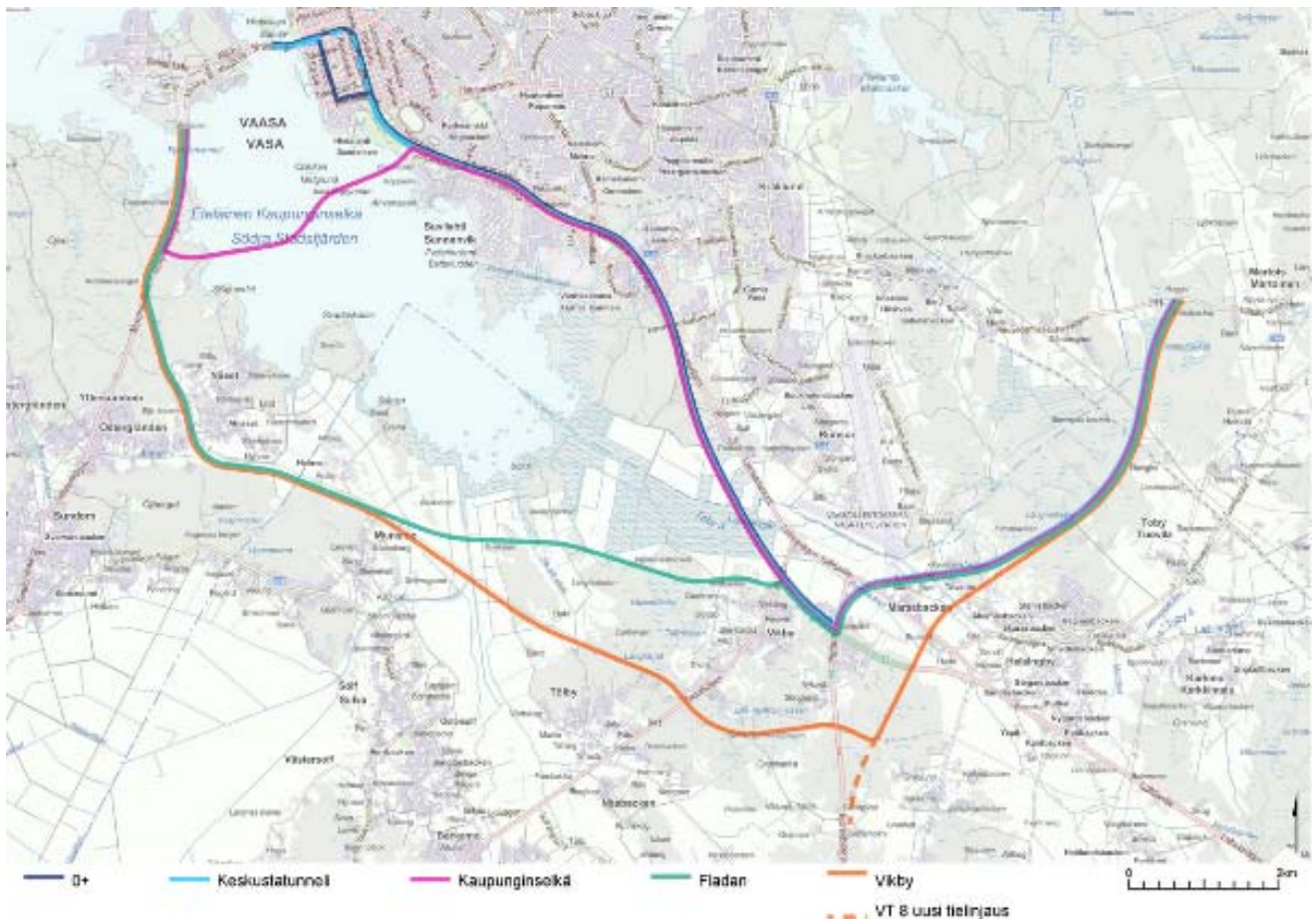
Kaava-alueet rajautuvat Seinäjoki – Vaasa rataa. Rataosuus sähköistettiin vuonna 2011, jonka jälkeen matkustajamäärä on kasvanut paljon. Vuonna 2016 rataosuudella oli 430 000 matkustajaa. Tällä hetkellä VR liikennöi arkipäivisin 12 vuoroa / suunta rataosuudella. Näiden lisäksi raidetta käytetään myös tavaraliikennettä varten. Vuonna 2016 tavaraliikenteen määrä rataosuudella oli 4000 nettotonneja.

Junaradan varrelle on osoitettu teollisuusraidealuetta (LRT) sekä Vaasan Laajametsän että Mustasaaren Granholmsbackanin osayleiskaavoissa, mikä mahdollistaa esimerkiksi puutavaran lastausalu-

een perustamisen alueella. Osayleiskaavojen eteläosiin on osoitettu LRT-alueet, jotka mahdollistavat teollisuusraiteen rakentamista pääradalta lentokentän alueelle.

3.4 Yhteydet lentokentille ja satamiin

Yhteys maanteitse suunnittelualueesta Vaskiluodon satamaan kulkee tällä hetkellä valtatie 3 kautta Vaasan keskustan läpi. Sataman saavutettavuuden parantamiseksi on suunniteltu tieyhteys, joka yhdistäisi Vaskiluodon sataman ja logistiikkakeskuksen toisiinsa, ja samalla valtakunnan päätieverkkoon, valtateihin 3 ja 8. Vaasan satamatiehankeen tavoitteena on löytää nykyistä toimivampi yhteys Vaasan satamaan ja näin kehittää Vaasan seudun logistista järjestelmää. Samalla on tarkoitus vähentää raskaasta liikenteestä koituvia haittoja ja vaikeuksia Vaasan keskustassa. Tien sijaintivaihtoehtoja selvitettiin alustavasti jo vuonna 2010 pääsuuntaselvityksellä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on toteuttanut YVA-menettelyn Vaasan satamatien vaihtoehdoille.



Kuva 3.6. Suunnitellut vaihtoehdot Vaasan satamatielle. Lähde: Vaasan satamatie YVA.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Vaasan lentoasema, joka vuonna 2016 oli matkustajamääriltään Suomen 5. suurin. Vuonna 2016 matkusti Vaasan lentoaseman kautta noin 290 000 matkustajaa. Tällä hetkellä on reittilentoja Helsinkiin ja Tukholmaan, joiden lisäksi Vaasan lentoasemalla on myös kansainvälistä tilausmatkaliikennettä. Lisäksi on seudun teollisuus merkittävä lentorahtiyhteyksien käyttäjä.

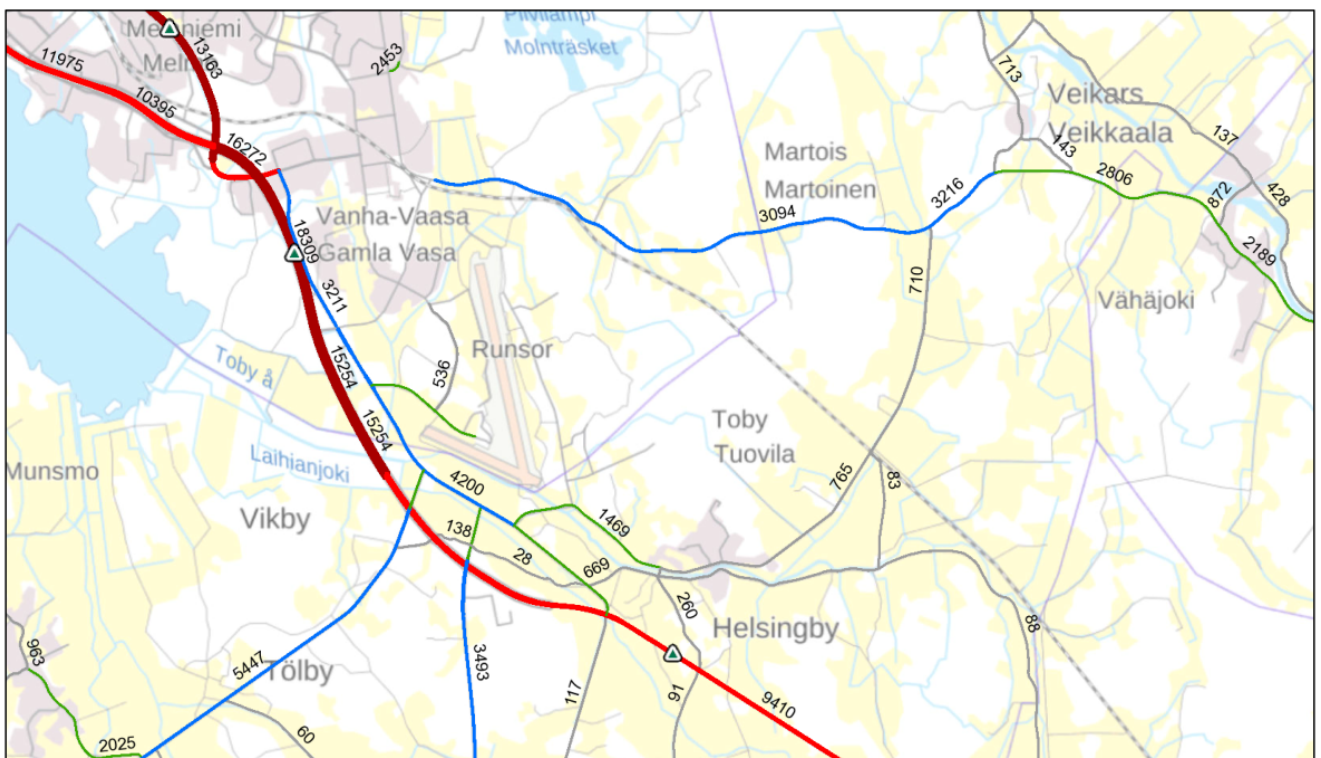
Tavoitteellisessa liikenneverkossa on lentoasemalle esitetty suora tieyhteys Laihiantieltä (mt 715).

