

KUOPIO

Suovu-Palonen OYK - liikenneselvitys

LUONNOS 2.5.2025



Sisällysluettelo

1. Tiivistelmä
2. Kaavatilanne
3. Alueelle tehtyt aikaisemmat suunnitelmat
4. Liikenteelliset olosuhteet
5. Kohteen erityispiirteet
6. Suunnitteluratkaisu
7. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet

1. Tiivistelmä

Suovu-Palosen alueella on ollut käynnissä osayleiskaavan muutostyö jo pidemmän aikaa. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueelle lisää pysyvän asumisen rakennuspaikkoja, millä mm. tuetaan alueen palveluiden säilymistä olemassa olevalla kyläalueella.

Lisäksi tavoitteena on mahdollistaa myös vapaa-ajan asumisen uusia rakennuspaikkoja vesistöjen rannoilta, millä osaltaan tuetaan myös alueen kehittymistä vapaa-ajan ja virkistymisen alueena.

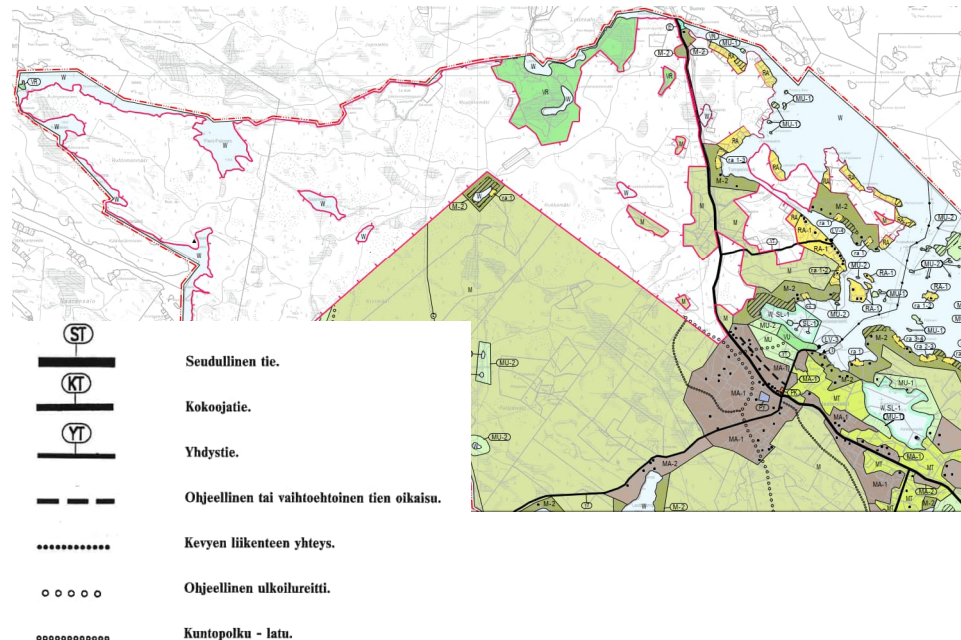
Liikenneselvityksen tavoitteena on antaa kuvaus osayleiskaava-alueen liikenteellisestä nykykytilasta sekä kaavaluonnosten liikenteellisistä vaikutuksista.

Liikenneselvitys on laadittu Kuopion kaupungin strategisen maankäytön yksikössä. Selvityksen on laatinut liikennejärjestelmäsuunnittelija Matti Vänskä sekä kaavasuunnittelija Arttu Mäkipää.



2. Kaavatilanne

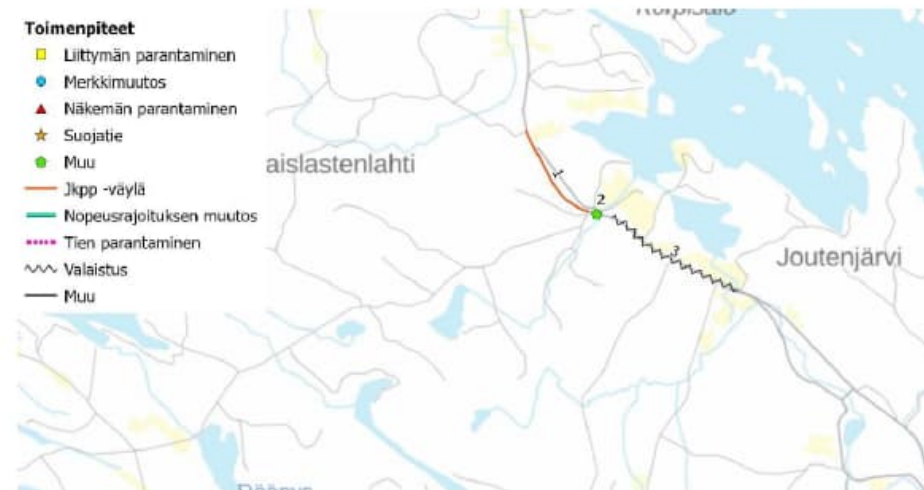
- Suunnittelun etelä- ja länsiosissa on voimassa alun perin vuonna 1994 vahvitettu Kaislastenlahden yleiskaava, minkä pohjoisosat on kumottu korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 1996 ja mihin on tehty kaupunginvaltuuston hyväksymät muutokset 20.8.2001 ja 2.2.2015.
- Liikenteellisesti voimassa olevassa yleiskaavassa on osoitettu alueen etelä- pohjoissuunnassa lävistävä Länsirannantie, maantie 5550, KT -merkinnällä (kokoojatie)
- Annikki-veturin tie on osoitettu merkinnällä YT (yhdystie) samoin Kaislastenlahden kylän pohjoispuolella oleva Kaislaharjantie
- Koulun ympäristössä (PY-alue) on lisäksi osoitettu ohjeellisen ulkoilureitin ja kuntopolun – ladun merkinnät.
- Kaislastentielle on yleiskaavassa osoitettu ohjeellinen tai vaihtoehtoinen tien oikaisu
- Voimassa olevassa yleiskaavassa ei ole osoitettu suunnittelualueelle jalankulku-/pyöräilyväylän yhteyksiä



Kuva 1. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta

3. Alueelle tehtyt aikaisemmat selvitykset ja suunnitelmat

- Suunnittelualueella liikenteellisiä olosuhteita on aiemmin tarkasteltu Kuopion liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2030. Suunnitelma on valmistunut v. 2022 ja suunnittelualueelle on osoitettu seuraavia toimenpiteitä:
 - Jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen Länsirannantielle (mt 5550) välillä Annikkiveturin tie – Lammasjärventie sekä valaistuksen jatkaminen puuttuvalle osuudelle
 - Länsirannantien (mt 5550) nopeusrajoituksen 60 km/h tehostaminen koulun kohdalla ajoratamerkinnoin
 - Tievalaistuksen tekeminen Länsirannantielle (mt 5550) välillä Pahanpurontie – nyk. valaistus



