



Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys

Loppuraportti

Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys

Julkaisu B:42

ISBN: 978-951-766-152-2 ISSN: 1239-0607

Kannen kuvat Sito Tampere Oy

Karttapohjat:

© Karttakeskus, L3456,

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava

Etelä-Pohjanmaan liitto

Seinäjoki 2011

Esipuhe

Tämä selvitys on laadittu Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen toimeksiannosta. Työn ohjauksessa ovat olleet mukana erityisesti Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Etelä-Pohjanmaan liitto sekä maakunnan seutukunnat ja muut sidosryhmät. Työ on saanut rahoitusta Euroopan aluekehitysrahastosta liittyen alueiden saavutettavuuden ja toimintaympäristön parantamiseen. Rahoituksen ehtona on ollut kuntien osallistuminen rahoitukseen. Työssä on tarkasteltu Etelä-Pohjanmaan maakunnan päätieverkkoa, maankäyttöä ja logistiikkaa sekä niiden kehittämistarpeita. Tavoitteena on priorisoida tienpidon ja maankäytön tulevaisuuden toimenpiteet logistiikan ja elinkeinoelämän näkökulmasta.

Selvitys on luonteeltaan esiselvitys ja se palvelee Etelä-Pohjanmaan maakunnan ja kuntien maankäytön suunnittelua sekä alueen liikennejärjestelmän kehittämistä ja tienpidon suunnittelua. Selvitys on tehty konsulttityönä Sito-yhtiöissä. Alikonsulttina on toiminut Liidea Oy. Projektille on perustettu ohjausryhmä, johon on kutsuttu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Etelä-Pohjanmaan Kauppakamari, Etelä-Pohjanmaan maakuntahallituksen ja Etelä-Pohjanmaan liiton edustajia. Työssä toimi myös aktiivinen työryhmä, jota johti Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennejärjestelmäasiantuntija Jarmo Salo. Työryhmään on kuulunut myös maakuntainsinööri Jorma Ollila Etelä-Pohjanmaan liitosta sekä seutukuntien edustajat.

Sitossa työryhmän ovat muodostaneet DI Tenho Aarnikko, DI Juha Mäkinen, DI Pertti Fagerlund, HM Katja Hyökki-Kotilainen ja tekn. yo Janne Vartiainen. Liideassa työhön ovat osallistuneet DI Tuomo Pöyskö, DI Vesa Verronen ja FM Susanna Harvio.

Tammikuussa 2011

Tiivistelmä

Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden logistiikka- ja maankäyttöselvityksen lähtökohtana on ollut suunnitella elinkeinoelämälle logistiikan, yhteiskuntarakenteen ja liikenteen näkökulmasta mahdollisimman kilpailukykyiset ja kehittämiskelpoiset toiminta-alueet sekä määritellä samanaikaisesti maakunnan logistiikan ja yritysalueiden kehittämisen edellyttämät pääteiden tärkeimmät parannushankkeet.

Työn laajempänä taustatavoitteena on ollut Etelä-Pohjanmaan kilpailukyvyn parantaminen; maankäytön, tienpidon ja logistiikan tulevaisuuden tarpeiden kartoittaminen sekä tausta-aineiston tuottaminen maankäytön maakuntatason ja kuntatason suunnittelijoille, tienpitäjille ja elinkeinoelämälle.

Etelä-Pohjanmaan kuntien ja elinkeinoelämän maankäytön sekä logististen tarpeiden ja suunnitelmien selvittämiseksi toteutettiin työssä kaksi erillistä kyselytutkimusta kohderyhminä alueen kunnat sekä maakunnan yritysten ja kaupan edustajat. Edelleen suunnittelutyön pohjaksi laadittiin analyysi Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden liikenteellisestä tilanteesta painottaen mahdollisia ongelmakohtia liikenteen sujuvuudessa elinkeinoelämän kannalta. Analyysien pohjalta laadittiin ehdotus maakunnan logistista kilpailukykyä tukevista, aluerakenteellisesti perustelluista kehitettävistä logistiikka-/yritysalueista mukaan lukien kaupan uudet suuryksiköt. Vastaavasti määriteltiin priorisoitu elinkeinoelämän kuljetusten ja logistiikan tarpeista lähtevä hankeohjelma maakunnan valta- ja kantatieverkon parantamistoimiksi. Suunnitelman vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioimiseksi työn lopuksi toteutettiin myös vaikutusarviointi.

Kunnille suunnatussa kyselyssä kartoitettiin yritysalueiden suunnittelutilannetta ja varauksia, logistiikan asemaa ja kehittämistarpeita sekä tietoja tienpidon parantamiskohteista. Lisäksi Etelä-Pohjanmaan seutukunnilta pyydettiin priorisoinnit seutukuntien tärkeimmistä väylähankkeista ja muista tieverkon kehittämiss Hankkeista. Kyselyn perusteella kunnissa on runsaasti vapaita yritysalueita eri puolilla maakuntaa ja monilla niistä on vielä runsaasti laajennusvaraa, jota on mahdollista hyödyntää myös logistiikan terminaalitoimintojen sijoittumisessa. Kuljetusten ja yritysalueiden kehittämisen kannalta kunnissa nähtiin erityisesti tarvetta päätieyhteyksien tason nostolle ja liittymäjärjestelyille.

Toinen laaja-alaisempi kyselytutkimus kohdentui maakunnassa toimiville liikenteen ja logistiikan näkökulmasta merkittävälle yrityksille. Kyselyn tavoitteena oli selvittää yritysten näkemyksiä liikenteen, maankäytön ja logistiikan kehittämistarpeista Etelä-Pohjanmaalla. Yritysten vastauksissa Etelä-Pohjanmaan pääteiden pullonkauloina nousi tieverkon yleinen taso ja kunnossapito. Tieverkko ja tiet yleensä nähtiin osin liian ka-peina ja heikkokuntoisena sekä ohittaminen vaarallisena. Kyselyyn vastanneet mainitsivat kiireellisimmin kehitettävinä pääteinä valtatie 19 (erityisesti väli Seinäjoki–Lapua) 3 ja 18 sekä kantatie 67. Yritykset näkivät tärkeäksi logistiikkatoimintojen kehittämisen sekä laaja-alaisen maakunnallisen logistiikkakeskuksen perustamisen. Rautatieyhteyttä mahdollisen logistiikkakeskuksen alueelle pidettiin myös tärkeänä. Yritysten vastauksissa korostui Seinäjoen vetovoimaisuus logistiikkatoimintojen, tuotannollisen toiminnan ja kaupallisten keskittymien sijoittumisalueena.

Yrittäjyys on Etelä-Pohjanmaan maakunnalle tunnusomainen menestystekijä ja työllisyyden lähtökohta, joka näkyy yritys- ja työpaikkarakenteen pienyritysvaltaisutena. Maakunnan avaintoimialat ovat elintarvikesektori kokonaisuudessaan alkutuotannosta jalostetuksi lopputuotteeksi, kauppa, metalliala, puutoimiala käsittäen mekaanisen puunjalostuksen sekä huonekaluteollisuuden.

Työpaikat keskittyvät voimakkaasti valta- ja kantatieverkon vaikutusalueelle kuntakeskusten lähituntumaan. Yli 90 % työpaikoista sijoittuu valta- ja kantateiden 5 km:n vaikutusvyöhykkeelle ja yli 70 % maakunnan yritystyöpaikoista on keskittynyt Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava (kantatie 67–valtatie 19) -vyöhykkeelle. Myös tarkasteltaessa yritys-/teollisuusalueiden sijoittumista aluerakenteellisesti korostuu Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava-vyöhykkeen rooli maakunnan teollisen yritystoiminnan keskittymänä.

Liikenteen ja logistiikan näkökulmasta Etelä-Pohjanmaan väestö- ja työpaikkakehitys ei kokonaisuudessaan kasvata merkittävästi liikennettä maakunnassa. Liikennemäärät nousevat kuitenkin voimakkaasti asukas- ja työpaikkamääräänsä kasvattavalla Seinäjoen kaupunkiseudulla samoin kuin Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-pääväylällä valtatiellä 19. Erityisesti valtakunnallisen liikenteen myötä myös valtatie 3 liikennemäärät ja merkitys raskaan liikenteen pääväylänä Jalasjärven Kurikan Ilmajoen osuudella tulee korostumaan. Logistisen tehokkuuden, liikenteen samoin kuin markkinoiden ja asiakkaiden sijainnin kannalta Kurikka-Seinäjoki-Lapua vyöhyke on logistiikkakeskuksen sijoittumisen kannalta maakunnan keskeisintä aluetta.

Nykyisin Etelä-Pohjanmaalla ei ole toimivaa, eri toimijoille vapaasti käytettävissä olevaa logistiikkakeskusta. Sen sijaan maakunnassa toimii useita yritysten omaa tuotantoa ja jakelua palvelevia logistiikkakeskuksia esimerkkinä nykyaikainen Atrian elintarvikealan logistiikkakeskus Nurmossa. Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateilla tiekohtaiset liikennemäärät vaihtelevat suuresti. Voimakkaimmat liikennevirrat ovat valtatiellä 19 Kauhavan ja Seinäjoen välillä, kantatiellä 67 Kurikan ja Seinäjoen välillä, valtatiellä 18 Seinäjoen ja Pohjanmaan maakunnan välillä sekä valtatiellä 3 Jalasjärven ja Pirkanmaan maakunnan välillä. Valtateiden 3 ja 19 muodostaman pohjois-eteläsuuntaisen raskaan liikenteen valtaväylän merkitys korostuu raskaiden ajoneuvojen liikennevirtoja tarkasteltaessa. Lisäksi maakunnassa on muutamia muita merkittäviä raskaan liikenteen ajoneuvovirtojen leikkauspisteitä esimerkkeinä valtatie 18 ja kantatien 66 leikkauskohta Alavudella, kantateiden 63 ja 68 leikkaus Evijärvellä, kantateiden 44 ja 67 leikkaus Kauhajoella sekä valtatie 16 ja kantatien 68 leikkaus Alajärvellä.

Liikenneviraston Tieliikenteen kuntaennusteen mukaan tieliikenne Etelä-Pohjanmaan valtateilla kasvaa 36 % vuosina 2010–2040. Ilman parannustoimia liikenteen palvelutason kannalta ongelmallisimmaksi alueeksi on muodostumassa Seinäjoen keskusta. Keskustaan johtavilla valtateilla 18 ja 19 sekä kantatiellä 67 on odotettavissa selviä sujuvuusongelmia seuraavan 20 vuoden aikana. Toisena ongelmallisena alueena nousi esille valtateiden 3 ja 19 liittymäkohta Jalasjärvellä. Kantatie 67 ja valtatie 16 välillä Lapua–Alajärvi nousevat tarkasteluissa esiin synkkien onnettomuustilastojensa vuoksi. Synkkien onnettomuuslukujensa vuoksi esiin nousevat lisäksi Teuvan, Kauhajoen sekä Lapuan taajamakeskukset sekä Seinäjoki kantatien 67 ja valtatie 19 onnettomuustiheyksissä. Tieverkon osalta nykytilan merkittävänä ongelmina nousivat esille kantatie 44 heikon tiegeometria ja tien kapeuden vuoksi (tärkeä satamayhteys); valtatie 19 sujuvuusongelmien ja liikenneturvallisuus puutteiden vuoksi; kantatie 68 heikon tiegeometrian, tien kapeuden ja suuren liittymätiheyden vuoksi; Valtatie 18 yhteysväliällä Veneskoski–Alavus–Ähtäri-tien kapeuden ja suuren liittymätiheyden vuoksi (kulkee usean taajaman kautta) sekä valtatie 16 Lapua–Alajärvi väli suuren onnettomuustiheyden vuoksi.

Selvityksen lopputuloksena on laadittu maakunnallinen esitys kehitettävistä logistiikka- ja yritysalueista sekä logistisen kilpailukyvyn lisääminen tähtäävä päätieverkon kehittämisohjelma. Kehitettävien logistiikka-/yritysalueiden valinnassa pääkriteerinä olivat alueen aluerakenteellinen sijainti, liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus, toiminnalliset kehittämismahdollisuudet, sijoittuminen nykyisiin markkinoihin nähden sekä mahdolliset erityistekijät (esim. ratayhteys tai lentokentän läheisyys). Koska logistiikka-, yritystoiminta ja kaupan suuryksiköt sijoittuvat keskenään sekoittuen samoille alueille hyvien liikenneyhteyksien tuntumaan, ei jako puhtaisiin teollisuusalueisiin ja kaupan alueisiin monissa tapauksissa vastaa käytännön tarpeita. Maakuntatasolla kehitettävien 17 yritysalueen merkinnät päädyttiin esittämään suunnitelmassa niin, että ne kuvaavat ko. alueelle luontaisesti parhaiten soveltuva kehittämislinjaa (logistisesti painottunut yritysalue, teollisuuspainotteinen yritysalue, kaupallisesti painottunut alue). Ainoa valtakunnallinen/ maakunnallinen logistiikkakeskus (Seinäjoen–Roveksen-alue) on kokonaan omana merkintään.

Kehittämiskohteiksi valittujen yritys- ja teollisuusalueiden kokonaispinta-ala nousee laajennusvaroineen yli tuhanteen hehtaariin lopullisten kerrosalojen määräytyessä vasta yksityiskohtaisemman kaavoituksen myötä. Esitetyt kehittämiskohteet yhdessä nykyisten alueiden kanssa turvaavat liikenteellisesti hyvien ja kilpailukyisten logistiikka-/ yritysalueiden saatavuuden maakunnassa pitkälle tulevaisuuteen.

Lähitulevaisuudessa koko maakunnan tasolla on tärkeätä, että Seinäjoen Roveksen valtakunnallisen logistiikkakeskuksen suunnittelu- ja markkinointityötä jatketaan määrätietoisesti. Samanaikaisesti asemakaavatyön kanssa kannattaa käynnistää alueen yksityiskohtaisemman toimintaprofiilin määrittely sekä tähän liittyvän aluevarausuunnitelman laatiminen.

Tieverkon kehittämishankkeet on jaettu maakunnan logistista kilpailukykyä parantaviin pääteiden yhteysvälien kärkihankkeisiin ja yksittäisten yritys-/logistiikka-alueiden kehittämiseen liittyviin parannushankkeisiin. Valta- ja kantateiden kehittämisohjelmassa huomioidaan yhtenä lähtökohtana valtakunnalliset pääteitä koskevat linjaukset. Keskeiset toimenpidetarpeet kohdistuvat seuraaville valta- ja kantateiden tieosille:

- Valtatie 19–kantatie 67 Kauhava–Seinäjoki–Kauhajoki (ydinvyöhyke)
- Valtatie 3 Jalasjärvi–Ilmajoki (liittymäjärjestelyt)
- Kantatie 44 Kauhajoki–Honkajoki (satamayhteys)
- Valtatie 18 Seinäjoki–Alavus–Ähtäri
- Valtatie 16 Lapua & kantatie 67 Teuvan taajamien liittymät (liikenneturvallisuushanke)
- Kantatiet 68 & 63 Ähtäri–Alajärvi–Evijärvi (pääteiden laatutaso)

Suunnitelman vaikutusarviointi tehtiin ohjausryhmän toiveiden mukaisesti varsin laajana hyödyntäen mahdollisuuksien mukaan Liikenneviraston määrittämää vaikuttavuusmenetelmää. Arvioinnin pohjaksi laadittiin neljä teoreettista skenaariovaihtoehtoa, joita vertailtiin nykytilanteeseen ja keskenään valittujen 7 erilaisen kriteerin pohjalta.

Vaikutustarkastelu tuki maankäytön kehittymisen painopisteen sijoittamista Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava vyöhykkeelle. Vaikutusarvion perusteella mikään skenaario ei sellaisenaan toteuta asetettuja tavoitteita, vaan paras ratkaisu saavutetaan sopivasti eri skenaarioita yhdistäen.

Maankäytön ja liikenteen voimakas kasvu Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava vyöhykkeellä luo osaltaan lisää paineita kehittää akselin tieverkkoa. Tämä nostaa kantatien 67 ja valtatie 19 parantamisen heti Seinäjoen itäisen ohikulkutien rakentamisen jälkeen kiireellisimmän parannettavaksi tiehankkeeksi Etelä-Pohjanmaalla. Toisena tärkeänä kehityssuuntana vaikutustarkastelu nosti seutukuntakeskuksien omien vahvuuksien kehittämistä ja liikenteen pullonkaulojen poistoa, jolloin voidaan paremmin turvata koko maakunnan tasapainoisen kehittyminen.

SISÄLTÖ

1	LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET.....	7	5	TIEVERKON KEHITTÄMISHANKKEET	39
1.1	Työn lähtökohdat	7	5.1	Pääteiden yhteysvälien kärkihankkeet.....	39
1.2	Suunnittelualue	7	5.2	Logistiikka-alueisiin liittyvät tiehankkeet.....	43
1.3	Työn tavoitteet.....	8	6	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	44
1.4	Työn sisältö ja toteutus.....	8	6.1	Skenaariot	44
2	HAASTATTELUTUTKIMUS	9	6.2	Vaikutusten vertailu.....	45
2.1	Kuntahaastattelut	9	6.2.1	Pääteiden kehittäminen ja logistiikan tehostaminen	46
2.1.1	Toteutusg	9	6.2.2	Vaikutukset elinkeinoelämään ja maankäyttöön	48
2.1.2	Logistiikkatoiminnot Etelä-Pohjanmaan kunnissa	9	6.2.3	Ympäristövaikutukset	50
2.1.3	Maankäytön varaukset	9	6.2.4	Kustannusvaikutukset	50
2.1.4	Tie- ja liikenneolojen kehittämistarpeet	9	7	JATKOTOIMENPITEET JA YHTEENVETO	52
2.1.5	Maankäytön kehittämistarpeet	12			
2.2	Yrityskysely	13			
2.2.1	Yrityskyselyn toteutus.....	13			
2.2.2	Yrityskyselyn keskeiset tulokset	13			
2.2.2.1	Tavaravirrat	13			
2.2.2.2	Infrastruktuurin kehittämistarpeet.....	14			
2.2.2.3	Sijoittumispäätökseen vaikuttavat tekijät.....	15			
2.2.2.4	Etelä-Pohjanmaa sijoittumispaikkana.....	15			
2.2.2.5	Toimintojen laajentaminen.....	17			
2.2.2.6	Logistiikkapalveluiden saatavuus.....	17			
2.2.2.7	Avoin palaute	17			
3	NYKYTILA-ANALYYSI	18			
3.1	Etelä-Pohjanmaan logistiikan nykytilanne	18			
3.1.1	Lähtökohdat	18			
3.1.2	Logistiikkakeskusten nykytilanne.....	19			
3.2	Väestö ja työpaikat	20			
3.3	Maankäytön nykytila	21			
3.3.1	Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava.....	21			
3.3.2	Yleis- ja asemakaavatilanne	22			
3.3.3	Nykyiset vähittäiskaupan suuryksiköt	23			
3.4	Yhteenveto maankäytön ja logistiikan nykytilasta ja kehittämistarpeista	23			
3.5	Pääteiden nykytila.....	24			
3.5.1	Liikennemäärät ja liikenne-ennuste.....	24			
3.5.2	Nopeusrajoitukset.....	25			
3.5.3	Saavutettavuus ja palvelutaso	25			
3.5.4	Liikenneturvallisuus	26			
3.5.5	Pääteiden standardi	27			
3.5.6	Nykytilan merkittävimmät puutteet ja ongelmakohdat.....	28			
4	LOGISTIIKKA- JA YRITYSALUEIDEN KEHITTÄMINEN	29			
4.1	Logistiikan toimintaympäristön kehitystrendit	29			
4.2	Uudet ja kehitettävät yritys-/ logistiikka-alueet	29			
4.2.1	Seinäjoen logistiikkakeskus	30			
4.2.2	Seudulliset yritys-/ logistiikka-alueet	31			
4.2.3	Yhteenveto kehitettävistä alueista	36			

KUVALUETTELO

Kuva 1.1 Suunnittelualue – Etelä-Pohjanmaan maakunta..... 7

Kuva 2.1 Etelä-Pohjanmaan kuntien esitykset valta- ja kantatieverkon tie- ja liikenneolojen tärkeimmistä kehittämistarpeista 10

Kuva 2.2 Etelä-Pohjanmaan kuntien uudet maankäytön kehittämistarpeet valta- kantateiden lähi-alueilla. 12

Kuva 2.3 Vastaajien määrät toimialoittain 13

Kuva 2.4. Yritysten tavaravirtojen tärkeimmät tavaralajit..... 13

Kuva 2.5. Tavaravirtojen suuntautuminen 14

Kuva 2.6. Yritysten käyttämät satamat 14

Kuva 2.7. Tärkeimmät tieverkon kehittämistarpeet pääteillä. 15

Kuva 2.8. Logistiikan ja tavaraliikenteen nykyiset toimintaedellytykset. 15

Kuva 2.9 Sijoittumispäätökseen vaikuttaneet tekijät..... 15

Kuva 2.10. Etelä-Pohjanmaan sijoittumisaikana. 15

Kuva 2.11 Sijaintiehdotukset uudelle logistiikkatoimintojen keskittymälle / kaupalliselle keskittymälle 16

Kuva 2.12. Toimintojen sijoittaminen logistiikkakeskukseen 16

Kuva 2.13. Toimintojen sijoittaminen logistiikkakeskukseen 16

Kuva 3.1 Yritysten logistiikkakustannusten muodostuminen..... 18

Kuva 3.2 Etelä-Pohjanmaalle saapuvat ja lähtevät tiekuljetukset 19

Kuva 3.3 Kuljetustermiinaaleja Roveksen yritysalueella Seinäjoella 19

Kuva 3.4 Atrian Seinäjoen logistiikkakeskus 19

Kuva 3.5 Etelä-Pohjanmaan väestön muutos 1980–2040..... 20

Kuva 3.6 Liikevaihdon jakautuminen segmenteittäin maakunnissa.. 20

Kuva 3.7 Etelä-Pohjanmaan työpaikkojen sijoittuminen päätieverkon vaikutuspiirissä 21

Kuva 3.8 Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava työpaikkojen ydinvyöhyke 21

Kuva 3.9 Etelä-Pohjanmaan merkittävät työpaikka-/yritysalueet 22

Kuva 3.10 Yrityshalli Lasipellon teollisuusalueelta Alavuden asemaseudulta 23

Kuva 3.11 Päätieverkon nykyiset liikennemäärät vuonna 2010. 24

Kuva 3.12 Päätieverkon nykyiset raskaan liikenteen liikennemäärät..... 24

Kuva 3.13 Seinäjoen keskustan saavutettavuus 25

Kuva 3.14 Palvelutaso 100. ruuhkaisimman tunnin aikana vuonna 2030..... 26

Kuva 3.15 Henkilövahinkoon johtavan onnettomuuden riski maakunnan pääteillä. 26

Kuva 3.16 Tien leveys päätieverkolla 27

Kuva 3.17 Yhteenveto päätieverkon merkittävimmistä ongelmista. 28

Kuva 4.1 Logistiikan muutostrendin synnyttämiä uusia toimintatapoja 29

Kuva 4.2 Seinäjoen logistiikkakeskuksen saavutettavuus tieverkolla. 30

Kuva 4.3 Roveksen osayleiskaava 2025..... 31

Kuva 4.4 Seinäjoen Joupin alueelle suunnitellun Lakeuden Ankkurin luonnossuunnitelma. 31

Kuva 4.5 Kauhajoen Rauskan kauppakeskuksen havainnekuva 32

Kuva 4.6 Havainnekuva vt 3 ja 19 Jalasjärven uudesta liittymäalueesta kuvattuna vt 19 suunnasta 32

Kuva 4.7 Valtatie 3 ja kantatie 67 risteysalueen kehittyminen, johon esitetty eritasoliittymää sekä teollisuuden ja kaupan palveluita. 33

Kuva 4.8 Ilmakuva Ilmajoen Siltalan alueesta. 33

Kuva 4.9 Iidealuonnos Lapuan kauppakeskuksesta 34

Kuva 4.10 Finn-Power pääkonttori Passin teollisuusalueella Kauhavalla..... 34

Kuva 4.11 Alajärven keskustan teollisuusalueen laajentuminen ja kytkeminen valtatiehen 16 35

Kuva 4.12 Ilustraatio Alajärven keskusta suunnitellusta kauppakeskuksesta..... 35

Kuva 4.13 Valmistuvaa uutta liiketilaa Alavudella valtatie 18 ja kantatie 66 liittymässä..... 35

Kuva 4.14 Tuuriportin suunniteltu alue 36

Kuva 4.15 Ähtärin keskustan kaakkoispuolisen teollisuusalueen laajennuksen infratyöt..... 36

Kuva 4.16 Yhteenvetokuva Etelä-Pohjanmaan kehitettävistä yritysalueista ja kaupan suuryksiköistä..... 36

Kuva 4.17 Optimaalisten yritys- ja logistiikka-alueiden saavutettavuusverkko..... 37

Kuva 4.18 Yhdistettyjen kuljetusten toimintaperiaate ja hyödyt hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. 38

Kuva 4.19 Yhdistettyjen kuljetusten toiminta-alue Seinäjoelta käsin. 38

Kuva 5.1. Etelä-Pohjanmaan päätieverkko ja sen sijoittuminen koko Suomen valtatieverkkoon..... 39

Kuva 5.2. Pääteiden tärkeimmät kehittämishankkeet 43

Kuva 6.1 Skenaarioiden 1 vaikutusalue..... 45

Kuva 6.2. Skenaarioiden 2 vaikutusalue. 45

Kuva 6.3. Skenaarioiden 3 vaikutusalue..... 45

Kuva 6.4. Skenaarioiden 4 vaikutusalue. 45

Kuva 6.5. Skenaarioiden vertailu tarkastelluilla indikaattoreilla suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. 46

Kuva 6.6 Liikenteen matka-aika / toimintavarmuus..... 47

Kuva 6.7. Alueiden kehityksestä arvioidut vaikutuspisteet seutukunnittain. 49

Kuva 6.8. Oravanpyörä, joka kuvaa heikon tieyhteyden mahdollisia riskejä ja seurausvaikutuksia..... 50

Kuva 6.9. Janakuvaaja vaihtoehtojen vertailusta, jossa mukana myös infrastruktuurin rakentamis- kustannukset sekä arvio hankkeen kannattavuudesta. 51

TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 2.1 Kehittämistarpeet valtateilla 10

Taulukko 2.2 Kehittämistarpeet kantateilla. 11

Taulukko 2.3 Kevyen liikenteen kehittämistarpeet valta- ja kantateilla. 11

Taulukko 2.4. Maankäytön kehittämistarpeet 12

Taulukko 3.1 Eri nopeusrajoitusten osuudet maakunnan päätieverkolla. 25

Taulukko 3.2 Liikenneturvallisuuden päätiekohtaiset tunnusluvut, heikoimmat arvot tummennettuna. 26

Taulukko 3.3 Liittymätiheys ja yksityistie liittymätiheys suhteessa ohjearvoon 27

Taulukko 4.1 Yhdistettyjen kuljetusten ja suoran tiekuljetuksen hiilidioksidipäästöjen vertailu..... 38

Taulukko 5.1 Kehitettäviin yritys-, logistiikka- ja kauppa-alueisiin liittyvät tiehankkeet..... 43

Taulukko 6.1 Arvioinnissa käytetty 7-portainen arvosteluasteikko. 46

Taulukko 6.2 Yritysalueen vaikutus liikennemääriin..... 47

LIITELUETTELO

Liite 1. Kuntahaastatteluun osallistuneet henkilöt

Liite 2. Suunnittelualan nopeusrajoitukset

Liite 3. Saavutettavuuskartat

Liite 4. Optimaaliset yritysalueet

Liite 5. Kehitettävät tiehankkeet

1 Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Työn lähtökohdat

Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys palvelee maakunnan liikennejärjestelmän sekä maankäytön suunnittelua, kuntien kaavoitustyötä sekä maakunnan tieverkon suunnittelua ja kehittämistä. Selvitys palvelee myös alueen elinkeinoelämän liiketoiminnan suunnittelua sekä yritysalueiden sijainnin ja valinnan suunnittelua.

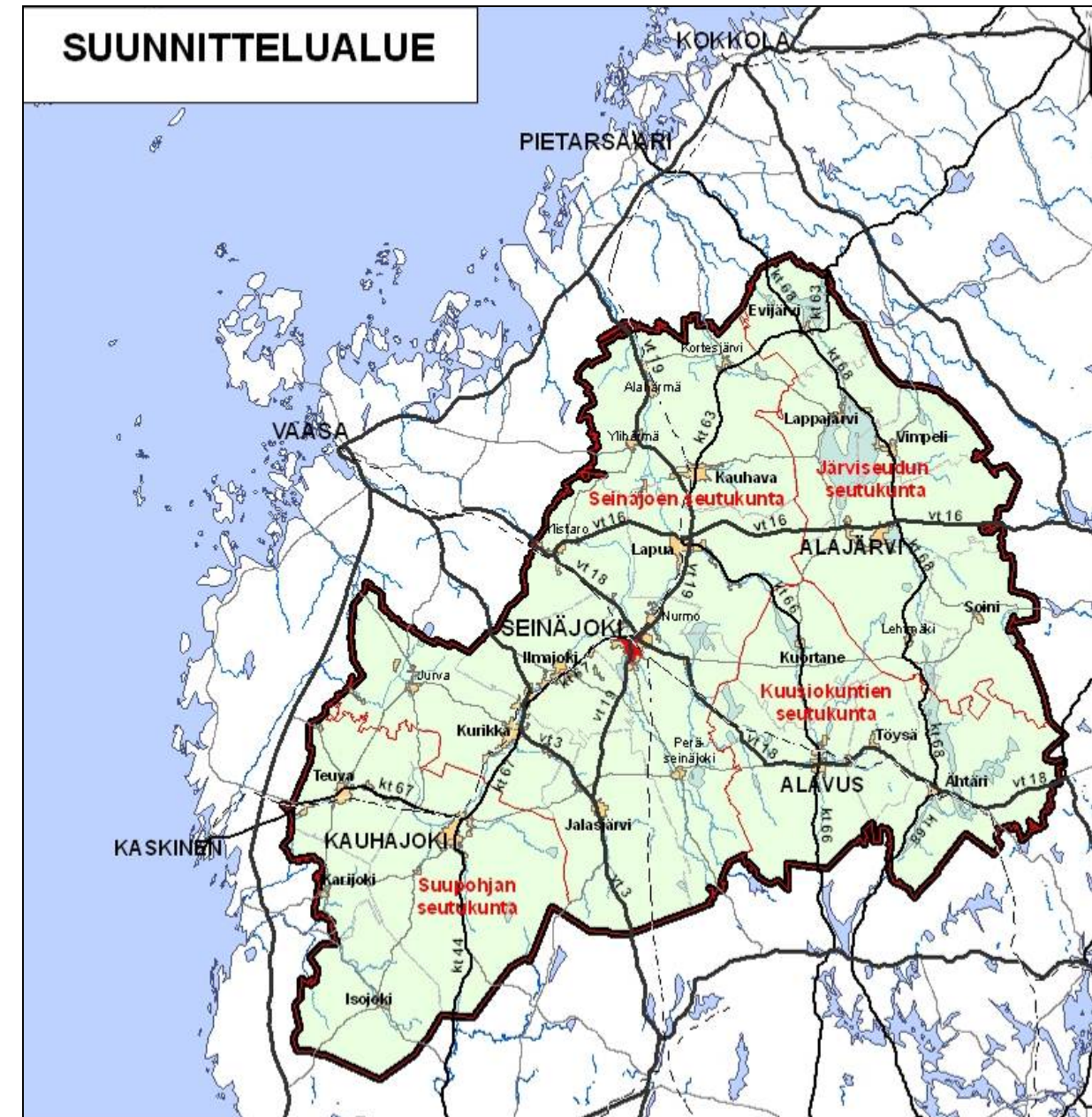
Lähtökohtana on selvittää maakunnan logistiikan, maankäytön ja tieverkon tarpeet logistiikan kuljetusten ja keskittymien sijaintialueiden näkökulmista. Logistiikka, maankäyttö ja päätieverkko ovat siis kolme avaintekijää selvityksen laadinnassa.

1.2 Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Etelä-Pohjanmaan maakunta, jonka erityispiirteisiin kuuluu runsas pienten yritysten määrä sekä niiden muodostamat paikalliset keskittymät. Toisaalta alueen päätieverkkoa hyödyntävät merkittävät valtakunnalliset tavarakuljetukset.

Tarkasteltavina pääteinä ovat Etelä-Pohjanmaalla kulkevat valtatien 3, 16, 18 ja 19 sekä kantatiet 44, 63, 66, 67 ja 68.

Logistiikan kuljetukset ovat valtakunnallisia ja globaaleja. Elinkeinoelämä ja kuljetusyritykset toimivat aluerajoista riippumattomina, joten tarkastelualue ei rajaudu pelkästään Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueeseen. Pääteiden standardit ja kehittämistarpeet suunnitellaan aina yhteysväleittäin, joten tieasioiden käsittely on ulotettu maakunnan aluerajojen ulkopuolelle, varsinkin satamien suuntaan. Varsinaiset toimenpide-ehdotukset kohdennetaan vain Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueen maankäyttöön ja tieverkkoon.



Kuva 1.1 Suunnittelualue – Etelä-Pohjanmaan maakunta.

1.3 Työn tavoitteet

Tämän työn tavoitteena on:

- selvittää maankäytön, logistiikan ja tienpidon tarpeet kuljetusten ja elinkeinoelämän näkökulmasta.
- etsiä elinkeinoelämälle ja logistiikalle yhteiskuntarakenteen ja liikenteen kannalta optimaalisia toiminta-alueita.
- priorisoida pääteiden kehittämistarpeet logistiikan näkökulmasta

Työssä selvitetään Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden puutteita tavaravirtojen kuljettamisen ja logistisen kilpailukyvyn kannalta. Yhteistyössä Etelä-Pohjanmaan kuntien ja maakunnan liiton kanssa etsitään optimaalisia alueita elinkeinoelämän ja logistiikkapalvelujen sijoittumisen kannalta. Selvityksen lopputuloksena syntyy valta- ja kantateiden parantamisen toimenpideohjelma, joka ottaa huomioon valtakunnalliset pääteitä koskevat linjaukset.

Työn yleisenä taustatavoitteena on:

- 1) parantaa Etelä-Pohjanmaan kilpailukykyä
- 2) kartoittaa maankäytön, tienpidon ja logistiikan toiveet ja tarpeet
- 3) tuottaa taustamateriaalia maankäytön suunnittelijoille, tienpitäjille ja elinkeinoelämälle.

1.4 Työn sisältö ja toteutus

Suunnittelutyön pohjaksi on tehty analyysi Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden liikenteellisestä tilanteesta painottaen mahdollisia ongelmakohtia liikenteen sujuvuudessa elinkeinoelämän kannalta, liikenneturvallisuu-
dessa, verkon jäsentelyssä, joukkoliikenneyhteyksissä, kevyen liikenteen asemassa sekä maankäytön ja liiken-
neverkon ristiriitatilanteissa. Liikenne- ja kuljetusverkoston nykytilan analyysi on tehty niin, että tuloksia voi-
daan tarvittaessa hyödyntää maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman osana.