4. LIIKENNEMÄÄRÄT

Valtatien 3 keskimääräinen vuorokausiliikenteen (KVL) on nykyisin noin 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Määrä on hieman koko vuoden keskiarvoa suurempi kesäisin ja arkisin. Raskaita ajoneuvoja vuorokausimäärästä on noin tuhat. Muilla teillä ja tieosuuksilla liikennemäärät ovat selvästi pienempiä. Liikenneverkon vuoden 2015 liikennemäärät on esitetty kuvissa 4.1 ja 4.2.

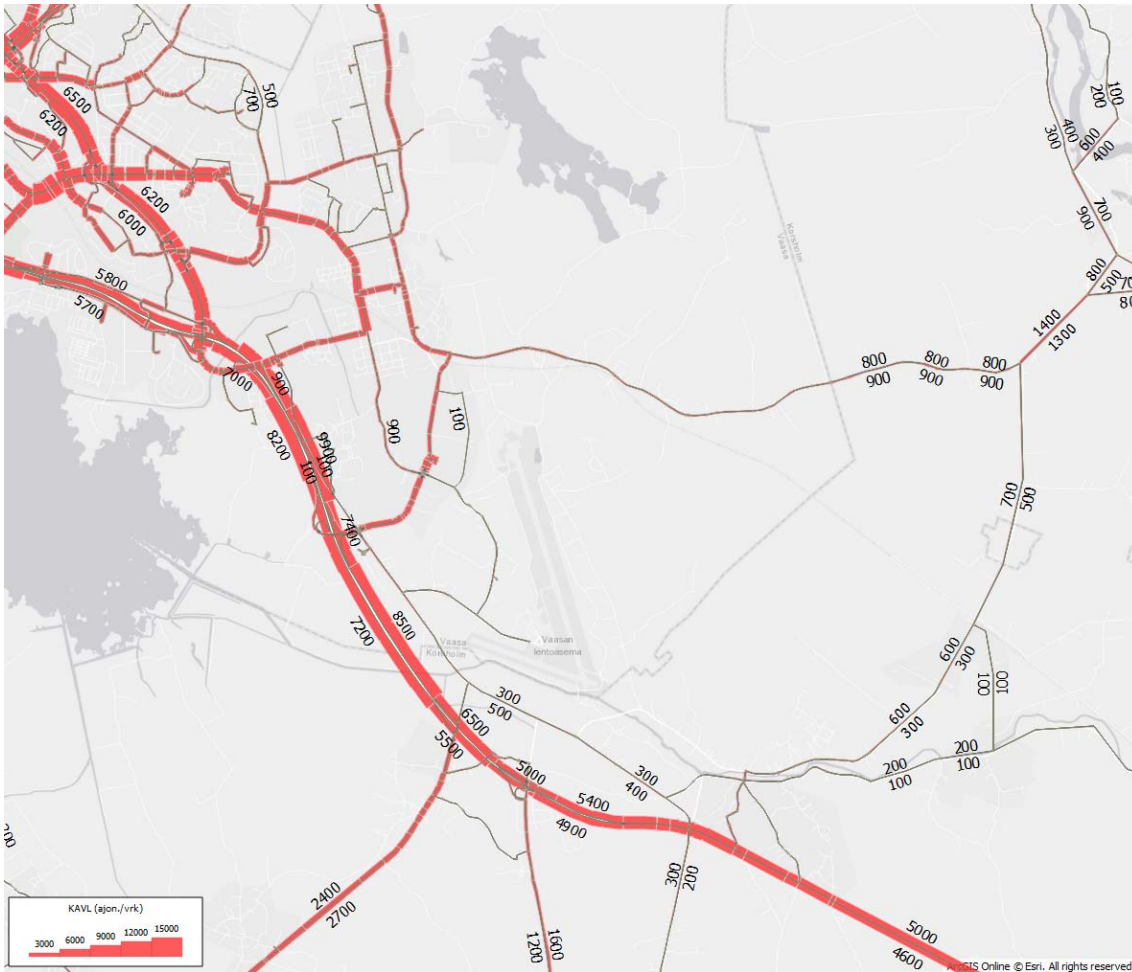
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan (HLT 2011) Pohjanmaan liikenteen kulkumuotojakauma on muuhun Suomeen verrattuna poikkeuksellinen eli henkilöautoliikenteen osuus on seudulla poikkeuksellisen suuri. Pohjanmaalla 65 % matkoista tehdään henkilöautoilla kun koko Suomessa vastaava osuus on 58 %.

Urban Zone 2013 -tutkimuksen mukaan Vaasassa kulkutapajakauma on: henkilöauto 64 %, jalankulku 19 %, polkupyörä 12 % ja joukkoliikenne 5 %. Seudun jalankulun ja pyöräilyn lyhyistä, 1–3 km matkoista yli 40 % tehdään polkupyörällä ja yli 20 % kävellen. Pyöräilyn osuus säilyy merkittävänä vielä 5 km asti.



Kuva 4.1. Nykyiset liikennemäärät; keskimäärin ajoneuvoa/vuorokausi (LÄHDE: Liikennevirasto)

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 4.2. Nykyiset liikennemäärät ennusteen pohjana olevan liikennemallin mukaan: ajoneuvoa/vuorokausi/ajosuunta. Nämä liikennemäärät ovat vaikutustarkastelujen vertailukohtia.