Kuva 2. Ote Kuopion liikenneturvallisuussuunnitelma 2030 – toimenpiteistä alueella

4. Liikenteelliset olosuhteet

Tiestö - nykytila

- Suunnittelualueen päätieyhteytenä toimii valtion hallinnoima Länsirannantien (maantie 5550), mikä yhdistyy pohjoispäässä maantiehen 5542 Lamperilantie ja etelästä maantiehen 551 Karttulantie
- Alueen sisäinen tiestö koostuu yksityisteistä ja pienemmistä ajopoluista (esim. metsäautotiet)
- Tärkeinä yksityisteinä alueella toimivat:
 - Annikki-veturin tie
 - Kaislastentie



Selitteet:

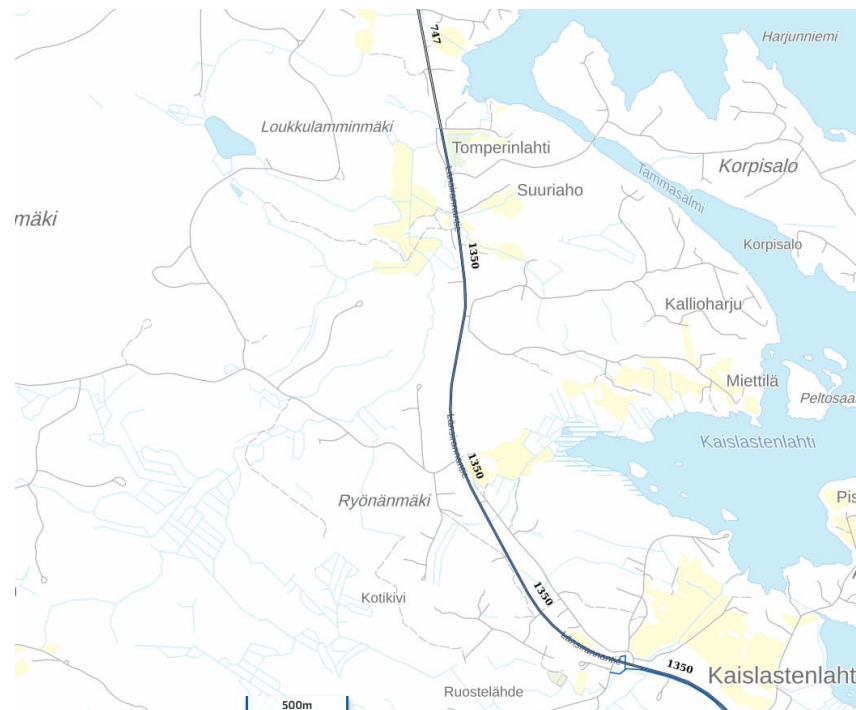
- = Maantie
- = Tärkeä yksityistie
- - - = Yksityistie

Kuva 3. Alueen tiestön hallinnolliset luokat (lähde: Väylävirasto, www.suomenvaylat.vayla.fi)

4. Liikenteelliset olosuhteet

Liikennemäärät - nykytila

- Länsirannantien (maantie 5550) liikennemäärä on Vaylänviraston liikennelaskentatiedon (suomenvaylat.vayla.fi) mukaan nykytilassa n. 1350 ajoneuvoa vuorokaudessa
 - Raskaan liikenteen osuus on noin 6,3 % kokonaisliikenteestä
 - Länsirannantien liikennemäärä on kasvanut n. 9,6 % vuosien 2013 – 2023 aikana. Raskaan liikenteen osuus on myös kasvanut 4,3 %:sta → 6,3 %:n
- Alueen muu tiestö koostuu yksityisteistä joiden liikennemäärästä ei ole olemassa mitattua tietoa, mutta arvion mukaan tiet ovat liikennemäärältään vähäliikenteisiä (<500 ajon./vrk).

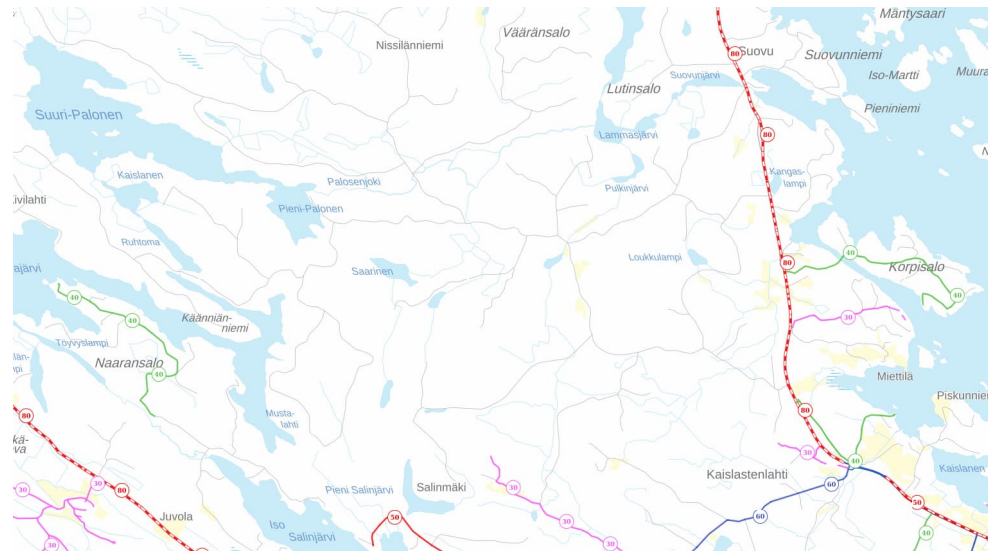


Kuva 4. Länsirannantien liikennemäärä 2023 (lähde: Vaylänvirasto, www.suomenvaylat.vayla.fi)

4. Liikenteelliset olosuhteet

Nopeusrajoitukset - nykytila

- Länsirannantien (maantie 5550) nopeusrajoitus suunnittelualueella on pääosin 80 km/h:ssa lukuunottamatta Von Wrightin koulun kohdalla, Annikki-veturin tien / Kaislastentien E liittymän kohdalla olevaa pistemäistä 60 km/h:ssa rajoitusta.
- Alueen muusta tiestöstä nopeusrajoitustietoa on huonosti saatavilla Fintraficin ylläpitämässä tietokannassa (suomenvaylat.vayla.fi) tai tieto on ristiriidassa maastossa olevien liikennemerkkien osalta (googlemaps v. 2020/2021). Isolle osalle yksityisteistä ei ole nopeusrajoitusta merkitty liikennemerkkein, jolloin teiden nopeusrajoitus on yleinen taajama-alueen ulkopuolinen nopeusrajoitus 80 km/h:ssa.