Nykytila-analyysissä esitetään:

- liikennemäärät ja liikenne-ennuste
- pääteiden kuljetukset ja tavaravirrat
- pääteiden liikenteellinen ja tekninen nykytila (mm. liikenteen palvelutaso)
- pääteiden tekniset puutteet liittyen tieverkkoon, tien geometriaan, liittymiin ja turvallisuuteen
- eri liikennemuotojen väliset yhteyspuutteet
- väestö ja asutus sekä niiden kehitystrendit
- työpaikkojen sijoittuminen
- työpaikka- ja logistiikkakesittymät
- saavutettavuustarkastelut

Työn taustaksi on tehty kaksi erillistä kyselyä. Kunnille tehdyssä kyselyssä kartoitettiin tietoja mm. maankäytön suunnittelutilanteesta ja tienpidon ja maankäytön tarpeista. Toinen kysely kohdentui elinkeinoelämälle ja siinä kysyttiin mm. kuljetusten kannalta ongelmallisia kohteita sekä maankäytön toiveita.

Nykytilan analyysin ja kehitettävien alueiden sekä aikaisemmin tehtyjen mm. pääteiden kehittämisselvitysten ja maankäyttötarkastelujen pohjalta tehdään esitykset tavoitetilan edellyttämistä tiestön parantamis- ja kehittä-
mistoimenpiteistä yhteysväleittäin. Kehittämistoimenpiteet jaotellaan esimerkiksi seuraavasti:

- 1) Pääteiden tärkeimmät kehitettävät yhteysvälit
- 2) Logistiikka alueisiin liittyvät tiehankkeet
- 3) Muut tärkeät ja tehokkaat kehittämiskohteet

Kehittämistoimenpiteissä painotetaan hankkeita, joiden yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat mahdollisimman suuret suhteessa sijoitettuihin investointipanoksiin. Kehittämistoimenpiteiden optimoinnissa / ajoituksessa hyödynnetään yritys- ja kuntakyselyn vastausaineistoa.

Työn lopputuotteena on:

- 1) Pääteiden ja kuljetusverkon nykytilakuvaus ja -analyysi
- 2) Logistisesti edullisten alueiden kartoitus ja toiminnallinen arviointi
- 3) Pääteiden kehittämistarpeet
- 4) Tienpidon PTS:n, vaihemaakuntakaavan ja kuntakaavojen tausta-aineisto

2 Haastattelututkimus

2.1 Kuntahaastattelut

2.1.1 Toteutus

Kuntakohtaiset haastattelut toteutettiin maaliskuussa 2010. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää kuntien näkemykset valta- ja kantateiden vaikutusalueita koskettavista logistiikan sekä maankäytön tärkeimmistä kehittämistavoitteista ja -tarpeista. Kuntahaastatteluilla pyrittiin selvittämään kunkin kunnan kokonaisnäkemys kehittämistarpeista. Haastattelumateriaali lähetettiin kuntiin ennakolta liikenteen, maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämisestä vastaaville henkilöille kokonaisnäkemysten muodostamista varten.

Haastattelut toteutettiin puhelimitse hyödyntäen etukäteen lähetettyä kyselyrunkoa sekä kuntakohtaisia karttoja. Jokaisen kunnan osalta täydennettiin kolme karttaa: ”Nykytila”, ”Aluevaraukset” sekä ”Uudet suunnitelmat ja kehittämistarpeet”. Karttoihin pyydettiin merkitsemään nykytilan osalta merkittävät logistiikkatoimintojen keskittymät ja erityisen paljon liikennettä aiheuttavat keskittymät; aluevarausten osalta logistiikkatoimintojen, yritysalueiden ja kaupan suuryksiköiden varaukset sekä suunnitelmien ja kehittämistarpeiden osalta uudet maankäytön suunnitelmat ja kehittämistarpeet nykyisillä valta- ja kantateiden lähialueilla. Haastateltaville annettiin myös mahdollisuus vastata suoraan sähköisesti lähetettyyn kyselyrunkoon, jota täydennettiin tarvittaessa puhelinhaastattelulla. Lisäksi kuntia pyydettiin toimittamaan keskeiset kehittämissuunnitelmat ja kaavat koskien maankäyttöä, logistiikkaa ja liikennettä.

Haastattelujen kohderyhmänä oli Etelä-Pohjanmaan kuntien kaavoituksesta tai elinkeinotoiminnan kehittämisestä vastaavat henkilöt (pois lukien Soini). Kaikki kunnat vastasivat haastatteluun. Pääasiassa haastateltavat olivat kuntien kaavoituspäälliköitä, teknisiä johtajia tai kunnanjohtajia. Tiedot haastatelluista henkilöistä on liitteessä 1. Haastattelujen tulokset koottiin yhteen kuntakohtaisia kehittämissuunnitelmia ja kaavoja hyödyntäen. Lisäksi seutukunnilta pyydettiin priorisoinnit seutukuntien tärkeimmistä väylähankkeista ja muista kehittämishankkeista. Esitykset hankkeista on saatu Kuusiokunnista, Järviseudulta ja Seinäjoen kaupunkiseudulta sekä Suupohjasta.

2.1.2 Logistiikkatoiminnot Etelä-Pohjanmaan kunnissa

Kaikissa kunnissa on teollista tuotantoa. Tärkeimpiä tuotannonaloja ovat elintarvike-, metalli-, puunjalostus-, rakennustarvike- ja vaatetusteollisuus. Yritykset ovat sijoittuneet kunnissa pääosin kuntien osoittamille yritysalueille. Osa suurista tuotantolaitoksista on kuitenkin sijoittunut erilleen muusta yritystoiminnasta. Merkittävimpiä kuljetusvirtoja ovat kuntien arvioiden mukaan volyymiltaan elintarvikelogistiikan (sis. alkutuotannon), puunjalostuksen ja metallijalosteiden kuljetukset.

Kauppa on keskittynyt suurelta osin kuntakeskuksiin. Tärkeinä liikenteellisinä kohteina keskusten ulkopuolella nousivat esille kaupan suuryksiköt. Osa kaupan suuryksiköistä on viime vuosina sijoittunut kuntakeskusten ulkopuolelle. Merkittävimmät kaupalliset keskittymät Etelä-Pohjanmaalla ovat Seinäjoen kaupunkikeskusta ja sitä ympäröivät kaupalliset vyöhykkeet sekä valtakunnallisesti tunnettu Tuurin kauppakeskus Töysässä.

Muita Etelä-Pohjanmaan logistiikan ja tavaraliikennesuoritteen kannalta merkityksellisiä toimialoja, ovat alkutuotanto eli maa- ja metsätalous (sis. tässä elintarvikelogistiikan kuljetuksiin), energian tuotanto (bioenergia ja turvetuotanto) ja rakentaminen (erityisesti maa-aineskuljetukset). Näissä kuljetussuorite on suuri ja hajautuu koko maakunnan alueelle. Tieverkolla suorite painottuu suurelta osin alemmalle tieverkolle.

Logistiikan palveluyritykset ovat sijoittuneet pääosin teollisuus- ja yritysalueille. Varsinaisia logistiikkakeskuksia tai logistiikkapainotteisia alueita ei kuitenkaan ole. Suurin logistiikka-alan yritysten nykyinen keskittymä on Seinäjoen Kapernaumi–Roves alue. Lisäksi pienempiä alan toimijoiden keskittymiä on Ilmajoella, Jalasjärvellä, Kauhajoella, Kauhavalla, Kurikassa ja Lapualla. Myös kaikkiin muihin kuntiin on sijoittunut useita alan yrityksiä.

2.1.3 Maankäytön varaukset

Yritysalueita on nykyisin runsaasti eri puolilla maakuntaa. Alueet sijaitsevat pääsääntöisesti päätieverkon piirissä, mutta raideyhteys on vain muutamille yritysalueille. Nykyisillä yritysalueilla on vielä runsaasti laajennusvara. Erityisen runsaasti on varauksia teollisuus- ja kauppa-alueiden laajennuksiin. Teollisuusalueille on mahdollista sijoittaa myös logistiikan terminaalitoimintoja. Varaukset ovat maankäytössä pääosin jo olemassa olevien yritysalueiden laajennuksia ja sijoittuvat yleensä keskustaajamien ympärille. Lisäksi useissa kunnissa on vireillä suunnitelmia ja varauksia voimalaitoksille bioenergian tuotantoon.

Erityisesti logistiikkatoiminnoille esitetty maankäytön varaus löytyy Seinäjoen Roveksen alueelle, jonne on suunnitteilla myös raideyhteys Haapamäen radalta ja yhdistettyjen kuljetusten terminaali. Muita esille nousseita logistiikkatoimintoja tavoittelevia keskittymiä ovat Jalasjärvi, Alavus ja Ilmajoki.

2.1.4 Tie- ja liikenneolojen kehittämistarpeet

Kunnat nostivat esille kehittämistarpeita lähes koko Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantatieverkolle (kuva 2.1). Lisäksi kunnat tekivät kehitysesityksiä myös alempiasteisen verkon osalta, joista kuntia tai niiden alakeskuksia yhdistävät seututiet ovat heille tärkeitä. Erityisesti kunnissa nähdään tarvetta tieyhteyksien tason nostolle ja erilaisille liittymäjärjestelyille. Useissa kunnissa näkivät tarpeita teollisuusalueiden risteysalueiden liittymäjärjestelyjen kehittämiseen ja kevyen liikenteen väylien rakentamiselle (liikenneturvallisuus). Esiin nousseet tarpeet kohdistuivat useimmin valtateiden 19, 18, 3 ja kantatien 67 kehittämistä. Kevyen liikenteen järjestelyille nähtiin tarvetta etenkin valtatiellä 18 ja kantatiellä 67.



Kuva 2.1 Etelä-Pohjanmaan kuntien esitykset valta- ja kantatieverkon tie- ja liikenneolojen tärkeimmistä kehittämistarpeista.

Seuraavissa taulukoissa (taulukot 1–3) on kuvattu kuntien kehittämisesitykset erikseen valtateiden, kantateiden ja kevyen liikenteen väylien osalta. Perusteluina kehittämisesityksille olivat useimmiten raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen tarpeet (kapasiteetin lisäystarve, tieverkon huono nykytaso) ja/tai liikenneturvallisuuden kehittämistarve.

Taulukko 2.1 Kehittämistarpeet valtateilla.

Val- tatie	Kunta		Raskas liikenne	Henkilöliikenne	Kevytiliikenne	Joukkoliikenne	Yhteydet raide- liikenteeseen	Liikenneturvalli- suuden kannalta	Numero kartalla
VT 19	Seinäjoki	Valtatien 19 itäisen ohikulkutien toteutus	*	*			*		1
		Seinäjoki–Lapua välin kehittäminen (sis. Atrian liittymän)	*	*				*	2
	Lapua	Yhteys vt:ltä 19 Jänismaan terminaalialueelle (pitkä aikaväli)	*	*			*		3
		Yhteys vt:ltä 19 Koivulanmetsän alueelle (pitkä aikaväli)	*	*			*		4
		Honkimäen eritasoliittymän kehittäminen	*	*				*	5
		Vt 19 nelikaistaiseksi Seinäjoelle	*	*					6
		Koveron eritasoliittymä	*	*				*	7
		Vt 19 / vt 16 eritasoratkaisu Ritavuoren kohdalla	*	*				*	8
	Kauhava	Vt 19 Lapua–Kauhava kehittäminen	*	*					9
		Liikenneyhteydet Kauhavan asemalle ja puutavaraterminaa- liin	*				*		10
	Jalasjärvi	Vt:n 19 valaiseminen (Jalasjärvi–Seinäjoki) sekä päällysteen uusiminen	*					*	11
	Ilmajoki	Vt:n 19 kehittäminen (Rengonharju–Nurmo)		*					12
VT 18	Ähtäri	Puistotien ja vt:n 18 risteysalueen liikennejärjestelyt, kana- voinnit	*	*				*	13
		Vt 18 ja kt 68 risteysalueen liikennejärjestelyt, kanavoinnit	*	*				*	14
		Vt 18 Myllymäki–Multia yhteysvälin kehittäminen ja tien oikaisu	*	*					63
	Alavus	Sydänmaantie oikaisu (6km)	*	*					15
	Töysä	Kehätie/rinnakkaistie vt:lle 18 Tuurin alueelle, varaus yleis- kaavassa vuoteen 2030	*	*					16
		Lehtosen teollisuusalueen liittymäjärjestelyt	*	*					17
		Kirkonkylän teollisuusalueen liikennejärjestelyt	*	*					18
		Vt 18 parannus (2.vaihe) Töysänjoelta Aspinmäentielle kier- toliittymineen	*	*				*	19
	Seinäjoki	Teräsmäen kohdan liittymäjärjestelyt liittyen teollisuusalu- een laajentamiseen	*						20
		Vt 16 ja vt 18 liittymän kehittäminen Pelman kohdalla	*						21
VT 16	Alajärvi	Valtatieltä 16 liittymä laajenevalle teollisuusalueelle	*						22
		Vt 16 ja kt 68 risteysalueen kehittäminen						*	23
		Valtatien 16 ja Alajärventien risteysalueen kehittäminen						*	24
VT 3	Ilmajoki	Valtatien 3 siirtyminen uuteen paikkaan Koskenkorvan alu- eella	*	*					25
		Vt 3 ja st 273 liittymän parantaminen	*					*	26
	Jalasjärvi	Valtatien 3 kehittäminen Vaasa-Tampere välillä	*	*				*	27
		Valtatien 3 parantaminen kokonaisuudessaan	*	*				*	27
	Kurikka	Vt 3 ja kt 67 risteysalueen liikennejärjestelyt	*	*	*	*			28
		Vt 3 ja vt 19 risteysalueen kehittäminen (tiesuunnittelu käynnissä)	*	*				*	29

Taulukko 2.2Kehittämistarpeet kantateilla.

Kanta- tie	Kunta		Raskas liikenne	Henkilöliikenne	Kevytiliikenne	Joukkoliikenne	Yhteydet raide- liikenteeseen	Liikenne- turvallisuuden	Numero kartalla
KT 67	Kurikka	Kurikan sisääntuloväylät, liikennejärjestelyt	*	*	*	*			30
		Kt:n 67 tason nosto	*	*	*	*	*		31
	Ilmajoki	Kt:lle 67 keskikaideratkaisuiden toteutus	*	*				*	32
		Siltalan risteysalueen kehittäminen (sis. eritasen rakentamisen)	*	*				*	33
		Ahonkylän kohdan liikennejärjestelyt (sisäl- täen eritasoliittymän)	*	*					34
	Seinäjäki	Kt:n 67 Ilmajoki–Seinäjäki parantaminen		*				*	35
	Kauhajoki	Tavaraterminaalin ja lastauspaikka puuttuu puunkuljetuksen kannalta					*		36
		Kt :n 44 ja kt:n 67 parantaminen välillä Hon- kajoen Vatajankylä – Kauhajoen Aronkylä (pullonkaula Panulan teol.alue)	*	*					37
	Teuva	Kantatien 67 tason nosto	*	*				*	38
		Kt :n 67 liittymäjärjestelyjen kehittäminen Teuvan kohdalla			*		*	*	39
		Kt 67 ja vt 3 liikennejärjestelyt						*	40
		Karjoentien jatko suoraan kt:lle 67 (sis, ke- vyen liikenteen järjestelyt)	*	*		*		*	41
KT 44	Kauhajoki	Kt:n 44 itäisen linjauksen toteutus (+alueen maisemointi)	*	*					42
		Kiertoliittymät Eteläisen yhdystien molem- piin päihin + uusi tielinjaus (Panulan teolli- suusalueen ohitus)	*	*					43
KT 63	Evijärvi	Kt:n 63 parantaminen Evijärven pohjoispuo- lella	*	*					44
		Kt:n 68 ja kt:n 63 risteysalueen liikennejär- jestelyt	*	*				*	45
KT 66	Kuortane	Kt:n 66 alitukset keskustassa, liittymäjär- jestelyt	*	*	*				46
	Alavus	Kantatien 66 varren pysäkkien kehittäminen aseman seudulle				*			47
KT 68	Ähtäri	Kantien 68 tason nosto (tie huonossa kun- nossa)							48

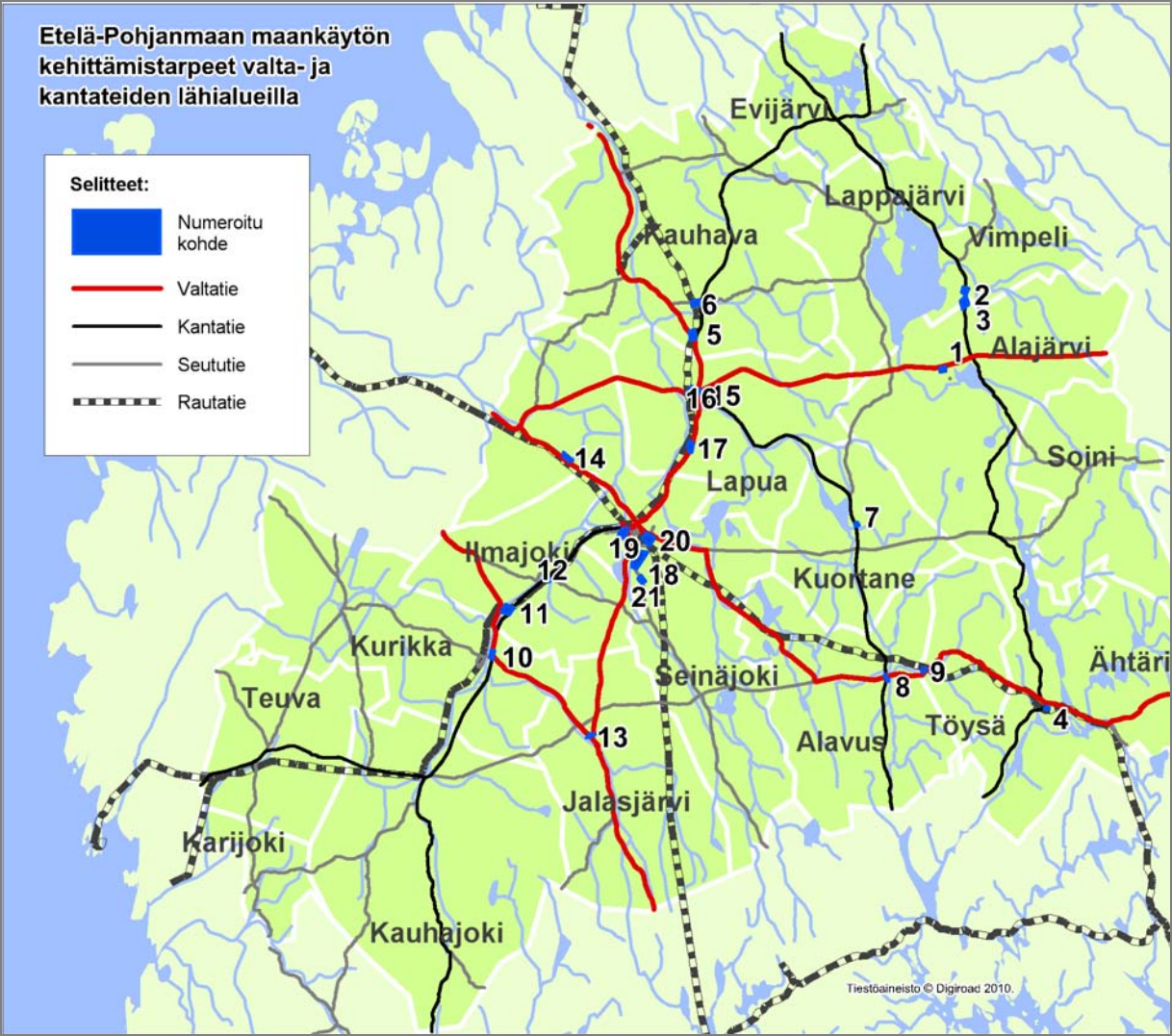
Taulukko 2.3Kevyen liikenteen kehittämistarpeet valta- ja kantateilla.

Valtatie/ kantatie	Kunta		Numero kartalla
VT 18	Ähtäri	Puistotie, Riihimäen asutusalueelle kevyen liikenteen väylä 0,5km	49
	Alavus	Peräseinäjoentie vt 18, kevyen liikenteen väylää 1,4 km	50
		Kellokorventie pt 17263, kevyen liikenteen väylää 3,2 km	51
	Töysä	Kevyen liikenteen väylä Tuurin kohdalle ja vt:n 18 varteen välille Töysän kirkonkylä – Hakojärven koulu	52
VT 3	Ilmajoki	Vt:n 3 alitus Juvantien kohdalla	53
	Kurikka	Kevyen liikenteen järjestelyt vt 3 ja kt 67 risteysalueella	54
KT 63	Evijärvi	Kevyen liikenteen väylä Kirkontiellä välille kirkko–kt63 ja edelleen kantatien 63 suun- taisesti kantatien 68 risteysalueelle sekä risteysalueelta Haapajärvenkyläntielle saak- ka	55
KT 66	Kuortane	Ruonan kohta, 1 km kevyen liikenteen väylää	56
		Mäyrin kohta, kevyen liikenteen järjestelyt	64
	Lapua	Kevyen liikenteen väylä Haapakoski–Tiistenjoki	57
KT 67	Ilmajoki	Kevyen liikenteen väylä Koskenkorva–Ahonkylä	58
	Kauhajoki	Kevyen liikenteen järjestelyt, alikulku koulun kohdalle	59
	Teuva	Kevyen liikenteen väylä kt:n 67 varteen Porvarintien liittymästä Hakalantien risteyk- seen	60
KT 68	Alajärvi	Keskikylä–Kirkonkylä kevyen liikenteen väylä	61
	Lappajärvi	Itäkylään kt:n 68 alikulku + kevyen liikenteen väylä kt 68 varrelle	62

2.1.5 Maankäytön kehittämistarpeet

Kuntien esittämät maankäytön kehittämistarpeet valta- ja kantateiden lähialueilla ovat suurelta osin nykyisten teollisuus- ja asutusalueiden laajennuksia. Kaupallisen toiminnan ja teollisuuden kehittämistarpeet kohdistuvat etenkin asutuskeskusten ja pääteiden väliin jäävillä alueilla sekä tärkeiden liikenneväylien risteysalueilla. Logistiikan näkökulmasta ja koko maakunnan näkökulmasta merkittäviä kehittämiskohteita ovat ainakin Seinäjoen Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen; valtateiden 3 ja 19 risteysalueen kehittäminen teollisuus, logistiikka ja kauppa-alueeksi Jalasjärvellä; Tuurinportin alueen kehittäminen valtatie 18 varrella Töysässä; Kolmostien magneetti Kurikassa sekä Lapuan uudet teollisuusalueet.

Merkittävä osa uusista maankäytön kehittämistarpeista kohdistuu valtatie 19 ja kantatie 67 muodostaman liikennekäytävään tai sen lähialueella (kuva 2.2). Samaan liikennekäytävän kohdistuu merkittävä osa kuntien esittämistä liikenneinfrastruktuurin kehittämistoimista.



Kuva 2.2 Etelä-Pohjanmaan kuntien uudet maankäytön kehittämistarpeet valta- kantateiden lähialueilla.

Taulukko 2.4. Maankäytön kehittämistarpeet

Kunta	Suunnitelma	Numero kartalla
Alajärvi	Keskustan teollisuusalueen laajentaminen pohjoiseen: valtatie 16 pohjoispuolelle teollisuus-, palvelu- ja liiketoimintaa	1
	Luoma-ahon teollisuusalueen laajentaminen	2
	Luoma-ahon energialaitos	3
Ähtäri	Kantalan teollisuusalue Kt68/Vt18	4
Kauhava	Vt:n 19 ja kt:n 63 risteysalue alueen kehittäminen	5
	Kt:n 63 lähialueet Kauhavan keskustassa	6
Kuortane	Keskustaajaman alueella Keskustien ja kt:n 66 välisen alueen asuin- ja liikerakentaminen	7
Alavus	Himasen risteuksen liikealueen kaava, 3-4- ha alue	8
Töysä	Tuurinportin alue	9
Kurikka	Vt3 ja Kt 67 risteysalueen kehittyvä teollisuus-, liike- ja työpaikka-alue (pitää sisällään Ikarin alueen)	10
Ilmajoki	Koskenkorvan uudet yritysalueet valta- ja kantateiden varsilla	11
	Siltala liike- ja työpaikka-alue: yritysalueen laajentaminen kantatien toiselle puolelle	12
	Lentokentän logistiikka-, liike- ja työpaikka-alueet (tullee kiinnittymään joskus tulevaisuudessa Eskoon työpaikka-alueeseen), pitää sisällään laajentumat Ilmajoen keskustan suuntaan (Etappi)	18
Jalasjärvi	Vt:n 3 ja vt:n 19 yritysalue kaupan, teollisuuden ja logistiikka-alan käyttöön (400 ha)	13
Seinäjoki	Teräsmäen teollisuusalueen laajennus	14
	Eskoon ja Routakallion eritasoliittymien kaupan ja työpaikka-alueet sekä matkailun ja virkistysalueet	21
	Joupin liikealueen kehittyminen	19
	Roveksen logistiikka-, teollisuus- ja liikealueet (sis. yhdistettyjen kuljetusten terminaalin)	20
Lapua	Koivulanmetsän teollinen ja kaupallinen toiminta (60 ha)	15
	Jänismaan varasto- ja terminaali-alue (50ha)	16
	Ruhan varasto- ja terminaali-alue (200ha)	17

2.2 Yrityskysely

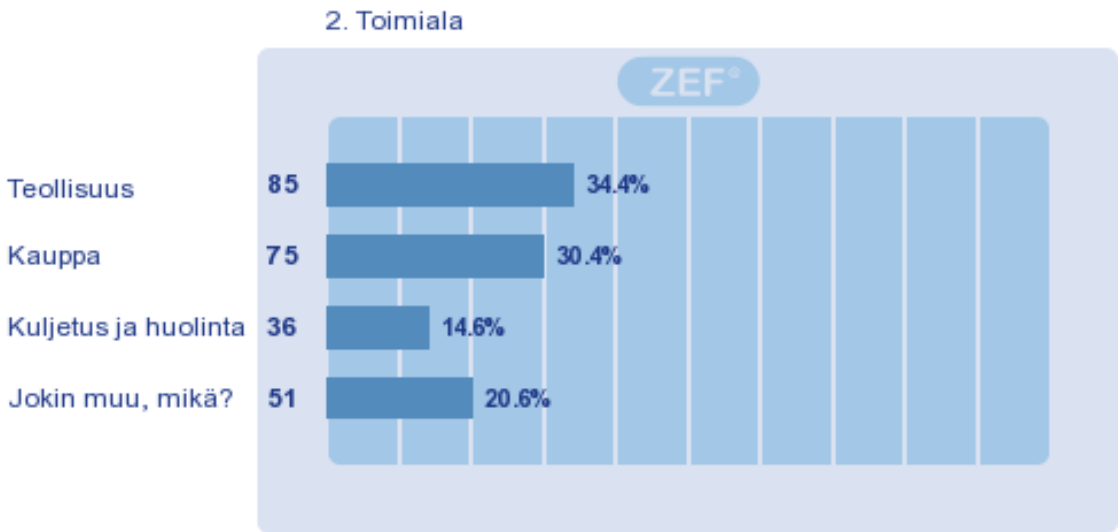
2.2.1 Yrityskyselyn toteutus

Yrityskyselyn tavoitteena oli selvittää yritysten näkemyksiä liikenteen, maankäytön ja logistiikan kehittämistarpeista Etelä-Pohjanmaalla. Kyselyn suunnattiin liikenteen ja logistiikan näkökulmasta merkittäville toimialoille eli teollisuuden, kaupan sekä kuljetus- ja huolinta toimialoilla toimiviin yrityksiin.

Kysely toteutettiin 26.5.–7.6.2010 hyödyntäen web-pohjaista ZEF Arviointi kysely- ja tiedonkeruusovellusta. Jakelukanavana toimivat seutukuntakohtaiset yritysrekisterit, joiden kautta vastauspyyntö lähetettiin seuraaville toimialoilla toimiville yrityksille (Tilastokeskuksen toimialaluokitus 2008): kaivostoiminta ja louhinta, teollisuus, rakentaminen, tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus sekä kuljetus ja varastointi. Yritysrekisterin lisäksi Etelä-Pohjanmaan kauppakamari ja Etelä-Pohjanmaan yrittäjät lähettivät vastauspyynnön toimialoilla toimiville jäsenyrityksilleen. Tietoa kyselystä pyrittiin jakamaan usean kanavan kautta, jotta mahdollisimman usealla yrityksellä olisi mahdollisuus esittää näkemyksiään kehittämistarpeista. Kyselyn piiristä jäivät kuitenkin lähtökohtaisesti pois yritykset, joihin ei löytynyt yritysrekistereiden tai etujärjestöjen kautta sähköpostiosoitetta. Eri kanavien kautta tietoa kyselyn käynnistämisestä saatiin toimitettua tietoa noin 2500 yritykseen.

2.2.2 Yrityskyselyn keskeiset tulokset

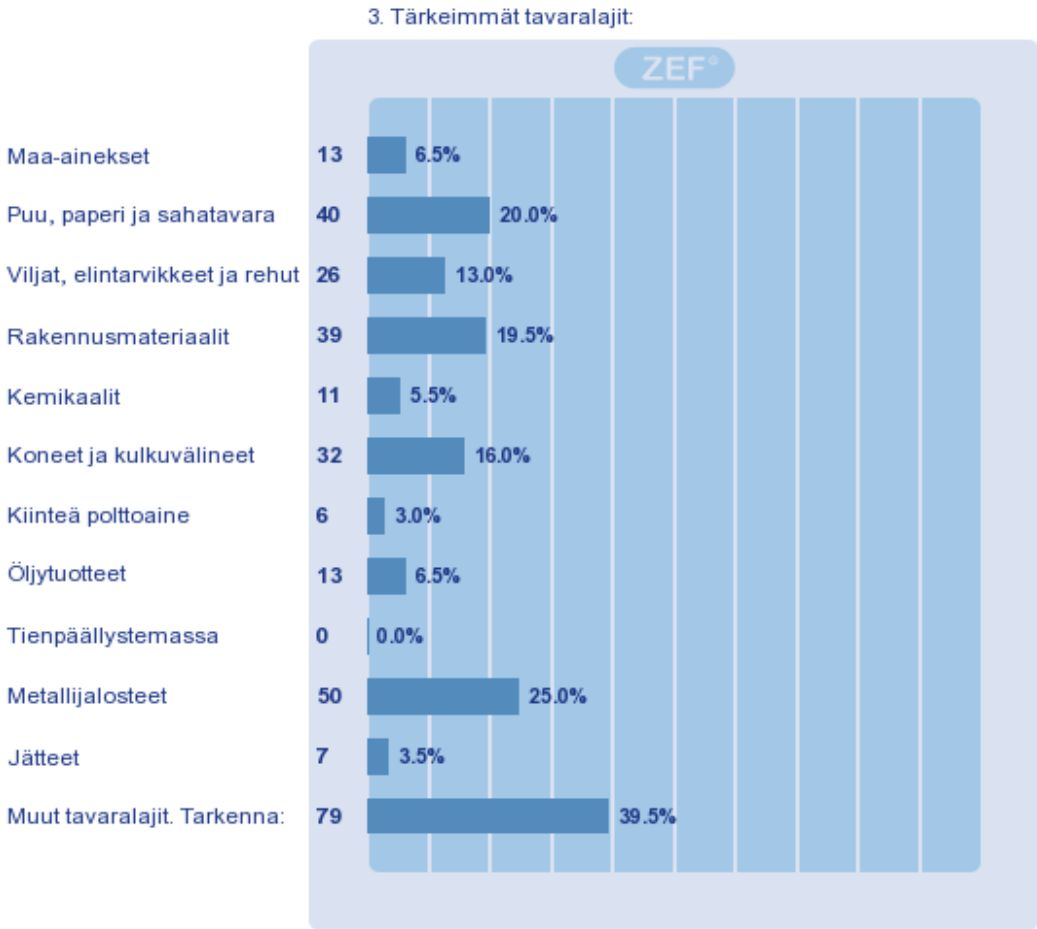
Kyselyyn saatiin määräaikaan mennessä kaikkiaan 267 vastausta, joten vastaukset edustavat varsin laajasti elinkeinoelämän näkemystä logistiikan, liikenteen ja maankäytön kehittämistarpeita (kuva 2.3). Teollisuuden, kaupan ja kuljetusalan (tavara- ja henkilöliikenne) lisäksi vastauksia saatiin yrityksistä, jotka toimivat rakennus-, maanrakennus sekä palvelutoimialoilla. Vastauksia saatiin kaikista alueen seutukunnista. Erityisen runsaasti vastauksia saatiin Seinäjoen kaupunkiseudulla toimivista yrityksistä, mistä vastasi 171 yritystä. Muista seutukunnista vastauksia saatiin seuraavasti: Järviseutu 28, Kuusiokunnat 42 ja Suupohja 38 vastausta. Vastanneista valtaosa on pieniä yrityksiä, sillä 75,1 prosenttia vastanneista yrityksistä työllistää alle 10 henkilöä. Vähintään 10 henkilöä työllistävistä yrityksistä saatiin kaikkiaan 61 vastausta. Näistä yrityksistä vain viisi oli yli 250 työllistävää.



Kuva 2.3 Vastaajien määrät toimialoittain (n=267).

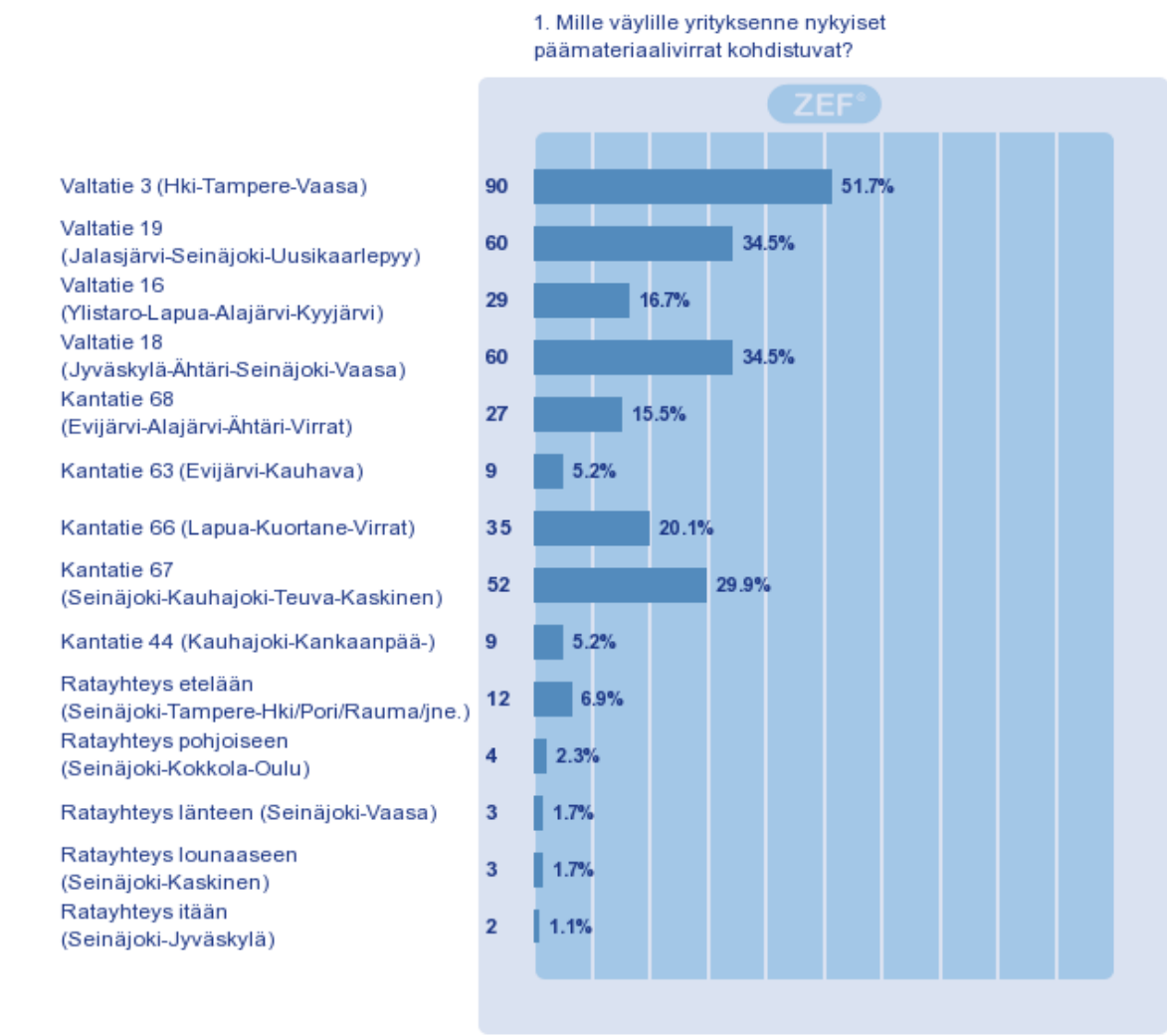
2.2.2.1 Tavaravirrat

Yritysten tavarakuljetukset koostuvat hyvin erityyppisistä kuljetuksista niin tavaralajeiltaan kuin määritäänkin. Tärkeimmiksi ryhmiä nousevat yritysten vastauksissa metallijalosteet; puu, paperi ja sahatavara sekä ryhmä ”muut”, joka sisältää mm. päivittäistavara ja erilaiset kuluttajahyödykkeet (kuva 2.4). Yksittäisten yritysten kuljetuksissa volyymit ovat suurimmat elintarvikkeiden, turpeen, sahatavaran ja metallijalosteiden kuljetuksissa.