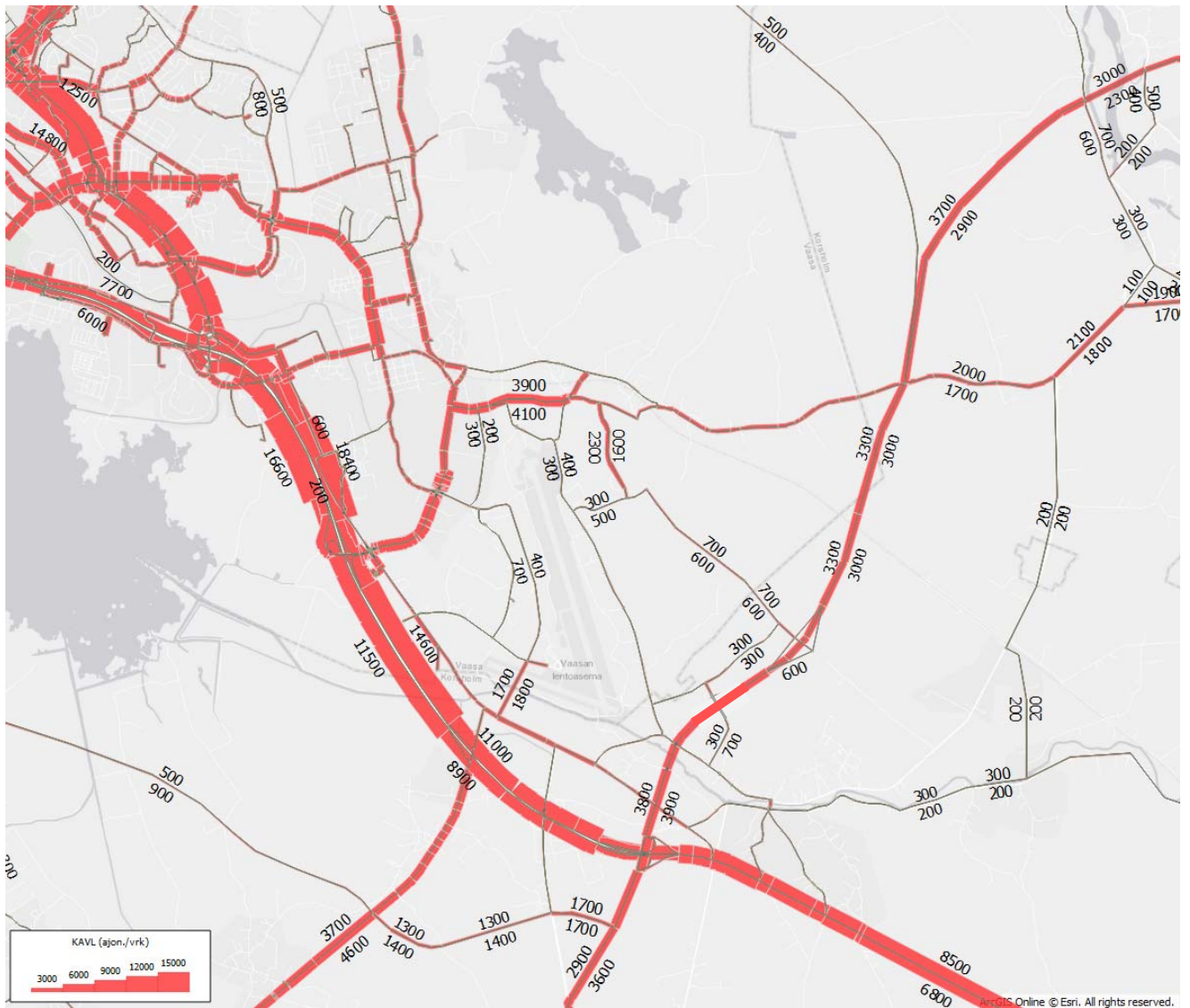
Liikenne-ennusteet on laadittu eri kokoisille maankäytön laajuuksille siten että kaava-alueiden työpaikkamäärät ovat joko 4500, 6500 tai 8500 työpaikkaa (kuvat 4.4 – 4.6). Lisäksi on tehty ennuste vuoden 2040 liikennemääristä tilanteesta jossa uutta maankäyttöä ei ole syntynyt (kuva 4.3). Vaiheittain toteutuksessa on liikennetuotosten vertailussa käytetty perustietona 3500 työpaikkaa. Maankäytöstä aiheutuvan liikennekasvun vaikutukset liikenneverkolla on esitetty raportin kappaleessa 5.

Liikennetuotokset on määritetty kaavan rakennusoikeuden mukaan YM:n liikenneterpeen aviointiohjeen mukaisesti (YmpM ohje 27/2008, Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa).

Kaavoitusvaiheen maankäyttötietojen perusteella raskaan liikenteen määrät ovat pieniä, koska työvaltaisilla maankäyttomuodoilla pääosa liikenteestä koostuu työmatkaliikenteestä.

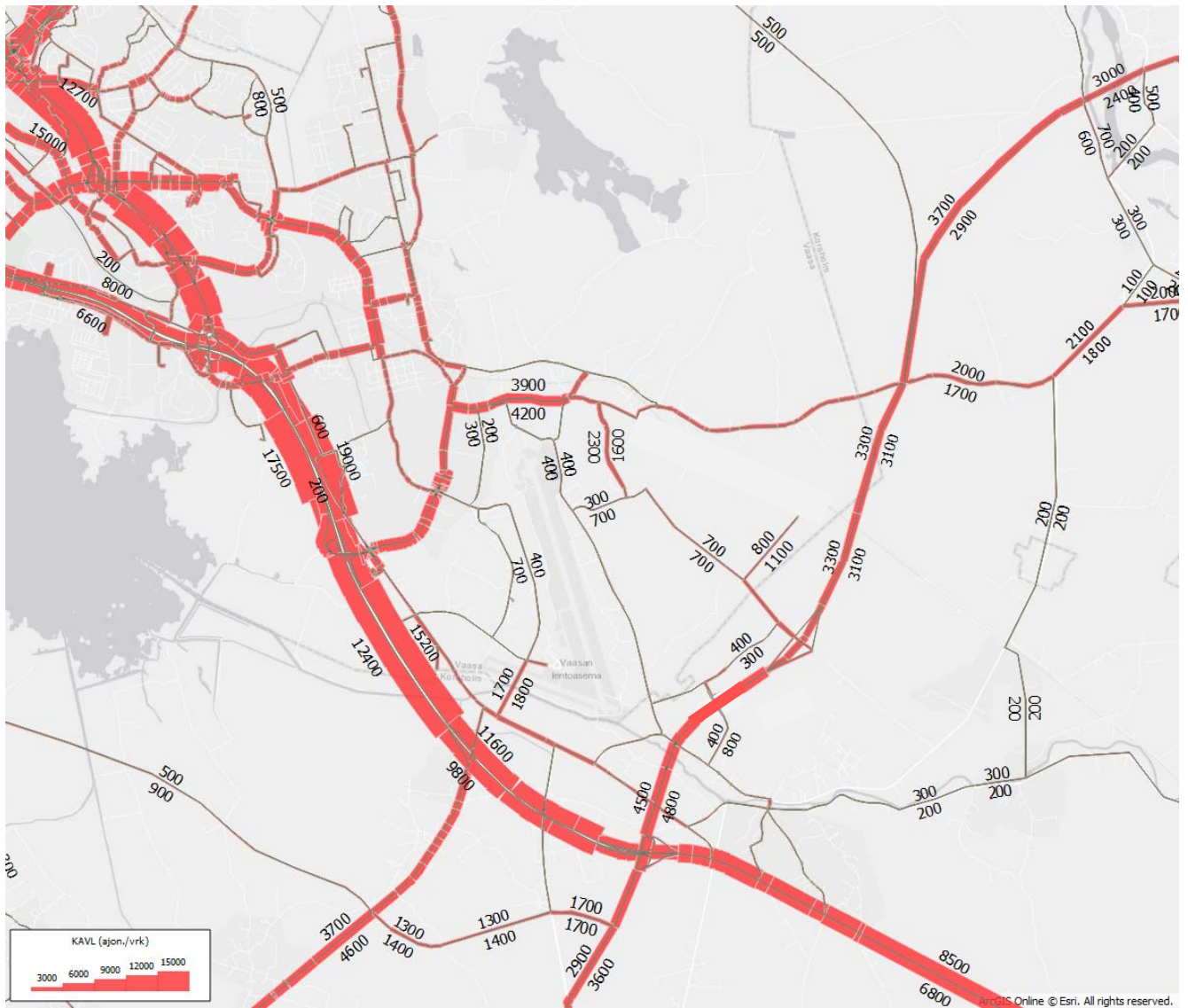
Rakentamisaikana korostuu raskas liikenne, mutta liikennemäärät ovat pieniä verrattuna lopputilanteen työmatkaliikenteeseen, johtuen pitkäaikaisesta vaiheittain rakentamisesta.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