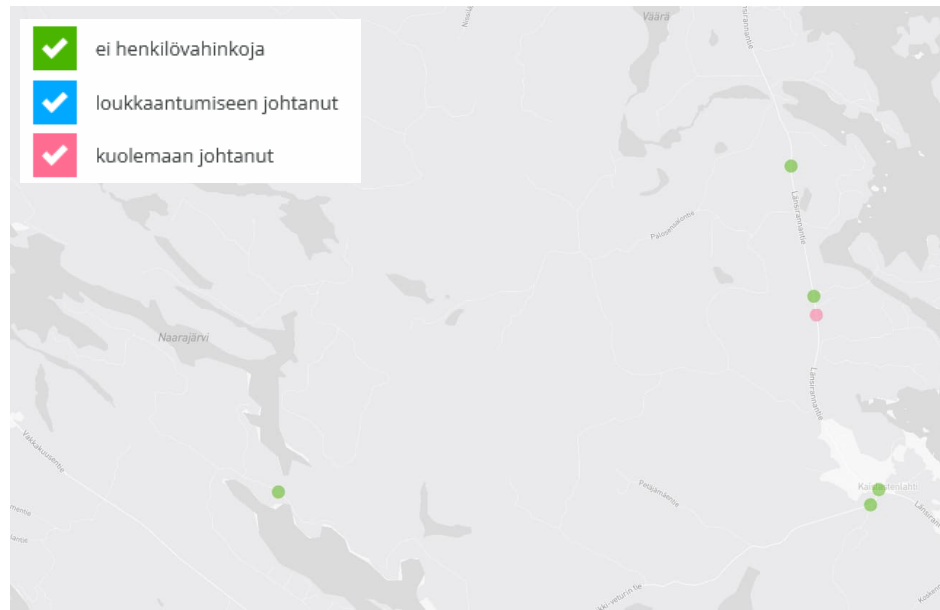


Kuva 5. Alueen tiestön nopeusrajoitukset (lähde: Väylävirasto, www.suomenvaylat.vayla.fi)

4. Liikenteelliset olosuhteet

Onnettomuudet - nykytila

- Suunnittelualueella on tapahtunut viimeisen viiden vuoden (2019-2023) aikana yhteensä kuusi (6) poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta:
 - Yksi (1) kuolemaan johtanut onnettomuus
 - Viisi (5) ei henkilövahinko-onnettomuutta
- Onnettomuustyypeittäin:
 - Kuolemaan johtanut onnettomuus on ollut tyypiltään jalankulkijaonnettomuus (Länsirannantiellä)
 - Kaksi hirvieläinonnettomuutta (Länsirannantiellä)
 - Kaksi yksittäisonnettomuutta (toinen Länsirannantien ja Annikki-veturin tien liittymässä ja toinen Rapakontiellä)
 - Yksi kohtaamisonnettomuus (Annikki-veturin tiellä)

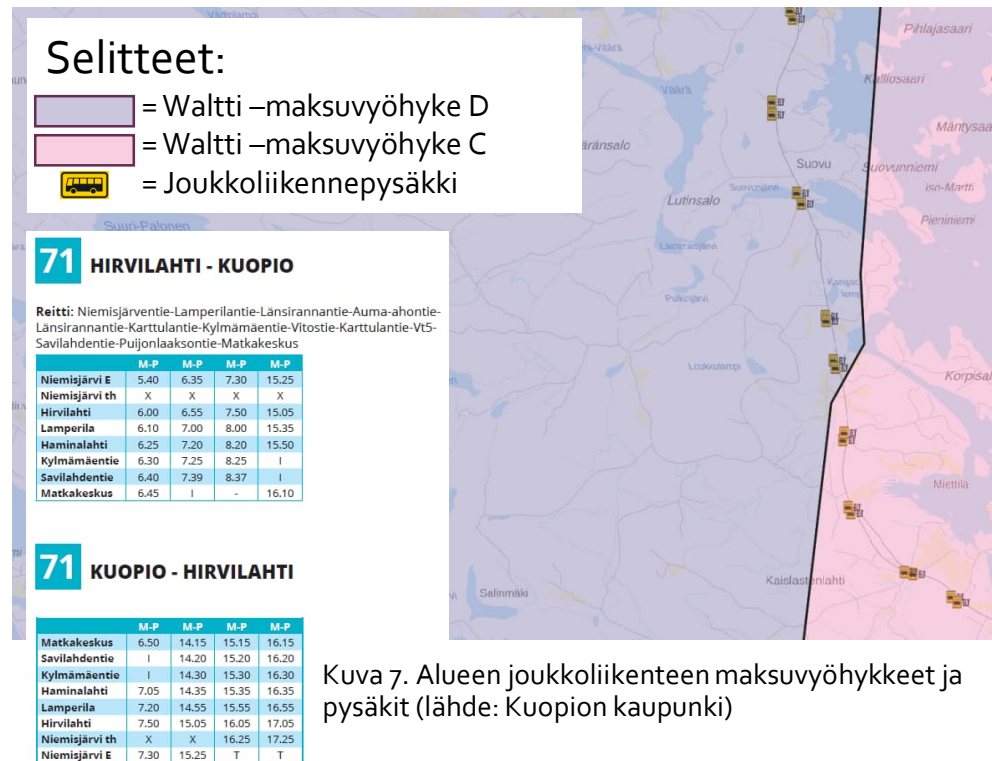


Kuva 6. Alueen poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet 2020-2024 (lähde: Ramboll mobilityanalytics / pelastustoimi)

4. Liikenteelliset olosuhteet

Joukkoliikenne - nykytila

- Suunnittelualueella liikennöi Länsirannantietä pitkin nykytilassa yksi joukkoliikennelinja (linja nro. 71). Suunnittelualueen länsipuoli kuuluu Waltti – maksuvyöhykkeeseen D ja itäosa maksuvyöhykkeeseen C.
- Nykytilassa alueelta on Kuopion keskustaan arkisin aamulla kolme (3) vuoroa ja iltapäivisin yksi vuoro. Kuopiosta suunnittelualueelle on arkisin yksi vuoro aamulla ja kolme (3) iltapäivällä
- Joukkoliikennepysäkit sijoittuvat seuraavien yksityisteiden liittymäalueille:
 - Hoviniementie
 - Käränkäniementie
 - Tomperilanlahti
 - Kaislaharjuntie
 - Kaislastentie P
 - Kaislastentie E



Kuva 7. Alueen joukkoliikenteen maksuvyöhykkeet ja pysäkit (lähde: Kuopion kaupunki)