Kuva 2.4. Yritysten tavaravirtojen tärkeimmät tavaralajit (n=212).

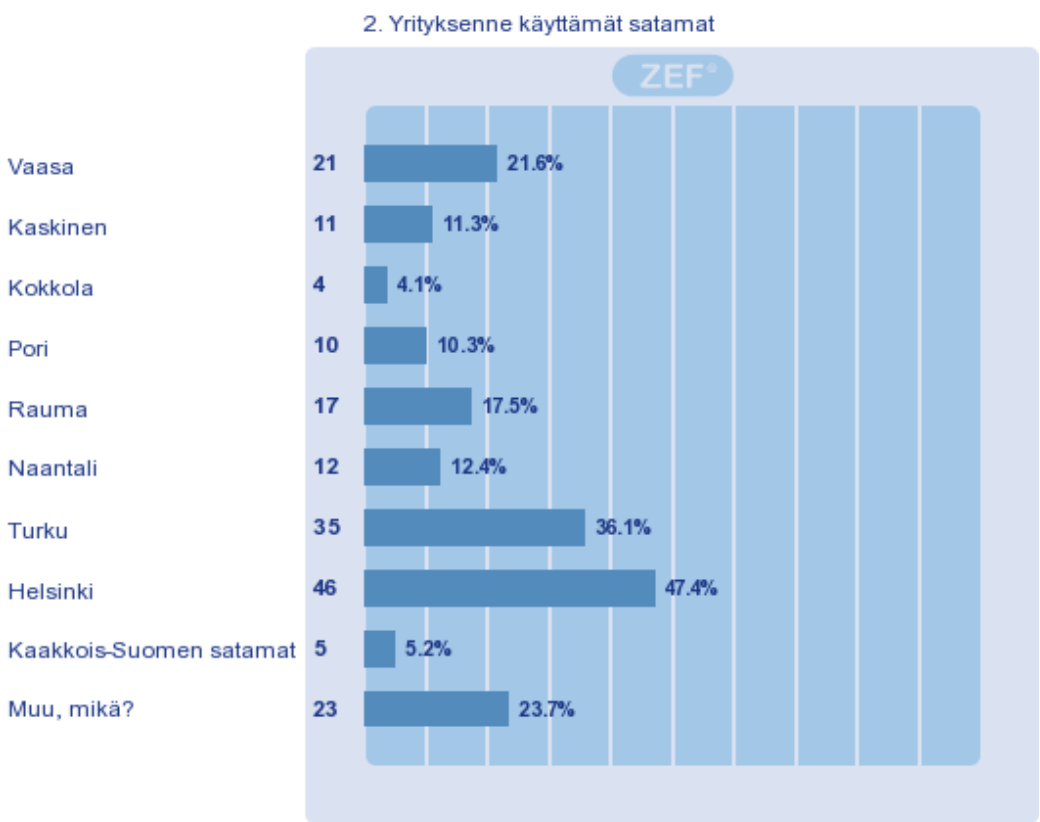
Yritysten kuljetuksille tärkeimmät tieyhteydet vastaavat pääosin tieosia, joissa raskaan liikenteen osuus on suuri. Tärkeimpinä kuljetusreitteinä nousevat esille valtatiet 3, 18 ja 19 sekä kantatiet 66 ja 67 (kuva 2.5). Valtatien 18 merkitys korostuu lyhytmatkaisissa ja Etelä-Pohjanmaan sisäisissä kuljetuksissa. Keskimäärin Etelä-Pohjanmaan toimipaikkoihin saapui 16900 tonnia ja lähti 34900 tonnia vuodessa. Yritysten, joilla saapuvia ja lähteviä kuljetuksia on yli 100 000 tonnia, keskeisimpiä väyliä ovat valtatiet 3, 18 ja 19.



Kuva 2.5. Tavaravirtojen suuntautuminen (n=199)

Tärkeimpiä satamia Etelä-Pohjanmaan yrityksille ovat kyselyn vastausten perusteella Helsinki, Turku, Satakunnan satamat sekä Vaasa ja Kaskinen (kuva 2.6). Helsingin asema on ehdoton etenkin kaupan alan yritysten vastauksissa. Muu, mikä -vastauksiin vastanneet ovat useimmiten kirjanneet ”ei mitään/mikään”.

Rautatieyhteydet nostivat tärkeiden kuljetusyhteyksien joukkoon noin joka kymmenes kyselyyn vastannut yritys. Tärkeinä kuljetusyhteyksinä nähtiin etenkin ratayhteydet etelään. Ratayhteyksiä hyödyntävät yritykset käyttävätkin toiminnassaan usein Helsingin, Turun tai Satakunnan satamia.



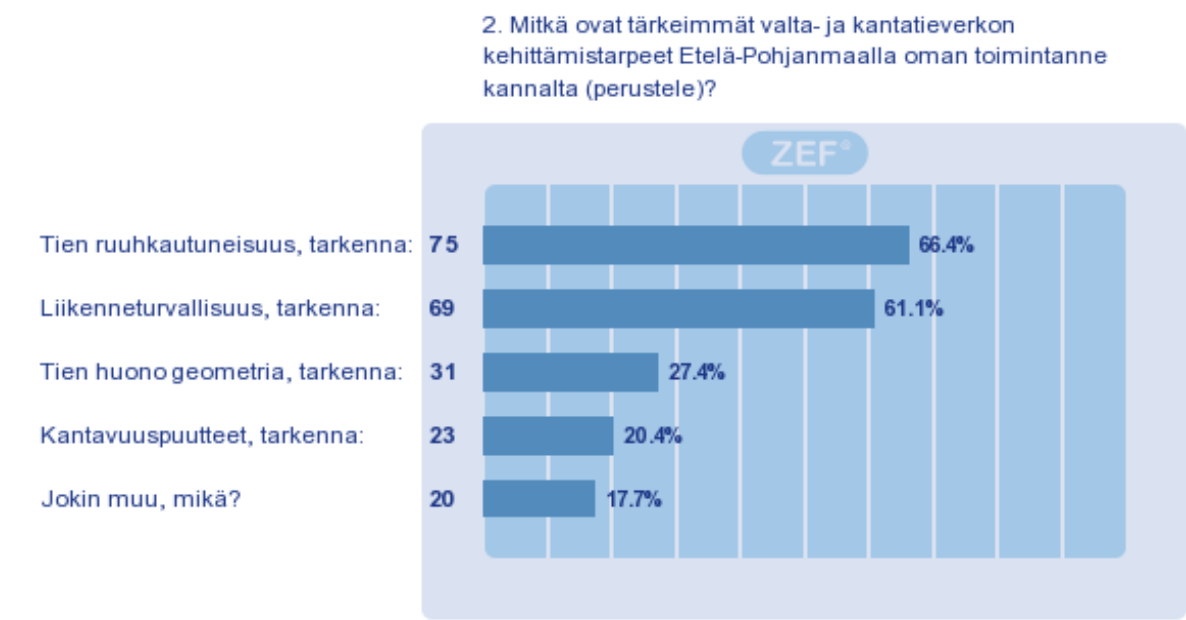
Kuva 2.6. Yritysten käyttämät satamat (n=199)

2.2.2.2 Infrastruktuurin kehittämistarpeet

Pahimpina Etelä-Pohjanmaan pääteiden pullonkauloina nähtiin Seinäjoki-Lapua välinen tieosuus ja tieverkon yleinen kunto ylipäätään. Kyselyyn vastanneet mainitsivat kiireellisimmmin kehitettävänä pääteinä valtatie 19, 3 ja 18 sekä kantatie 67. Lisäksi Suupohjan alueen vastauksissa nousi esiin kantatie 44.

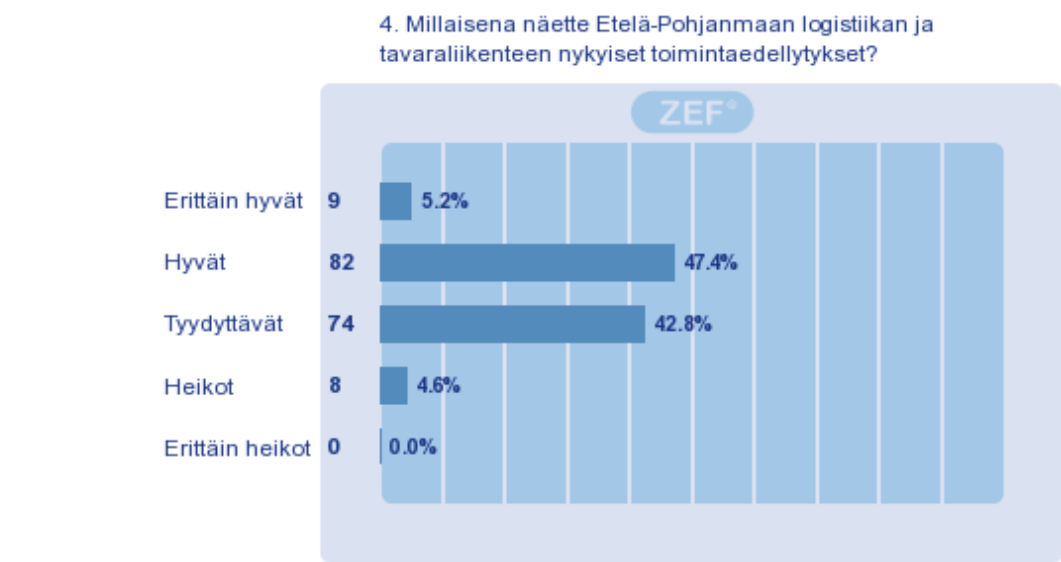
Tärkeimmät valta- ja kantatieverkon kehittämistarpeet yritysten toiminnan kannalta liittyvät perusteluissa tien ruuhkautuneisuuteen ja heikentyneeseen liikenneturvallisuuteen. Tien ruuhkautuneisuus nähtiin ongelmana etenkin valtatiellä 19 Seinäjoki-Lapua tieosuudella sekä valtatiellä 18.

Liikenneturvallisuudessa nähtiin olevan kehitettävää etenkin kantatiellä 67 (Ilmajoen, Seinäjoen ja Teuvan keskustat). Tieverkko ja tiet yleensä nähtiin osin liian kapeina ja heikkokuntoisena sekä ohittaminen vaarallisena. Kunnossapitoon haluttiin kiinnitettävän enemmän huomioita (kuva 2.7).



Kuva 2.7. Tärkeimmät tieverkon kehittämistarpeet pääteillä (n=179).

Etelä-Pohjanmaan logistiikan ja tavaraliikenteen nykyiset toimintaedellytykset nähtiin kyselyyn vastanneiden mukaan suurimmaksi osaksi hyvänä tai tyydyttävänä (kuva 2.8).



Kuva 2.8. Logistiikan ja tavaraliikenteen nykyiset toimintaedellytykset (n=181).

2.2.2.3 Sijoittumispäätökseen vaikuttavat tekijät

Kyselyllä selvitettiin perusteita yritysten sijoittumispäätöksille. Vastausten perusteella ratkaisevana tekijöinä ovat olleet työvoiman saatavuus ja työvoimakustannukset, logistiikkapalvelujen saatavuus sekä alueen saavutettavuus ja yhteydet. Kaikkien kysyttyjen osatekijöiden merkitys nähtiin yli keskitason (asteikolla 0-4). Suurinta vastauksien välinen hajonta oli kohdassa ”kaavoituksellinen valmius” (kuva 2.9).

1. Sijoittuminen suhteessa markkinoihin / asutuskeskuksiin (179)
2. Sijoittuminen suhteessa raaka-ainelähteisiin / tavarantoimittajiin / alihankkijoihin (179)
3. Alueen saavutettavuus ja yhteydet (178)
4. Liikenneinfrastruktuurin taso ja kunnossapito alueella (176)
5. Kaavoituksellinen valmius (tonttien saatavuus ja soveltuvuus toimintaan) (177)
6. Valmiiden toimitilojen saatavuus ja kustannus (176)
7. Alueen imago (176)
8. Logistiikkapalveluiden saatavuus (174)
9. Työvoiman saatavuus ja työvoimakustannus (174)



Kuva 2.9 Sijoittumispäätökseen vaikuttaneet tekijät (n=179)

Teollisuuden sekä kuljetuksen ja huollinnan toimialan vastaukset ovat yhtenevät suurilta osilta. Kaupanalan yrityksille pienin merkitys sijoittumispäätökseen on kyselyn vastausten mukaan raaka-aineiden /tavarantoimittajien ja alihankkijoiden läheisyydellä. Muiden toimialojen yrityksillä tekijöiden merkitys sijoituspäätökseen on hyvin tasainen. Vähäisin merkitys on valmiiden toimitilojen saatavuudella ja kustannuksilla, vaikka sekin on kokonaisuuden kannalta arvioitu keskimääräistä tärkeimmäksi (yli 2 pistettä).

2.2.2.4 Etelä-Pohjanmaa sijoittumispaikkana

Etelä-Pohjanmaan asema yrityksen toiminnassa nähdään vastausten perusteella tärkeäksi. Etelä-Pohjanmaalle vastanneiden keskiarvopisteen perusteella tärkeänä nähdään myös logistiikkakeskuksen perustaminen. Myönteisimmin logistiikkakeskuksen perustamiseen suhtautui kauppatoimialan yrityksen ja pienintä kannatus oli huolinta- ja kuljetusalalla (silti keskiarvo on yli 2). Rautatieyhteyttä mahdollisen logistiikkakeskuksen alueelle pidettiin myös tärkeänä (kuva 2.10)

1. Millainen on Etelä-Pohjanmaan asema yrityksenne toiminnassa? (176)
4. Kuinka tärkeänä/tarpeellisena pidätte kaikille avoimen, monipuolisia logistiikkapalveluja tarjoavan, logistiikkakeskuksen perustamista Etelä-Pohjanmaalle? (177)
8. Kuinka tärkeänä pidätte rautatieyhteyttä mahdolliselle logistiikkakeskuksen alueelle? (174)



Kuva 2.10. Etelä-Pohjanmaan sijoittumispaikkana (n=174).

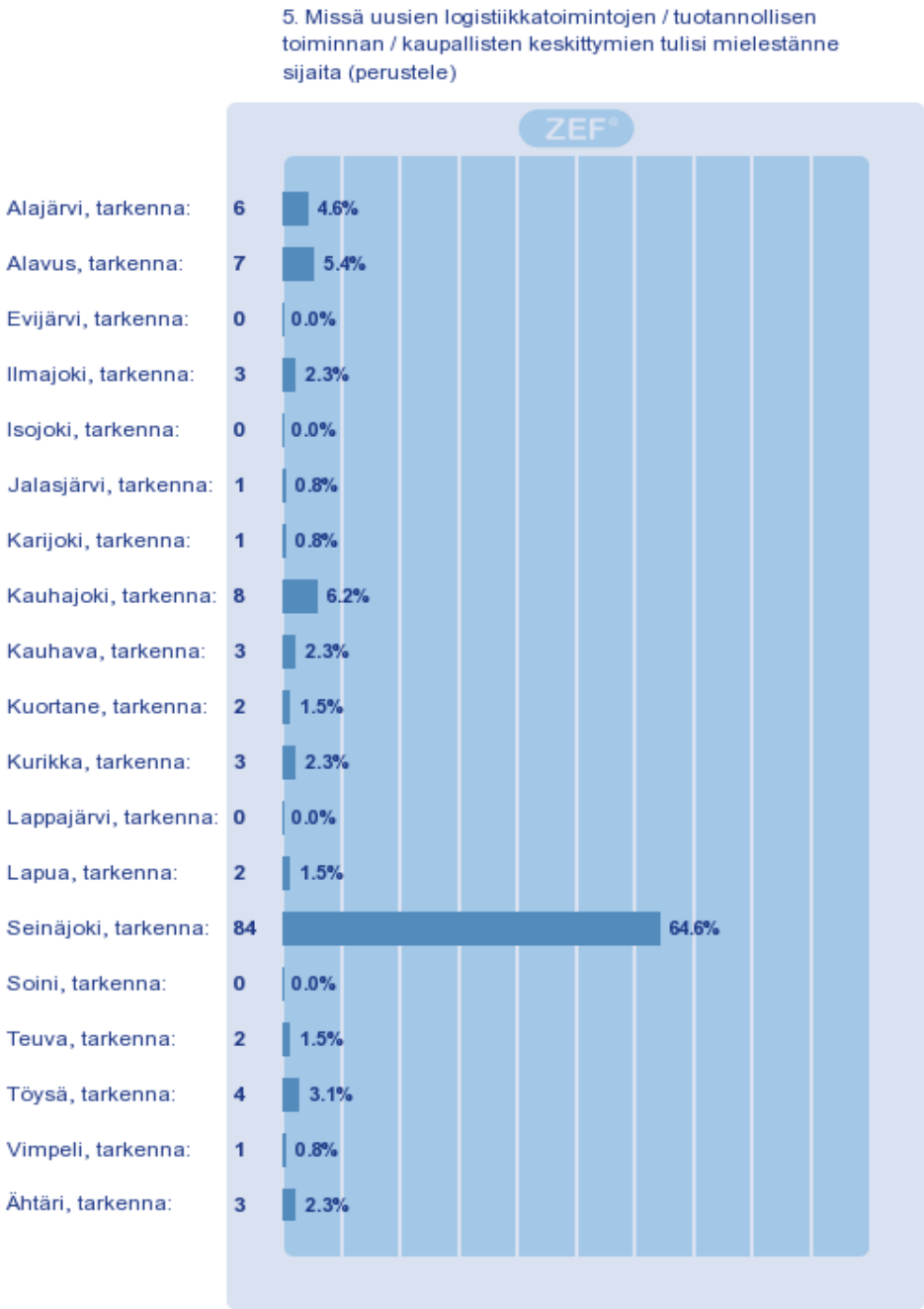
Selkeästi suurimman osan (64,6 %) mukaan uusien logistiikkatoimintojen / tuotannollisen toiminnan / kaupallisten keskittymien tulisi sijaita Seinäjoella (kuva 2.11). Tässä on huomioitava, että vastauksista 74 edustaa yritystä, jonka sijaintipaikka on jo Seinäjoen kaupunkiseudulla. Seinäjoen osalta tarkennuksina tai perusteluina annettiin muun muassa seuraavia vastauksia:

”Keskeinen sijainti, risteyspaikka”

”Kasvava keskus”

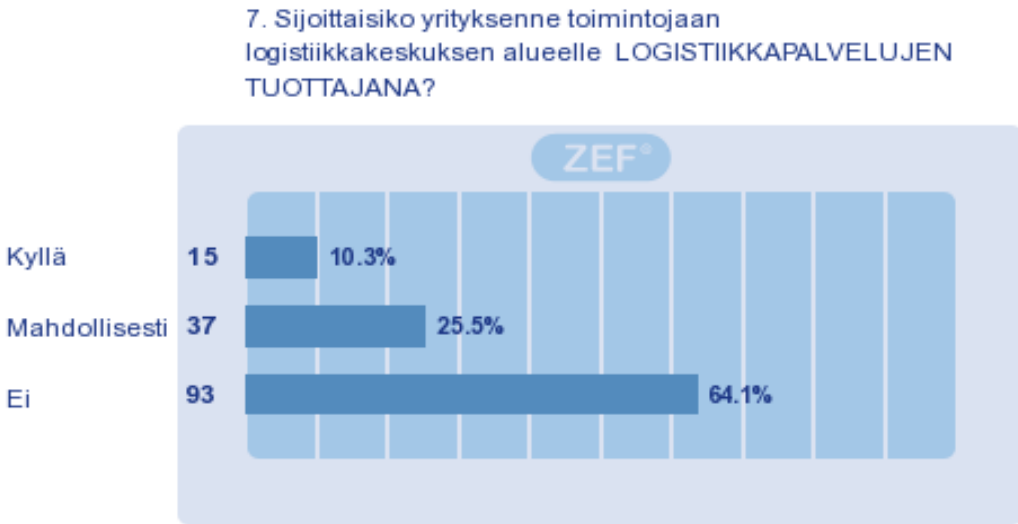
”Uuden ohitustien vieressä, niin että sinne on helppo mennä teollisuusalueilta, mutta liikenne kaupungissa vähenisi”

”Rautateiden risteys, Lännen tieväylä etelästä pohjoiseen”

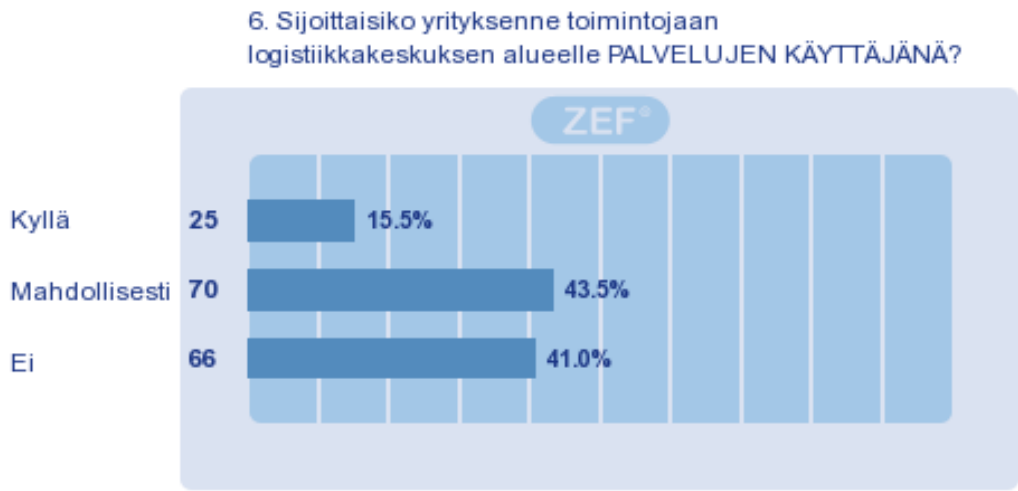


Kuva 2.11 Sijaintiehdotukset uudelle logistiikkatoimintojen keskittymälle / kaupalliselle keskittymälle (n=173).

Kaikista vastanneista 15 yritystä sijoittaisi toimintojaan mahdollisen logistiikkakeskuksen alueelle logistiikkapalvelujen tuottajana (kuvat 2.12 ja 2.13). Näistä neljä on kuljetus- ja huolintatoimialan yrityksiä. Mahdollisesti toimintojaan siirtäisi keskuksen noin neljännes vastaajista (37 yritystä); näistä huolinta- ja kuljetustoimialalla toimii 15. Palvelujen käyttäjänä toimintojaan siirtäisi logistiikkakeskuksen alueelle sen sijaan 25 yritystä (viisi kuljetus- ja huolintayritystä). Mahdollisesti toimintojaan siirtäisi kyselyn mukaan 70 yritystä (15 kuljetus- ja huolintayritystä).



Kuva 2.12. Toimintojen sijoittaminen logistiikkakeskukseen (n=175).



Kuva 2.13. Toimintojen sijoittaminen logistiikkakeskukseen (n=174).

2.2.2.5 Toimintojen laajentaminen

Vastanneista yrityksistä lähes viidenneksellä (32 yritystä) on tarve laajentaa toimintaa nykyisellä sijoittumisalueella. Näistä kolme yritystä toimii huolinta- ja kuljetustoimialalla. Mahdollinen tarve laajentamiseen on kahdella viidestä vastanneesta (41,8 %) yrityksestä (14 yritystä huollinnan ja kuljetuksen toimialalta).

Suurin osa yrityksistä, jotka ovat kiinnostuneet toimintojensa laajentamisesta (79,4 %), haluaa laajentaa nykyisellä sijoittumisalueella 1–5 vuoden sisällä. Kiinnostusta herätti laajentaminen myös uudelle tuotantopainotteiselle alueelle 1–5 vuoden kuluessa (38,6 % kaikista kiinnostuneista), logistiikkatoimintojen keskittymään/ logistiikkakeskukseen 1-5 vuoden kuluessa (31,7 %) sekä uuteen kaupallisten toimintojen keskittymään 1–5 vuoden sisällä (30,5 %).

Kaavoituksessa jo varatut yritysalueet vastaavat pääosin (88,6 %) kyselyyn vastanneiden yritysten toiminnan nykyisiä ja näköpiirissä olevia tarpeita.

2.2.2.6 Logistiikkapalveluiden saatavuus

Logistiikkapalvelujen saatavuus koetaan hyväksi, sillä jopa 90,3 % vastanneista piti palveluiden saatavuutta riittävänä. Kehittämistarpeita nähtiin kuitenkin muun muassa arvoketjun ja prosessien hallinnassa sekä ohjauksessa. Muita palveluiden kehittämistarpeisiin liittyviä kommentteja:

“Määrää löytyy, yhtenäisempää konseptia voisi kehittää”
“Tullaus ja huolinta”
“Yhteydet Keski-Suomeen pitäisi parantaa”

2.2.2.7 Avoin palaute

Seuraavaan on koottu vastanneiden avoimia kommentteja Etelä-Pohjanmaan logistiikan ja maankäytön kehittämisestä. Vastaukset eivät edusta yleistä mielipidettä, vaan ovat yksittäisiä poimintoja.

“Etelä-Pohjanmaa ei ole pelkkä Seinäjoki. Tämä tuntuu valitettavan usein unohtuvan nykyisiltä päättäjiltä. Keski-Suomen kanssa tehtävää yhteistyötä toivoisin lisää”

“Mielestäni poliittinen yhteistyö olisi saatava paremmalle tasolle (esim. Seinäjoen ohikulkutien ongelmat niin kaa-voituksen kuin maankäytön osalta)”

“logistiikalle voitaisiin kaavoittaa ehkä tärkeitäkin peltoalueita hyvältä paikalta”

“Kun tieverkkoon aletaan suunnitella parannuksia ja muutoksia, tulisi kutsua koolle riittävän laaja-alainen foorumi ALUEEN väkeä keskustelemaan ja tuomaan julki tarpeita, ennen suunnitelmien tekemistä. Välttyttäisiin turhilta kuluilta, kun aidosti haluttaisiin kuulla kaikkien osapuolten näkemykset...”

“Yksityisten, kilpailevien yritysten kasaaminen saman katon alle (logistiikkakeskus) ei ole hyvä ja pysyvä ratkaisu.”

“Tarvitaan aivan uusia toimintatapoja että saavutetaan huomattavasti parempi kustannustehokkuus. olisi aloitettava nopeasti keskustelut ostajien ja palvelun myyjien sekä kuntien kanssa uudensuomalaisista toimintatavoista, joissa tulisi huomioon ottaa lainsäädäntö, kaavoitus, tavaravirrat, satamat, pääoman hyödyntäminen, työvoimakysymykset ym.”

“Maankäytössä on huomioitava energia- ja kasvuturvetuotannon tarpeet.”

3 Nykytila-analyysi

3.1 Etelä-Pohjanmaan logistiikan nykytilanne

3.1.1 Lähtökohdat

Tavaraliikenteen logistiikalla tarkoitetaan normaalisti tuotteen koko ketjua raaka-aineesta loppukäyttäjälle ja loppusijoitukseen saakka. Lisäksi logistiikkaan liittyy tiedonhallintaa, optimointia, verkostoitumista ja eriaisteista lisäarvotuotantoa. Myös ns. vihreä logistiikka eli ympäristö- ja päästökysymykset ovat tärkeä osa logistista toimintaympäristöä.

Logistiikassa nykysuuntauksena on selkeästi vahvistunut toimintojen ulkoistaminen esim. kuljetus ja varastotoiminnoissa. Yritykset ovat enenevässä määrin antaneet nämä toiminnot paremmin hallitseville ulkopuolisille yrityksille. Toiminnan ulkoistamisen lisäksi siihen on voitu yhdistää muita lisäarvopalveluja kuten välivarastointia ja kokoonpanoa, jotka osaltaan hyödyntävät tilaajayritystä. Tällaisessa tapauksessa voidaan puhua kolmannen osapuolen logistiikasta, jossa asiakkaalla on kuitenkin logistiikan kokonaisohjaus (strategia taso) hallussaan.

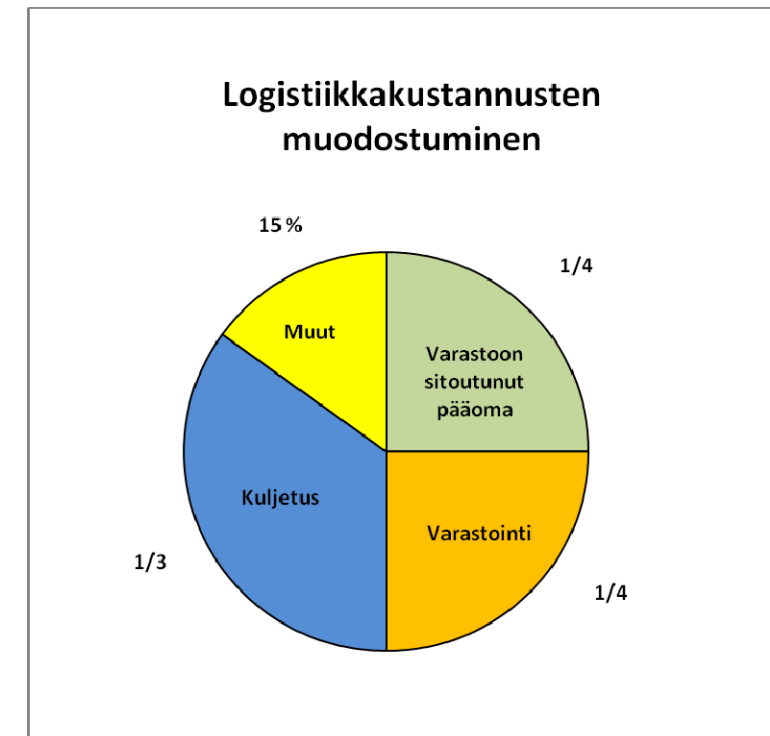
Logistiikkatoimintojen tulevaisuutta leimaavat globalisaatio ja kansainvälisen kilpailun lisääntyminen, logististen palvelujen ulkoistaminen, verkottuminen sekä erilaisten räätälöityjen palvelujen monipuolistuminen. Liikennesektorilla logistiikan toimintakentän muutokset merkitsevät mm. keskikuljetusmatkojen pidentymistä, toimituskertojen tihentymistä, merikuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusketjujen tehostumista sekä pääkuljetusvirtojen keskittymistä. Toimituserien pieneneminen ja kuljetustiheyden kasvu vahvistavat tiekuljetusten asemaa ohuissa kuljetusvirroissa, päästötavoitteet ja kustannukset taas vahvistavat isoissa tavaravirroissa rautatiekuljetusten kilpailukykyä.

Suomessa yritysten logistiikkakustannukset ovat jonkin verran Keski-Euroopan kilpailijamaitamme korkeammat johtuen lähinnä aluerakenteellisista eroista (pitkät kuljetusmatkat) ja pienestä väestötiheydestämme (ohuet tavaravirrat). Vientiteollisuudessa myös maamme perifeerinen sijainti päämarkkina-alueisiimme nähden lisää kuljetuskustannuksia.

Suomessa yritysten ja kaupan logistiikkakustannukset ovat keskimäärin 12 % yrityksen vuotuisesta liikevaihdosta (LVM Logistiikkaselvitys 2010). Kuljetusten osuus logistiikkakustannuksista on vajaat 35 %, varastoinnin ja varastoon sitoutuneen pääoman osuus 50 % ja muiden erittelemättömien kustannusten osuus noin 15 % (kuva 3.1). Osin lamasta johtuen kuljetuskustannusten osuus on viime vuosina laskenut, kun taas varastonpitoon ja varastointiin liittyvien kustannusten osuus on hieman noussut (Logistiikkaselvitys 2010) Lähivuosina energian hinnan ja palkkakustannusten noususta johtuen kuljetus- ja palkkakustannusten osuus suhteessa muihin kustannuksiin palautuneen ennalleen.

Yritysten tavoite logistiikkakustannusten pienentämiseen sekä toimintaketjujen nopeuttamiseen ja käsittelyn sujuvuuden parantamiseen on yhdessä logistiikan ulkoistamisen kanssa synnyttänyt Suomeen uudentyyppisiä logistiikkaan aikaisempaa vahvemmin keskittyviä keskuksia ja yritysalueita. Laajimmillaan kyseessä voi olla suuri, useiden erityyppisiä logistiikkapalveluita tarjoavien yritysten muodostama, valtakunnallinen/maakunnallinen logistiikkakeskus, jossa kustannussäästöjä haetaan erityisesti monipuolisella tarjonnalla ja toisaalta keskittämällä erilaiset hallinto- ja tukipalvelut kaikkien toimijoiden yhteisiksi.

Myös perinteisillä yritys-/ teollisuusalueilla on logistiikan toimivuuteen kiinnitetty aikaisempaa enemmän huomiota esimerkiksi kehittämällä yhteisesti tai yrityskohtaisesti mm. varastointi- lastaus- ja purkupalveluita alueilla. Samassa yhteydessä on myös pyritty parantamaan alueiden liikenteellistä asemaa mm. liittymäalueita ja alueelle johtavia liityntäyhteyksiä kehittämällä. Myös logistiikkapalveluiden tuottajien yhteistyö ja verkottuminen on lisääntymässä (verkostoitunut logistiikkakeskus). Verkostomallissa yrityksen toimivat itsenäisesti omista tiloistaan ja tonteillaan, mutta hakevat synergiaetuja yhteistyöllä muiden palvelutarjoajien kanssa.