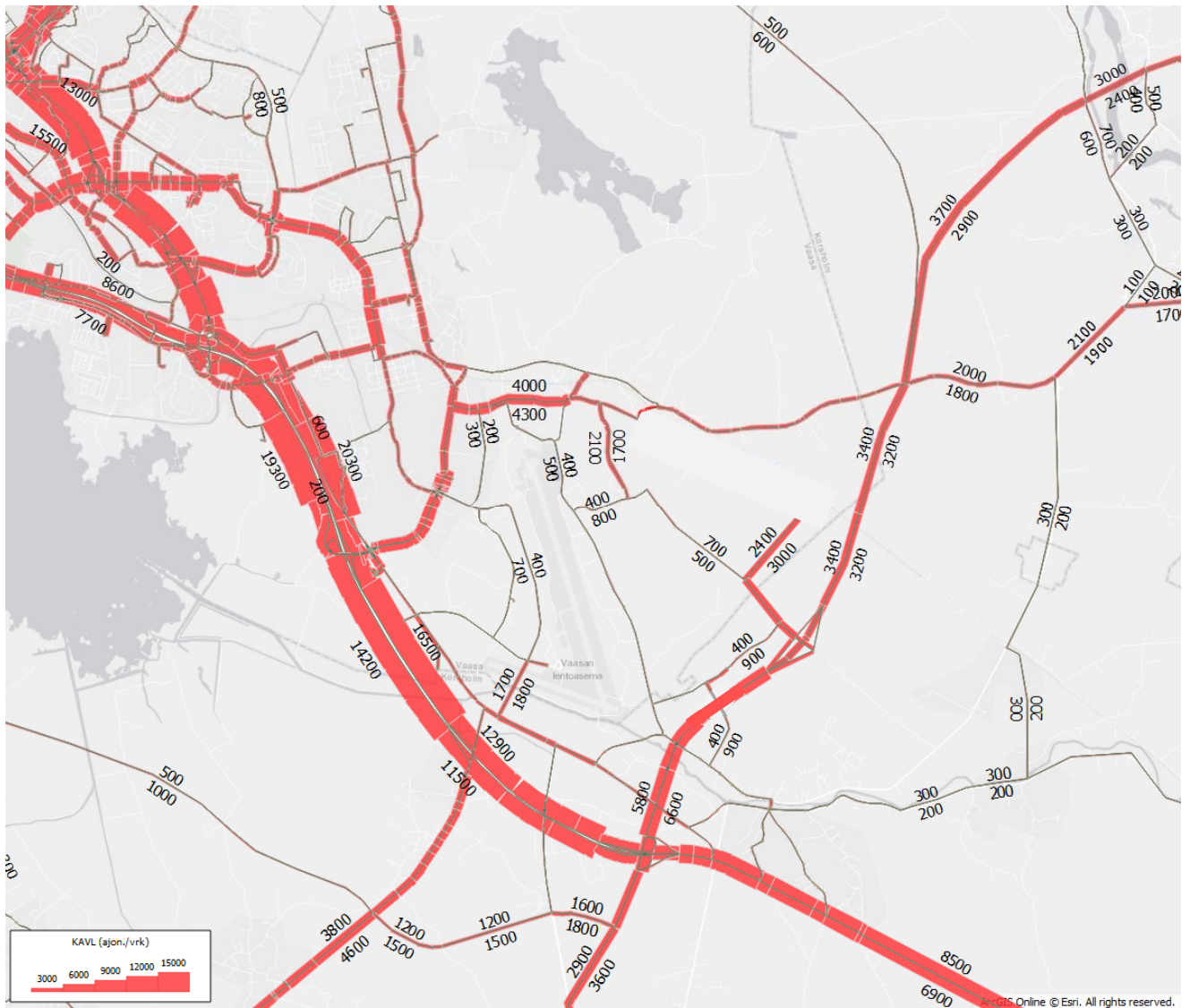
Kuva 4.3. Liikenne-ennuste v. 2040 perustilanteessa, jossa Laajametsän ja Granholmsbackenin alueilla on yhteensä 3 500 työpaikkaa.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



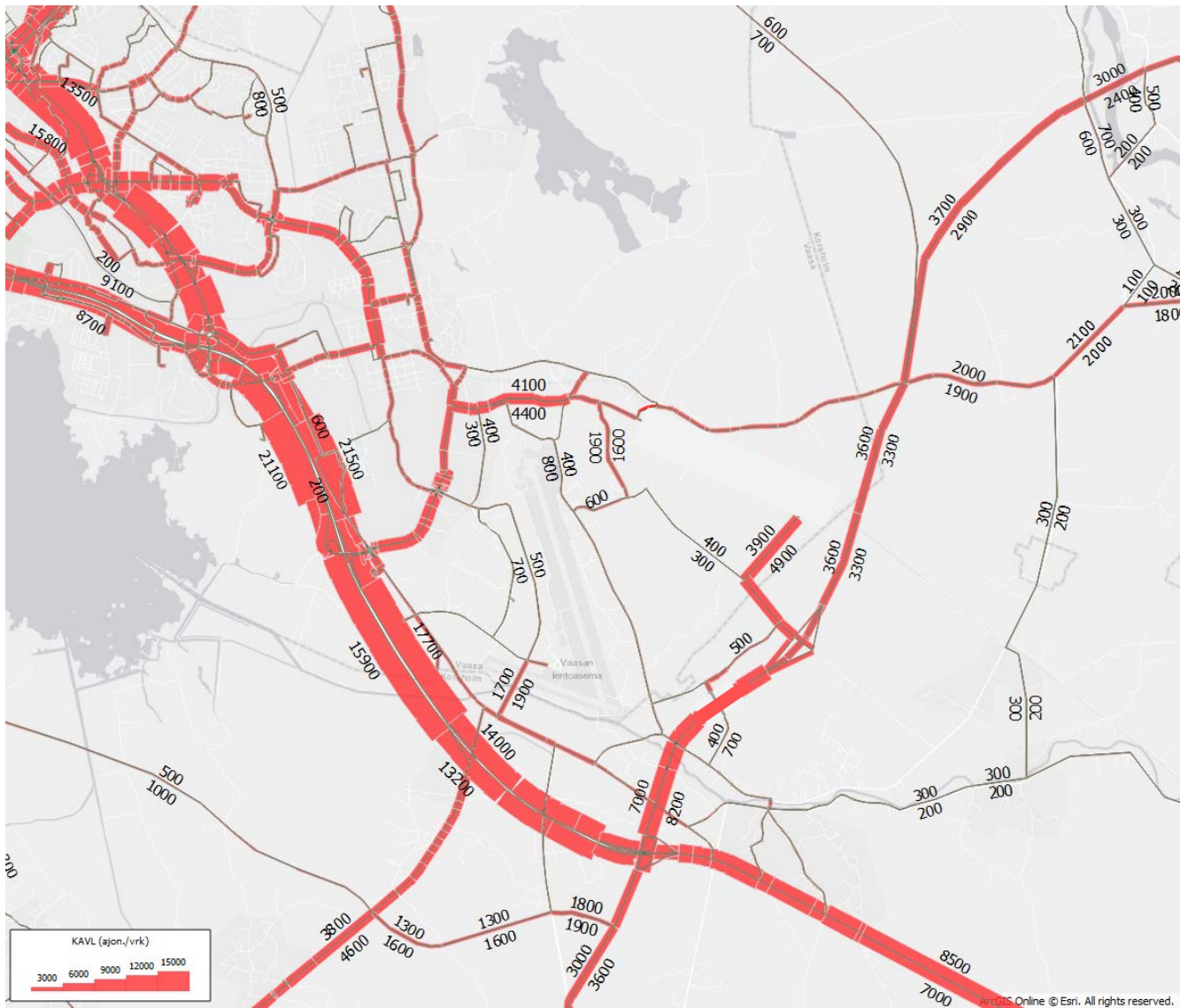
Kuva 4.4. Liikenne-ennuste v. 2040 tavoiteverkolla ja 4 500 työpaikalla.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 4.5. Liikenne-ennuste v. 2040 tavoiteverkolla ja 6 500 työpaikalla.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 4.6. Liikenne-ennuste v. 2040 tavoiteverkolla ja 8 500 työpaikalla.

5. LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET

5.1 Henkilöautoliikenne

Suunnittelualueen liikennetuotos on arviolta noin 7 000 – 17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa riippuen kaavojen toteutumisasteista. Liikenteen muutokset nykyisellä tie- ja katuverkolla riippuvat uusien yhteyksien rakentamisaikataulusta suhteessa maankäytön ja liikenteen lisääntymiseen. Merkittävin uusi yhteystarve on valtatie 8 jatkaminen kaava-alueelle ja sen läpi pohjoiseen/koilliseen. Kaava-alueiden liikenne hakeutuu mahdollisimman nopeasti päätierverkolle, joten suurimmat liikennemuutokset kohdistuvat valtatielle 3 ja uudelle valtatielle 8.

Kaava-alueiden maankäytön kehittyessä ja liikennetutosten lisääntyessä, nykyinen liikenneverkko ei pysty palvelemaan kasvavaa liikennettä ilman kapasiteetin lisäyksiä ja turvallisuuden parantamistimenpiteitä. Seudullisista ja valtakunnallisista yhteyksistä korostuu yhteystarve pohjoiseen/koilliseen, valtatielle 8. Vuoden 2040 liikenne-ennusteen mukaan pohjoisen suunnan liikenne kasvaa noin 5000 ajoneuvolla vuorokaudessa, joten uudelle yhteystarpeelle on kysyntää. Mikäli uutta valtatie 8 linjausta ei rakenneta kuormittavat nykyiset maantiet 717 (Höstvedentie) ja 7173 (Vesilaitoksentie) sekä osittain maantiet 7174 (Veikkaalantie) ja 7175 (Voitbyntie). Näillä teillä on tällöin tehtävä turvallisuustimenpiteitä. Valtatie 8 uudesta linjauksesta välillä Kuni-Martonen on tehty pääsuuntaselvitys ja linjaus on esitetty maakuntakaavassa. Uuden tien pituus on noin 13 kilometriä.