4. Liikenteelliset olosuhteet

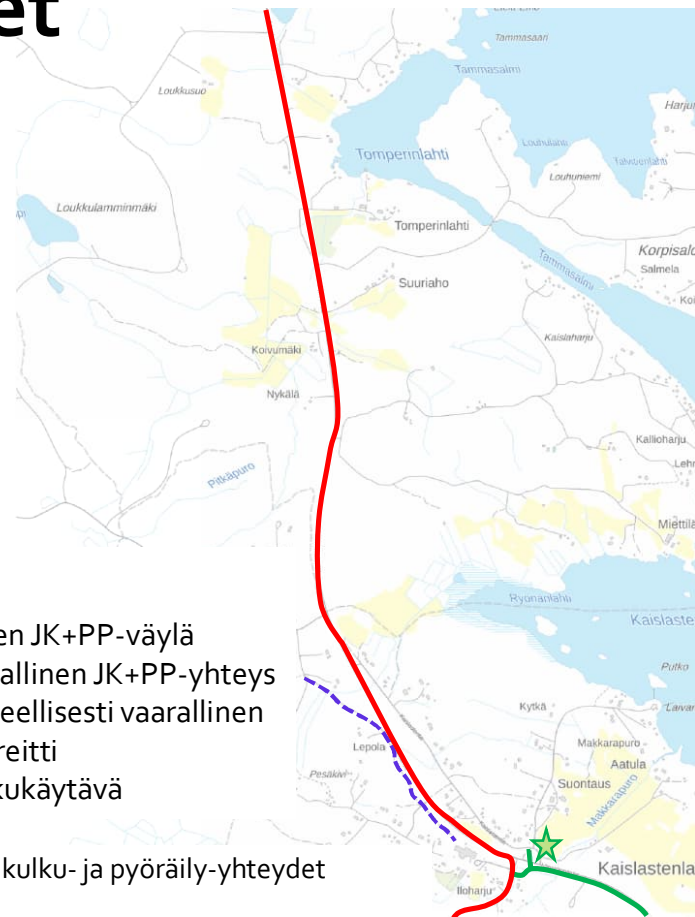
Jalankulku ja pyöräily - nykytila

- Nykytilassa Länsirannantien (mt 5550) yhteydessä on erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä Annikki-veturin tien liittymästä etelään. Väylän alussa on myös alikulkukäytävä mikä yhdistää jalankulku- ja pyöräilyväylän Länsirannantien itäpuoliseen alueeseen.
- Lisäksi Länsirannantien länsipuolella on epävirallinen polku/ajoväylä Von Wrightin koulun piha-alueen ja Kotikiventien yksityistien välillä. Tämä yhteys ei ole kunnossapidon piirissä, mutta tarjoaa osan aikaa vuodesta kävelylle ja pyöräilylle soveltuvan yhteyden.
- Muutoin alueella kävely ja pyöräily tapahtuu maantien ja yksityisteiden pientareella / ajoradalla.
- Suunnittelualueella Länsirannantie (mt 5550) ja Annikki-veturin tie (yksityistie) on määritelty liikenteellisesti vaarallisiksi koulureiteiksi

Selitteet:

- = erillinen JK+PP-väylä
- - - = epävirallinen JK+PP-yhteys
- = liikenteellisesti vaarallinen koulureitti
- ★ = alikulkukäytävä

Kuva 8. Alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteydet



5. Kohteen erityispiirteet

- Yleiskaava-alue sijoittuu haja-asutusalueelle noin 20 km kulkuetäisyydelle Kuopion torista.
- Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee vuonna 2021 käyttöönotettu Von Wrightin alakoulu, missä järjestetään myös esiopetusta. Koulussa on nykyhetkellä oppilaita noin 200
- Koulun liikuntasali on myös aktiivisessa vapaa-ajan iltakäytössä toimien mm. lasten liikuntakerhojen ja alueen kyläyhdistysten liikuntavuorojen pitopaikkana
- Yleisesti Kaislastenlahden alue on viimeisen 20 vuoden aikana ollut asukasmäärältään kasvavaa aluetta

Von Wrightin koulu



Väestöjakauma alueittain (lkm)

467100

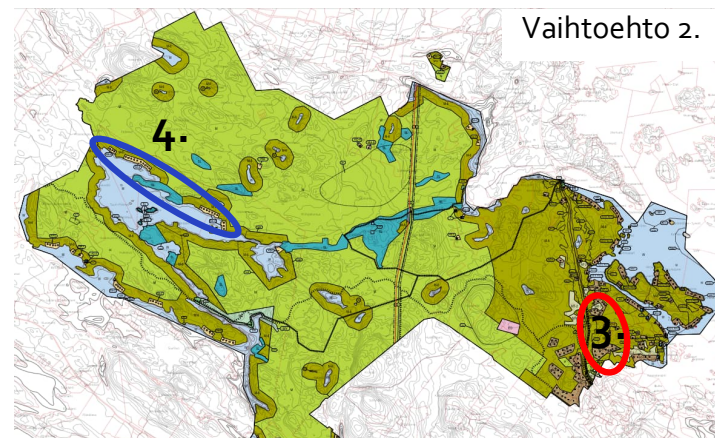
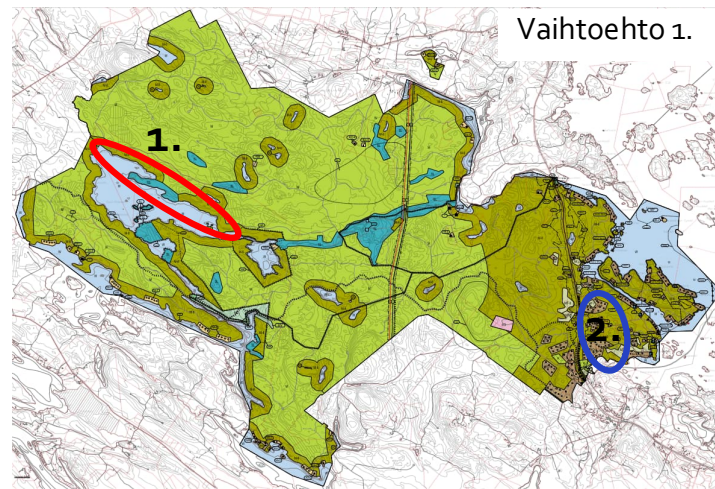


Kuva 9. Von Wrightin koulu ja alueen väestökehitys

6. Suunnitelmaratkaisu

Maankäyttöratkaisu

- Osayleiskaavan luonnosvaiheessa on tutkittu kahta (2) vaihtoehtoista maankäyttöratkaisua.
- Vaihtoehtojen erot liittyvät rakennuspaikkojen sijoitteluun, millä on vaikutusta mm. liikennetuotokseen ja liikenteen suuntautumiseen:
 1. Vaihtoehdossa 1 ei ole osoitettu Suuri-Palosen pohjoisrannalle vapaa-ajan asumisen rakennuspaikkoja
 2. Vaihtoehdossa 1 on osoitettu Länsirannantien itäpuolelle yhteensä 60 vakituisen asumisen rakennuspaikkaa (AO-4)
 3. Vaihtoehdossa 2 on osoitettu Suuri-Palosen pohjoisrannalle yhteensä 23 vapaa-ajan asumisen rakennuspaikkaa (RA-4)
 4. Vaihtoehdossa 2 on osoitettu Länsirannantien itäpuolelle yhteensä 37 vakituisen asumisen rakennuspaikkaa (AO-4)