Kuva 3.1 Yritysten logistiikkakustannusten muodostuminen (LVM logistiikkaselvitys 2006)

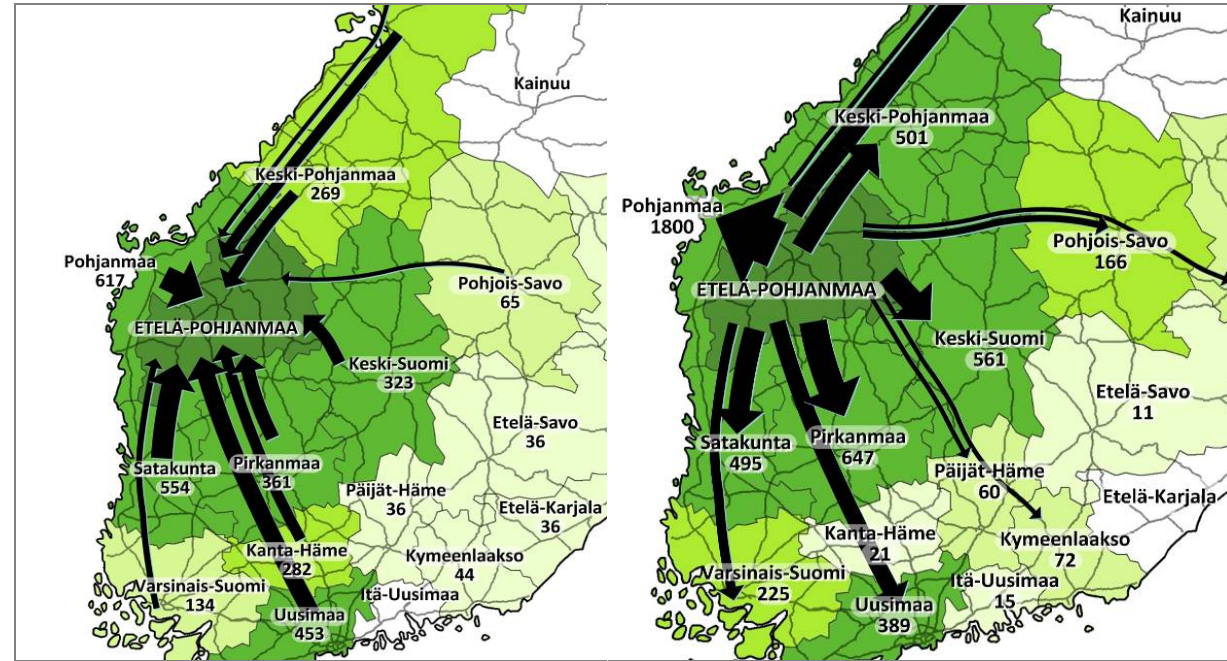
Etelä-Pohjanmaan liikenteellinen sijainti Suomen logistiikan kokonaiskentässä on erittäin merkittävä. Tätä korostaa Seinäjoen seutukunnan liikenteellisesti keskeinen asema valtakunnan pääteiden ja raideliikenteen solmupisteenä. Sijaintinsa ansiosta Seinäjoki onkin yksi maamme tärkeimmistä sisämaan kuljetusten läpikulku- ja risteysalueista. Muutoinkin Etelä-Pohjanmaan teollisuuden ja yritystoiminnan rakenne on varsin kuljetusintensiivinen johtuen runsaasti kuljetuksia ja varastointia vaativan elintarviketeollisuuden vahvasta roolista maakunnassa. Elintarvikelogistiikassa Etelä-Pohjanmaa onkin yksi maamme johtavia maakuntia. Paljon kuljetuksia ja varastointia sisältyy myös maakunnan vahvoihin teräsrakenne ja puutoimialoihin. Maatalouden merkittävä rooli Etelä-Pohjanmaalla näkyy runsaine peltoineen, joiden halki maantiet kulkevat. Maatalouden liikenne keskittyy kuitenkin pääteiden rinnakkaisteille sekä alemmalle tieverkolle.

Kysyttäessä yritysten tyytyväisyyttä logistiseen sijaintiinsa Etelä-Pohjanmaalla vastaajista runsaat 50 % piti toimintaedellytyksiään hyvinä tai erittäin hyvinä. Prosenttiluku oli hieman alempi kuin Etelä-Suomen maakunnissa (vastaava prosenttiluku vaihteli 65–74 välillä), mutta ylitti selvästi esim. Lapin, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan vastaavat luvut.

Tilastokeskuksen kuljetustilastojen mukaan maakunnan tiekuljetusten kokonaismäärä on noin 20 miljoonaa tonnia, josta runsas puolet on maakunnan sisäisiä kuljetuksia. Maakunnassa volyymeiltään suurimmat tavaravirrat ovat elintarvikukuljetukset jalostusketjun eri vaiheissa sekä puunjalostuksen ja metalliteollisuuden tuotteet. Luonnollisesti myös päivittäiskaupan erilaiset varastojen täydennys- ja jakelukuljetukset muodostavat merkittävän osan tavaravirrasta.

Tavaravirtoina suurimmat tonnimäärät Etelä-Pohjanmaalta suuntautuvat naapurimaakuntiin Pohjanmaalle, Pirkanmaalle ja Keski-Suomeen (kuva 3.2). Selkeästi tärkein kuljetussuunta on naapurimaakunta Pohjanmaa, jonne suuntautuu lähes kolmannes maakunnan kaikista lähtevistä kuljetuksista.

Vastaavasti suurimmat tavaravirrat maakuntaan tulevat Pohjanmaalta, Satakunnasta, Uudeltamaalta ja Pirkanmaalta. Etelä-Pohjanmaalla lähtevät tavaramäärät ovat tonnimääriltään jonkin verran suuremmat kuin saapuvat tavaravirrat. Ainoastaan Uudeltamaalta ja Satakunnasta tulevat tavaravirrat ylittivät Etelä-Pohjanmaalta näihin maakuntiin lähtevät kuljetukset.



Kuva 3.2 Etelä-Pohjanmaalle saapuvat ja lähtevät tiekuljetukset (Tilastokeskus kuljetustilastojen vuosien 2007 ja 2008 keskiarvot)

Kuten yrityskyselyn tuloksista ilmenee tieliikenteessä tärkeimmät kuljetusväylät ovat valtatiet 3,18 ja 19 sekä kantatie 67. Valtatie 18 roolina korostuivat lyhytmatkaiset pääosin maakunnan sisäiset kuljetukset. Valtatiet 3 ja 19 toimivat erityisesti valtakunnallisten pitempimatkaisten kuljetusten ja läpikulkuliikenteen pääväylinä.

Etelä-Pohjanmaalla tiekuljetusten osuus rautatiekuljetuksiin verrattuna on selvästi valtakunnallista keskiarvoa suurempi johtuen mm. pienyritysvaltaisesta yritysrakenteesta, kuljetusvolyymeiltään suurten vienti-/tuontikuljetusten vähäisyydestä sekä alueen rataverkon nykytilasta (asiakasraiteita niukasti, yritysalueita vähän rautatieliikennepaikkojen tuntumassa, pääradalla kapasiteettiongelmaa). Suoritetun yrityskyselyn mukaan vain joka kymmenes maakunnan yritys piti nykytilanteessa rautatieyhteyttä kuljetusjärjestelyssään tärkeänä.

Satamaliikenteen osuus maakunnan kokonaiskuljetuksista jää valtakunnallisen keskiarvon alapuolelle johtuen kuljetusintensiivisen vientiteollisuuden keskiarvoa pienemmästä osuudesta Etelä-Pohjanmaalla. Kuljetusmäärien perusteella maakunnan tärkeimmät satamat ovat Helsinki, Turku ja Vaasa. Helsingin rooli on merkittävä lähinnä kaupan tärkeimpänä tuontisatamana. Sen sijaan vientikuljetuksissa korostuvat Vaasa ja Kaskinen sekä Pori ja Rauma.

Etelä-Pohjanmaalla on myös merkittävä rooli valtakunnan kokonaiskuljetuksissa pääradan ja tieliikenteen pääväylien valtateiden 3 ja 19 kulkiessa maakunnan halki. Erityisesti valtateiden 3 ja sen jatkeen valtatie 19 osuus koko valtakunnan pohjois- eteläsuuntaisessa tavaraliikenteessä on erittäin tärkeä.

3.1.2 Logistiikkakeskusten nykytilanne

Tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaalla ei ole toimivaa, eri toimijoille vapaasti käytettävissä olevaa logistiikkakeskusta. Sen sijaan maakunnassa useille nykyisille yritysalueille on sijoittunut erityyppisiä logistiikkapalveluita tarjoavia yrityksiä esimerkkinä kuljetusliikkeitä, varastoinnista ja pakkaamisesta huolehtivia toimijoita sekä kaluston huoltoliikkeitä jne.

Tällä hetkellä suurimmalle Roveksen yritysalueelle Seinäjoelle ovat sijoittuneet lähes kaikki valtakunnalliset kuljetusliikkeet omine terminaaleineen. Logistiikkakeskukselle tyypilliset yhteiset lisäarvo- tuki- ja hallintopalvelut alueelta kuitenkin puuttuvat.



Kuva 3.3 Kuljetustermiinaaleja Roveksen yritysalueella Seinäjoella

Maakunnassa toimii myös useampia yritysten omaa tuotantoa ja jakelua palvelevia, hyvinkin uudenaikaisia ja tehokkaita logistiikkakeskuksia esimerkkinä Atrian pohjoismaiden suurin elintarvikealan logistiikkakeskus Nurmossa (kuva 3.4).

Maankäytön nykytila osiossa (luku 3.2) on lähemmin tarkasteltu kuntien nykyisiä logistiikka-/ yritysalueita samoin kuin niihin liittyviä lähiajan kehittämissuunnitelmia.



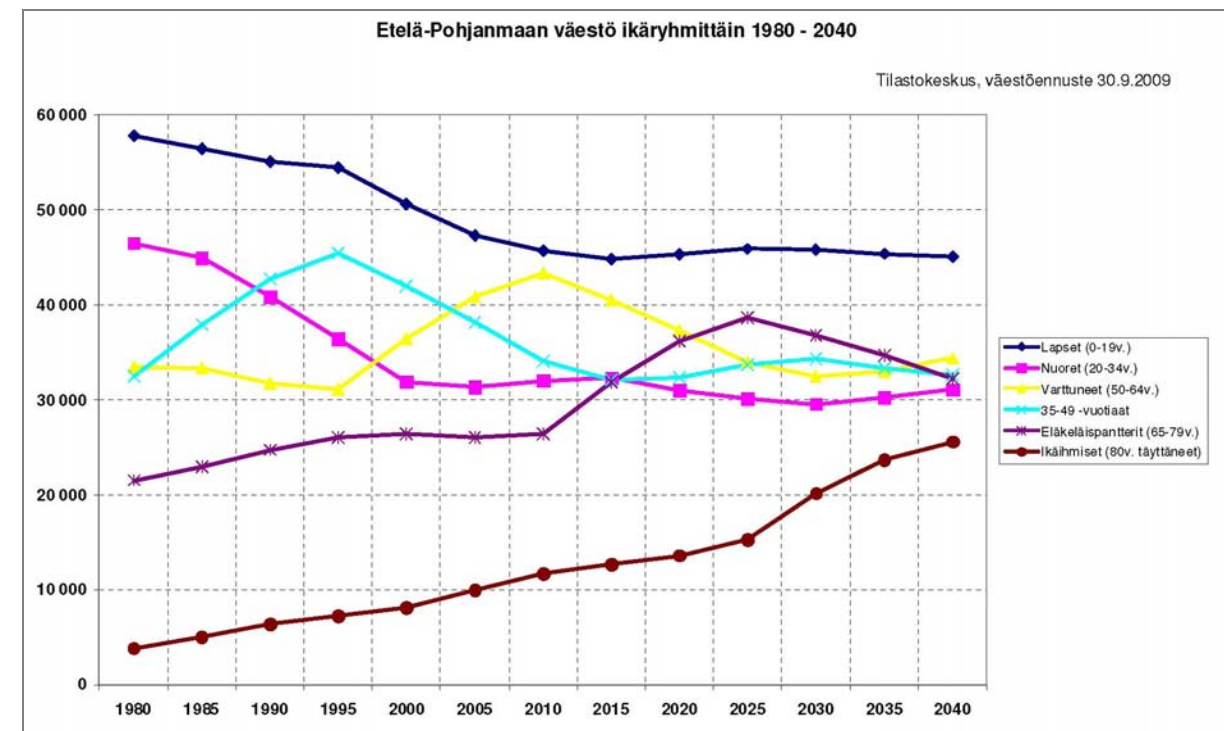
Kuva 3.4 Atrian Seinäjoen logistiikkakeskus

Tähän työhön liittyvän yrityskyselyn mukaan mahdollisen yhteiseen logistiikkakeskukseen sijoittumiseen kiinnostusta tunsivat 40 % vastaajista, kun taas palvelujen mahdollisina käyttäjinä sijoittumiseen palvelujen tuottajana oli kiinnostuneita 60 % vastanneista yrityksistä. Yhteisen eri toimijoille avoimen logistiikkakeskuksen sijaintipaikaksi yrityskyselyn perusteella nousi ylivoimaisesti Seinäjoki (kuvat 2.11–2.13).

3.2 Väestö ja työpaikat

Etelä-Pohjanmaan väkiluku oli vuoden 2009 lopussa runsaat 193 000 henkeä. Maakunnan väkiluvun 1980-luvulla alkanut, pääosin nettomuutosta johtuva väestön väheneminen on 2000-luvulla tasaantunut. Etelä-Pohjanmaan kokonaistrendistä poiketen väestö on kasvanut viime vuosina Seinäjoella erittäin vahvasti. Seinäjoki onkin yksi valtakunnan suhteellisesti voimakkaimmin kasvavia maakuntakeskuksia. Vastaavasti suhteellisesti voimakkainta väestön väheneminen on ollut Lappajärvellä ja Karijoella. Negatiivisen muuttovirran suurimpana selittäjänä on eri puolille Suomea jatko-opiskelemaan muuttavien nuorten (ikäryhmä 15–29 vuotta) suuri määrä.

Lähivuosien merkittävin muutos väestökehityksessä on jo alkanut työikäisen väestön suhteellisen osuuden pieneneminen ja eläkeikäisen väestön nopea kasvu (kuva 3.5), mikä tulee näkymään lähivuosina työvoiman saatavuuden heikkenemisenä ja huoltosuhteen merkittävänä huononamisena. Työperäinen maahanmuuttokaan ei tuo tähän nopeaa parannusta, koska nykyisellään Etelä-Pohjanmaalla ulkomaalaisten osuus väestöstä on kaikista maakunnista alhaisin eli alle 1 %.

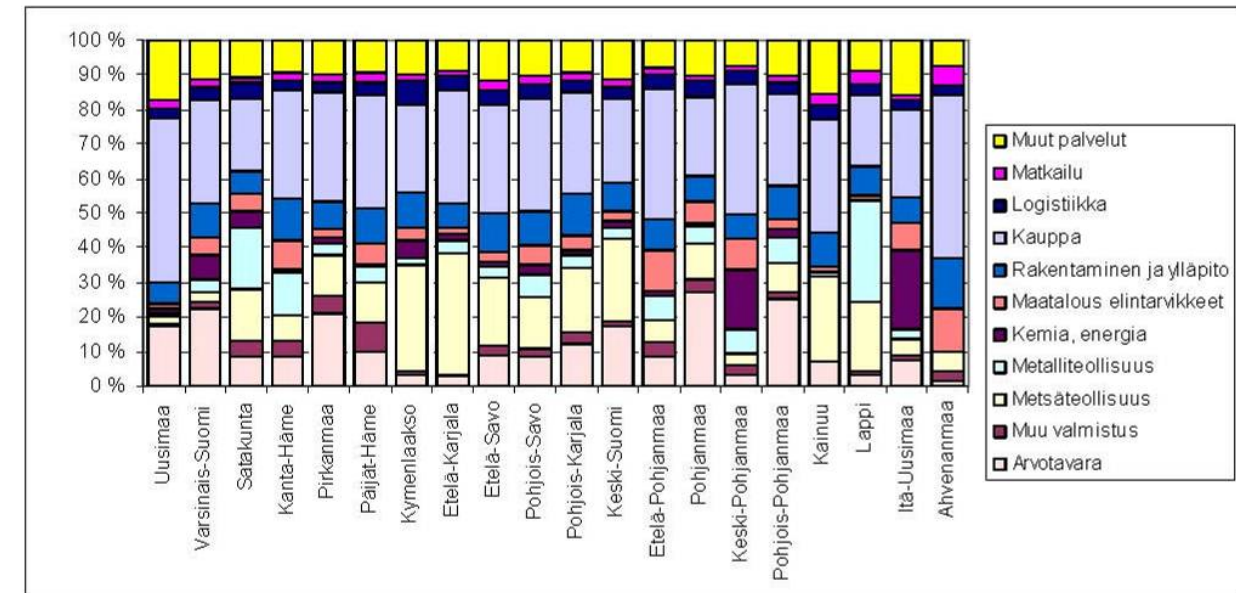


Kuva 3.5 Etelä-Pohjanmaan väestön muutos 1980–2040.

Yrittäjyys on Etelä-Pohjanmaan maakunnalle tunnusomainen menestystekijä ja työllisyyden lähtökohta, joka näkyy myös selkeästi alueen yritys- ja työpaikkarakenteessa.

Maakunnan avaintoimialat ovat elintarvikesektori kokonaisuudessaan alkutuotannosta jalostetuksi lopputuotteeksi, kauppa, metalliala, puutoimiala käsittäen mekaanisen puunjalostuksen sekä huonekaluteollisuuden. Elintarvikeklusterin osuus Etelä-Pohjanmaan tuotannon arvon lisäyksestä on yli kolminkertainen koko maahan verrattuna, mikä osaltaan kertoo toimialan merkityksestä alueella. Uudempina toimialoina kasvussa ovat mekaniikka ja logistiikka sekä erityisesti Seinäjoen seudulla kasvava tieto- ja informaatioteknologia.

Yli puolet Etelä-Pohjanmaan työpaikoista on palvelusektorilla, vaikkakin palvelusektorin osuus edelleen on koko valtakunnan keskiarvolukuja pienempi. Vastaavasti alkutuotannon osuus on selkeästi valtakunnan keskiarvoa suurempi. Myös kauppasektorin merkitys maakunnassa on kokonaisuutena huomattava (kuva 3.6).



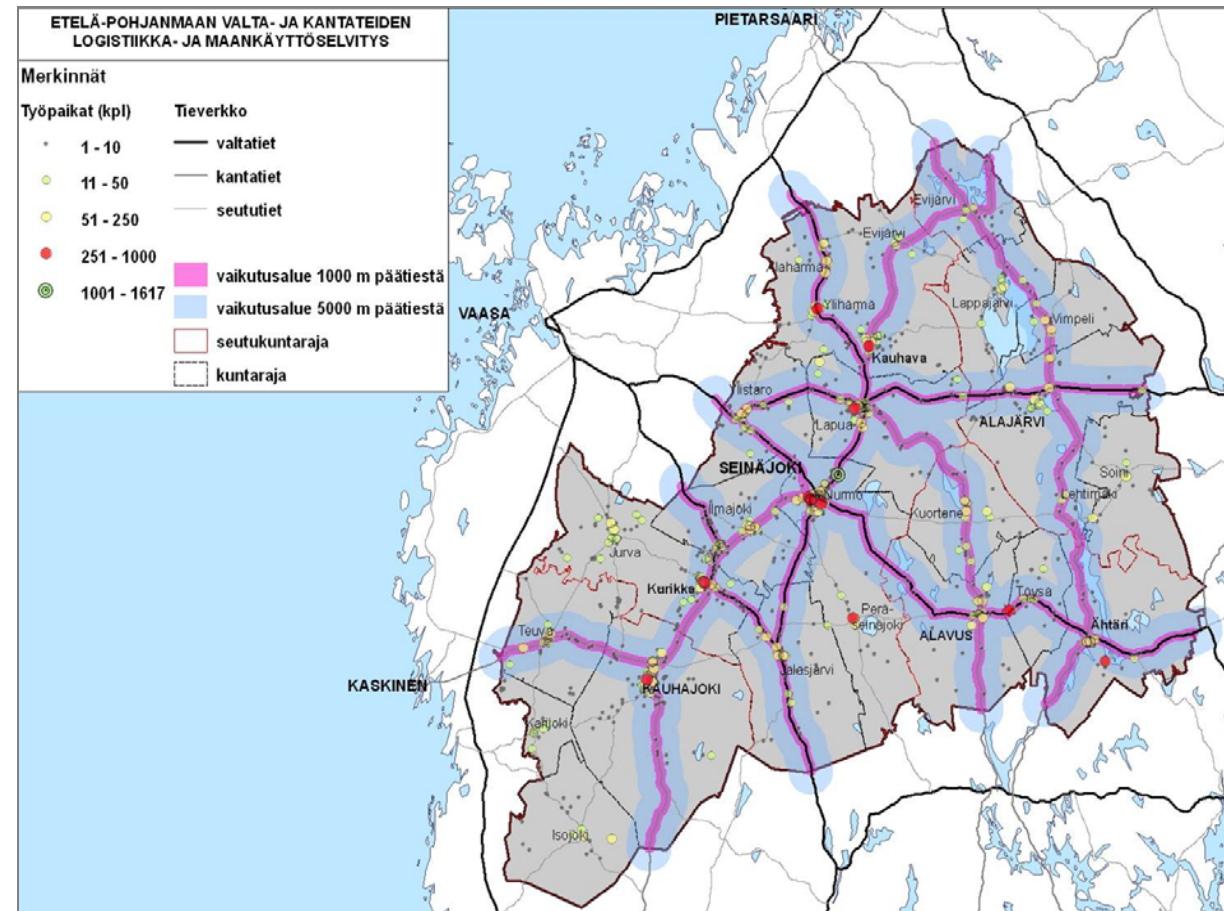
Kuva 3.6 Liikevaihdon jakautuminen segmenteittäin maakunnissa. (Tiehallinnon selvityksiä 3/2007).

Työpaikkarakenteessa alueelliset erot maakunnan sisällä ovat varsin suuret. Maatilayritysten määrä on useimmissa kunnissa merkittävä, mutta teollisten työpaikkojen osuus vaihtelee huomattavasti paikallisten olosuhteiden mukaan - esimerkkinä on Kurikka, jossa huonekaluteollisuuden työpaikkojen määrä yksittäisenä toimialana on merkittävä. Maakuntakeskuksena vahvistuvalla Seinäjoen kaupunkiseudulla työpaikkarakenne on nykytrendin mukaisesti nopeasti muuttumassa vahvasti palvelupainotteiseksi.

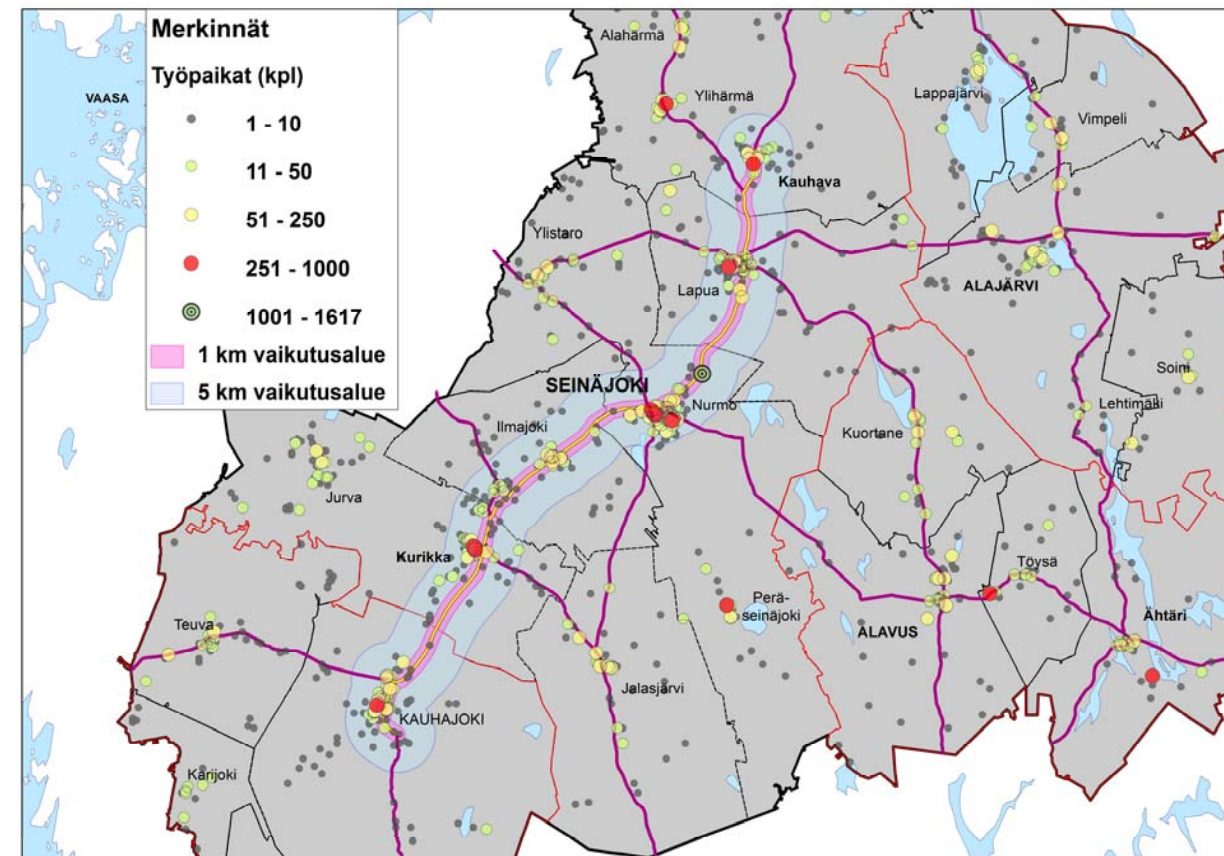
Pienyritysvaltaisuudesta johtuen Etelä-Pohjanmaalla vientiyritysten osuus kaikista yrityksistä jää selvästi valtakunnankeskiaarvosta, vaikkakin vientiyritysten lukumäärä on viime vuosina ollut kasvussa. Tullihallituksen tilaston mukaan Etelä-Pohjanmaan viennin kokonaisarvo jää noin prosenttiin valtakunnan kokonaisviennistä (Tulli: Tavaroiden ulkomaankauppa maakunnittain 2009) ollen siten selkeästi pienempi kuin naapurimaakunnissa Pirkanmaalla ja Pohjanmaalla. Osuuden pienuus selittyy osaksi maakunnan elinkeinorakenteesta osin lamasta (viennin arvo vuonna 2009 laski 32% verrattuna vuoteen 2008). Lisääntyvän alihankinnan ja verkostotalouden seurauksena entistä suurempi joukko yrityksistä on kuitenkin epäsuorasti myös mukana vientimarkkinoilla. Tämän vuoksi maakunnan todellinen vientiosuus on suurempi, mutta alihankinnasta johtuen tuotanto ei kirjaudu suoraan maakunnan lukuihin.

Alueellisesti maakunnan työpaikat keskittyvät varsin voimakkaasti valta- ja kantatieverkon vaikutusalueelle kuntakeskusten lähituntumaan. Yli 90 % työpaikoista sijoittuu valta- ja kantateiden 5 km:n vaikutusvyöhykkeelle ja 70 % kilometrin vaikutusvyöhykkeelle (kuva 3.7). Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava (kt 67–vt 19)-vyöhykkeestä on muodostunut voimakas Etelä-Pohjanmaan nauhamainen työpaikkakeskittymä, jonka varteen (5 km vaikutusalue) sijoittuu yli 70 % maakunnan yritystyöpaikoista (kuva 3.8).

Selvästi päätieverkon vaikutusalueen ulkopuolelle (etäisyys yli 5 km) sijoittuu runsaat 2000 työpaikkaa suurimpina kohteina Peräseinäjoki ja Jurvan taajama.



Kuva 3.7 Etelä-Pohjanmaan työpaikkojen sijoittuminen päätieverkon vaikutuspiirissä.



Kuva 3.8 Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki-Lapua-Kauhava työpaikkojen ydinvyöhyke.

Pendelöinti on yleistä Etelä-Pohjanmaan sisällä, pendelöintiä on lähes kaikkien kuntien välillä, mutta suurimmat virrat keskittyvät maakuntakeskukseen Seinäjoelle, jossa on noin kolmanne maakunnan työpaikoista. Vilkkain pendelöintiyhteys on kantatie 67 (Kauhajoki-Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki). Tässä korostuu pendelöintivirta Ilmajoenlta Seinäjoelle (yli 1500 hlö/päivä). Lähes yhtä tärkeä pendelöintiväylä on myös valtatiellä 19 Kauhavalta ja Lapualta Seinäjoelle ja toisinpäin. Mikäli Nurmo huomioitaisiin tässä, nousisi valtatie 19 suurimmaksi pendelöintikäytäväksi. Pendelöintivirta Seinäjoelta ulospäin on selvästi alle puolet sisäänpendelöivien määrästä. Myös valtatiellä 18 on pendelöintiliikennettä, joka jakaantuu huomattavasti tasaisemmin osin Töysän korkean työpaikkaomavaraisuuden (136 %) johdosta. Muita yli 100 % työpaikkaomavaraisia kuntia ovat Seinäjoki, Ähtäri ja Kauhava. Ilmajoenlla puolestaan on pienin omavaraisuusaste (70 %).

3.3 Maankäytön nykytila

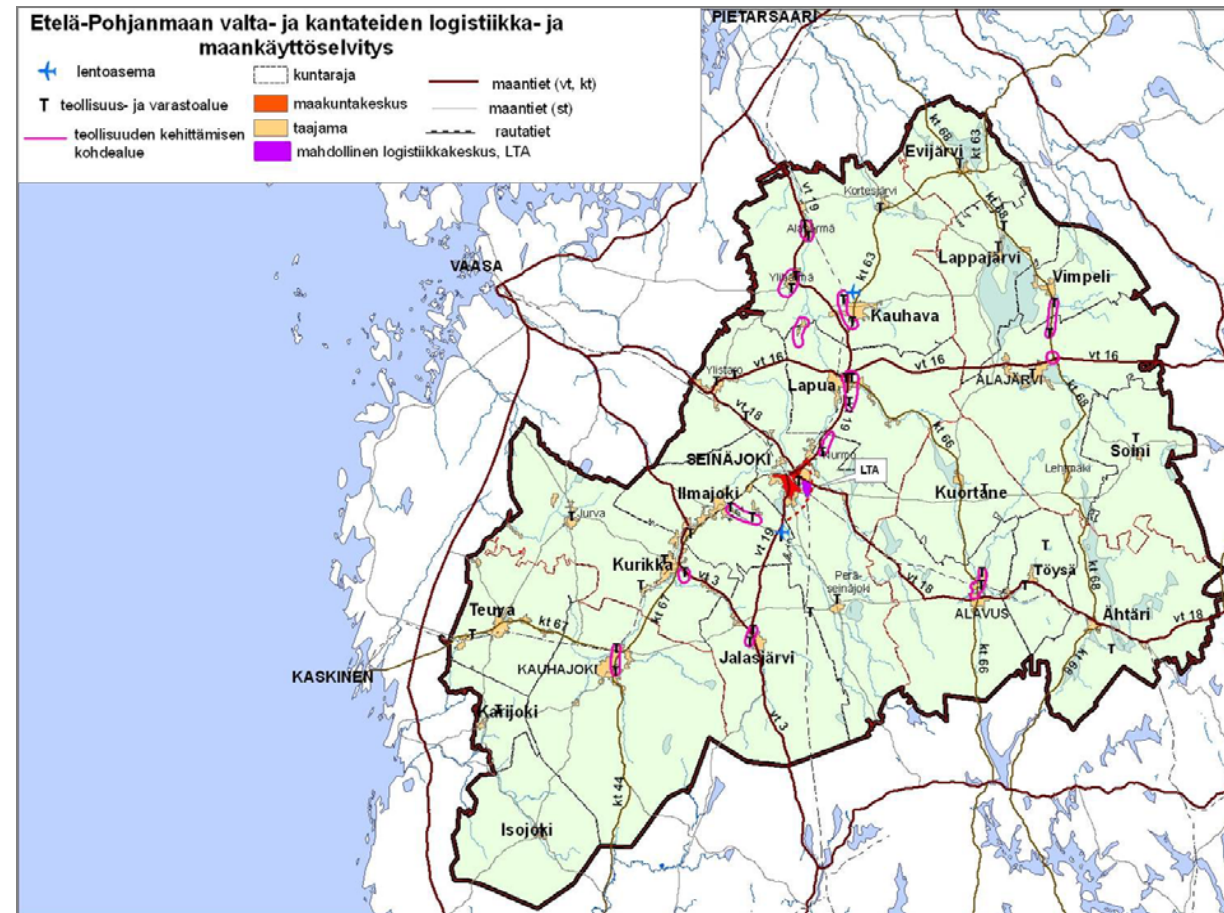
Maankäytön nykytilaa on tarkasteltu maakuntakaavan, kuntien yleis- ja asemakaavojen sekä tämän työn taustaksi tehdyn yrityskyselyn tietojen pohjalta. Maankäytön nykytilan tarkastelussa on keskitytty työohjelman mukaisesti yritys- ja työpaikka-alueiden sekä laajempien kaupallisten keskittymien nykytilanteeseen, aluevarauksen riittävyyteen sekä alueiden mahdollisiin toiminnallisiin/liikenteellisiin ongelmiin.

3.3.1 Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava

Etelä-Pohjanmaalla on voimassa ympäristöministeriön keväällä 2005 vahvistama maakuntakaava. Kaava on valmisteltu ns. kokonismaakuntakaavana, joka toimii maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti ohjeena alueen viranomaisille, kuntien yleiskaavoituksella ja muulle maankäytön suunnittelulle. Maakuntakaavaa tarkistettiin Lapuan kaupungin Novaparkin kauppakeskushankkeen osalta niin, että ympäristöministeriö vahvisti kaavamuutoksen 5.12.2006.

Työpaikka- ja yritystoimintoja ohjaavia merkintöjä maakuntakaavassa ovat teollisuus ja varastoalueen merkintä (T) sekä laajempi teollisuuden kehittämisen kohdealuemerkintä (TK).

Teollisuus ja varastoalueen merkintä osoittaa maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät teollisuus- tai varastotoimintojen alueet. Teollisuus- ja varastoalue -merkinnän keskeiset perusteet ovat olleet alueen maakunnallinen merkittävyys ja alueen kehittymismahdollisuudet. Pääosin maakuntakaavan T-alueet toimivat jo ainakin osin yritysalueina tai yksittäisen teollisuuslaitoksen sijoittumisalueena. Maakuntakaavassa on kaikkiaan 45 kpl T-aluevarausmerkintää (teollisuus- ja varastoalue) ja ne jakaantuvat varsin tasaisesti eri seutukuntien alueille (kuva 3.9). Maakuntakaavan varauksissa ei ole tarkemmin analysoitu alueiden nykytilaa tai niiden toiminnallisia painotuksia. Teollisuuden kehittämisen kohdealueiksi oli lähinnä valikoitu yritysalueita, jonne sijoittui suurempi yksittäinen yritys tai suunnitelmassa oli alueen merkittävä laajentaminen.



Kuva 3.9 Etelä-Pohjanmaan merkittävät työpaikka-/yritysalueet (Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2005)

Tarkasteltaessa maakuntakaavan yritys-/teollisuusalueiden sijoittumista aluerakenteellisesti tässäkin korostuu Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava-vyöhykkeen rooli (kt 67–vt 19) maakunnan teollisen yritystoiminnan keskittymänä samoin kuin kehitettävien alueiden keskittymänä. Vyöhykkeelle sijoittuu kaikkiaan 7 teollisuuden kehittämisen kohdealuetta. Muut merkittävimmät teollisuus-/yritysalueet ovat lähinnä yksittäisiä kohteita kuntakeskusten tuntumassa Jalasjärvi, Alajärvi–Vimpeli, Alavus tai perinteisiä tehdasalueita (Inhan alue Ähtärissä).