Kaava-alueiden työpaikkamäärät ja valtatie 8 jatkeen rakentaminen tai rakentamattomuus vaikuttavat valtatie 3 liikennemääriin huomattavasti. Vt 3 liikenne-ennuste on lentokentän kohdalla, nykyisen vt 8 eritasoliittymän pohjoispuolella 26 000 – 34 000 ajoneuvoa vuorokaudessa työpaikkamääristä riippuen. Uuden vt 8 rakentaminen Kuniin asti vähentää ko. vt 3:n liikennemäärää 1 600 – 3 700 ajoneuvoa. Vanhan sataman kohdalla vt 3 liikennemäärät on ennustettu nousevan 33 000 – 43 000 ajoneuvon vuorokaudessa riippuen uusista työpaikkamääristä Laajametsässä ja Granholmsbackenissa. Moottoritien välityskyky riittää näille liikennemäärille, mutta eritasoliittymien toimivuus edellyttää toimenpiteitä, jotka on tutkittava jatkossuunnittelussa tarkemmin.

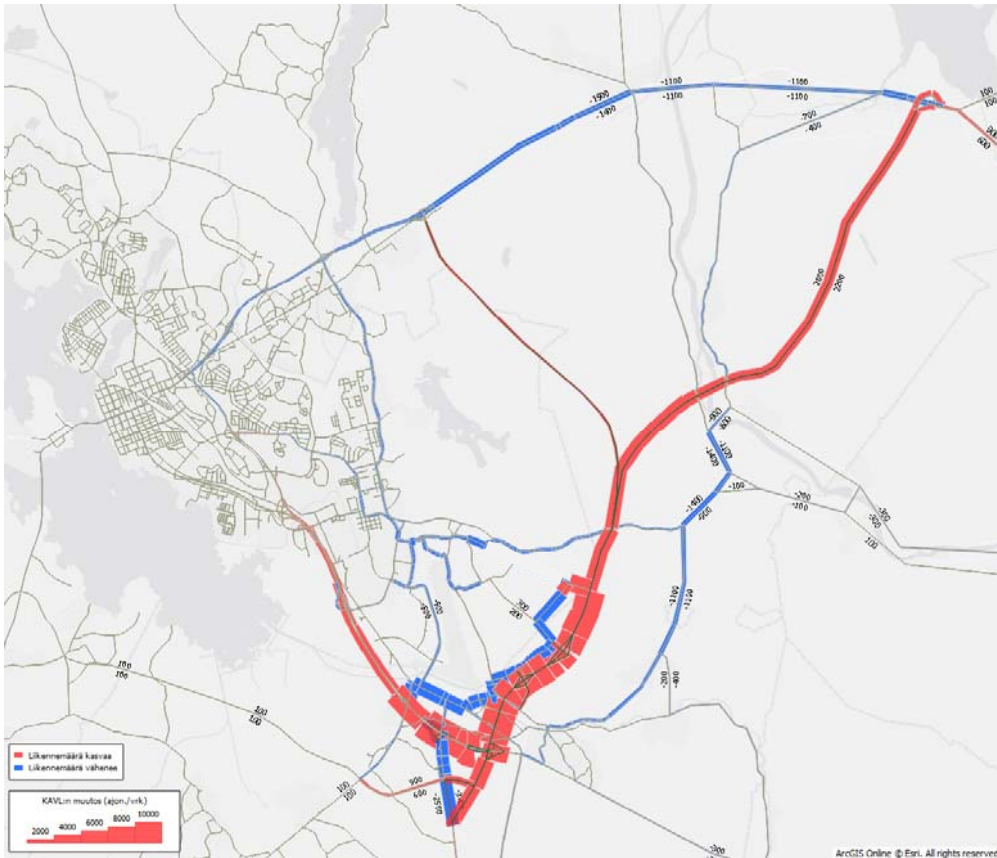
Laihiantien (mt 717) liikennemäärän muutos on vain lyhyellä tieosuudella ja maltillinen, joten tie kestää liikenteen kasvun. Liittymiin joudutaan tekemään toimenpiteitä, joilla turvataan liittymien turvallisuus, toimivuus ja liikenteen sujuvuus. Tuovilantien ja Höstvedentien liikennemäärät vähenevät jos valtatie 8 uusi linjaus toteutetaan.

Osayleiskaavojen sisäiset liikenneverkot luovat hyvät yhteydet työpaikka-alueilta valta- ja seututeille niin pitkämatkaiselle, kuin paikalliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle. Keskeisten kokoojakatujen jatkeet parantavat uusien alueiden saavutettavuutta lähiseuduille. Alueiden sisälle muodostuva kokoojakatuverkko ja alemman luokan katuverkko saadaan toimivaksi ja turvalliseksi.

Kuvissa 5.1 – 5.5 on esitetty liikennemäärien muutokset erilaisilla maankäytön kasvuennusteilla, jotka sisältävät työpaikkojen lisäysvaihtoehdot 3500, 4500, 6500 ja 8500 työpaikkaa. Kuvissa on osoitettu liikenteen muutokset (lisääntymiset ja vähentymiset) eri suuntiin ja erilaisilla tieverkkoratkaisuilla.

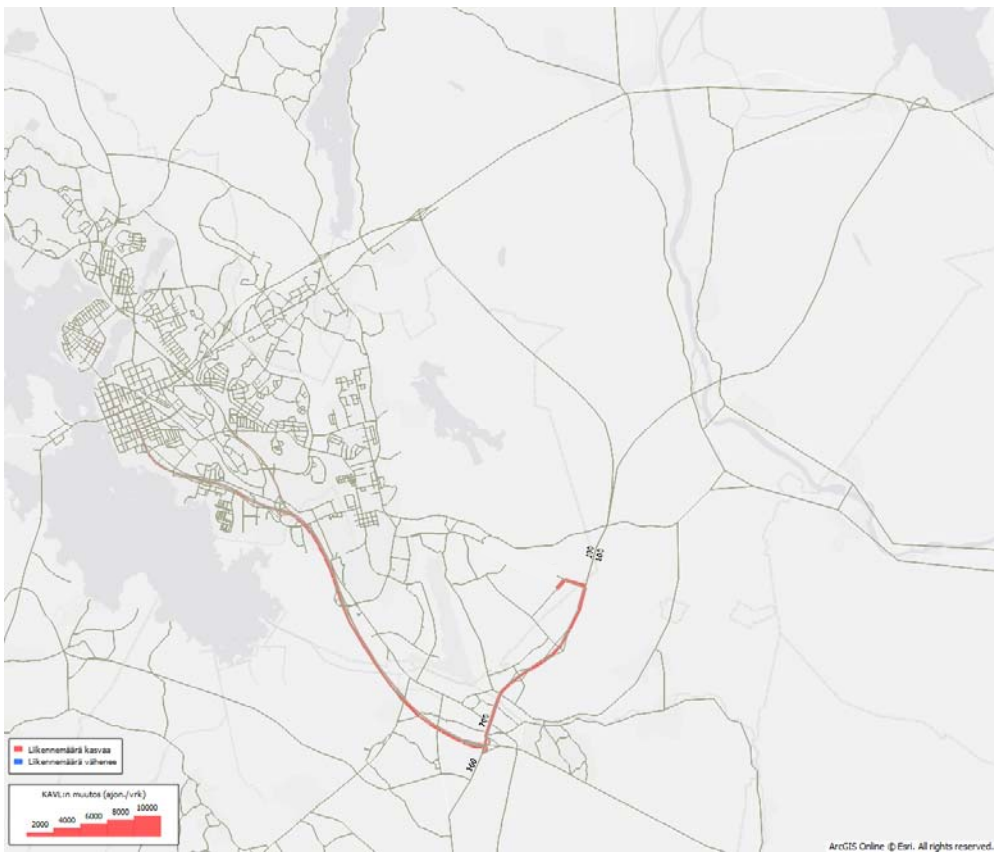
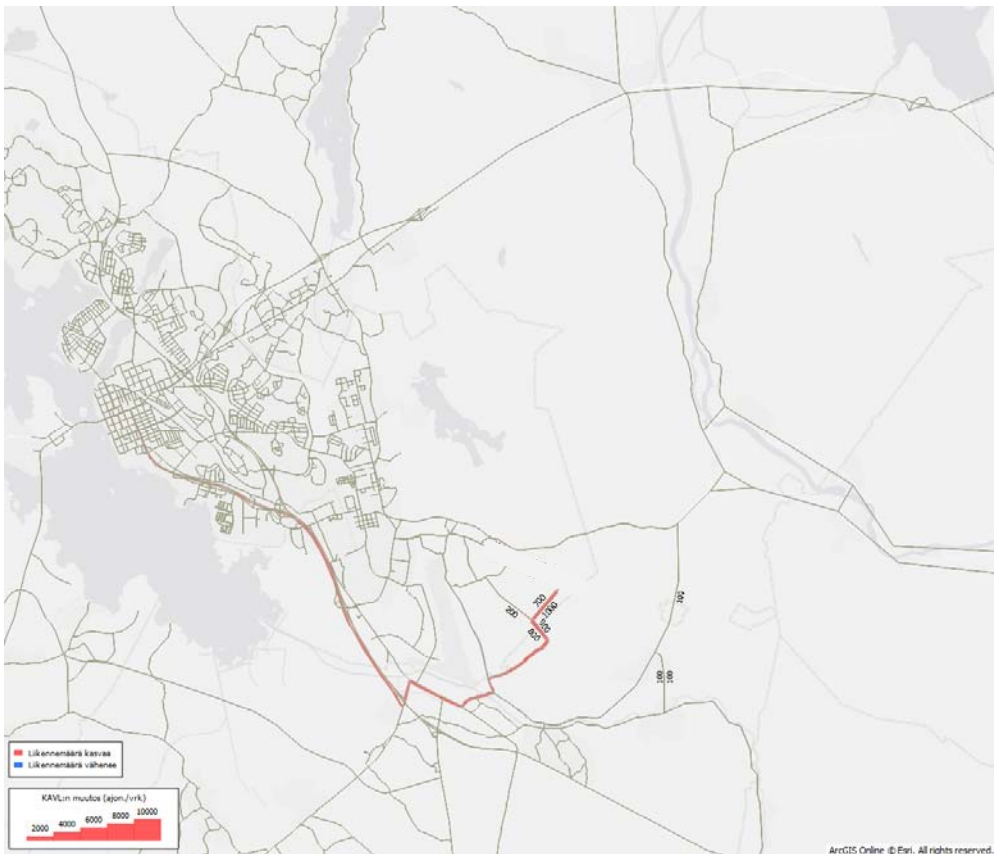
Liikennetuotoksissa korostuu työmatkaliikenne, johtuen työvoimapainoitteisesta kaava-alueesta. Liikenne jakautuu laajalle alueelle ympäri maakuntaa, mutta suurimmat ajoneuvovirrat kohdistuvat Vaasan keskustan suuntaan, asutuksen painopisteeseen. Kaava-alueen raskaan liikenteen määrä riippuu alueelle tulevien yritysten toiminnasta. Liikenne-ennusteen taustatietojen perusteella alueen tulevien toimintojen raskas ajoneuvoliikenne on hyvin vähäistä raaka-ainekuljetusta ja tavaratoimitusta, mikä ei kuormita nykyistä tieverkkoa. Raskas liikenne suuntautuu valtateille 3 ja 8. Tulevat toimijat määrittelee tarkemmin kohdistuuko raskas liikenne Vaskiluotoon, Tahkoluotoon vai Kokkola. Osa alueen teollisuuden raaka-aineista tulee Harjavallassa, Kokkolan suunnasta ja Keski – Pohjanmaalta, mutta myös muut suunnat voivat olla mahdollisia.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