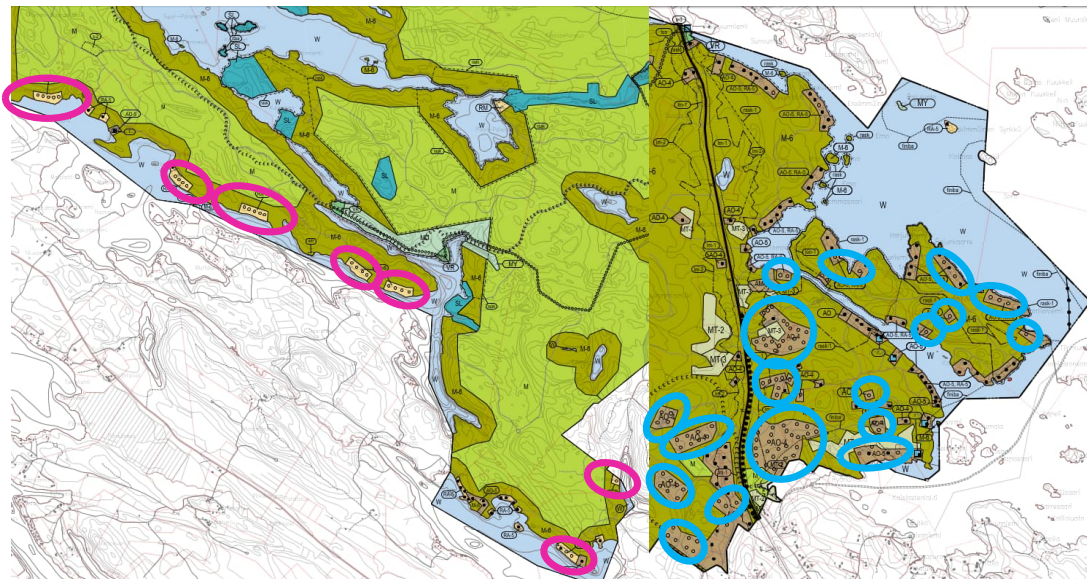


Kuva 10. Osayleiskaavavaihtoehdot

6. Suunnitelmaratkaisu – vaihtoehto 1

Liikennetuotos 1/3

- Uuden maankäytön tuottama liikennemäärä on laskettu seuraavilla maankäytöllisillä lähtökohdilla:
 - Pysyvän asumisen uudet rakennuspaikat Länsirannantien molemmiin puolin (oikean puoleinen kuva sinisellä merkityt)
 - Länsipuolella yhteensä 29 AO-4 paikkaa
 - Itäpuolella yhteensä 74 AO-4/5 paikkaa joista 14 sijoittuu Korpisalon saareen
 - Yhteensä 103 uutta AO-4/5 rakennuspaikkaa
 - Vapaa-ajan asumisen rakennuspaikat (vasemman puoleinen kuva, violetilla merkityt):
 - Yhteensä 25 RA-5 paikkaa Naarajärven ja Iso-Salinjärven rannoilla

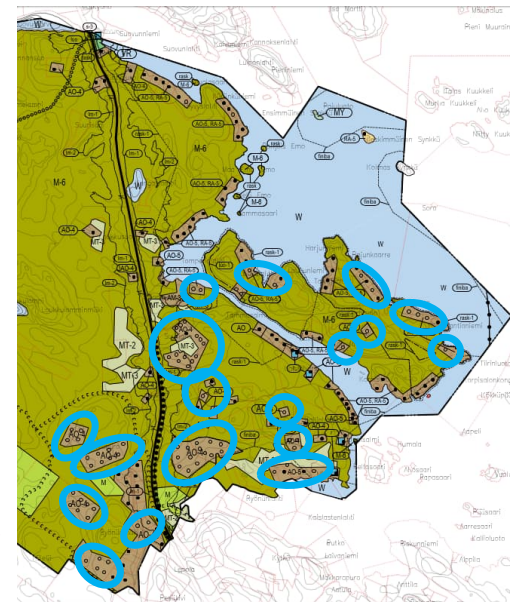
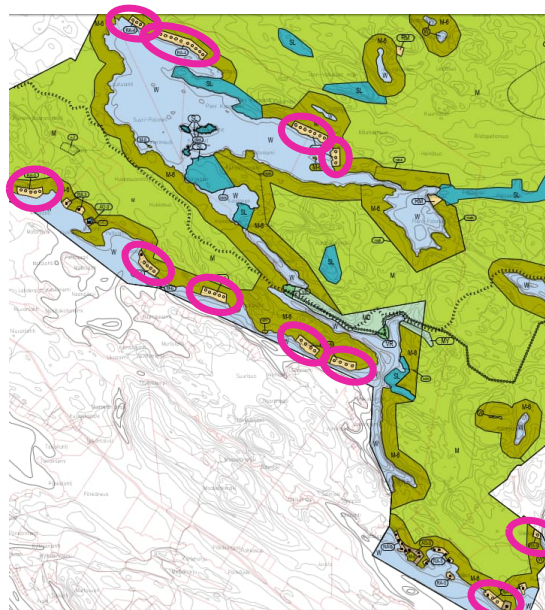


Kuva 11. Vasemmalla olevassa kuvassa merkitty luonnoksen mukaiset uudet vapaa-ajan asumisen rakennuspaikat ja oikean puoleisessa kuvassa merkitty uudet pysyvän rakentamisen rakennuspaikat

6. Suunnitelmaratkaisu – vaihtoehto 2

Liikennetuotos 1/3

- Uuden maankäytön tuottama liikennemäärä on laskettu seuraavilla maankäytöllisillä lähtökohdilla:
 - Pysyvän asumisen uudet rakennuspaikat Länsirannantien molemmin puolin (oikean puoleinen kuva sinisellä merkityt)
 - Länsipuolella yhteensä 29 AO-4 paikkaa
 - Itäpuolella yhteensä 51 AO-4/5 paikkaa joista 14 sijoittuu Korpisalonsaareen
 - Yhteensä 80 uutta AO-4/5 rakennuspaikkaa
 - Vapaa-ajan asumisen rakennuspaikat (vasemman puoleinen kuva, violetilla merkityt):
 - Yhteensä 48 RA-5 paikkaa Suuri-Palosen, Naarajärven ja Iso-Salinjärven rannoilla



Kuva 12. Vasemmalla olevassa kuvassa merkitty luonnoksen mukaiset uudet vapaa-ajan asumisen rakennuspaikat ja oikean puoleisessa kuvassa merkitty uudet pysyvän rakentamisen rakennuspaikat