3.3.2 Yleis- ja asemakaavatilanne

Yritysalueiden kehittämisen kannalta merkittävänä osayleiskaavoina korostuvat lainvoimaiset Roveksen alueen osayleiskaava sekä Eteläisen Seinäjoen ja Itäväylän osayleiskaava.

Jalasjärvellä laajan Kivistönkylän (vt 3 ja vt 19 risteysalueen) asemakaavoitustyö on loppuvaiheessa ja tullenee lainvoimaiseksi vielä vuoden 2010 aikana.

Kurikassa kaupungin osayleiskaavassa (v. 1995) on varaukset nykyisten teollisuusalueiden (Ikari, Paulaharju) laajennuksille. Alueiden asemakaavoissa on toistaiseksi runsaasti teollisuuden ja varastoalueiden rakennusoikeutta jäljellä.

Ilmajoella Rengonharjun yleiskaava on voimassa ja tarkempi asemakaavoitus on meneillään.

Lapuaalla on kaavoitusohjelmassa valtatie 19 varressa olevin Joutikallion ja Honkimetsän teollisuusalueiden laajennukset sekä pitemmällä tulevaisuudessa laaja, koko valtatie 19 varren tuotanto- ja logistiikka-alueen oyk. (osayleiskaavan pinta-ala n. 1600 ha).

Kauhavalla on vahvistetuilla asemakaava-alueilla vapaita yritys-/teollisuusalueita n. 60 hehtaaria. Alueet sijoittuvat valtatie 19 varteen Ylihärmässä (Pöyhönen) ja Alahärmässä (keskusta) sekä Kauhavan keskustan tuntumaan kantatie 63:n varteen (Tornimäki, Passi).

Alajärvellä kaupungin merkittävin teollisuusalue sijoittuu keskustan tuntumaan valtatie 16 eteläpuolella. Alue on jo pääosin toteutunut ja vapaana on enää n. 10 tonttia. Suunnitelmissa onkin alueen merkittävä laajentaminen pohjoiseen valtatie 16 suuntaan.

Kauhajoella Aron, Lellavan ja Panulan teollisuusalueilla on logistiikka-alan, puunjalostusteollisuuden, metalliteollisuuden ja elintarvike-alan yrityksiä. Alueilla on myös varastointi ja terminaalityypistä toimintaa, joka aiheuttaa paljon liikennettä. Aronkylän teollisuusalueella toimii valtakunnallisesti tunnettu Isojoen konehalli IKH, jonka logistiikkatoiminnot huolehditaan hyvin pitkälti täältä. Nykyisillä teollisuusalueilla on vielä vapaita tontteja. Aronkylän aluetta on laajennettu ja alueella on edelleenkin laajentamisvaraa. Rauskan alue on kaavoitettu liike- ja kauppakeskusten alueeksi. Sinne on sijoittumassa vähittäiskaupan suuryksikkö.

Alavudella nykyisillä teollisuusalueilla (Rekolan alue, Aseman alue, keskustan teollisuusalue) on vielä runsaasti vapaita yritystontteja.

Ähtärissä keskustan kaakkoispuolisen teollisuusalueen laajennuksen kaava on valmis (lisäaluetta 22 ha). Kunnallistekniset työt alueella ovat käynnistymässä. Teollisuus- ja varastoalueiden tonttireservi kaupungissa on hyvä.

Pääteiden kehittämistarpeisiin vaikuttavina ja logistisesti merkittävänä yritysalueina voidaan mainita ainakin Alavuden mekaaniseen puunjalostukseen ja rakennuskusteriin erikoistuvat Rantatöysän, Rekolan ja PPTH:n alueet, Ähtärissä Inhan alue sekä Alajärvellä pohjoiseen valtatie 16 suuntaan laajeneva keskustan teollisuusalue. Valtatie 3 liikennöintiin vaikuttavat Jalasjärven metalliteollisuuteen erikoistuva Koivikon- Kojan alue sekä Kurikan puusepän- ja metalliteollisuuteen keskittyvä Ikarin alue. Lapualla valtatie 19 liikennemääriin merkittävästi vaikuttavat Joutikallion-Honkimetsän monipuoliset yritysalueet samoin kuin Kauhajoella kantatiellä 44 materiaalien käsittelyyn ja automaatioon ja metalliteollisuuteen erikoistuneet Aron, Lellavan ja Panulan alueet. Logistisesti merkitykseltään omassa maakuntatason luokassaan ovat Seinäjoen Atrian teollisuusalue sekä laajeneva Roveksen alue.

3.3.3 Nykyiset vähittäiskaupan suuryksiköt

Pääosin vähittäiskaupan liikkeet Etelä-Pohjanmaalla sijoittuvat kuntien keskusta-alueille joitain tilaa vievän kaupan yrityksiä lukuun ottamatta (lähinnä rautakauppoja ja maatalouden koneliikkeitä). Kehittyvä Joupin alue ja Hyllykallion myymäläkeskittymä Seinäjoelle voidaan lukea vielä keskustaan tukeutuviksi kauppa-alueiksi.

Logistisesti ja liikenteellisesti merkittävin keskustojen ulkopuolinen vähittäiskaupan suuryksikkö on valtakunnallisestikin tunnettu Töysän Tuurin alue.

3.4 Yhteenvedo maankäytön ja logistiikan nykytilasta ja kehittämistarpeista

Liikenteen ja logistiikan näkökulmasta Etelä-Pohjanmaan väestö- ja työpaikkakehitys ei kokonaisuudessaan lisää merkittävästi liikennettä maakunnassa. Liikennemäärät nousevat kuitenkin merkittävästi asukas- ja työpaikkamääräänsä kasvattavalla Seinäjoen kaupunkiseudulla samoin kuin nykyisen yrityselämän valta-akselin Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava pääväylällä. Erityisesti valtakunnallisen liikenteen myötä myös valtatie 3 liikennemäärät ja merkitys raskaan liikenteen pääväylänä Jalasjärven osuudella tulee korostumaan.

Etelä-Pohjanmaalla alkutuotannon ja yleensä elintarvikesektorin vahvuudesta johtuen maatalouteen ja sen jatkojalostukseen liittyvien kuljetusten määrät tulevat entisestään lisääntymään alueen tieverkolla. Paitsi pääties-töä nämä kuljetukset, varsinkin jalostusketjun alkupäässä kuormittavat merkittävästi maakunnan alempiasteista tieverkkoa, mikä asettaa erityisvaatimuksia alemman tieverkon kunnossapidolle ja hoidolle.

Nykytilanteessa maankäytön logistiikan tehostamisen ja pääteiden liikenteen kehittämistoimien koordinoinnissa kiireellisimpiä tehtäviä ovat valtatie 19 itäisen ohikulkutien nopea valmistuminen sekä tien liittymäalueiden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen erityisesti Seinäjoki–Lapua osuudella. Tämä osa tieverkkoa on yritysten sijoittumisen ja kuljetusten kannalta maakunnan selkeä ydinvyöhyke. Vyöhykkeelle ollaan myös kaavoittamassa merkittävästi uusia yritysalueita, mikä tulee entisestään lisäämään kuljetuksia tiellä ja osaltaan vahvistaa tien merkitystä Etelä-Pohjanmaan logistisena pääväylänä.

Raideliikenteen rooli Etelä-Pohjanmaan kuljetuksissa on toistaiseksi varsin vähäinen johtuen osittain alueen toimiala- ja yritysrakenteesta. Ekologisten tavoitteiden vahvistuessa tulee Etelä-Pohjanmaallakin kuljetuksissa jatkossa pyrkiä raidekuljetusten osuuden kasvattamiseen suosimalla yritysalueita, jotka mahdollistavat yhdistetyt kuljetukset samoin kuin suorat raidekuljetukset.

Tarkasteltaessa yritys-/teollisuusalueiden sijoittumista aluerakenteellisesti korostuu Kauhajoki–Kurikka–Seinäjoki–Lapua–Kauhava-vyöhykkeen rooli maakunnan teollisen yritystoiminnan keskittymänä. Muut merkittävämmät teollisuusalueet ovat perinteisiä teollisuusalueita kuntakeskusten tuntumassa. Rakenteellisesti selvemmin muusta taajamarakenteesta erillään olevia yritysalueita ovat mm. Inhan teollisuusalue Ähtärissä sekä Teräsmäen ja Luoman teollisuusalueet Seinäjoella.



Kuva 3.10 Yrityshalli Lasipellon teollisuusalueelta Alavuden asemaseudulta.

Tehtyjen kunta- ja yrityskyselyjen perusteella vapaita teollisuus- ja yritysalueita on maakunnassa toistaiseksi varsin hyvin saatavilla lähes kaikissa kunnissa. Etelä-Pohjanmaan viimeisimmän talouskatsauksen mukaan 2000-luvun alkuvuosien yritysten vilkkaan investointiaallon jälkeen parina viime vuonna on teollisuustonttien kysyntä ollut Seinäjoen kaupunkiseutua lukuun ottamatta varsin vähäistä. Toisaalta nykyisen investointilaman vaihtuminen lähivuosina kasvuhakuisemmaksi kehitykseksi voi nopeasti täyttää nykyisillä alueilla vapaana olevat tontit. Jotta elpävän kysynnän tilanteessa ei jouduta sopivien yritystonttien puutetilaan, kannattaa kuntien huolehtia uusien tai nykyisiä yritysalueita täydentävien kaavahankkeiden ripeästä eteenpäinviennistä.

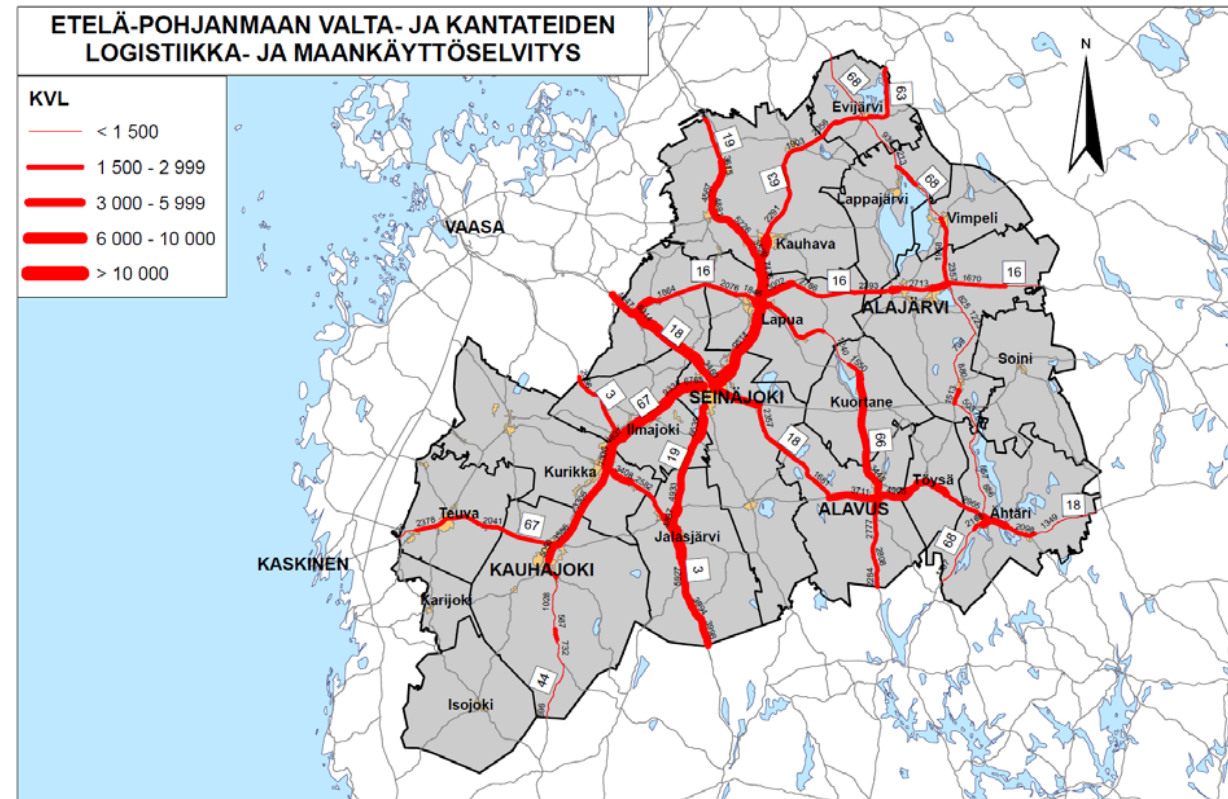
Teollisuusyrityksillä on esiintynyt ongelmia logistiikan toimitusverkon kokonaisuuden hallinnassa sekä logistiikan resurssien riittävyydessä. Puutteita aiemmissa haastatteluissa nähtiin niin sopivan logistiikka-alan työvoimasta kuin infrastruktuurissa. Kuljetusten- ja varastoinnin keskittämisen ohella tärkeimpinä logistiikan kehittämiskohteina pidettiin infrastruktuurin kehittämistä ja sen pullonkaulojen poistamista sekä ylläpidon parantamista. (Etelä-Pohjanmaan liitto et. al. 2006)

Tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaalla ei ole eri toimijoille vapaasti käytettävissä olevaa logistiikkakeskittymää. Logistisen tehokkuuden, liikenteen samoin kuin markkinoiden ja asiakkaiden sijainnin kannalta Kurikka-Seinäjoki-Lapua vyöhyke on logistiikkakeskuksen sijoittumisen kannalta maakunnan keskeisintä aluetta.

3.5 Pääteiden nykytila

3.5.1 Liikennemäärät ja liikenne-ennuste

Tiekohtaiset liikennemäärät Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateillä vaihtelevat suuresti. Pienimmät liikennemäärät on mitattu kantatieltä 68, jolla keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on keskimäärin 1 200 ajoneuvoa ja eräillä tieosuuksilla alle 900 ajoneuvoa. Suurimmat liikennemäärät ovat puolestaan valtatieltä 19, jolla KVL on 6 400 ajoneuvoa. Valtatien 19 vilkkain osa on Seinäjoen keskustan ja Nurmon välinen tieosuus, jolla KVL on yli 16 000 ajoneuvoa.



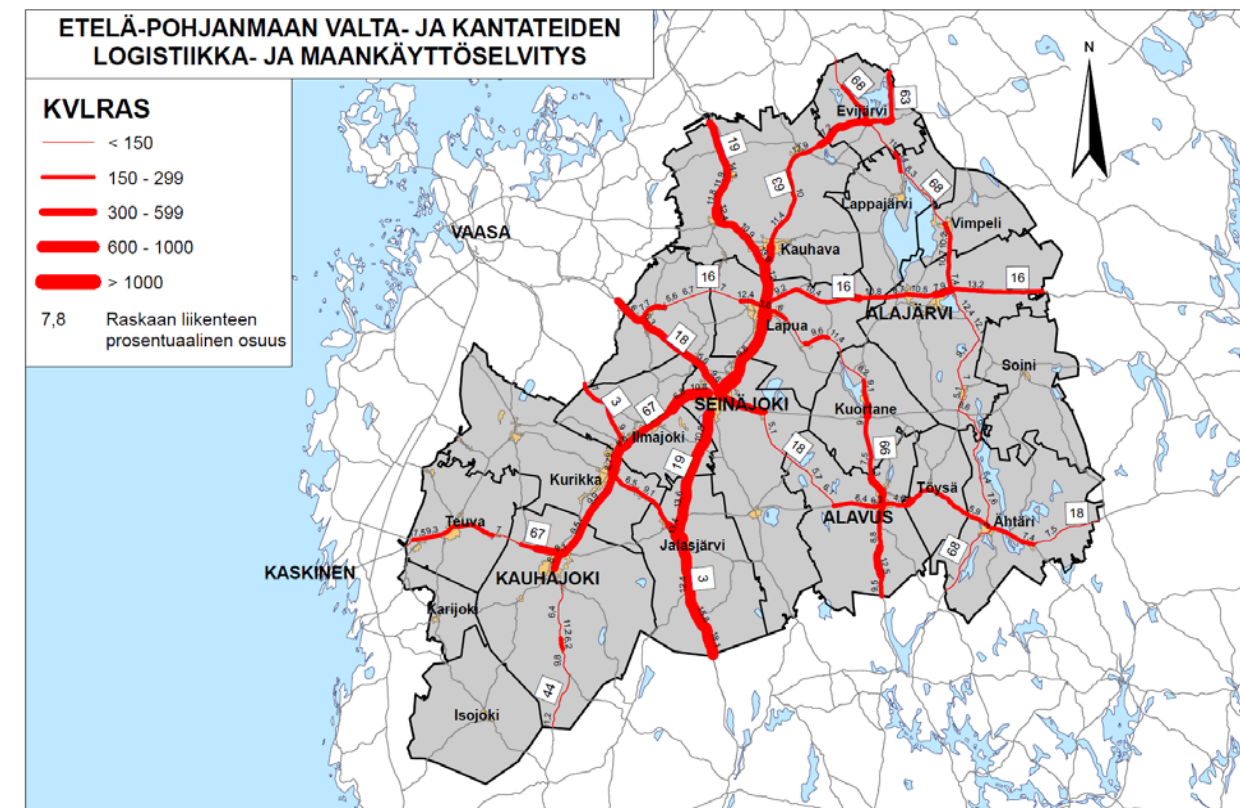
Kuva 3.11 Päätieverkon nykyiset liikennemäärät vuonna 2010.

Voimakkaimmat liikennevirrat ovat valtatiellä 19 Kauhavan ja Seinäjoen välillä, kantatiellä 67 Kurikan ja Seinäjoen välillä, valtatiellä 18 Seinäjoen ja Pohjanmaan maakunnan välillä sekä valtatiellä 3 Jalasjärven ja Pirkkanen maakunnan välillä. (kuva 3.11)

Raskaan liikenteen osalta liikennevirrat eroavat osittain kokonaisliikenteen virroista. Voimakkaimmat liikennevirrat ovat valtatiellä 3 Pirkkanen maakunnan rajan ja Jalasjärven välillä jatkuen Jalasjärveltä valtatielle 19 Seinäjoen keskustan kautta aina Pohjanmaan maakunnan rajalle saakka. Valtatiet 3 ja 19 muodostavat näin ollen yhdessä maakunnan vilkkaimmin liikennöidyn raskaan liikenteen väylän, joka kulkee maakunnan halki pohjois-eteläsuunnassa. Muita merkittäviä raskaan liikenteen virtoja on valtatiellä 18 Seinäjoen ja Pohjanmaan maakunnan välillä sekä kantatiellä 67 Seinäjoen ja Kauhajoen välillä (kuva 3.12).

Valtateiden 3 ja 19 muodostaman pohjois-eteläsuuntaisen raskaan liikenteen valtaväylän merkitys korostuu raskaiden yhdistelmäajoneuvojen liikennevirtoja tarkasteltaessa. Selvästi merkittävimmät valtakunnalliset yhdistelmäajoneuvojen liikennevirrat kulkevat juuri tätä väylää pitkin. Myös Seinäjoen ja Kauhajoen välisellä osuudella yhdistelmäajoneuvojen liikennemäärät ovat merkittäviä. Tampereen teknillisen yliopiston tekemän selvityksen mukaan liikennemäärä on kasvanut valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 Seinäjoen läheisyydessä lähes koko maasta eniten jopa 75-80 % ja sekä valtatiellä 3 Jalasjärveltä etelään noin 62 % luvusta 1993 luvusta 2009. Muilla lähialueen pääteillä kasvu on jäänyt tästä noin puoleen.

Edellä mainittujen tieosuuksien lisäksi maakunnassa on viisi raskaan liikenteen huomattavaa solmukohtaa, joiden ympärille on muodostunut paikallisesti merkittäviä raskaan liikenteen virtoja. Kyseiset solmukohdat ovat valtatie 18 ja kantatie 66 leikkauskohta Alavudella, kantateiden 63 ja 68 leikkaus Evijärvellä, valtateiden 16 ja 18 leikkaus, kantateiden 44 ja 67 leikkaus Kauhajoella sekä valtatie 16 ja kantatie 68 leikkaus Alajärvellä.



Kuva 3.12 Päätieverkon nykyiset raskaan liikenteen liikennemäärät.

Liikenneviraston *Tieliikenteen kuntaennusteen* mukaan tieliikenne Etelä-Pohjanmaan valtateillä kasvaa 36 prosenttia vuosina 2010–2040, mutta valtatiellä 19 Seinäjoen kaupunkiseudun osalta jopa yli 40 %. Kantateillä kasvu on samalla aikavälillä hieman pienempi 32 prosenttia, josta suurin kasvu tulee kantatielle 67. Sekä valta- että kantateillä liikenne-ennusteen mukaiset kasvukertoimet ovat valtakunnallisen keskiarvon suuruista. Liikennemäärä nousee yli 10 000 ajoneuvon vuorokaudessa kantatiellä 67 Ilmajoen ja Seinäjoen välillä sekä valtatiellä 19 Seinäjoelta aina Kauhavalle saakka.

3.5.2 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitukset yhdessä tiestandardin kanssa kertovat hyvin tien soveltuvuudesta elinkeinoelämän raskaan liikenteen kuljetuksille. Kuljetusten on oltava perillä optimoidussa määräajassa, jolloin vaatimuksena on nopeus, täsmällisyys, tehokkuus, varmuus ja turvallisuus. Pääteiden tavoitteenakin oleva 100 km/h mitoitusnopeuden standardin täyttävä väylä soveltuu parhaiten myös raskaan liikenteen kuljetuksille, vaikka niiden suurin sallittu nopeus on 80 km/h. Lisäksi logistiikan osalta on huomioitava pakettiautot ja työssäkäynti. Tavoitetta alemmat nopeusrajoitukset kertovat pääsääntöisesti jostain puutteesta tai turvallisuusriskistä, kuten tiheästä liittymävälistä tai tien kulkemista asutusten läpi. Nämä ovat riskejä elinkeinoelämän kuljetusten kannalta ja aiheuttavat ristiriitoja ihmisten ja kuljetusten välillä.

Valta- ja kantateillä tavoitteena on 100 km/h mitoitusnopeus, jonka osuus Etelä-Pohjanmaan päätieverkon kokonaispituudesta nykytilanteessa on valtateillä 64 % ja kantateillä 55 %. 80 km/h nopeusrajoitus vallitsee noin kolmanneksella päätieverkosta ja loppuosalla tieverkkoa. Pääosin taajama-alueilla ja kylien kohdilla vallitsee matalampi alle 80 km/h nopeusrajoitus. Eniten näitä hitaampia tiejaksoja esiintyy valtatiellä 18 ja kantatiellä 68. Nopeusrajoitusten osuus on valtakunnallista keskitasoa, ja toisaalta tavoitteena olevasta 100 km/h ollaan vielä monella päätiejaksolla kaukana. Taulukossa 3.1 on kuvattu vallitsevien nopeusrajoitusten osuudet maakunnan päätieverkolla.

Taulukko 3.1 Eri nopeusrajoitusten osuudet maakunnan päätieverkolla.

Päätie	alle 80 km/h		80 km/h		100 km/h	
	km	%	km	%	km	%
3	0,7	1	20,1	28	51,8	71
16	0,9	1	14,9	16	79,0	83
18	9,2	7	62,1	44	70,3	50
19	5,7	5	34,7	33	65,7	62
Valtatiet ka	16,4	4	131,7	32	266,8	64
44	2,4	6	40,5	94	0,0	0
63	1,9	3	18,9	30	42,0	67
66	5,4	7	18,9	23	59,3	71
67	3,2	4	24,2	28	59,7	69
68	11,7	8	59,5	42	69,7	49
Kantatiet ka	24,6	6	161,9	39	230,7	55

Kehityssuunta on viime aikoina ollut tavoitteesta poispäin. Esimerkiksi valtatiellä 19 on jouduttu tekemään erityisratkaisu ja laskemaan nopeutta. Uusi nopeusrajoitus on välillä Seinäjoki-Lapua 80 km/h. Tämä johtuu pääosin siitä, että liikennemäärät ja etenkin raskaan liikenteen määrä on kasvanut suureksi, jolloin liikenteen sujuvuus on parempi alemmalla nopeudella. Lisäksi liikenneonnettomuudet ovat kasvaneet merkittävästi.

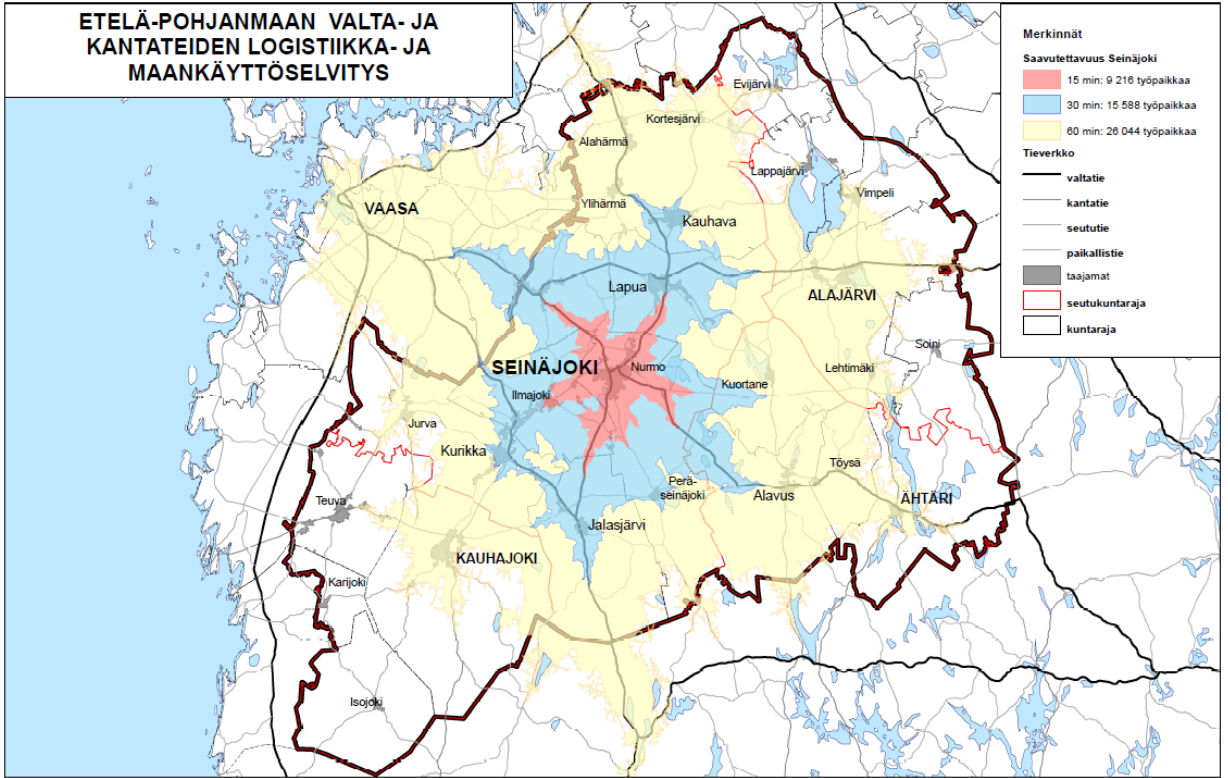
Valtatiellä 16 on eniten 100 km/h osuuksia, yhteensä 83 % tien kokonaispituudesta, kun taas valtatiellä 18 osuus on vain 50 %. Valtatiellä 18 matalien nopeusrajoitusten osuus on selvästi muita valtateitä suurempi. Pitkiä yli 500 m osuuksia on yhteensä 6 kpl. Kantateillä 100 km/h nopeusrajoituksen osuus on suurin kantatiellä 66 ja vastaavasti pienin kantatiellä 44, jolla ei ole lainkaan yli 80 km/h nopeusrajoituksia. Etelä-Pohjanmaan pääteiden nopeusrajoituskartta on esitetty liitteessä 2.

3.5.3 Saavutettavuus ja palvelutaso

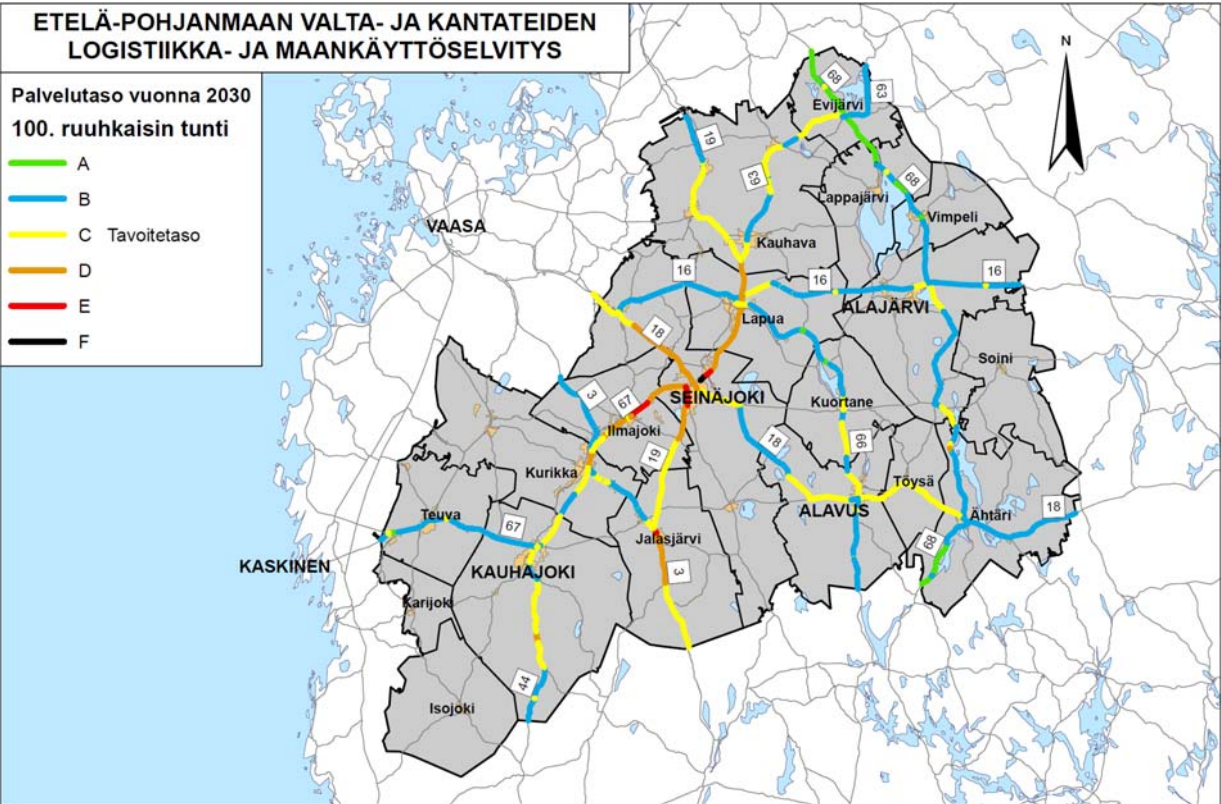
Maakunnan eri alueiden saavutettavuutta on selvitetty kartoittamalla ajoaikoihin suhteutettuja ajoetäisyyksiä Seinäjoen, Kauhajoen, Kauhavan, Alajärven sekä Alavuden kuntakeskusten ympärillä. Tulokset on esitetty karttatulosteina, joissa on havainnollistettu alueita, jotka ovat 15, 30 tai 60 minuutin ajoajan päässä kulloinkin tarkastelussa olevasta keskuskunnasta. Saavutettavuuskartoista on havainnollisesti nähtävissä alhaisten nopeusrajoitusten vaikutus kuntakeskusten välisten matkojen ajoaikoihin sekä työpaikkojen määrä kullakin ajoika-alueella. Seinäjoelta tavoitetaan noin 30 minuutissa 15600 työpaikkaa. Tämä rajapyykki tavoittaa niin Kauhavan, Kuortaneen, Jalasjärven, Ilmajoen ja Kurikan eikä jää juurikaan Alavuden keskustasta. Kauhajoki ja Alajärvi puolestaan ovat kauempana Seinäjoen vaikutuspiiristä, jolloin niiden asema seutukuntansa sekä maakunnan reuna-alueiden keskuksina korostuu. Saavutettavuuskartat ovat kokonaisuudessaan esitetty liitteessä 3.

Tässä työssä esiteltävä maakunnan pääteiden palvelutaso kuvaa päätiestön palvelutasoa vuonna 2030 tilanteessa, jossa liikennemäärät ovat kasvaneet, mutta tiestö on muutoin nykytilan mukainen. Palvelutasoa on tarkasteltu vuoden 50., 100. ja 300. ruuhkaisimman tunnin osalta. Työryhmä asetti tavoiteltavaksi palvelutasoksi maakunnan päätiestöllä vähintään C-palvelutason HCM-2000 standardin mukaisessa asteikossa, jotka kuvaavat liikenteen sujuvuutta ja ruuhkautuneisuutta.

Liikenteen palvelutason kannalta ongelmallisimmaksi alueeksi on muodostumassa Seinäjoen kaupunkiseutu. Seinäjoen keskusta on johtavilla valtateillä 18 ja 19 sekä kantatiellä 67 on odotettavissa selviä sujuvuusongelmia seuraavan 20 vuoden aikana. Toisena ongelmallisena alueena mainittakoon valtateiden 3 ja 19 liittymäkohta Jalasjärvellä, jossa jo nykyisin esiintyy säännöllisesti jonoutumista. (kuva 3.14)



Kuva 3.13 Seinäjoen keskustan saavutettavuus.



Kuva 3.14 Palvelutaso 100. ruuhkaisimman tunnin aikana vuonna 2030

Kokonaisuutena ja verrattaessa valtakunnallisesti pääteitä Etelä-Pohjanmaan pääteiden palvelutaso on tyydyttävä ja hieman keskiarvoa parempi.

3.5.4 Liikenneturvallisuus

Selvitystä varten Etelä-Pohjanmaan päätieverkolta kerättiin henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiedot viideltä viimeisimmältä vuodelta 2005–2009. Lähtötietona oli tiedossa, että Etelä-Pohjanmaalla sattuu liikenneonnettomuuksia maakunnista eniten suhteessa asukasmääriin (Etelä-Pohjanmaan liitto).

Vuosien aikana sattuneiden onnettomuuksien perusteella määritettiin keskimääräinen vuosittainen onnettomuuskertymä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tutkittiin onnettomuuksien lukumäärän sijaan onnettomuuksissa kuolleiden ihmisten lukumäärän mukaan. Liikenneturvallisuutta arvioitaessa käytettiin neljää tunnuslukua: kuolemantiheys ja kuolemanriski sekä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheys ja -riski. Onnettomuusriskillä tarkoitetaan tässä tapauksessa riskiä kuolla tai joutua henkilövahinkoihin johtavaan onnettomuuteen ja se riippuu tapahtuneiden onnettomuuksien ja kuolemien määrästä suhteessa väylän liikennesuoritteeseen. Onnettomuustiheys puolestaan ilmaisee kuinka tiheästi onnettomuuksia sattuu jollain tietyllä tieosuudella. Muodostettuja tunnuslukuja verrattiin vuoden 2008 pääteiden valtakunnallisiin keskiarvoihin.