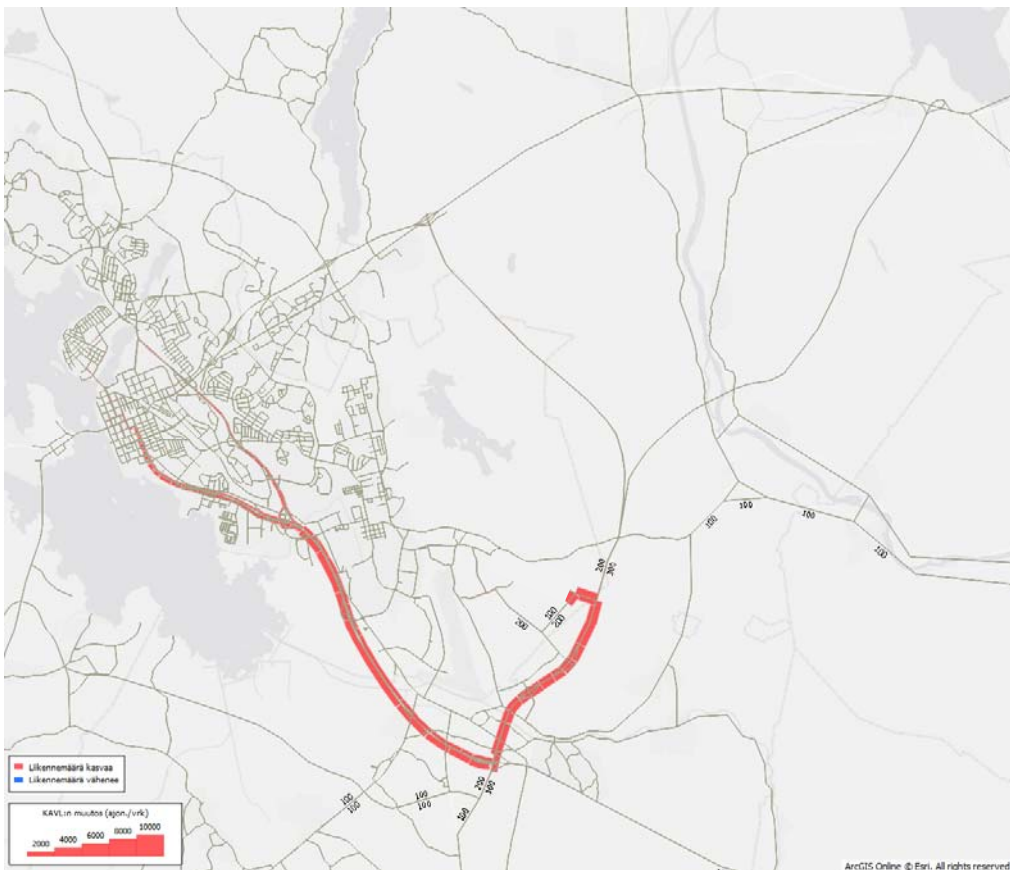
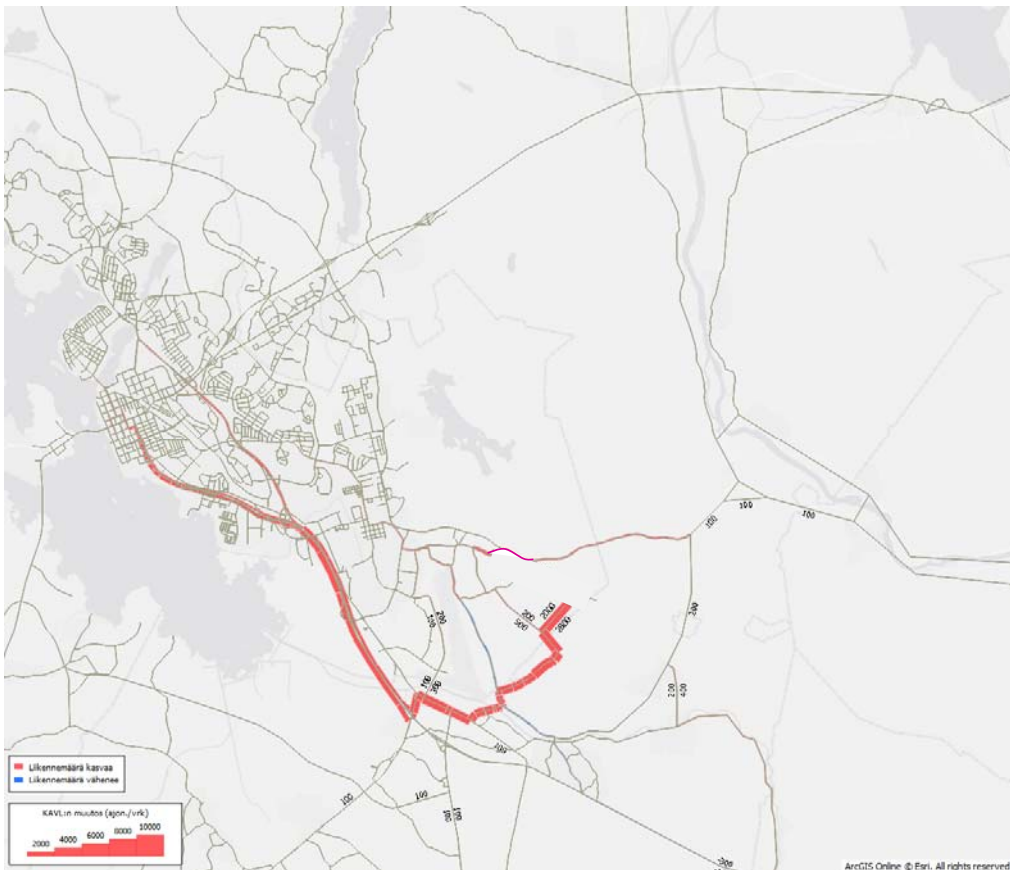
Kuva 5.1. Liikennemäärän kokonaismuutos tilanteessa, jossa uusi vt 8 on rakennettu kokonaan ja kaava-alueilla on 8 500 työpaikkaa 3 500 sijaan.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