6. Suunnitelmaratkaisu – vaihtoehto 1

Liikennetuotos 2/3

- Liikennetuotoksen muutos on laskettu Ympäristöministeriön ohjeen *”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, 27/2008”* mukaisesti, kuten on tehty myös alkuperäinen liikenne-ennuste.
- Laskennan mukaisesti osayleiskaavamuutoksen mukainen uusi maankäyttö tuottaa autoliikenteen osalta noin 600 ajon./vrk. **lisäyksen** verrattuna nykyisen maankäyttöön.
- Laskennassa on käytetty seuraavia perustietoja:
 - Asuminen:
 - Taajamien lievealue
 - Kulutapaosuudet: jalan = 5%, pyörällä = 7%, henkilöautolla = 79%, joukkoliikenteellä = 1%
 - Henkilöauton keskuormitus: 1,56 hlö / auto
 - Vapaa-ajan asuminen:
 - Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseudut
 - Kulutapaosuudet: jalan = 13%, pyörällä = 0%, henkilöautolla = 68%, joukkoliikenteellä = 3%, veneellä = 16%
 - Henkilöauton keskuormitus: 2,20 hlö / auto
- Laskenta on tarkemmin esitetty seuraavassa diassa

6. Suunnitelmaratkaisu

Liikennetuotos – vaihtoehto 1:

Kaavaluonnos	Matkaa/vrk.	Henkilöautoa/vrk	Kävellen/vrk	Pyörällä/vrk	Joukkoliikenne/vrk	Muut
AO-4/5	750	380	38	53	8	0
RA-5	52	16	7	0	2	8
Yhteensä	802	396	45	53	10	8

Liikennetuotos – vaihtoehto 2:

Kaavaluonnos	Matkaa/vrk.	Henkilöautoa/vrk	Kävellen/vrk	Pyörällä/vrk	Joukkoliikenne/vrk	Muut
AO-4/5	583	295	29	41	6	0
RA-5	99	31	13	0	3	16
Yhteensä	682	326	42	41	9	16

6. Suunnitelmaratkaisu

Liikenne-ennuste – vaihtoehto 1

- Osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehtoon 1 mukainen maankäyttöratkaisu lisää Länsirannantien (mt 5550) liikennemäärä Lammasjärventien liittymästä etelään n. 380 ajon/vrk.
- Yksityisteiden osalta suurimmat vaikutukset kohdistuu:
 - Lammasjärventien alkuosuudelle, missä liikenne lisääntyy n. 120 ajon./vrk. (laskennallisesti n. 55 ajon./vrk. nykytilassa)
 - Mäkisuo, missä liikenne lisääntyy n. 125...160 ajon./vrk. (nykytilassa laskennallisesti n. 20...50 ajon./vrk.)
- Suurimman osan autoliikenteestä voidaan olettaa suuntautuvan Kuopion kantakaupungin suuntaan ja takaisin. **Tarkastelussa on oletettu liikenteen suuntautumisen olevan 95% Kuopion kantakaupungin suuntaan ja 5 % Maaningan suuntaan.**



6. Suunnitelmaratkaisu

Liikenne-ennuste – vaihtoehto 2

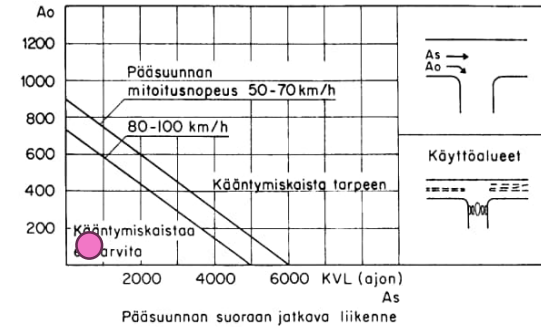
- Osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehtoon 2 mukainen maankäyttöratkaisu lisää Länsirannantien (mt 5550) liikennemäärä Lammasjärventien liittymästä etelään n. 310 ajon/vrk.
- Yksityisteiden osalta suurimmat vaikutukset kohdistuu:
 - Lammasjärventien alkuosuudelle, missä liikenne lisääntyy n. 135 ajon./vrk. (laskennallisesti n. 55 ajon./vrk. nykytilassa)
 - Mäkisuo, missä liikenne lisääntyy n. 75...85 ajon./vrk. (nykytilassa laskennallisesti n. 20...50 ajon./vrk.)
- Suurimman osan autoliikenteestä voidaan olettaa suuntautuvan Kuopion kantakaupungin suuntaan ja takaisin. **Tarkastelussa on oletettu liikenteen suuntautumisen olevan 95% Kuopion kantakaupungin suuntaan ja 5 % Maaningan suuntaan.**
- **Vaihtoehtoon 2 liikenteelliset vaikutukset ovat vähäisemmät erityisesti Mäkisuo/Kaislaharjuntien yksityisille verrattuna vaihtoehtoon 1.**



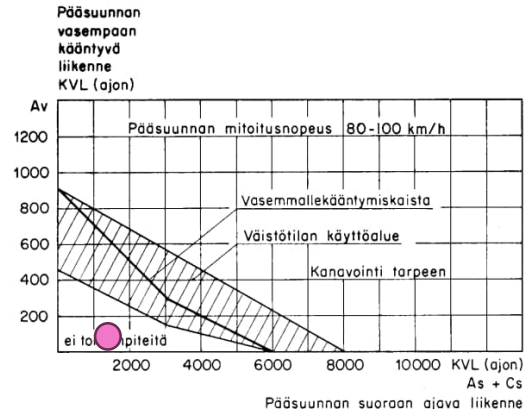
6. Suunnitelmaratkaisu

Liikenteellinen toimivuus

- Molemmissa vaihtoehdoissa uuden maankäytön aiheuttaman liikennetuotoksen vaikutusta Länsirannantien liikenteelliseen toimivuuteen voidaan arvioida liikennemäärien avulla Väyläviraston ohjeen "Tasoliittymät" sivuilla 38 ja 39 olevilla kuvilla 4.2 (kuva 16) ja 4.4 (kuva 15)
 - Mitoitus voidaan tarkastella vasemmalle kääntymisen osalta ennusteen mukaisesti liikennemääriltään vilkkaamman liittymän osalta Länsirannantie/Lammasjärventie
 - Vasemmalle kääntyvän liikenteen osalta liittymän kohdalla pääsuunnan suoraan ajavan liikenteen kokonaismäärä on ennustetilanteessa n. 1 600 ajon./vrk. Länsirannantieltä Lammasjärventielle vasemmalle kääntyvän liikenteen määrä on maksimissaan n. 60 ajon./vrk. **Liittymäalueelle ei tarvita muutoksia nykytilaan verrattuna.**
 - Oikealle kääntymisen osalta ennusteen mukaisesti liikennemääriltään liikennöidyin liittymä on Länsirannantie/Mäkisuo
 - Oikealle kääntymiskaistan osalta liittymän kohdalla pääsuunnan (Kurkimäentie) suoraan jatkavan liikenteen määrä on n. 750 ajon./vrk. Länsirannantieltä Mäkisuoille oikealle kääntyvän liikenteen määrä on n. 75 ajon./vrk. **Liittymäalueelle ei tarvita muutoksia nykytilaan verrattuna.**
- Liikenteellisen toimivuuden osalta yleiskaavaluonnoksen mukainen maankäyttö voidaan osayleiskaava-alueella toteuttaa nykytilan mukaisilla liittymäratkaisulla Länsirannantien osalta.