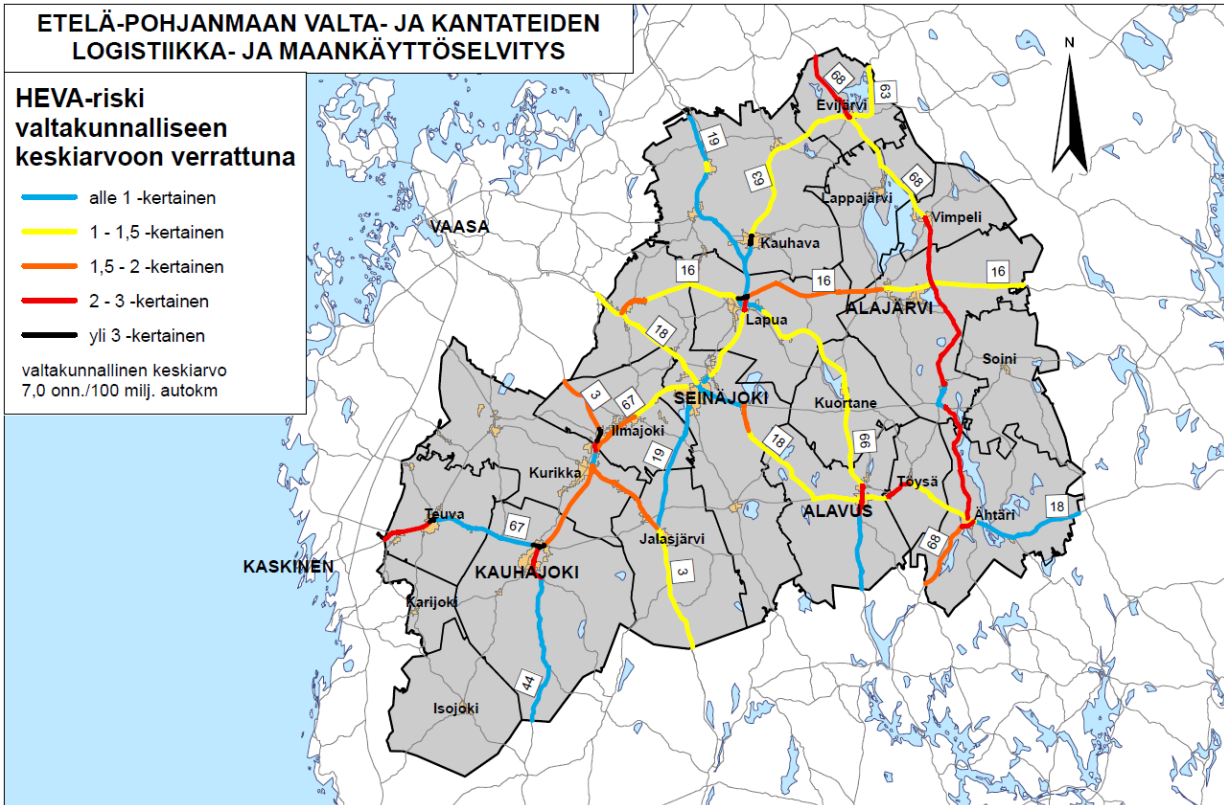
Kantatie 67 nousee tarkasteluissa esiin synkkien onnettomuustilastojensa vuoksi. Kurikan ja Seinäjoen välillä on sattunut viimeisen viiden vuoden aikana kuusi liikennekuolemaa ja siellä kuolemantiheys on noin nelinkertainen valtakunnalliseen keskiarvoon verrattuna. Myös maakunnan rajan ja Teuvan välisen tieosuuden onnettomuustilastot ovat huolestuttavat. Tieosuudella on sattunut viimeisen viiden vuoden aikana 13 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut yhteensä neljä ihmistä. Puolet onnettomuuksista ja kuolemista on sattunut Teuvan keskustassa. (kuva 3.15)

Yksi ongelmallisimmista yhteysväleistä on valtatie 16 Lapuan ja Alajärven välillä. Lapuan kohdalla HEVA-tiheys on nelinkertainen ja HEVA-riski peräti yhdeksänkertainen valtakunnalliseen keskiarvoon verrattuna. Lapuan ja Alajärven välillä kuolemantiheys on yli kolminkertainen ja kuolemanriski yli viisinkertainen verrattuna valtakunnalliseen keskiarvoon (kuva 3.15).

Taulukko 3.2 Liikenneturvallisuuden päätiekohtaiset tunnusluvut, heikoimmat arvot tummennettuna.

	Kuolemantiheys kuoll./100 km	Kuolemanriski kuoll./100 milj.autokm	HEVA-tiheys onn./100 km	HEVA-riski onn./100 milj.autokm
Valtatiet				
3	0,8	0,6	14,3	10,0
16	1,5	1,7	9,9	11,7
18	0,1	0,1	10,6	7,8
19	1,1	0,5	14,3	6,1
Kantatiet				
44	0,0	0,0	6,1	11,5
63	1,0	1,1	7,3	8,8
66	1,0	1,0	9,1	9,1
67	2,3	1,5	18,7	12,0
68	0,6	1,3	6,8	15,4
Maan pääteiden keskiarvo 2008	0,9	0,6	11,9	7,0

Kantatiellä 68 HEVA-riski on pääteiden korkein, mutta HEVA-tiheys on toiseksi alhaisin. Tämä erikoiselta tuntuva tunnuslukujen yhdistelmä havainnollistaa käytännössä onnettomuusriskin ja -tiheyden välisen eron. Kantatiellä 68 sattuu keskimääräistä vähemmän onnettomuuksia 100 tiekilometriä kohden, mutta koska liikennemäärät ovat varsin pieniä, riski joutua onnettomuuteen on suurempi kuin monilla vilkkaamilla maakunnan pääteillä (taulukko 3.2).



Kuva 3.15 Henkilövahinkoon johtavan onnettomuuden riski maakunnan pääteillä.

Liikenneturvallisuus on päätieverkon taajamakeskuksissa heikompaa kuin taajamien välisillä osuuksilla. Synkki-en onnettomuuslukujensa vuoksi esiin nousevat etenkin Teuvan, Kauhajoen sekä Lapuan taajamakeskukset. Seinäjoen seudulla esiin nousevat kantatie 67 ja valtatie 19 onnettomuustiheyksissä, osittain korkeiden liikennemäärien johdosta. Valtatien 19 katuosuus, kuten muukaan Seinäjoen katuverkko ei ole mukana tarkastelussa. Turvallisimmat tieyhteydet ovat valtatie 18 ja kantatie 63. Näistäkin on löydettävissä lyhyitä onnettomuusalttiita tiejaksoja, joissa yleensä selittävänä tekijänä on tiheä liittymätiheys.

3.5.5 Pääteiden standardi

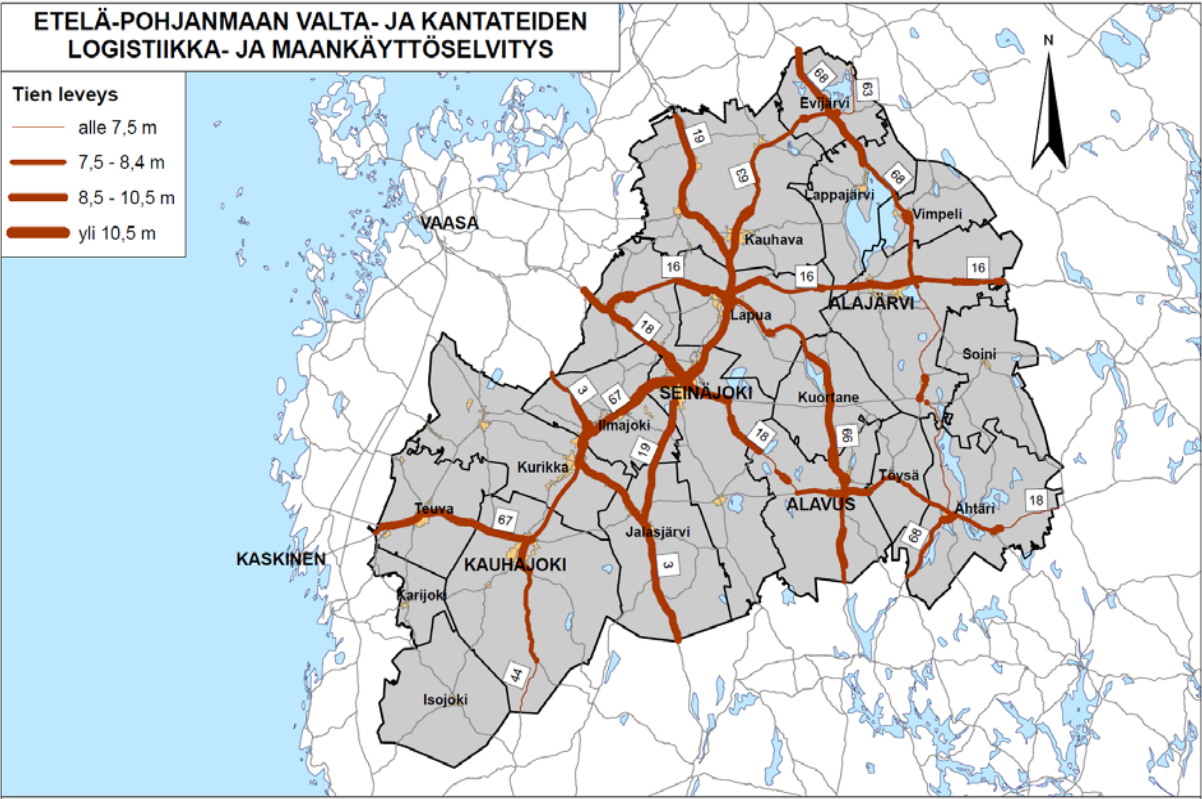
Näkemät

Pääteiden näkemäolosuhteita selvitetessä käytettiin lähtökohtana 300 metrin näkemää ja kultakin tieosuudelta selvitettiin kuinka suurelta osin 300 metrin näkemä toteutuu. Tiehallinnon vuonna 2009 julkaiseman nopeusrajoitusten suunnitteluohjeen mukaan nopeusrajoitusta 100 km/h voidaan käyttää, mikäli 300 metrin näkemä täyttyy tieosalla vähintään 70 prosenttisesti. Tämä tunnusluku kertoo paljon tiegeometriasta ja turvallisista ohitusmahdollisuuksista.

Näkemiltään keuhnoimpia teitä ovat kantatiet 44 ja 68. Vain noin puolella kantatien 44 ja noin neljäsosalla kantatien 68 pituudesta 300 metrin näkemän osuus on yli 70 %. Mutkittelevan tiegeometrian ja lyhyiden näkemien vuoksi lähes koko Alajärven ja Ähtärin välisellä osuudella kantatiellä 68 vallitsee 80 yleisrajoitus eikä se sovellu hyvin raskaan liikenteen pääreitiksi. Sama tilanne on kantatiellä 44, jossa pääosin on myös yleisrajoitus. Myös valtatiellä 18 Alavuden ja maakunnan itäisen rajan välillä on tieosuuksia, joilla nopeusrajoitus on 80 km/h huonojen näkemien ja pienipiirteisen geometrian johdosta.

Tien leveys

Tien leveys kertoo näkemäolosuhteiden lailla soveltuvuudesta elinkeinoelämän raskaan liikenteen kuljetuksille (kuva 3.16). Yhdessä näkemien kanssa saadaan selville tien laatutaso. Toisin sanoen voidaan tarkastaa täyttääkö se pääteiden standardin.



Kuva 3.16 Tien leveys päätieverkolla.

Tien leveyden vaikutus tieosan korkeimpaan mahdolliseen nopeusrajoitukseen on nähtävissä valtatiellä 19 Seinäjoen ja Lapuan välisellä osuudella, jolla nopeusrajoitus on 80 km/h. Tien leveys ei kyseisellä välillä täytä 100 km/h nopeusrajoituksen ohjearvoja vilkkaalle liikenteelle, kuten seuraavassa kuvasta nähdään. Suurimmat ongelmat tien kapeudessa on kuitenkin valtatiellä 18 sekä kantateillä 44 ja 68.

Liittymätiheys

Liittymätiheys ja liittymän paikka ovat liikenneturvallisuuden ja liikennöitävyyden kannalta oleellisia asioita, koska liittymissä tapahtuu merkittävä osuus päätieverkon onnettomuuksista ja toimivuusongelman havaitaan ensimmäisenä liittymissä. Pieni liittymäväli ja suuri liittymätiheys heikentävät liikenteen sujuvuutta ja lisäävät onnettomuusriskiä, koska liittymät aiheuttavat liikenteeseen sellaisia häiriöitä, joihin mm. pitkämatkainen liikenne ei aina osaa varautua. Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden liittymätiheyksiä verrattiin tässä selvityksessä Tiehallinnon vuonna 2001 julkaiseman tasoliittymien suunnitteluohjeen mukaisiin ohjearvoihin.

Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantatieverkolla on yhteensä 4 649 liittymää, joista valtaosa 4 293 on yksityistie liittymiä, joiden näkemissä päätielle on runsaasti puutteita. Maakunnan pääteiden keskimääräinen liittymätiheys on näin ollen 5,6 liittymää/km, joka selvästi keskitasoa tiheämpi arvo. Tasoliittymien suunnitteluohjeen mukainen liittymätiheyden enimmäisarvo valta- ja kantateillä on liikennemäärästä riippuen 1-3 liittymää/km.

Tiekohtaisessa tarkastelussa valtatie 16 ja 19 sekä kantatie 63 ovat lähimpänä ohjearvoa, kun taas valtatiellä 18 ja kantatiellä 44 liittymätiheys on yli kolminkertainen enimmäisarvoon verrattuna. Valtatiellä 19, jolla liittymätiheys on valtateistä kaikkein pienin, myös kuolemanriski ja HEVA-riski ovat alhaisimmat. Vastaavasti kantatiellä 63, jolla liittymätiheys on kantateiden pienin, HEVA-riski on myös alhaisin. Poikkeuksen tekee valtatie 18, joka on keskimääräistä turvallisempi, vaikka liittymätiheys on tiheä. Mihin on vaikuttanut osaltaan valtatie 18 matalat nopeusrajoitukset. (taulukko 3.3)

Taulukko 3.3 Liittymätiheys ja yksityistie liittymätiheys suhteessa ohjearvoon

	Liittymätiheys liittymiä/km	Yt.liittymätiheys liittymiä/km	Enimmäistiheys liittymiä/km	Suhde
Valtatiet				
3	5,3	4,8	2,0	2,7
16	4,8	4,4	3,0	1,6
18	6,1	5,6	2,0	3,1
19	3,3	2,8	2,0	1,6
Kantatiet				
44	9,1	8,9	3,0	3,0
63	3,5	3,0	3,0	1,2
66	6,5	6,0	3,0	2,2
67	5,9	5,4	2,0	2,9
68	6,6	6,3	3,0	2,2
Etelä-Pohjanmaan pääteiden ka.	5,6	5,2		
Pääteiden valtakun- nallinen ka. *	4,3	3,9		

* Lähde: Tiehallinnon selvityksiä 43/2006, s.38

Vuonna 2001 tehdyssä laajassa pääteiden liittymiä koskevassa kyselyssä silloiset tiepiirien edustaja arvioivat kiireellisimminkin parannettavia päätieliittymien osalta pääongelmaksi turvallisuuden 40 %:ssa, toimivuuden 20 %:ssa ja molemmat yhdessä 40 %:ssa liittymistä. Yleisin parantamisratkaisu oli eritasoliittymä (41 %). Porras-tettu liittymä, valo-ohjaus ja kiertoliittymä olivat lähes yhtä yleisiä, mutta nykyinen tienpidon rahoitustaso on muuttanut ensisijaiseksi ratkaisuksi muun kuin eritasoliittymän, joka on pääsääntöisesti esitetty tavoitetilän ratkaisuksi. Tärkeimpien pääteiden vilkkailla tiejaksoissa merkittävien liittymien osalta eritasoliittymä on edel-leen ainoa todellinen vaihtoehto.

Talvihoito ja erikoiskuljetukset

Etelä-Pohjanmaan pääteiden talvihoito on pääsääntöisesti hyvällä tasolla. Vilkkaimmat osuudet kuuluvat kor-keimpaan 1s-luokkaan ja suurin osa muista 1 tai 1B luokkiin. Kantatiellä 68 vähäliikenteisin osuus on luokassa 2, mutta sitäkin on parannettu ottamalla se täsmähoitokohteeksi, jolloin sen talvihoidon kitka ja toiminta ajat ei-vät merkittävästi eroa 1B-luokan teistä.

Liikennemääräperusteisen tarkastelun mukaan kantatien 67 1s-luokkaa tulisi jatkossa pidentää, mitä tukee niin liikenteen kasvu väylällä kuin korkea onnettomuusriskikin. Samoin perustein kantatien 44 Kauhajoen taajama-jaksolla tulisi talvihoitoluokkaa tarkistaa korkeammalle.

Erikoiskuljetusreitit keskittyvät pääteille. Etelä-Pohjanmaan tärkein erikoiskuljetusyhteys on valtatie 3 ja alueen länsipuolella kulkeva valtatie 8, jotka kuuluvat 7m x 7m -runkoreitistöön. Tätä tukevia muita erikoiskuljetusreit-tejä ovat kantatie 67, valtatie 19 Seinäjoelta pohjoiseen, valtatie 16 ja 18. Selvänä puutteena voidaan nähdä, ettei runkoreittiä kulje maakunnan keskukseen eikä Jalasjärveltä valtatieltä 3 Seinäjoelle lähtevä valtatie 19 tieosuus kuulu erikoiskuljetusverkostoon. Seinäjoen osalta reitteihin on tulossa muutoksia mm. uuden ohikul-kutien johdosta.

3.5.6 Nykytilan merkittävimmät puutteet ja ongelmakohdat

Kantatien 67 tieosuus Kauhajoen ja Seinäjoen välillä on ongelmallinen useiden taajamajaksojen ja suurten on-nettomuuslukujen vuoksi. Yksi maakunnan suurista raskaan liikenteen virroista kulkee juuri tätä tieosuutta pit-kin, joten tie ei nykyisellään pysty palvelemaan elinkeinoelämän tiekuljetuksia parhaalla mahdollisella tavalla.

Kantatie 44 ei sovellu raskaalle liikenteelle mutkittelevan tiegeometrian ja tien kapeuden vuoksi. Koko tien pi-tuudelta vallitsee 80 km/h yleisrajoitus tai alhaisempi nopeusrajoitus. Näiden tekijöiden toimesta se ei houkut-tele tienkäyttäjiä. Kantatie olisi kuitenkin suurin yhteys Satakunnan satamiin. Lisäksi sen Satakunnan puoleista osuutta on parannettu, joten pullonkaulaksi jää Etelä-Pohjanmaan osuus. Kauhajoen kohdalla tiellä tapahtuu myös paljon henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia. Tie ei toiminnallisesta luokastaan huolimatta toimi valtatieverkkoa täydentävänä ja maakunnan liikennettä palvelevana päätenä. Tie ei pysty houkuttelemaan pit-kämatkaista liikennettä muiden pääteiden tavoin, minkä vuoksi liikenne ohjautuu alemmalle tieverkolle ja kier-toreiteille.

Kantatiellä 68 on havaittavissa lukuisia puutteita koko Ähtärin ja Evijärven välisellä tieosuudella. Tiegeometria on mutkittelevaa, tie on kapea, tien liittymätiheys on suuri, mikä lisää onnettomuusriskiä ja ohjaa etenkin ras-kasta liikennettä vaihtoehtoisille reiteille. Tätä tukevat myös tilastot, joiden mukaan tiellä on suuri riski joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen. Todennäköisesti juuri edellä mainittujen ongelmien vuoksi tien liikennemäärät ovat erittäin pienet eikä tiellä juurikaan kulje raskasta liikennettä. Tie ei nykyisellään luo edelly-tyksiä vaikutusalueellaan olevien kuntien ja seutukuntien elinkeinoelämän kehittymiselle. Toisaalta kantatie 68 on logistisesta näkökulmasta sivussa elinkeinoelämän kasvusuunnasta.

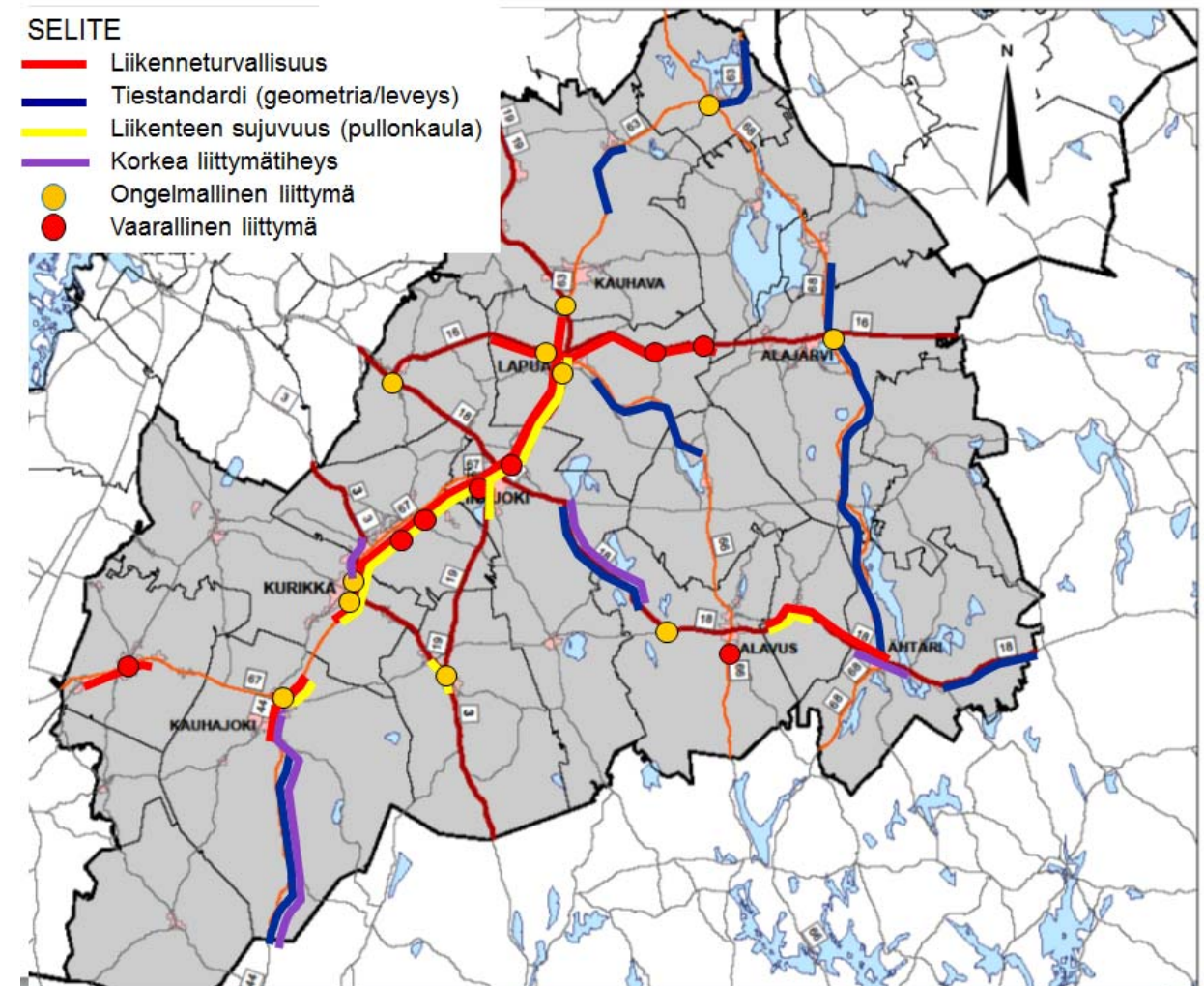
Valtatie 19 kulkee nykyään Seinäjoen keskustan läpi katuverkolla, mikä on ollut suurin pullonkaula koko maa-kunnassa. Valtakunnallinen liikenne on sekoittunut keskustan sisäiseen liikenteeseen, josta ovat kärsineet mo-lemmat. Seinäjoen keskustan ohittamisesta on valmistunut tiesuunnitelma, jossa valtatie 19 lähtee pian Ren-gonharjun lentokentän jälkeen uudelle linjaukselle keskustan itäpuolitse liittyen Nurmon liittymän kohdalla ny-kyiselle valtatielle 19. Uudelle Seinäjoen itäiselle ohikulkutielle on suunniteltu 5 eritasoliittymää, josta yksi valta-

tielle 18. Tien toteutetaan 2+2-kaistaisena, jossa ajoratoja erottaa keskikaide. Uudelle ohikulku tielle siirtyy en-nusteen mukaan 5600–6700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä antaa paljon mahdollisuuksia kehittää Seinäjoen kaupunkiseutua ja rauhoittaa katuverkkoa.

Valtatien 19 ongelmat eivät kuitenkaan ratkea yksin uudella ohitustiemellä, sillä Valtatiellä 19 Seinäjoen ja Kauha-van välillä on koko maakunnan suurimmat liikennevirrat, joiden ennustetaan myös kasvavan muuta maakuntaa nopeammin. Tie muodostaa yhdessä kantatien 67 kanssa Etelä-Pohjanmaan tärkeimmän maantieyhteyden. Tiellä esiintyy sujuvuus ongelmia ja liikenneturvallisuus puutteita jo nykyisillä liikennemäärillä, minkä vuoksi Seinäjoen ja Lapuan välillä joudutaan käyttämään 80 km/h nopeusrajoitusta. Pitkällä ja hitaalla tieosuudella ei alhaisen nopeusrajoituksen lisäksi ole kunnollisia ohitusmahdollisuuksia.

Valtatien 18 yhteysväylillä Veneskoski–Alavus–Ähtäri-tie on paikoin kapea ja se kulkee usean taajaman kautta, minkä vuoksi tiellä on paikoin suuri liittymätiheys. Tiellä on myös osin heikko tiegeometria ja paikoin keskimää-räistä suurempi riski joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen. Valtatiellä 16 Lapuan ja Alajärven välillä on tapahtunut huomattavan paljon kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja myös HEVA -riski on keski-määräistä suurempi, minkä vuoksi tieosuus on nykyisellään riski liikenneturvallisuudelle. Logistiikan ja elinkei-noelämän kannalta ongelmat kohdistuvat kuitenkin lähinnä muutamiin liittymiin. Tiestandardi heikkenee kohti Keski-Suomea ja ongelmallisin tieosuus on pääosin Keski-Suomen puolella, kuten myös valtatiellä 18.

Etelä-Pohjanmaan maakunnan pääteiden liittymätiheydet ja etenkin yksityistieliittymätiheydet ovat varsin suu-ria. Kahdella kolmasosalla teistä liittymätiheys on yli kaksinkertainen enimmäistiheyden ohjearvoon verrattuna ja ainoastaan kahdella tiellä yksityistieliittymätiheys on alle pääteiden valtakunnallisen keskiarvon. Suurta liit-tymätiheyttä voidaan pitää yhtenä merkittävänä yleisenä ongelmana maakunnan päätieverkolla.



Kuva 3.17 Yhteenveto päätieverkon merkittävimmistä ongelmista.

4 Logistiikka- ja yritysalueiden kehittäminen

4.1 Logistiikan toimintaympäristön kehitystrendit

Liikenne- ja viestintäministeriön toteuttamaan kansalliseen logistiikkaselvityksen (2010) vastanneet yritykset eivät koe logistiikkaa pelkästään kustannuksia aiheuttavana toimintona, vaan logistiikka nähdään entistä selkeämmin keskeisenä tekijänä yrityksen asiakaspalvelulle, kannattavuudelle ja kilpailukyvyllle. Saman selvityksen mukaan logistiikkasektorin suurimpina tulevaisuuden uhkina korostuvat kustannusten nousu, kilpailun kiristyminen sekä osaavan henkilöstön saatavuus. Uusimman kyselyn mukaan myös logistiikkapalvelujen ulkoistaminen jatkuu erityisesti logistisen tiedon hallintaan liittyvien palvelujen osalta.

Ympäristönäkökulman painoarvon vahvistuessa kaikkialla globaalissa tuotannossa ja kaupassa myös logistiikassa korostuu kuljetusten ympäristöystävällisyys, kasvihuonekaasujen vähentäminen ja kuljetuskapasiteetin aikaisempaa tehokkaampi käyttö. Ilmaston muutos, muutoksen hillintä ja ilmaston muutoksiin varautuminen ovat keskeisiä tekijöitä, jotka tulevat vaikuttamaan kuljetuksiin sekä suoraan että epäsuorasti. Ympäristötekijät ja kuljetuskustannusten kallistuminen lisäävät paikallisuuden merkitystä ja synnyttävät mahdollisesti myös alueellisille markkinoille erikoistunutta yritystoimintaa. Lisäksi varastointia ja paikallista tuotantoa on joillakin toimialoilla lisätty kuljetusriskien vähentämiseksi ja mm. häiriöttömän komponentti- ja varaosapalveluiden turvaamiseksi.

Ympäristölainsäädännön kiristyessä ja asiakaspaineiden kasvaessa teollisuus ja kauppa vaativat parempaa toimitusketjujen ekotehokkuutta logistiikkapalveluissaan. Tätä suuntausta vahvistaa vielä se tosiasia, että ekotehokkuuden parantaminen merkitsee myös toimintojen kustannustehokkuuden parantumista päällekkäisten toimintojen karsimisen ja verkostomaisen palvelutuotannon toteutuksen kautta. Samanaikaisesti myös ”vihreiden” ja toimitusketjujen ekologisuuksi parantavien lisäarvopalveluiden kysyntä tulee kasvamaan.

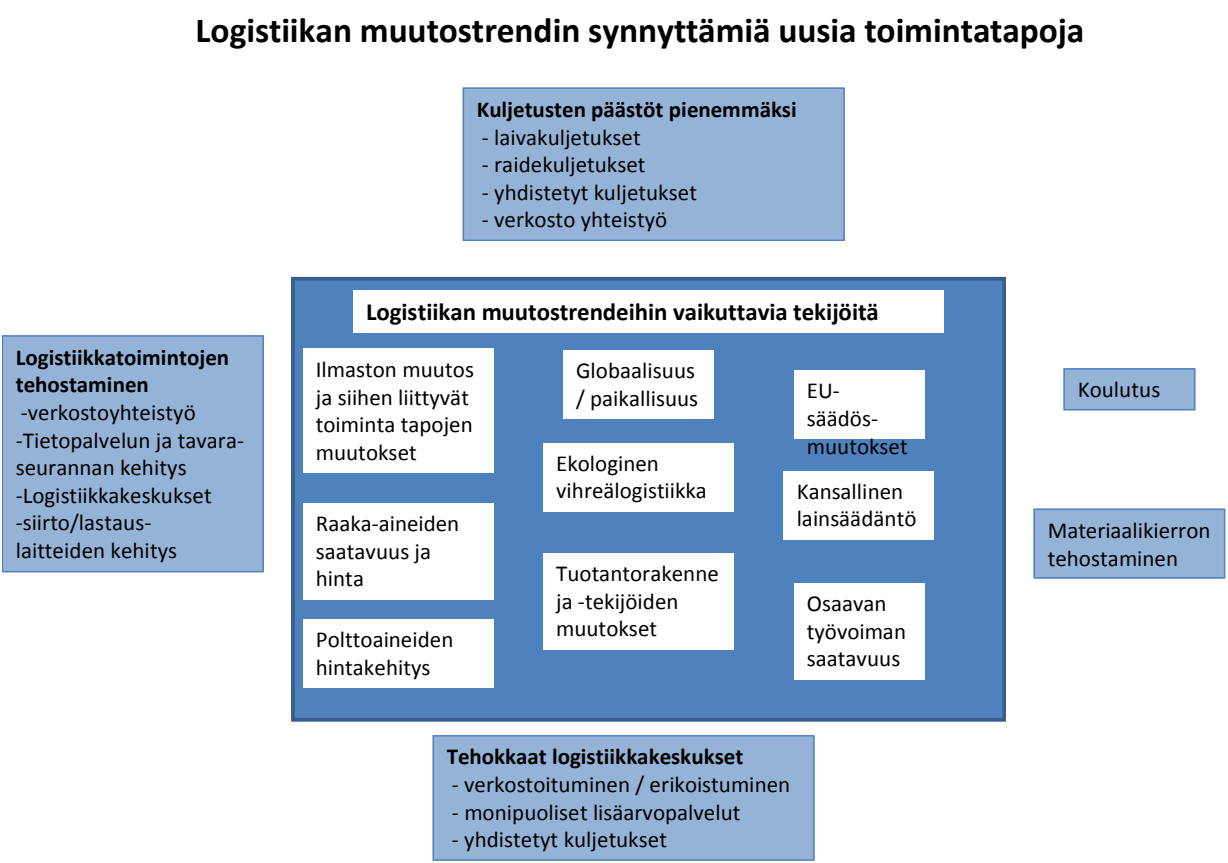
Energian kallistuminen ja sitä kautta ennakoitavissa oleva kuljetuskustannusten nousu osaltaan korostavat myös koko logistisen ketjun tehokkuuden parantamista. Jatkossa teollisuus pyrkiikin entistä määrätietoisemmin optimoimaan logistista kokonaisuuttaan ja kuljetusketjujaan. Käytännössä tämä merkitsee tavaravirtojen tehokkaampaa yhdistelyä, kuljetusyksikköjen koon kasvattamista, tavaravirtojen ohjaamista mahdollisuuksien mukaan lähituotantoon joko raaka-aineen tai markkinoitten sijoittumisen suhteen. Kuljetuskustannusten nousu ja raaka-aineiden kallistuminen voivat vaikuttaa pitkällä tähtäimellä myös varsinaisen tuotantotoiminnan sijoittumiseen ja tätä kautta jakelureitteihin ja -rakenteisiin.

EU:n säännökset kuten tuotekohtaiset käsittelymääräykset sekä ajo- ja lepoaikamääräykset vaikuttavat osaltaan logistiikanpalveluihin ja kuljetusketjuihin. Teollisen tuotannon verkottuminen lisää kokoonpano- ja alihankintatyötä, mikä puolestaan lisää logistiikkapalvelujen kysyntää mm. erityispalveluiden ja yksilöllisesti räätälöityjen palvelujen osalta.

Samanaikaisesti ympäristö- ja tehokkuustrendit tulevat vahvistumaan myös paikallisella tasolla kaupunkien tavarajakeluliikenteessä eli City-logistiikassa. Entistä vahvemmin halutaan kaupunkien ydinkeskustat rauhoittaa tarpeettomalta jakelu- ja huoltoliikenteeltä keskittämällä kauppajen kuljetuksia ja jakeluliikennettä sekä ajallisesti että alueellisesti. Osaltaan tämäkin vahvistaa ohitusteiden varteen, keskustojen reunoille syntyvien tukkuvarastojen ja jakelukeskusten roolia ja kysyntää.

Etelä-Pohjanmaan maakunnan tasolla logistiikan muutostrendit vahvistavat seudullisten varasto- ja kuljetusterminaalien tärkeyttä paikallisen yrityselämän ja kaupan tarpeisiin. Toisaalta suuntaus logistiikan ja kuljetusketjujen tehostamiseen ja ympäristötaseen parantamiseen korostavat tarvetta maakunnan kuljetusvirtojen koamiselle, logistiikan tuki- ja lisäarvopalvelujen tuotannon verkostoitumiselle sekä raideliikenteen laajempimittaiseen hyödyntämiseen. Valtakunnan tasolla kasvava konttiliikenne, yhdistetyt kuljetukset sekä yleensä raidekuljetusten ekotehokkuus vahvistavat maakuntaan kaavaillun valtakunnallisen yhdistettyjen kuljetusten terminaalien perustamismahdollisuuksia.

Kuvassa 4.1 on yleisemmin hahmoteltu logistiikan muutoskenttää ja muutosten edellyttämiä logistisen kentän uusia toimintatapoja.



Kuva 4.1 Logistiikan muutostrendin synnyttämiä uusia toimintatapoja

4.2 Uudet ja kehitettävät yritys-/ logistiikka-alueet

Tämän selvityksen pohjaksi tehdyn kuntakyselyn sekä kuntien kaavoitusohjelmien perusteella Etelä-Pohjanmaalla on useimmissa kunnissa meneillään tai suunnitteilla lukuisia nykyisten yritysalueiden laajentamiseen liittyviä kaavoitustöitä. Muutamissa kunnissa on tarkoitus myös avata kokonaan uusia yritysalueita lähinnä valtatie 3 ja valtatie 19 ohitustiejärjestelyjen seurauksena.