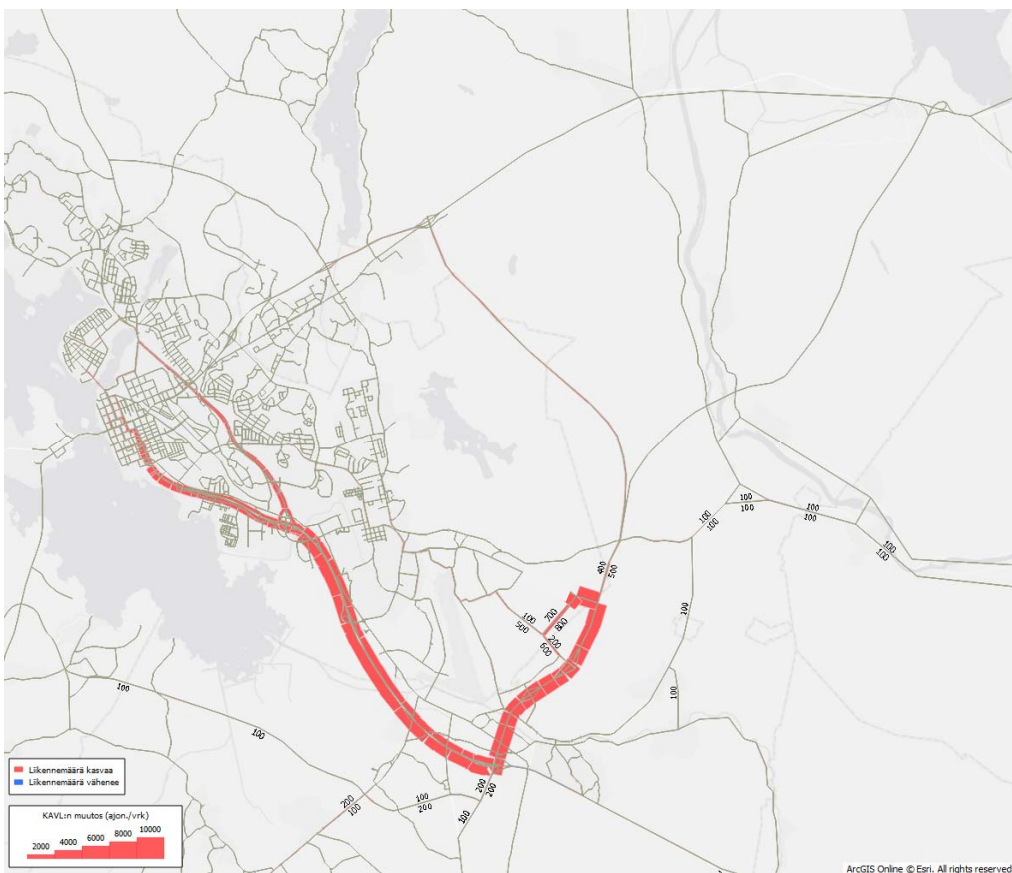
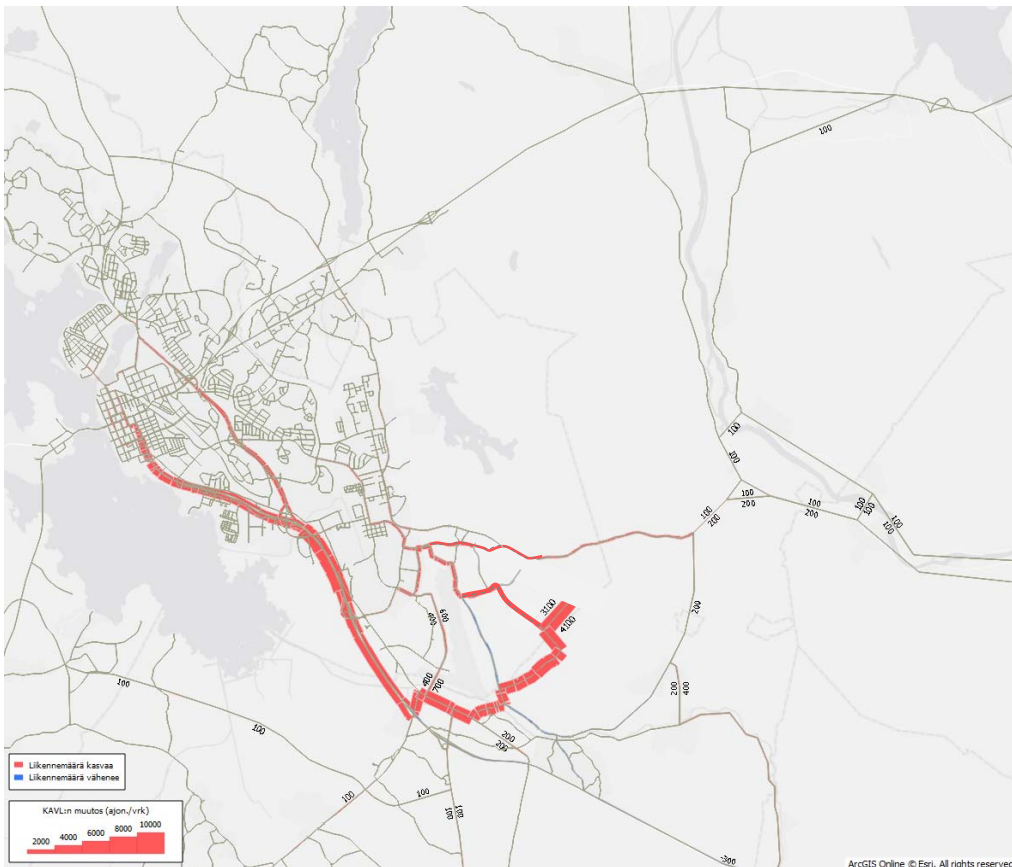
Kuva 5.2. Liikennemäärän muutoskuva tilanteessa, jossa kaava-alueilla on 4 500 työpaikkaa 3 500 sijaan. Ylemmässä kuvassa ei ole uutta vt 8 tieyhteyttä. Alemmassa kuvassa on uuden vt 8:n alku-osa rakennettu.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



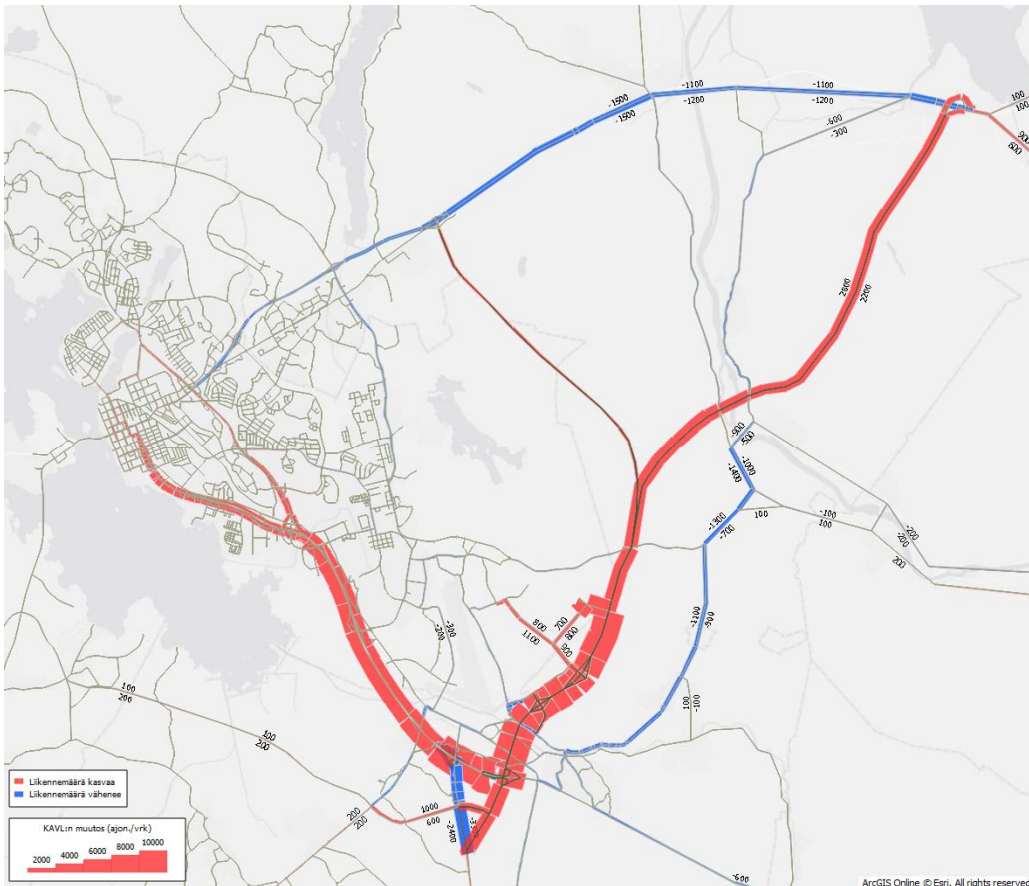
Kuva 5.3. Liikennemäärän muutoskuva tilanteessa, jossa kaava-alueilla on 6 500 työpaikkaa 3 500 sijaan. Ylemmässä kuvassa ei ole uutta vt 8 tieyhteyttä. Alemmassa kuvassa on uuden vt 8:n alkuosa rakennettu.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 5.4. Liikennemäärän muutoskuva tilanteessa, jossa kaava-alueilla on 8 500 työpaikkaa 3 500 sijaan. Ylemmässäkuvassa ei ole uutta vt 8 tieyhteyttä, alemmassa kuvassa se on.