Kuva 15. Oikealle kääntymiskaistan tarpeellisuus tasoliittymässä



Kuva 16. Väistötien/vasemmalle kääntymiskaistan tarpeellisuus tasoliittymässä

6. Suunnitelmaratkaisu

Koulun saavutettavuus

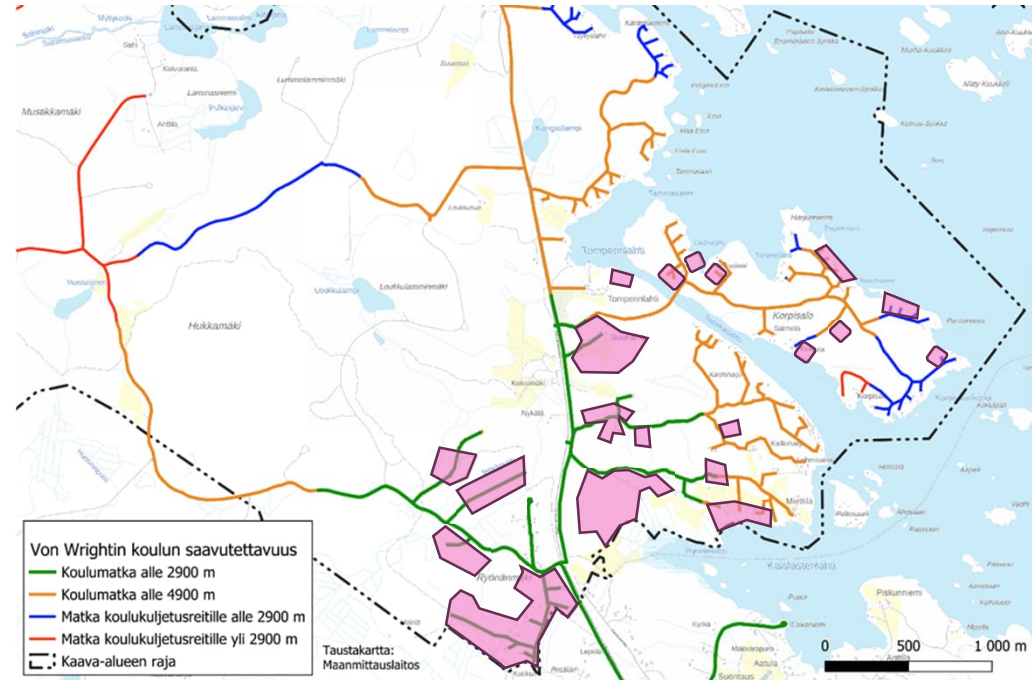
Uudet pysyvän asumisen rakennuspaikat (kuva 17 magentalla rajatut alueet) sijoittuvat pääosin alle 2900 m kulkuetäisyydelle Von Wrightin koulusta:

Vaihtoehto 1:

- AO-4/5 paikoista:
 - 83% rakennuspaikoista sijoittuu alle 2900 m kulkuetäisyydelle koulusta
 - 13% rakennuspaikoista sijoittuu alle 4900 m kulkuetäisyydelle koulusta

Vaihtoehto 2:

- AO-4/5 paikoista:
 - 78% rakennuspaikoista sijoittuu alle 2900 m kulkuetäisyydelle koulusta
 - 16% rakennuspaikoista sijoittuu alle 4900 m kulkuetäisyydelle koulusta

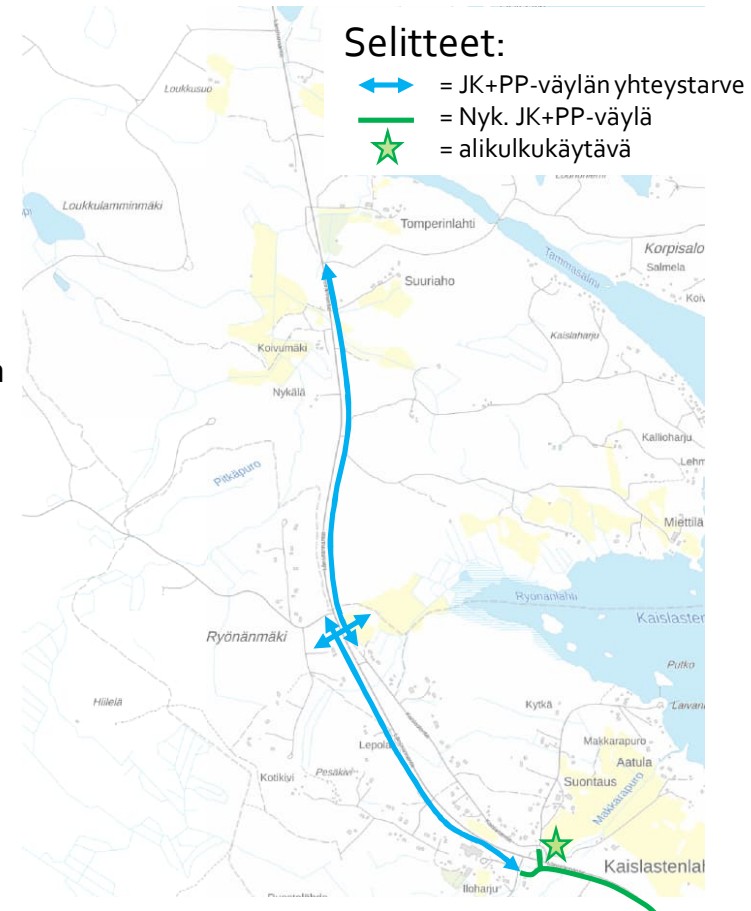


Kuva 17. Von Wrightin koulun saavutettavuus uusia pysyvien asumisen rakennuspaikkojen osalta.

6. Suunnitelmaratkaisu

Jalankulku- ja pyöräily 1/2

- Liikenne-ennusteen mukaisesti uusi maankäyttö tuottaa alueelle n. 40 uutta jalankulkumatkaa ja noin 50 uutta pyörämatkaa vuorokaudessa. Lisäksi alueen nykyinen maankäyttö Länsirannantien läheisyydessä Von Wrightin koulun pohjoispuolella tuottaa laskennallisesti noin 40 jalankulkumatkaa ja noin 40 pyörämatkaa vuorokaudessa.
- Uusi maankäyttö lisää Kuopion liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2030 esitettyä tarvetta jatkaa nykyistä Länsirannantien länsireunalla olevaa erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää tulevaisuudessa pohjoiseen Lammasjärventien liittymään asti. Lisäksi vaihtoehtoon 1 mukainen uusi maankäyttö Länsirannantien itäpuolella (>70 uutta AO-4/5 rakennuspaikkaa) luo tarpeen erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttamiseksi myös Länsirannantien itäpuolella välillä Kaislastentie – Korpisalontie.
- Nämä uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät mahdollistavat myös nykytilassa koulukuljetuksen piirissä olevien oppilaiden osalta tulevaisuudessa omaehtoisen koulumatkan tekemisen kävellen tai pyöräillen