Etelä-Pohjanmaan yritystoiminnan ja logistiikan toiminnallinen painopiste asettuu selkeästi Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki-Lapua-Kauhava akselille (luku 3.4 nykytila-analyysi). Tämän vyöhykkeen vahvoista lähtökohdista johdettujen lähivuosien merkittävimmät yritys- logistiikka-alueiden kehittämiskohteet sijoittuvat myös pääosin ko. vyöhykkeelle.

4.2.1 Seinäjoen logistiikkakeskus

Etelä-Pohjanmaalla ei ole nykyisin suurempaa, eri toimijoille vapaasti käytettävissä olevaa logistiikkakeskittymää, kuten nykytilanneanalyysi osoitti. Maakunnassa on kuitenkin selvä tavoite ja tarve merkittävän logistiikkakeskuksen toteuttamiseksi alueelle (Maakuntasuunnitelma 2030; Maakuntaohjelma 2011–2014). Tarkoituksena on vaiheittain kehittää maakuntaan merkittävä logistiikkakeskus, jossa valtakunnallisten tavaravirtojen käsitte-lyn lisäksi olisi myös seudullista ja alueellista toimintaa. Keskuksen toiminta-ajatuksena on erityisesti maakun- nassa risteävien pohjois-etelä ja itä- länsisuuntaisten tavaravirtojen yhdistely ja jatkokäsittely sekä maakunnan oman tuotantotoiminnan logistiikkakuljetusten nykyistä keskitetympi hoitaminen. Erinomaisten kulkuyhteyksi- en johdosta logistiikkakeskuksella on potentiaalia nousta valtakunnallisen tason logistiikkakeskukseksi.

Suoritetun yrityskyselyn mukaan ylivoimainen vastaajien enemmistö katsoi, että mahdollinen valtakunnalli- nen/maakunnallinen logistiikkakeskus tulee sijoittaa maakunnan keskukseen Seinäjoelle. Logistiikkakeskuksen sijaintipaikaksi on ensisijaisesti kaavailtu nykyisen Roveksen teollisuusalueen kaakkoispuolista, Seinäjoki– Haapamäki radan ja rakennettavan itäisen ohitustien rajaamaa aluetta.

Toimivan ja kilpailukykyisen logistiikkakeskuksen perustamismahdollisuuksia arvioitaessa tärkeimpinä tekijöinä korostuvat seuraavat osa-alueet:

- 1. Alueen liikenteellinen sijainti
- 2. Markkinoiden läheisyys
- 3. Osaavan työvoiman saatavuus
- 4. Alueen rakennettavuus, vaiheittain toteutus, laajennettavuus
- 5. Kaavatilanne ja maanomistustilanne

Seuraavassa on lähemmin arvioitu Roveksen aluetta edellä olevien yleisten logistiikkakeskuksen sijoittumisperi- aatteiden pohjalta.

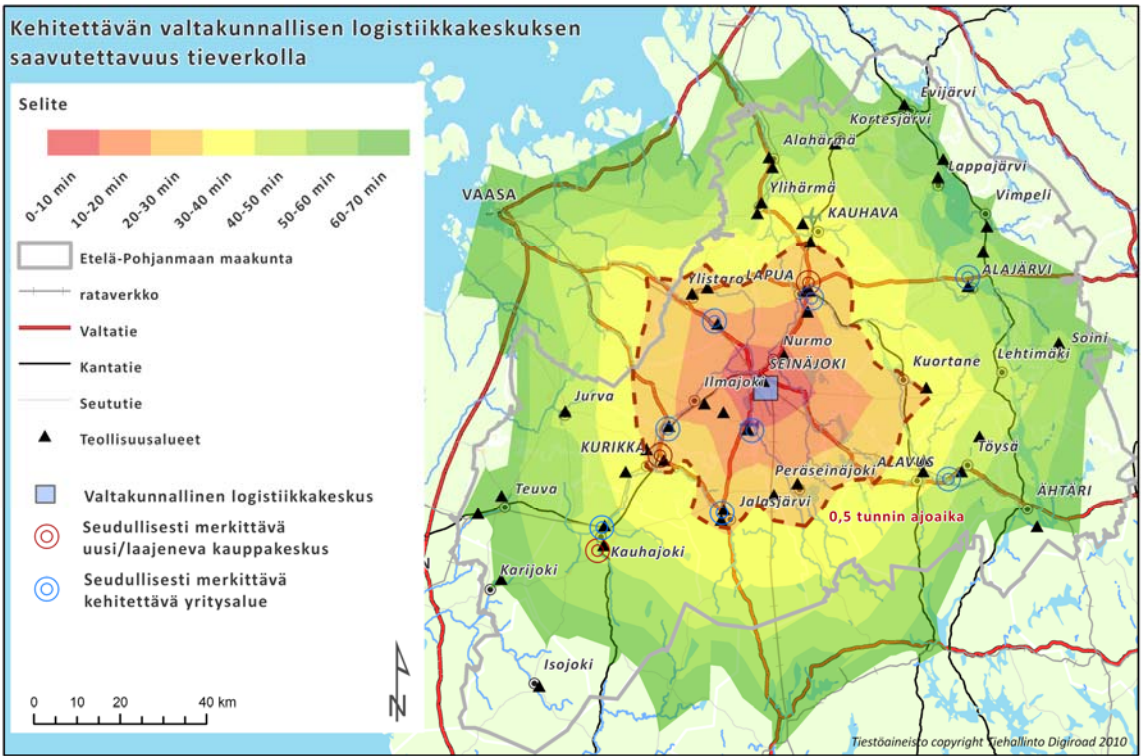
Liikenteellinen sijainti

Roveksen alueen liikenteellinen sijainti uuden ohitustien liittymän välittömässä tuntumassa Haapamäen radan vierellä on kuljetusten kannalta erinomainen (lähtöoletuksena on että alueen toteutusajankohtaan mennessä itäisen ohitustieosuus on valmistunut). Tiekuljetukset alueelle/alueelta ohjautuvat keskustan katuverkon ohi suoraan pääteille katuverkkoa kuormittamatta. Myös valtakunnallisten / maakunnallisten liikennevirtojen kan- nalta alueen sijainti on erinomainen valtateiden 19 ja 18 sekä Helsinki- Oulu pääradan välittömässä tuntumassa.

Roveksen alueen hyvää liikenteellistä sijaintia kuvaa myös alueen erinomainen saavutettavuus kaikkien maam- me suurimpien kaupunkiseutujen ja merkittävimpien satamien sijoituessa viiden tunnin ajoajan sisälle. Vastaa- vasti koko Etelä-pohjanmaa on noin 60 minuutin saavutettavuuden sisällä Roveksen alueelta (kuva 4.2).

Roveksen alueen sijoituessa välittömästi Seinäjoki–Haapamäki-radán viereen, on mahdollinen logistiikkakes- kus helposti ja edullisin kynnyskustannuksin kytkettävissä rataverkkoon. Tämän ansiosta alue voi toimia hyvin myös nykysuuntauksen mukaisena eri kuljetusmuodot yhdistävänä logistiikkakeskuksena.

Seinäjoen lentoasema sijoittuu vain muutaman kilometrin etäisyydelle suunnitellun logistiikkakeskuksen rajalta, mikä osaltaan vahvistaa ja monipuolistaa alueen kilpailukykyä myös lentorahdin käsittelyalueena.



Kuva 4.2 Seinäjoen logistiikkakeskuksen saavutettavuus tieverkolla.

Markkinoiden läheisyys

Seinäjoki on yksi valtakunnan voimakkaimmin kasvavista maakuntakeskuksista, mikä jo itsessään antaa hyvän pohjan valtakunnallisen logistiikkakeskuksen perustamiselle Roveksen alueelle.

Edelleen logistiikkakeskuksen sijainti vain muutaman kilometrin etäisyydellä Seinäjoen kaupallisesta keskusta- ta mahdollistaa paikallisilla markkinoilla toimivien yritysten tukku- ja jakeluvarastoinnin sekä lisäarvopalvelujen sijoittumisen alueelle.

Seinäjoki on myös yksi Suomen merkittävimmistä elintarviketeollisuuden keskittymistä, mikä osaltaan peruste- lee vähintään maakuntatason logistiikkakeskuksen sijoittumista alueelle ja voi auttaa vahvan toimintaprofiilin luomista logistiikkakeskukselle.

Työvoiman saatavuus

Maakunnassa on omaa logistiikka-alan koulutusta korkeakoulutasolta 2. asteen ammatilliseen koulutukseen saakka, mikä varmasti helpottaa osaavan työvoiman saantia suunniteltuun logistiikkakeskukseen. Muutoinkin Seinäjoen seutu dynaamisena, asukasluvultaan kasvavana ja monipuolisia työpaikkoja tarjoavana keskuksena pystyy houkuttelemaan työvoimaa alueelleen.

Alueen rakennettavuus, vaiheittainen toteutettavuus ja laajennusmahdollisuudet

Alueen käyttöönotolle ei ole mitään merkittäviä kynnyskustannuksia (oletuksena itäisen ohitustien rakentami- nen) eikä sen toteutus aiheuta merkittäviä ympäristöongelmia eikä häiriötä nykyiselle asutukselle. Rakenteelli- sesti Roveksen alue liittyy välittömästi nykyiseen Kapernaumin teollisuusalueeseen, jonka kunnallistekninen infraverkosto voidaan edullisesti jatkaa Roveksen alueelle.

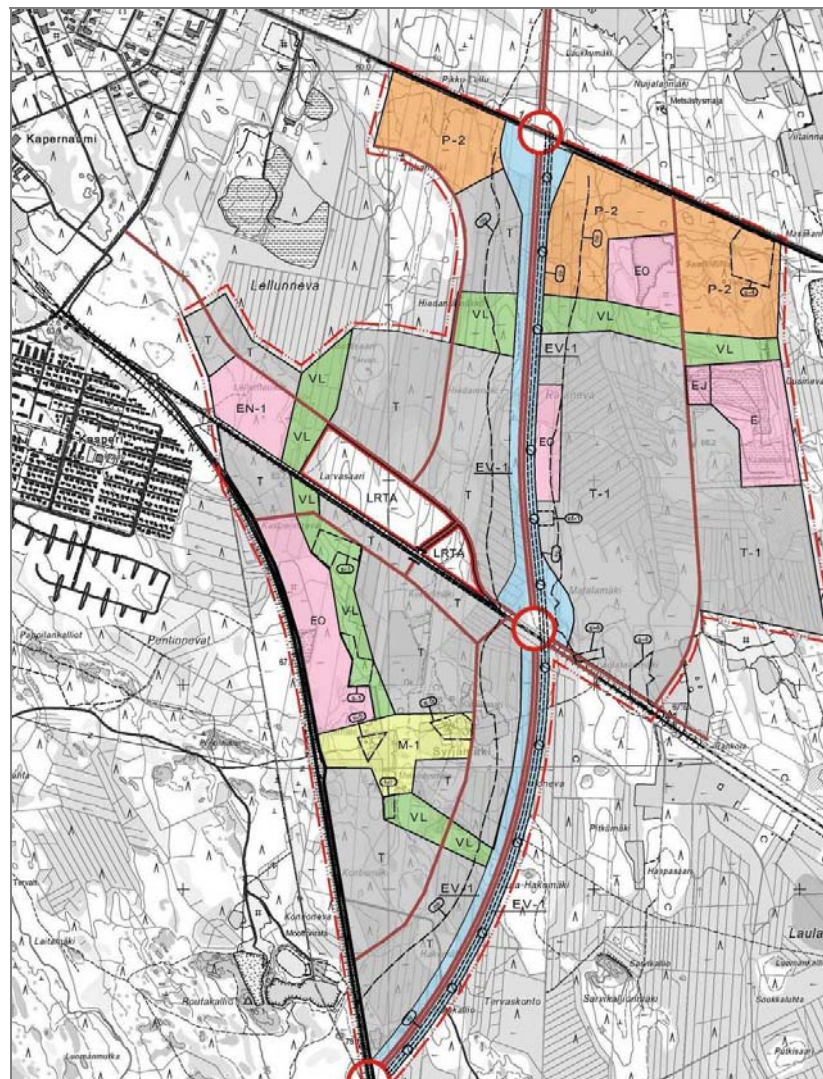
Alue on alun perin suunniteltu siten, että se on helposti vaiheittain toteutettavissa etenemisvaiheiden ollessa ohitustien länsipuoli, ohitustien itäpuoli ja viimeisenä vaiheena pääradan ja Haapamäenradan välialue.

Logistiikkakeskuksen alueelle on osayleiskaavassa varattu merkittävät laajenemismahdollisuudet, mikä kuljetus- ja varastointialueiden suunnittelussa on ehdottoman tarpeellista. Logistiikka-alueilla lopullinen aluetarve on vaikeasti ennakoitavissa ja riippuu aina lopputilanteesta alueelle sijoittuvista toimijoista ja niiden toimintavolyymien kehityksestä. Kotimaiset ja kansainväliset esimerkit kuitenkin osoittavat, että sijainniltaan hyvät ja toimintastrategialtaan vetovoimaiset logistiikka-alueet yleensä täyttyvät jopa ennakoitua nopeammin.

Roveksen eteläpuollolla sijaitsevat itäisen ohitustien eritasoliittymien alueet (Eskoo ja Routakallio) pitävät sisälleen kaupan ja työpaikka-alueet sekä matkailun ja virkistysalueet. Eskoo ja Routakallio ovat maankäytössä Roveksen laajentumisalueita.

Kaavoitustilanne

Roveksen alueella on lainvoimainen osayleiskaava, jonka aluevarauksissa on huomioitu logistiikkakeskuksen tarpeet. Kaavassa on myös erillinen varaus mahdolliselle yhdistettyjen kuljetusten terminaalille (kuva 4.3).



Kuva 4.3 Roveksen osayleiskaava 2025.

Alueen yksityiskohtaisempi asemakaavoitustyö on käynnistynyt nykyisen teollisuusalueen laajennuskaavoilla. Samalla on tarkoitus selvittää tarkemmin mahdollisen logistiikkakeskuksen laajuutta ja terminaalien sijoittumista.

4.2.2 Seudulliset yritys-/logistiikka-alueet

Seinäjoelle suunnitellun valtakunnallisen logistiikkakeskuksen ohella Etelä-Pohjanmaan maakunnassa on kehittymässä tai suunnitteilla useita vähintäänkin seudullista merkitystä omaavia logistiikka- tai teollisuuspainotteisia yritysalueita samoin kuin kaupan suuryksiköitä, joilla tulee olemaan myös merkittäviä päätieverkkoon liittyviä liikenteellisiä vaikutuksia. Luonnollisesti näillä alueilla on myös suoria tai välillisiä vaikutuksia seudun aluerakenteen sekä työpaikka ja palvelurakenteen kehittämiseen.

Tässä kappaleessa tarkastellaan lähemmin maakunnan seututason merkitystä omaavien yritys- ja logistiikka-alueiden sekä kaupan suuryksiköiden kehittämismahdollisuuksia, sijoittumista ja kaavatilannetta kuntakohtaisesti.

SEINÄJOKI: Jouppi-keskusta–Hylläkallio

Kaupan osalta merkittävin uusi kehittämisa-alue Seinäjoella on Joupin alueen täydennysrakentaminen pääosin kaupan tarpeisiin. Alue sijoittuu kantatien 67 varteen (Suupohjantie) muutaman kilometrin etäisyydelle ydinkeskustasta osana Seinäjoen kaupallista valta-akselia Jouppi-keskusta–Hylläkallio. Alueelle jo olevan Citymarketin ympäristö on vielä osin rakentamatonta. Valmistuneen kehittämissuunnitelman mukaisesti alueelle on tarkoitus kaavoittaa runsaasti uutta kaupallista tilaa mm. tilat toiselle hypermarketille. Alueen rakentamisen edellytyksenä on uuden eritasoliittymän rakentaminen kantatielle. Jatkossa tarvittaneen kapasiteetin parantamista myös lähialueen katuverkolla. Alueen asemakaavan tarkistustyö on meneillään ja varsinainen rakentaminen on tarkoitus toteuttaa vaiheittain seuraavien 5-10 vuoden kuluessa.



Kuva 4.4 Seinäjoen Joupin alueelle suunnitellun Lakeuden Ankkurin luonnossuunnitelma.

Merkittävä kehitettävä yritysalue on Teräsmäen teollisuusalue, joka sijaitsee noin 15 kilometriä Seinäjoen keskustasta Ylistaron suuntaan valtatie 18 varrella. Suunnitellun teollisuusalueen laajennus Seinäjoen suuntaan edellyttää valtatie 18 liittymän kehittämistä ja varautumista eritasoliittymään pidemmällä aikavälillä. Teollisuusalue sijaitsee Vaasan radan välittömässä läheisyydessä, joten alueen kuljetustarpeissa on todennäköisesti mahdollista hyödyntää myös raidekuljetuksia. Liikennevirasto selvittää alueen mahdollisuuksia yhtenä valtakunnallisena puunkuormauskeskuksena, jota Vaasan radan sähköistys edesauttaa.

KAUHAJOKI

Kauhajoen sijainti ja osaavan työvoiman hyvä saatavuus mahdollistavat myös nykyisten yritysten laajennukset tai kokonaan uusien yritysten sijoittumisen alueelle. Erityisesti elintarviketeollisuuteen tai metalliteollisuuden liittyvälle yritystoiminnalle Kauhajoki on houkutteleva sijoittumisvaihtoehto.

Kaupungilla ei ole lähiaikojen suunnitelmissa kokonaan uusia yritysalueita, vaan yritystonttien kysyntä pystytään tyydyttämään olevaa tonttireserviä hyödyntäen ja nykyisiä alueita laajentaen. Kauhajoella laajentuva Aronkylän teollisuusalue yhdessä Panulan alueen kanssa muodostavat seudullisesti merkittävän yritysalueen. Aronkylän teollisuusalueen laajennukseen liittyvät kunnallistekniikan työt ovat meneillään ja Panulan teollisuusalueella on vielä laajennusvaraa rajoitetusti. Aronkylän sijainti Suupohjanradan vieressä mahdollistaa myös junakuljetusten hyödyntämisen alueen kuljetuslogistiikassa. Panulan kysyntä ja vetovoimaisuus paranee entisestään, jos kantatie 44 kunnostetaan Etelä-Pohjanmaan ja Satakunnan satamien tavaraliikenteen pääyhteydeksi.

Kauhajoen keskustan pohjoispäähän Rauskan alueelle on rakentumassa uusi yli 20 000 krs-m² kauppakeskus. Alueelle on tulossa hypermarket ja paljon tilaa vievän erikoiskaupan tiloja. Länsiosan Rautian rakennustarvike-liike rakentui 2010.



Kuva 4.5 Kauhajoen Rauskan kauppakeskuksen havainnekuva. (Kauhajoen kaupunki, asemakaavaselostus, v. 2007)

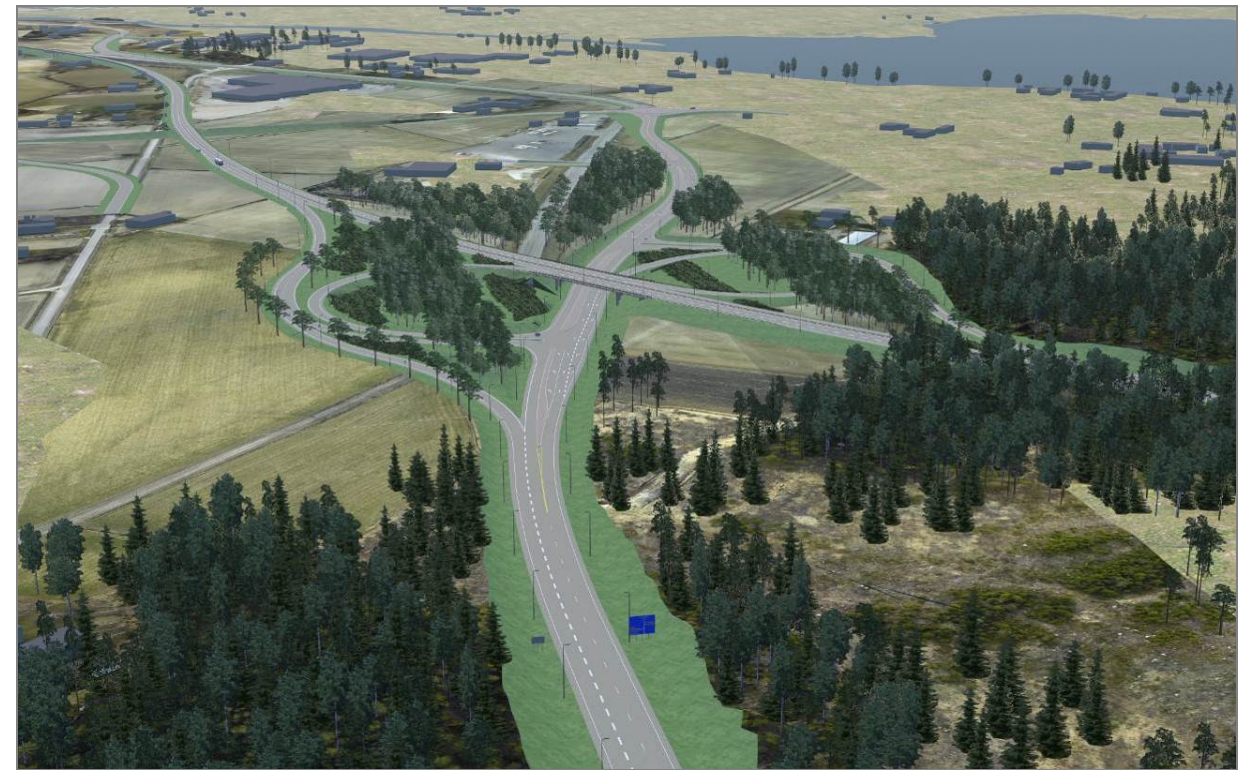
Kauhajoki kuitenkin toimii jo nykyisellään Suupohjan alueen selkeänä kaupp- ja palvelukeskuksena ja Kauhajoen keskustan kaupalliset kehitysnäkymät ovat keskimääräistä paremmat ja vahvistuvat entisestään Rauskan alueen liiketilojen rakentumisen myötä. Muutoinkin etäisyydet Kauhajoelta Vaasan ja Seinäjoen suuntiin ovat sen verran pitkät, että lähtökohdat seutu-/kaupunkitason palvelujen kehittämiseen ovat hyvät alueen varsin pienestä kokonaisväestöpohjasta huolimatta. Tämä seutukeskuksen roolin vahvistuminen näkyy lähitulevaisuudessa Kauhajoella myös kasvavana yritystonttien kysyntänä.

JALASJÄRVI-KURIKKA

Jalasjärven Kirkonseudun osayleiskaavan tavoitteisiin kirjattiin valtateiden 3 ja 19 risteysalueen kehittäminen logistisena teollisuus- ja liikealueena. Osayleiskaavassa onkin varattu uuden liittymäalueen tuntumaan (Rajalan-Kivistönkylän alue) mittavat alueet teollisuuden- ja kaupan laajenemistarpeisiin (Toimitila- ja teollisuuskortteli-alueet 74,36 ha). Valtatien 3 uusi ohikulkulinjaus mahdollistaa maankäytön kehittämisen nykyisten sivuun jäävien valtateiden viereen. Palvelu- ja teollisuusrakentamisen alueesta saadaan muodostettua yhtenäinen kokonaisuus.

Valtatien 3 ympäristö on kaupallisesti vetovoimaista aluetta hyvän saavutettavuuden ja näkyvyyden sekä liikepaikasta kiinnostuneiden kaupan suuryksiköiden sijaintiperiaatteiden kannalta. Toisaalta vaarana on kuntakeskusta elinvoimaisuuden heikkeneminen toimintojen siirtyessä keskustan ulkopuolelle.

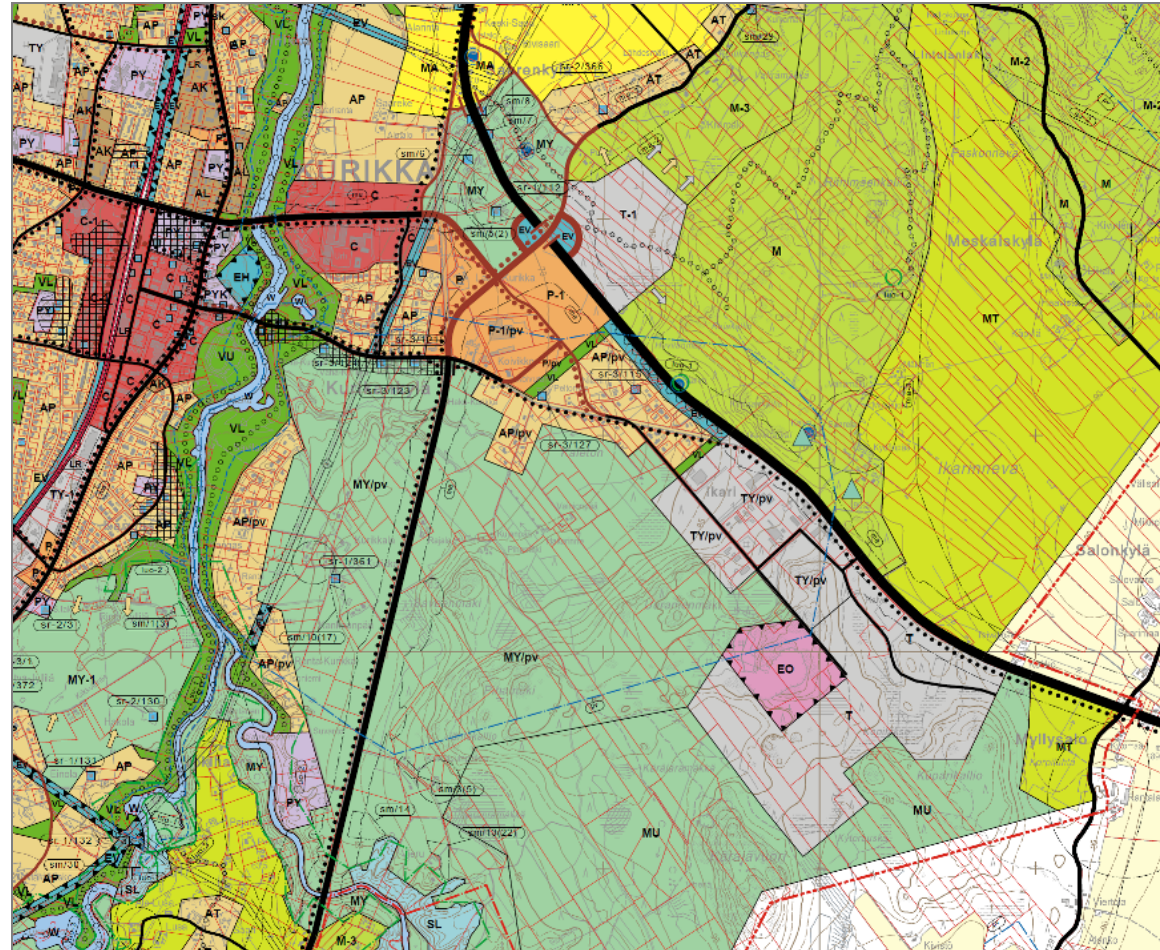
Osayleiskaavassa on Rajalan alueelle valtatie 3 molemmille puolille aluevaraukset tilaa vaativan kaupan tarpeisiin palvelemaan sekä paikallista asutusta että ohikulkuliikennettä.



Kuva 4.6 Havainnekuva valtateiden 3 ja 19 Jalasjärven uudesta liittymäalueesta kuvattuna vt 19 suunnasta (Lähde: Tiesuunnitelma valtateiden 3 ja 19 liittymäalueen parantamiseksi Jalasjärvellä).

Kurikan kaupungissa merkittävin uusi suunnitelmissa oleva yritysalue on lähinnä paljon tilaa vievän kaupan keskittymäksi suunniteltu, kantatie 67 ja valtatie 3 eritasoliittymän tuntumaan sijoittuva ”Kolmostien magneetti”. Alueelle on valmistunut 2010 ”Keskustan ja Panttilan osayleiskaava 2025”. Tarkoituksena on laajentaa nykyistä keskustaa valtatie suuntaan suunnittelemalla ”magneetin” alueesta kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja toiminnallisesti monipuolinen palvelu- yritystoiminnan alue. Alueen kaupalliset palvelut toisaalta tukeutuisivat pääteiden liikennevirtoihin, toisaalta täydentäisivät ydinkeskustan palveluita. Kolmostien liikennevirtoihin osin tukeutuvan alueen vahvimmat kilpailijat ovat Jalasjärvelle suunnitteilla oleva Kivistön alue sekä luonnollisesti Seinäjoen keskustan vahvistuvat kauppapalvelut. Kolmostien magneetin ja Jalasjärven Kivistön alueiden kehittämisessä kannattaakin pyrkiä yhteistyöhön sopivasti toisiaan täydentävien yrityskohteiden saamiseksi alueelle.

Kurikassa on myös suunnitteilla nykyisen Ikarin teollisuusalueen kehittäminen. Alueella on vielä runsaasti vapaata tilaa ja aluetta voidaan laajentaa jatkossa kolmostien suunnassa sekä Tampereen että Vaasan suuntiin. Tulevaisuudessa liikennöinti sekä laajentuvan Ikarin alueelle että Kolmostien magneetin palveluihin tapahtuvat suunnitellun uuden kantatie 67 ja valtatie kolmen eritasoliittymän kautta.



Kuva 4.7 Valtatie 3 ja kantatie 67 risteysalueen kehittyminen, johon esitetty eritasoliittymää sekä teollisuuden ja kaupan palveluita. (ote osayleiskaavasta) (Kurikan kaupunki)

ILMAJOKI

Ilmajoella merkittävin laajentuva yritysalue, Siltalan teollisuusalue, sijoittuu kirkonkylään kantatie 67 ja Suupohjan radan tuntumaan. Vaikka nykyisellä kaavoitetulla alueella on vielä runsaasti vapaata aluetta, on alueen laajennuksen suunnittelu jo käynnistymässä. Siltalan alue sijoittuu pääosin nykyiseen taajaman jatkoksi. Osa alueesta jatkuu kuitenkin nykyrakenteeseen nähden kantatien 67 itäpuolelle. Alueen mittava laajentaminen Alaanentien suunnassa edellyttää liikenneturvallisuusjärjestelyjä kantatien liittymässä (kevyen liikenteen alikulku ja väylä olemassa). Laajennuksen myötä Siltalan alueesta muodostuu pinta-alaltaan mittava yritysalue, joka osaltaan vahvistaa Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava vyöhykkeen logistiikka-/ yritysalueverkostoa. Kantatien ja radan välialue on tarvittaessa myös helposti kytkettävissä Suupohjan rataan.

Siltalan alueen sijainti Kurikan ja Seinäjoen puolivälissä mahdollistaa yhteistyön ko. kuntien kanssa seutukunnan yritys-/logistiikka-alueiden tarjonnan monipuolistamiseksi ja toisaalta turhan päällekkäisen alueiden keskinäisen kilpailun välttämiseksi.



Kuva 4.8 Ilmakuva Ilmajoen Siltalan alueesta. (Ilmajoen kaupunki)

Ilmajoella on suunnitteilla myös Koskenkorvan yritysalueen laajennukset valtatie 3 ja kantatie 67 tuntumassa. Alueiden laajennukset edellyttävät lähinnä pienehköjä liikenneturvallisuutta parantavia toimia pääteillä.

Ilmajoen Rengonharjun yritysalueen (Ilmailutien teollisuusalue) laajentuminen seudulliseksi on vahvasti riippuvainen Seinäjoen lentoaseman kehittymisestä lentorahtikeskuksena. Alueen sijainti, maanomistusolot ja laajuus (58 ha) tarjoaa joka tapauksessa hyvät kehitysmahdollisuudet lentorahdin ja siihen suoraan tai välillisesti liittyvän yritystoiminnan sijoittumisalueena. Myös alueen sijainti suunnitellun valtakunnallisen Roveksen logistiikkakeskuksen läheisyydessä luo hyvät yhteistyömahdollisuudet alueille. Alueen kaavoitustyö on meneillään. Seinäjoen itäisen ohitustien rakentaminen parantaa merkittävästi myös Ilmailutien teollisuusalueen saavutettavuutta.

LAPUA

Lapuan elinkeinostrategiassa yritys- ja logistiikkatoiminnot pyritään keskittämään valtatie 19 varteen nykyisiä teollisuusalueita laajentamalla ja varautumalla kokonaan uuden Koivulanmetsän teollisuusalueen rakentamiseen valtatie 16 pohjoispuolelle.

Mittavin laajennushanke on valtatie 19 varteen Ruhan-Jouttikallion alueelle suunniteltu raskaan teollisuuden, energiatoimialan ja logistiikan yritysalue. Alueen väljyys laajennusmahdollisuuksineen ja liikenteellisesti hyvä sijainti valtatie 19 varressa vajaan 25 kilometrin etäisyydellä Seinäjoelta luo sille hyvät logistiset toimintaedellytykset. Jouttikalliosta on mahdollista rakentaa myös raideyhteys pääradalle. Ruhan alueen käyttöönotto edellyttää uuden eritasoliittymän rakentamista valtatielle. Laajan ja vaihteittain toteutuvan alueen suunnittelussa on syytä selvittää yhteistyömahdollisuudet lähialueiden vastaavien kehittämishankkeiden kanssa (esim. Seinäjoen Roveksen alue ja Kauhavan Passin alue).

Valtateiden 16 ja 19 eritasoristeyksen tuntumaan on kaavoitettu laaja kaupan suuryksikön mahdollistava suuri kaupallinen keskus. Asemakaavassa KM-1 merkinnällä osoitetulle alueelle voidaan rakentaa suurehko kauppakeskittymäalue, jonka kokonaisrakennusoikeus on 58 000 krs-m². Alueella voi sijaita vähittäiskaupan suuryksiköitä ja ko. toimintaa tukevia kaupallisia palveluita sekä muita yksityisiä ja julkisia palveluita. Lisäksi asemakaavassa on varattu kauppakeskittymän laajentumisalue erityisesti tilaa vievän erikoiskaupan tarpeisiin. Alueen rakentaminen on käynnistymässä.



Kuva 4.9 lidealuonnos Lapuan kauppakeskuksesta. (Lapuan kaupunki)

Lapuan hankkeet asettavat merkittäviä paineita kehittää niin valtatie 16 kuin valtatie 19 liittymiä kuin välityskykyä ja turvallisuutta.

KAUHAVA

Kauhavalla ei ole suunnitelmissa laajoja uusia teollisuusalueita vaan lähtökohtana on nykyisten alueiden täydentäminen keskustassa (Riihimäen alue, Passin alue ja Tornimäki). Yritysalueiden riittävyyden varmistamiseksi myös tulevaisuudessa kaupungin kannattaa harkita Tornimäen alueen jatkoaavoitusta kantatien vartta etelään valtatie 19 suuntaan keskustan liittämiseksi paremmin maakunnan logistiseen valtaväylään. Tähän liikenteellisesti edulliselle vyöhykkeelle kohdistunee mm. kuljetusyritysten ja muiden logistiikan alalla toimivien yritysten mielenkiintoa. Uuden kaupan suuryksikön rakentaminen irralleen keskustasta valtatie 19 liittymän tuntumaan ei ole keskustan palvelujen saatavuuden eikä olevan yhdyskuntarakenteen kannalta hyväksyttävää.