Laajametsän ja Granholmsbackan liikenneselvitys



Kuva 5.5. Liikennemäärän muutoskuva tilanteessa, jossa kaava-alueilla on 8 500 työpaikkaa 3 500 sijaan kun vt 8 jatketaan nykyiselle vt 8:lle Kuniin.

Liikenneverkon toimivuuden varmistamiseksi on kaava-alueiden liikennetuotoksista johtuen rakennettava tai parannettava seuraavia teitä tai tieyhteyksiä:

- rakennettava vaiheittain uusi valtatie 8 välillä Kuni-Martonen
- rakennettava Vaasan Satamatie tavaraliikenteen yhteydeksi
- valtatie 3 eritasoliittymiä on parannettava välillä vt 8 – Lentoaseman eritasoliittymä
- seututeitä parannettava; Mt 715 Laihiantien liittymät

Mikäli em. tieyhteyksiä ei rakenneta tai paranneta aiheutuu siitä seuraavia vaikutuksia:

- Kuni – Martoinen uuden vt 8 yhteysvälin toteuttamatta jättäminen lisää liikennettä maantielle 7173 (Vesilaitoksentielle), maantielle 717 (Vanhan Vaasan kadulle) ja valtateille 3 ja 8. Maanteiden toivuuden ja turvallisuuden varmistaminen edellyttäisi tässä tilanteessa liikenneteknisiä toimenpiteitä
- Satamatien toteuttamatta jättäminen lisää liikennettä valtatielle 3 ja Vaasan keskustan katuverkolle (Koulukatu – Vaasanpuistikko- Sininen tie). Tässä tilanteessa erityisesti keskustan liikenteen toimivuus, turvallisuus ja keskustan viihtyisyys huononevat. Satamatien toteutuessa, Laajametsän kaava-alueen liikennetuotokset eivät aiheuta toimivuusongelmia Satamatielle.
- Vanhan Vaasan ja Liisanlehdon kautta kulkeva liikenne lisääntyy ja aiheuttaa toimivuusongelmia sekä liikenneturvallisuuden huononemista, ellei uusia tieyhteyksiä tehdä ja nykyisten valtateiden toimivuutta varmisteta. Nykyisen asutuksen ja palvelualuiden läpi kulkeva työmatkaliikenne ja raskasta liikenne ei saisi lisääntyä. Kaupunki on laatinut Vanhan Vaasan keskuksen kaavaehdotuksen (Raunioalue), johon liittyy mm. ajonopeuksien hidastaminen ja liikenneturvallisuutta parantamaan osoittamalla Kauppiaankadun ja Torikadun osia hidaskaduiksi.

5.2 Jalankulku ja pyöräily

Alueen saavutettavuus on hyvä pyöräilyn nykytilanteen osalta. Suunnittelualueen lähistöltä pyöräily voi olla merkittävässä roolissa vielä keskipitkillä, alle 5 km pituisilla työmatkoilla. Pyöräteitä on tarve rakentaa verkkokuvissa esitetyille teoksille teiden ja katujen rakentamisen yhteydessä.

Kävelyn osalta työmatkaliikkuminen ei nouse merkittävään rooliin, sillä etäisyydet asutuksesta ovat pitkät.

5.3 Joukkoliikenne

Maankäytön kehittyessä joukkoliikenteen asiakkaiden mahdollinen käyttäjäpotentiaali nousee merkittävästi. Suunnittelualue on tarpeen ottaa mukaan joukkoliikennereitistöön riittävän aikaisessa vaiheessa, jotta voidaan vastata kasvavaan kysyntään. Alue tulee työllistämään huomattavan määrän ihmisiä, jotka saapuvat eri puolilta maakuntaa ja osin myös naapurimaakunnasta. Jotta joukkoliikenne olisi kilpailukykyinen vaihtoehto, tulisi joukkoliikennettä kehitettäessä suunnitella myös toimivat matkaketjut. Matkaketju Vaasan kaupunkialueelta voi olla esim. pyöräillen linja-autopysäkillä ja sieltä linja-autolla suunnittelualueelle. Pysäkin tulee tällöin olla riittävän korkeatasoinen, mikä tarkoittaa esim. pyöräpysäköintimahdollisuutta ja katettua odotustilaa.

Linja-autoliikenteelle esitetään työmatkaliikenteen vuoroja Vaasan keskustaan ja valtatie 3 vaihtopysäkeille.

Kaavoissa on esitetty pistoraide uudelle kaava-alueelle sekä liikenneseisakkeen rakentaminen Vaasa-Seinäjoki radalle. Junaliikenteen osalta esitetään lähijunaliikenteen pysähtyvän ko. seisakkeella. Junaliikenne voisi kerätä matkustajia Seinäjoen suunnasta ja seisakkeelta voi kulkea linja-auto, joka kuljettaa matkustajat eri puolille aluetta ja edelleen Vaasan lentokentälle. Junayhteys alueelle mahdollistaisi myös matkaketjut harvemmin asutulta alueelta ja loisi liityntäpysäköintipaikan sekä autoille että pyörille.

Alueen joukkoliikenteen houkuttelevuuden varmistaminen on tärkeää kestävästä liikkumisesta kannalta. Hyvä palvelutaso houkuttaa alueelle matkustajat joukkoliikenteen pariin. Tämä osaltaan vähentää tie- ja katuverkolle kohdistuvaa liikennettä ja samalla liikenteen ympäristöhaittoja.

6. JATKOTOIMENPITEET

Liikennejärjestelmän ja liikenneverkon kehittämisen jatkotoimenpiteitä on määritelty kappaleessa 5. Tieverkon toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä pitkämatkaisen liikenteen suuntautumiselle sille tarkoitetulle päätieverkolle on ensisijainen toimenpide edistää Laajametsän ja Granholmsbackenin teollisuusalueen itäpuolelle tulevaa maantieyhteyttä välille Laihiantie (mt 715) – Vähäkyröntie (mt 717) osana valtatie 8 uutta väliä Kuni-Martonen. Ensimmäisenä vaiheena olisi yleissuunnitelman laatiminen ko. tievälille, jonka jälkeen tie- ja rakennussuunnitelmat.

Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan tulee myös valita Satamatien YVA-selvityksessä esillä olleista kolmesta vaihtoehdosta jatkosuunnitteluun valittava vaihtoehto ja käynnistää sen jälkeen ELY-keskuksen kanssa Satamatien jatkosuunnittelu.

Vastaavasti valtatie 3 moottoritien ja Yhdystien liittymäjärjestelyistä laadittu tiesuunnitelma tulee hyväksyä ilman vaiheittainrakentamista Liikennvirastossa, ja käynnistää em. tiesuunnitelman rakennesuunnittelu.

Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan tulee laatia kaava-aluetta koskevat katusuunnitelmat ja suunnitella myös alueen rakentamisaikaiset tilapäiset liikennejärjestelysuunnitelmat. Tässä yhteydessä on suunniteltava myös kaava-alueen ja sen yhteyksien pyörätiet.

Joukkoliikenteen osalta on aloitettava jo kaava-alueen toteuttamisvaiheessa linja-autoreittien suunnittelu yhdessä alueen liikennöitsijöiden kanssa. Matkaketjuja varten liityntäpysäkkien suunnittelu moottoritien pysäkeille on aloitettava Ely-keskuksen kanssa. Raideliikenteen käyttömahdollisuuksien varmistamiseksi on syytä jatkaa keskustelua Liikenneviraston kanssa.