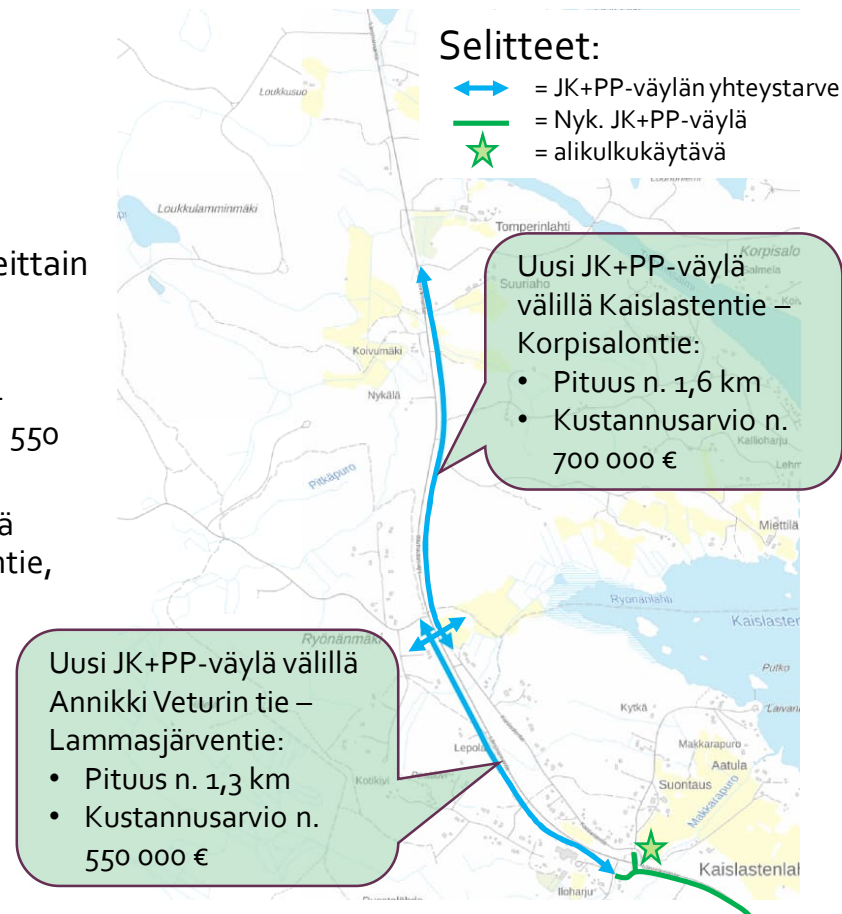


Kuva 18. Ehdotetut toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn osalta

6. Suunnitelmaratkaisu

Jalankulku- ja pyöräily 2/2

- Uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät voidaan toteuttaa vaiheittain rakentamisen etenemisen mukaan:
 - Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä Länsirannantien länsireunalle välillä Annikki-Veturin tie – Lammasjärventie. Alustava kustannusarvio n. 550 000 €
 - Toisessa vaiheessa toteutetaan jalankulku- ja pyöräilyväylä Länsirannantien itäreunalle välillä Kaislastentie Korpisalongtie, alustava kustannusarvio n. 700 000 €.



Kuva 19. Toimenpiteiden alustavat kustannusarviot

Joukkoliikenne

- Liikenne-ennusteen mukaisesti uusi maankäyttö tuottaa alueelle n. 10 uutta joukkoliikennematkaa vuorokaudessa. Määrä on vähäinen, mutta toisaalta uusi maankäyttö tukee nykyisen joukkoliikenteen vuorotarjonnan säilymistä alueella.
- Edellisellä kalvolla esitetyt jalankulku- ja pyöräilyväylien kehittämistarpeet tukevat myös alueen joukkoliikennepysäkkien saavutettavuutta ja näin ollen tukee myös joukkoliikenteen edistämistä alueella.
- Nykytilassa pysäkit sijoittuvat pääosin hyvin uuden maankäytön tarpeisiin, mutta nykyisiä Tomperinlahti P ja E pysäkkejä esitetään siirrettäväksi Korpisalon tien liittymän yhteyteen samassa yhteydessä kun alueelle mahdollisesti toteutetaan uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä. Lisäksi samassa yhteydessä tulisi pysäkkien osalta varautua ainakin tilavarauksellisesti pysäkkikatoksiin ja pyöräpysäköintiin etelän ajosuunnan nousupysäkeillä.
- Esitettyjen joukkoliikenneinfran muutosten alustava kustannusarvio on noin 50 000 €



Kuva 20. Ehdotetut joukkoliikennetoimenpiteet

7. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet

- Yhteenvedona voidaan todeta, että liikenteellisesti molempien osayleiskaava-alueuunnosten mukainen maankäyttö on toteutettavissa alueelle. Vaihtoehto 1 tuottaa n. 20 % enemmän autoliikennettä, mutta alueen tieverkolle tämä ei ole ongelma. Valtion maanteiden lisäksi maankäyttö lisää liikennettä myös alueen yksityisteillä. Tämä lisää yksityisteiden osalta kunnossapitotarvetta, mutta toisaalta uudet rakennuspaikat lisäävät myös merkittävästi yksityistiekuntien osakkaiden lukumäärää, mikä saattaa tulevaisuudessa laskea nykyisten tieosakkaiden osalta tienkäyttömaksuja.
- Kestävän liikenteen osalta vaihtoehto 1 on myös parempi, koska tässä vaihtoehdossa tuodaan enemmän pysyvää asumista alueenjoukkoliikenneyhteyden ja parempien jalankulku- ja pyöräilyetäisyyksien varrelle. Huomioitava on, että tämä kuitenkin edellyttää myös panostamista alueen jalankulku- ja pyöräilyinfraan sekä pysäkkialueiden kulkuyhteyksiin, mitkä toisaalta on tunnistettu jo nykytilassa puutteellisiksi. Esitettyjen inframuutosten kustannusarvio kaava-alueella on yhteensä noin 1 300 000 € ja muutokset voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön kehittymisen mukaan.
- Myös Von Wrightin koulun osalta uusien jalankulku- ja pyöräilyväylien toteuttaminen mahdollistaisi yhä useamman myös nykyisiltä rakennuspaikoilta tulevan oppilaan osalta omaehtoisen kestävällä kulkumuodoilla tehdyn koulumatkan. Lisäksi vaihtoehdon 1 mukainen maankäyttö mahdollistaisi koululle tulevaisuudessa suuremman oppilasvirran, mikä edesauttaa koulun säilymistä ja näin takaa myös liikenteellisesti kestävällä kulkumuodoilla saavutettavien lähipalveluiden säilymisen alueella.