Alahärmässä vapaita yritysalueita on tarjolla valtatie 19 varrella aivan keskustan tuntumassa. Alahärmässä yritysalueet sijoittuvat osin myös valtatie 19 varrella länsipuolelle. Tämän alueen merkittävä laajentaminen edellyttää pitkällä aikavälillä selvitykset eritasoliittymän tarpeesta. Kevyen liikenteen alitus valtatiellä on jo valmiina. Ylihärmässä uusia vapaita tontteja on Vaasantien teollisuusalueella valtatie 19 länsipuolella.



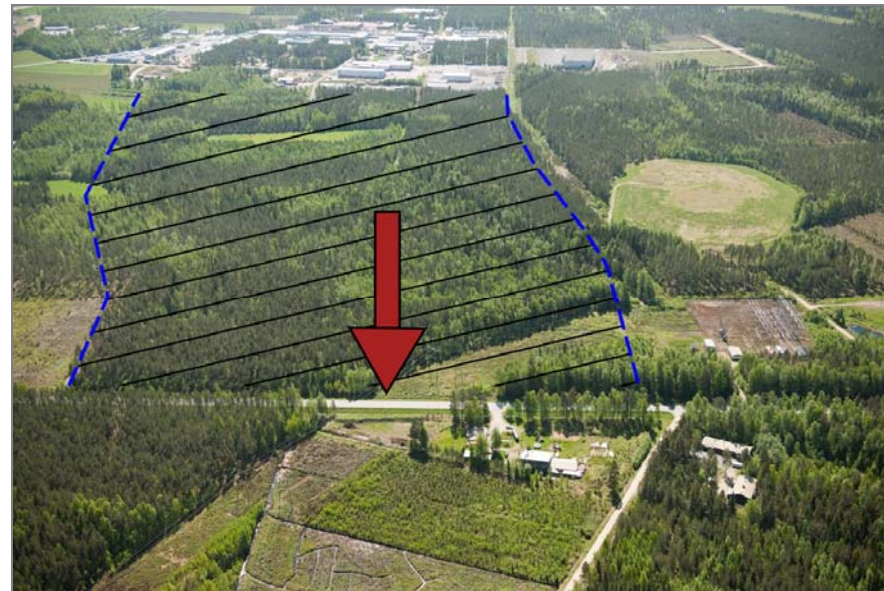
Kuva 4.10 Finn-Power pääkonttori Passin teollisuusalueella Kauhavalla. (Kauhavan kaupunki nettisivut)

Kauhavalla yritysalueiden tapaan kuljetuksia ja liikennettä synnyttävät myös valtakunnallisesti merkittävät PowerParkin huvipuisto ja Kauhavan lentosotakoulu. Näistä varsinkin Alahärmään sijoittuva huvipuisto kartingrata-, majoitus- ja ravintolatiloineen lisää liikennettä valtatiellä 19. Huvipuistoalueen merkittävä kasvu edellyttää paikallisia liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

ALAJÄRVI

Alajärvelle yritysalueiden kehittämisessä lähtökohtana on nykyisten teollisuusalueiden laajentaminen. Tärkeimpinä kohteina ovat keskustan teollisuusalueen laajennus valtatie 16 suuntaan sekä Luoma-ahon laajentaminen kantatie 68 varressa.

Keskustan teollisuusalueen laajennuksessa edellytyksenä on uuden eritasoliittymän rakentaminen valtatieltä 16, jonka myötä teollisuusalueen liikenne voitaisiin jatkossa siirtää keskustan katuverkolta suoraan uuden eritasoliittymän kautta valtatielle. Ratkaisu parantaisi merkittävästi alueen saavutettavuutta ja toisaalta vähentäisi keskustan katuverkolla raskaan ajoneuvoliikenteen määriä. Keskustan yritysalueen laajennus toisi yli 150 hehtaaria uutta teollisuusaluetta, joka uuden valtatieliittymän myötä soveltuisi myös hyvin logistiikkapalveluja tarjoaville yrityksille esim. kuljetus-, varastointi- ja jakelutoimintaan.



Kuva 4.11 Alajärven keskustan teollisuusalueen laajentuminen ja kytkeminen valtatiehen 16

Luoma-ahon alue sijoittuu selvästi nykyisen taajamarakenteen ulkopuolelle ja siellä laajennukset kannattaa suunnitella lähinnä nykyistä rakennetta täydentäen ja eheyttäen.

Alajärven keskustaan on suunnitteilla uusi merkittävä kauppakeskus, jossa asemakaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on lähes 9000 krs-m². Uuden kauppakeskuksen myötä kaupungin kauppapalvelut paranevat entisestään vahvistaen Alajärven asemaa seutukuntansa kaupallisena keskuksena.



Kuva 4.12 Illustratio Alajärven keskustaan suunnitellusta kauppakeskuksesta (Asemakaavan selostus)

ALAVUS

Alavuden yritysalueet sijoittuvat sekä asemanseudulle (Tuurintien ja Rekolan alueet) että valtatie 18 ja kantatie 66 risteysalueen tuntumaan. Hieman nykyisen taajamarakenteen ulkopuolella sijaitsevalla Rantatöysän alueella on useita kymmeniä tuhansia neliömetrejä vapaata yritysaluetta. Runsaista yritystonttireserveistä johtuen Alavudella ei ole lähitulevaisuuden suunnitelmissa kokonaan uusia yritys- tai logistiikka-alueita.

Jatkossa kaupan ja yrityselämän suurin kysyntä suuntautunee liikenteellisesti vetovoimaiselle valta- ja kantatien risteysalueelle (Himasan alue), jonka asemakaavan laajennus on parhaillaan meneillään. Kaikkiaan kaupallisesti painottuneen yritysalueen pinta-ala on noin 14 hehtaaria mahdollistaen lähes 40 000 krs-m² rakennusoikeuden. Alueelle on rakentumassa ensimmäisenä Etelä-Pohjanmaan osuuskaupan liikekeskus.



Kuva 4.13 Valmistuvaa uutta liiketilaa Alavudella valtatie 18 ja kantatie 66 liittymässä.

TÖYSÄ

Töysässä merkittävin logistinen kehityshanke on Tuurinportin liikealueen laajennus nykyisen kauppakeskuksen ja valtatie 18 välittömässä tuntumassa. Alueella on lainvoimainen asemakaava, joka mahdollistaa kaikkiaan noin 40 000 kerrosalan rakennusoikeuden. Tuurinporttiin tavoitellaan lähinnä paljon tilaa vievän kaupan yksiköitä täydentämään nykyisen kauppakeskuksen tarjontaa. Tuurinportin toteuttaminen edellyttää liittymäjärjestelyjen uusimista valtatielle 18.

Suunniteltujen paljon tilaa vievän kaupan keskittymien Tuurinportin ja Alavuden Himasen alueen kehittämisessä kannattaa jatkossa tiivistää keskinäistä yhteistyötä koko alueen kaupan tarjonnan edistämiseksi.



Kuva 4.14 Tuurinportin suunniteltu alue (Töysän kunta)

ÄHTÄRI

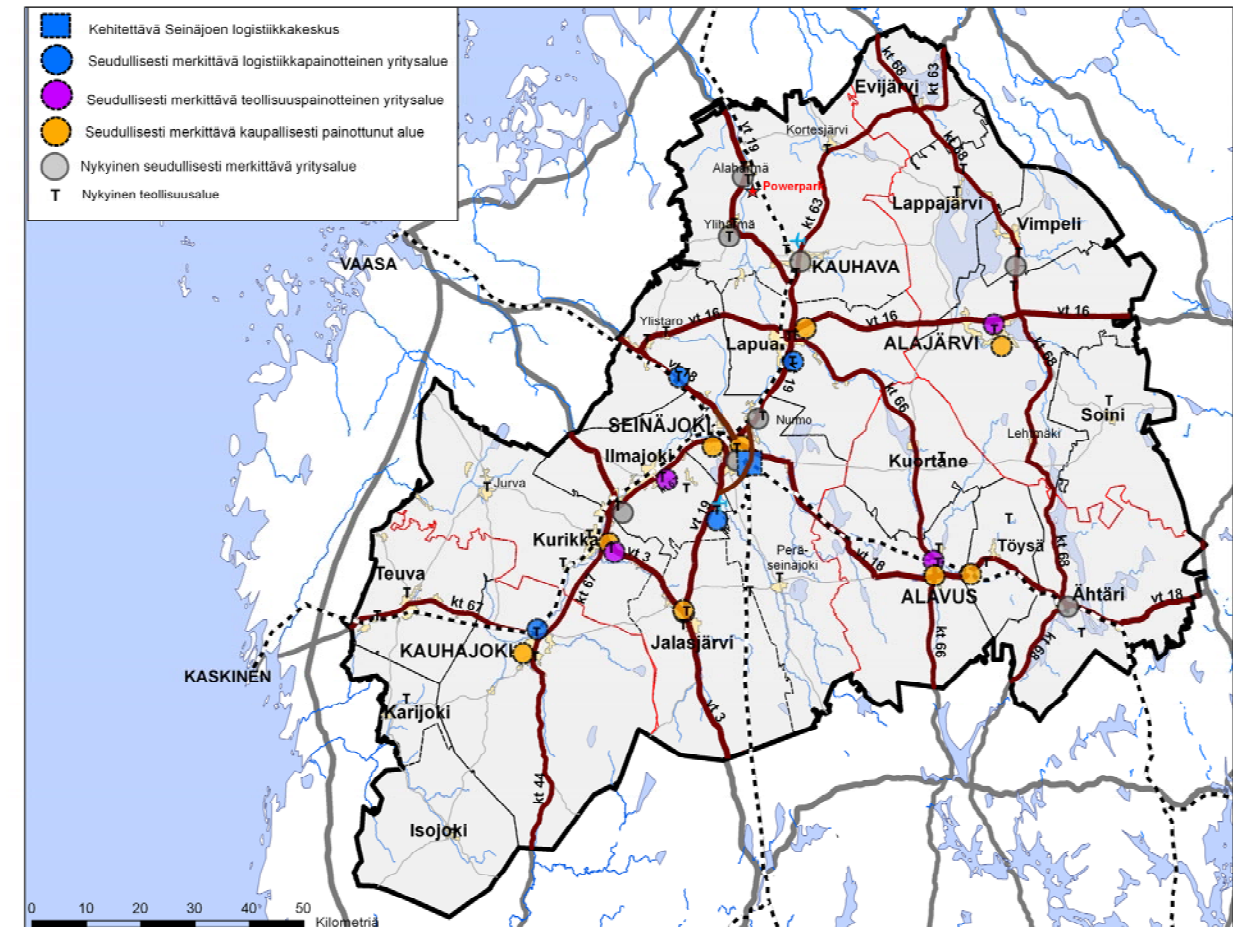
Ähtärissä ei ole suunnitteilla kokonaan uusien yritysalueiden avaamista, vaan periaatteena on nykyisten alueiden vaiheittainen laajentaminen. Merkittävin laajennus sijoittuu keskustan kaakkoispuolelle. Pinta-alaltaan 25 hehtaarin laajennusalueella on lainvoimainen asemakaava ja perusinfra rakentaminen on valmistumassa.



Kuva 4.15 Ähtäriin keskustan kaakkoispuolisen teollisuusalueen laajennuksen infratyöt ovat meneillään.

4.2.3 Yhteenveto kehitettävistä alueista

Kuvassa 4.16 on yhteenvetona esitetty Etelä-Pohjanmaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät logistiikka-/yritysalueet samoin kuin merkittävät uudet/laajentuvat kauppakeskukset.



Kuva 4.16 Yhteenvetokuva Etelä-Pohjanmaan kehitettävistä yritysalueista ja kaupan suuryksiköistä. Alueet on jaoteltu niiden pääasiallisen toimintamuodon mukaan. (Logistisesti painottunut yritysalue, teollisuuspainotteinen yritysalue, kaupallisesti painottunut alue)

Tulevaisuudessa, logistiikka-, yritystoiminta ja kaupan suuryksiköt sijoittuvat keskenään sekoittuen samoille alueille hyvien liikenneyhteyksien tuntumaan. Tämä vuoksi jako puhtaisiin teollisuusalueisiin ja kaupan alueisiin ei enää monissa tapauksissa vastaa käytännön tarpeita. Yhteenvetokuvassa merkinnät onkin nimetty siten, että ne kuvaavat ko. alueelle luontaisesti parhaiten soveltuvaa kehittämislinjaa (logistisesti painottunut yritysalue, teollisuuspainotteinen yritysalue, kaupallisesti painottunut alue). Seinäjoen logistiikkakeskus varsinaisena suu-rempana logistiikkakeskuksena on osoitettu omana merkintänä.

Tässä suunnittelutyössä merkittävien kehitettävien logistiikka-/yritysalueiden valinnassa pääkriteerinä olivat;

- alueen aluerakenteellinen sijainti;
- alueen liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus,
- alueen toiminnalliset kehittämismahdollisuudet,
- kehittämisen/laajentamisen kynnyskustannukset esim. tarvittavat liikenneväylien parannustoimet
- sijoittuminen nykyisiin markkinoihin nähden sekä
- mahdolliset erityistekijät (esim ratayhteys, lentokentän läheisyys jne).

Näiden valintakriteerien perusteella kehittämiskohteiksi valittujen yritys- ja teollisuusalueiden kokonaispinta-ala nousee varovaisestikin arvioiden runsaaseen tuhanteen hehtaariin lopullisten kerrosalojen määräytyessä vasta yksityiskohtaisemman kaavoituksen myötä. Joka tapauksessa arvioituun kokonaiskysyntään suhteutettuna yritysalueiden kokonaisvolyyymi riittää Etelä-Pohjanmaan tarpeisiin seuraaviksi 20–30 vuodeksi. Nyt esitetyt kehittämiskohteet yhdessä nykyisten alueiden kanssa turvaavat vaihtoehtoisten, liikenteellisesti hyvien ja kilpailukykyisten logistiikka-/yritysalueiden saatavuuden maakunnassa pitkälle tulevaisuuteen.

Yhdyskuntarakenteellisesti merkittävää on, että logistiikka/yritysalueet on voitu valita siten, että ne uusina alueina tai olevien alueiden laajennuksina liittyvät saumattomasti olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Myös uusien tieyhteyksien myötä syntyvät alueet (esim Roveksen ja Kivistönkylän alueet) kytkeytyvät hyvin olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kehittamisalueina ei siten ole ollut tarvetta edes pitkän tähtäimen suunnittelussa esittää kokonaan uusia, nykyisestä rakenteesta selvästi irrallaan olevien kohteita. Alueiden suunnittelussa kuntien kannattaa huomioida, että uusien yritysalueiden kytkeminen valtakunnallisen päätieverkkoon edellyttää yleensä infrainvestointeja, joissa rahoitusvastuu on useimmiten kunnalla. Sen sijaan päätieverkon keskinäisten risteysalueiden ja päätieverkon linjaosuuksien kehittäminen kuuluu valtiolle.

Suunnitelmassa esitettyjen alueiden lopullinen toteutumisaikataulu ja uusien yritysinvestointien maantieteellinen sijoittuminen on ensisijaisesti riippuvainen yleisestä taloudellisesta kehityksestä sekä erityisesti Etelä-Pohjanmaan yrityselämän omien vahvojen toimialueiden tulevasta kehityksestä. Valtion ja kuntien roolina tässä kehityksessä on varmistaa yrityselämän toimintaedellytykset mm. toimivan liikenneverkon ja sopivien yritysalueiden saatavuuden muodossa.

Kehitettävien logistiikka-/yritysalueiden ja päätieverkon parannustarpeiden yhteinen, koko maakunnan kattava, selvitys osaltaan toisaalta vahvistaa alueen elinkeino- ja yrityselämän kilpailukykyä ja toisaalta auttaa ohjaamaan tiestön rajalliset parannusinvestoinnit käyttäjien kannalta optimaalisesti.

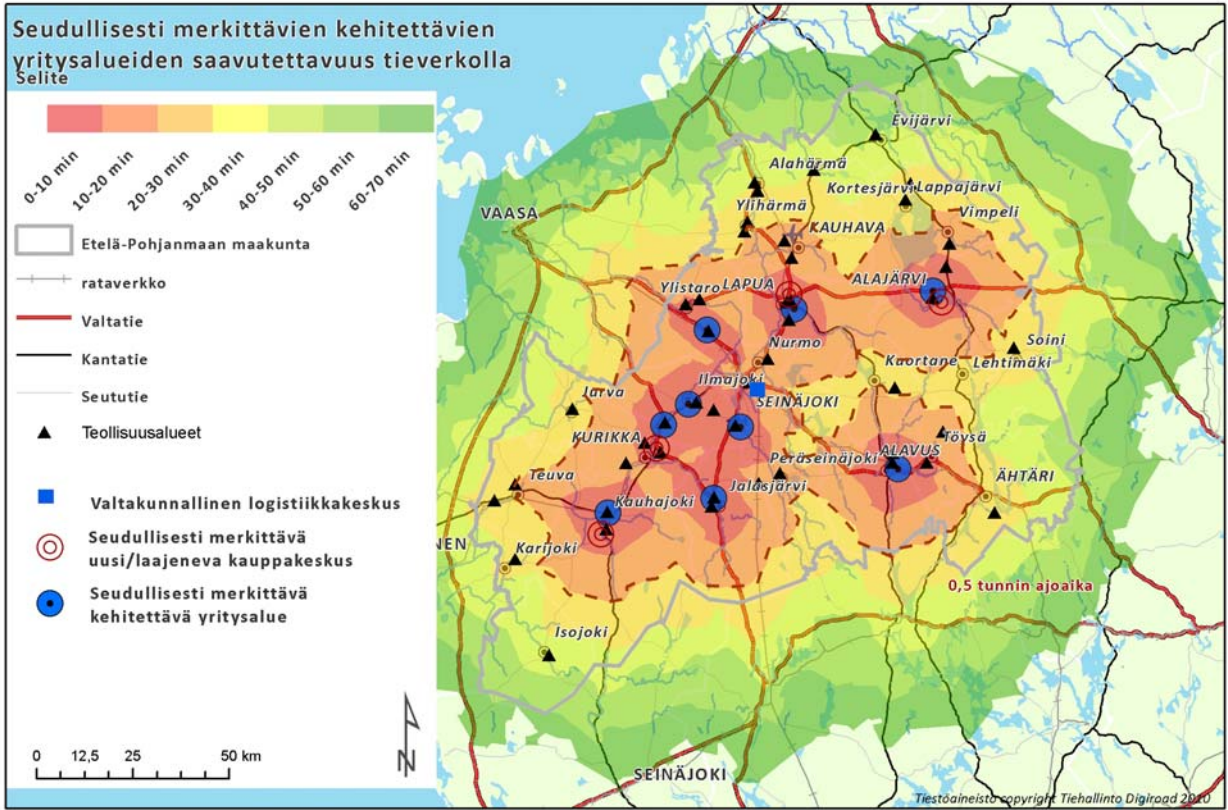
Jatkossa onkin tärkeätä seutukunta- ja kuntatasolla tarkemmin suunnitella eri alueiden vaiheittaista toteutusta ja mahdollista yhteistyötä vastaavien lähialueiden hankkeiden kanssa päällekkäisyyksien ja tarpeettomien hukaninvestointien välttämiseksi. Alueiden rakentamisen ajoituksessa on myös tärkeätä huomioida ajoituksen yhteen sovittaminen pääteiden kehittämishankkeiden kanssa, jolloin varmistetaan toisaalta alueiden hyvä liikenteellinen saavutettavuus ja toisaalta pääteiden liikenteen sujuvuus ja turvallisuustavoitteet. Liikenneviraston linjausten mukaan eritasoratkaisuja toteutetaan tulevaisuudessa pääsääntöisesti keskeiselle päätieverkolle ja täälläkin vain akuuteissa tilanteissa. Keskeisten päätieyhteyksien ulkopuolelle sijoituville alueilla eritasoratkaisujen toteutukseen on linjauksen ja pienentyvän rahoituksen vuoksi vaikea löytää tarvittavia resursseja. Tämä on syytä ottaa huomioon alueiden mitoituksessa ja toteutuksessa.

Koko maakunnan tasolla on tärkeätä, että Seinäjoen Roveksen valtakunnallisen logistiikkakeskuksen suunnittele- ja markkinointityötä jatketaan määrätietoisesti. Samanaikaisesti asemakaavatyön kanssa kannattaa käynnistää alueen yksityiskohtaisemman toimintaprofiilin määrittely sekä tähän liittyvän aluevaraussuunnitelman laatiminen. Kun alueesta tavoitellaan valtakunnallisesti merkittävää logistiikkakeskusta, tulee myös ensitilassa laatia konkreettinen markkinointisuunnitelma alueen tunnettavuuden lisäämiseksi logistiikka-alan toimijoiden joukossa.

Kehitettävien alueiden saavutettavuus tarkastelut

Kuvassa 4.17 on esitetty seudullisesti merkittävien yritysalueiden saavutettavuutta tieverkolla 80 km/h keskinopeudella matka-aikavyöhykkeittäin (0–60 min). Kehitettävän valtakunnallisen logistiikkakeskuksen saavutettavuus matka-aikavyöhykkeittäin (0–70 min) on esitetty kuvassa 4.2. Viimeksi mainitussa kuvassa on lisäksi osoitettu puolen tunnin matka-aikavyöhykkeen raja punaisella katkoviivalla.

Lähelle valtateiden risteysaluetta ja maakunnan keskiötä sijoittuvan valtakunnallisen logistiikkakeskuksen saavutettavuus tieverkolla on maakunnan lisäksi hyvä koko läntisestä Suomesta. Seudullisesti merkittäviltä yritysalueilta logistiikkakeskus on saavutettavissa pääsääntöisesti alle tunnissa (keskinopeus 80 km/h). Lisäksi noin puolet maakunnan teollisuusalueista sijaitsee alle puolen tunnin ajomatkan etäisyydellä keskuksesta. Seudulliset yritysalueilta käsin myös maakunnan reuna-alueet ovat pääsääntöisesti saavutettavissa alle puolessa tunnissa.



Kuva 4.17 Optimaalisten yritys- ja logistiikka-alueiden saavutettavuusverkko.

Kuljetusten hiilidioksidipäästöt

Kappaletavarakuljetuksissa ja etenkin kaupan kuljetuksissa maakunnan tärkein kuljetussuunta on yrityskyselyn perusteella Helsinki, jonka kautta kaupan kuljetukset pääsääntöisesti hoidetaan myös valtakunnan tasolla. Merkittäviltä yritysalueilta ja kehitettävälle valtakunnalliselle logistiikkakeskukseen suuntautuvilla tavarankuljetukselle laskettiin hiilidioksidipäästöt kuljetettua tavaratonnia kohti Pääkaupunkiseudun ja maakunnan välisissä kuljetuksissa (kuva 4.18).

Päästövertailut on laskettu tiekuljetukselle sekä yhdistetylle auto-junakuljetukselle Helsingistä Seinäjoelle. Laskennan perusteena on käytetty Lipasto -laskentajärjestelmän laskennallisia keskimääräisiä päästölukuja täysperävaunuyhdistelmälle, jonka täyttöaste on 70 prosenttia. Yhdistetyssä kuljetuksessa on huomioitu katuajoa Helsingissä 20 kilometriä ja junakuljetuksen (konttijuna) pituutena 343 kilometriä. Muut vaihtoehdot eli suorat tiekuljetukset seudullisesti merkittävillä yritysalueilla ovat pituudeltaan 325–380 kilometriä. Päästöluku perustuu tässä maantiejajoon täysperävaunuyhdistelmällä, jossa on 70 prosentin täyttöaste.

Yhdistetyillä kuljetuksilla laskennalliset päästöt ovat runkokuljetuksessa 3,8 kg tavaratonnia kohti. Suorilla tiekuljetuksilla päästöt nousevat jopa yli nelinkertaisiksi. Suorista tiekuljetuksista pienimmät hiilidioksidipäästöt ovat vaihtoehdoissa 3 (Pasila-Jalasjärvi) ja 7 (Pasila-Alavus), joissa runkokuljetusosuus on muita alueita lyhyempi. Näissäkin päästöt nousevat noin 14,0 kg tavaratonnia kohden.



Kuva 4.18 Yhdistettyjen kuljetusten toimintaperiaate ja hyödyt hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Taulukko 4.1 Yhdistettyjen kuljetusten ja suoran tiekuljetuksen hiilidioksidipäästöjen vertailu

			km	CO2-yks. päästö g/tkm (keskimäärin vuonna 2008)	CO2-päästöt kg/tavaratonni
Yhdistetty kuljetus					
VE1	Auto-juna Pasila-Seinäjoki	Täysperävaunuyhdistelmä, katuajo, 70 % kuorma	20	75	1,5
		junakuljetus (konttijuna)	343	6,7	2,3
		Yhteensä	363	81,7	3,8
Suora tiekuljetus					
VE2	Pasila-Kauhajoki	Täysperävaunuyhdistelmä maantieajo 70 % kuorma	355	43	15,3
VE3	Pasila-Jalasjärvi		325	43	14,0
VE4	Pasila-Ilmajoki		350	43	15,1
VE5	Pasila-Peräseinäjoki (VT19)		350	43	15,1
VE6	Pasila-Seinäjoki (VT18)		370	43	15,9
VE7	Pasila-Alavus		325	43	14,0
VE7	Pasila-Lapua		380	43	16,3
VE8	Pasila-Alajärvi		380	43	16,3



Kuva 4.19 Yhdistettyjen kuljetusten toiminta-alue Seinäjoelta käsin.

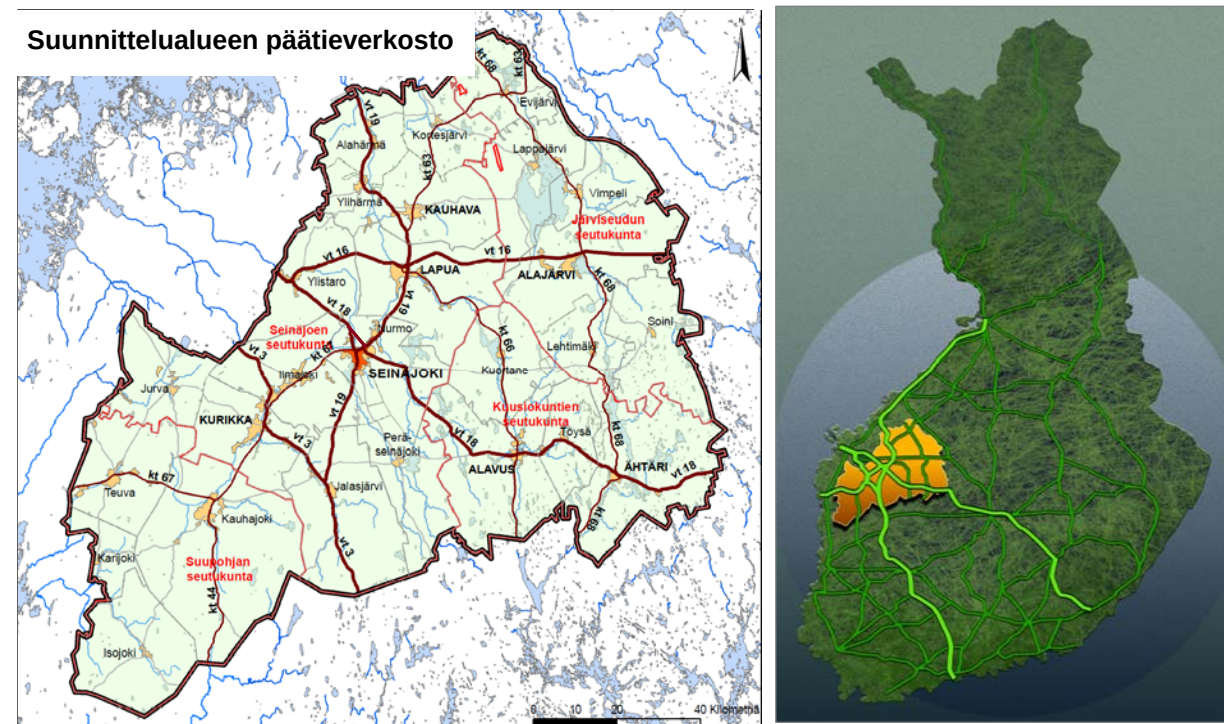
5 Tieverkon kehittämishankkeet

5.1 Pääteiden yhteysvälien kärkihankkeet

Etelä-Pohjanmaalla kulkevat valtatiet 3, 16, 18 ja 19 sekä kantatiet 44, 63, 66, 67 ja 68. Näistä Etelä-Pohjanmaan sisäisen logistiikan ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta eniten kehittämistarpeita nähtiin valtateilla 3, 18 ja 19 sekä kantateilla 44, 67 ja 68 tietyillä yhteysväleillä. Liikenneturvallisuuksessa eniten parantamistarpeita kohdistui valtatielle 16 ja kantatielle 67. Näkemys perustuu nykytila-analyysiin, kunta- ja yrityskyselyyn sekä uusien maankäytön kehitysalueiden sijaintiin ja niiden vaatimiin muutoksiin.

Logistisesti tärkein vyöhyke muodostui Kauhajoelta Kauhavalle kantatietä 67 pitkin Kurikan ja Ilmajoen kautta Seinäjoelle ja sieltä valtatieltä 19 Lapuan kautta Kauhavalle. Kauhavalta tämä raskaan liikenteen pääväylä jatkuu kohti Oulua liittyen valtatielle 8 Uusikaarelypyyssä. Lisäksi voidaan katsoa, että Kauhajoelta yhteys jatkuu kantatietä 67 pitkin Kaskisten satamaan ja kantatietä 44 Satakuntaan ja siellä oleviin satamiin.

Kehittämishankkeet on esitetty yhteysväleittäin, joista on kuvattu nykytila ja ongelmat, esitetty 2.vaiheinen kehittämisspolku sekä arvioitu lyhyesti hankkeen vaikutuksia. Tiehankkeet on esitetty maankäytön ja logistiikan näkökulmasta, jolloin etenkin 2.vaiheen tiehankkeet ovat tavoitteellisia ja tarkoituksella valtakunnallista rahoitusta vaativia hankkeita. Maankäytön kehittämishankkeissa ja lopullisissa tiehankkeiden toimenpiteissä tulee ottaa huomioon teiden kehittämisrahoitustason mahdollinen väheneminen, vaiheittain toteuttamisen mahdollisuus ja neliporrasmalli.



Kuva 5.1. Etelä-Pohjanmaan päätieverkko ja sen sijoittuminen koko Suomen valtatieverkkoon.

Kuvaparissa on korostettu Etelä-Pohjanmaan maakunnan pääteitä sekä maakunnan kannalta tärkeimpiä valtakunnallisia tieyhteyksiä Helsingistä Seinäjoen kautta Ouluun, Seinäjoelta Kaskisten Satamaan sekä poikittaisyhteys Vaasasta Seinäjoen ja Jyväskylän kautta Lappeenrantaan (Venäjälle).

Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-ydinvyöhyke (kantatie 67–valtatie 19)

Yhteysväli on keskeisessä asemassa Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän ja kaupan liiketoiminta-alueella. Kantatien 67 liikenteellistä ja logistista asemaa korostaa yhteys Kaskisten syväsatamaan. Yhteysvälin pohjoisosa (vt 19) on puolestaan osa valtakunnallista pääreittiä etelästä pohjoiseen, jonka liikenteen kasvu on ollut keskimääräistä suurempaa ja nopeatunee lisää Seinäjoen itäisen ohikulkutien valmistuttua.

Valtatien 19 liikennemäärät ovat korkeimmillaan Seinäjoen ja Nurmon välillä yli 15 000 ajon./vrk. Liikenne vähenee hieman Atrian tehdasalueen pohjoispuolella ollen Lapuan eteläpuolella 9500 ajon./vrk ja Lapuan ja Kauhavan (kt 63) välillä 7500 ajo./vrk. Kantatien 67 liikennemäärä on Kauhajoen ja Kurikan välillä 3500 ajon./vrk, Kurikan, Ilmajoen ja Seinäjoen välillä liikenne vaihtelee 5000-11 300 ajon./vrk välillä.

Viimeisen viiden vuoden aikana liikenne on kasvanut hieman yli 20 % lähes koko yhteysväliä. Liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2030 jopa 40 %, mikä on selvästi yli pääteiden keskiarvon. Kasvu johtuu maankäytön painottumisesta yhteysvälin varteen. Liikenne-ennuste kantatielle Ilmajoki-Seinäjoki välillä on 11 000–12 000 ajon./vrk ja valtatielle 19 Seinäjoki-Lapua välillä on 13 500–16 000 ajon./vrk. Näin suurelle liikenteelle ei 2-kaistaisen tien kapasiteetti riitä.

Valtatiellä on nelikaistaisen Seinäjoen kaupunkijakson jälkeen 80 km/h rajoitus ja ohittaminen on jo nykyisin erittäin hankalaa vilkkaan liikenteen johdosta. Valtatie 19 muodostaa pullonkaulan nykyään Seinäjoen keskustaan, johon tulee merkittävä parannus, kun vuonna 2011-2012 käynnistyvä ohikulkutien rakennushanke valmistuu. Hankkeen suuruus on noin 60 milj. euroa. Tämän jälkeen ongelmallisimmaksi pullonkaulaksi muodostuu Nurmon ja Lapuan 2-kaistaiselle osuudelle Atrian eteläpuolelle. Lisäksi ohitustien länsipuolelle jää lyhyt 2 km mittainen 2-kaistainen osuus, joka tulisi tien yhtenäisyyden ja sujuvuuden osalta leventää mahdollisimman pian. Esitetyt valtatien varren kehityshankkeet joutunevat ainakin osittain odottamaan yhteysvälin kehittämishanketta.

Ongelmana kantatiellä 67 on Kauhajoen ja Kurikan taajamaosuudet, joissa vaarallisia tasoliittymiä, jotka tulisi muuttaa eritasoliittymiksi. Toinen ongelmakohta on liikenteellisesti kuormitettuin väli Ilmajoki-Seinäjoki, jossa myös on useita ongelmallisia ja onnettomuusalttiita tasoliittymiä

Tien linjaus on kuitenkin Etelä - Pohjanmaan muihin kantateihin verrattuna hyvä. 100 km/h mitoitussopeudelle ei ole muita esteitä kuin useat tasoliittymät ja korkea onnettomuusriski. Yhteysväliä Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki on erittäin korkea onnettomuustiheys (31 hevaonn. & 3,4-5,2 kuolemaa/100tkm kohti) myös kuolemanriski on 2,9-kertaa keskiarvoa suurempi.

Valtatie 19 kehitysspolku

1. Vaihe: 15 M€

- 2+2-kaistatie (5 km) välille Ohikulkutie– Atrian ETL sekä Kivisaaren ETL–Nurmon ETL
- 1 uusi eritasoliittymä ja 2 nykyisen täydentämistä (Kovero+ Atria ja Honkimäki)
- 2 risteyssiltaa ja liittymäjärjestelyitä (Tepon / Huumon liittymä)
- Ohituskaistapareja 2kpl välille Nurmo-Lapua (2+2 poikkileikkauksella)

2. Vaihe: 50 M€

- 2+2-tietä jatketaan Lapuulle asti
- Yksityistie- ja liittymäjärjestelyitä välillä Atria–Lapua–Kauhava
- Kaikki liittymät muutetaan eritasoliittymiksi 3-4 uutta eritasoliittymää ja niihin liittyvät tiejärjestelyt)
- Valtatie19 / Kantatie 63 liittymän parantaminen
- Ohituskaistapareja 2 kpl välille Lapua–Kauhava

Kantatie 67 kehityspolku

1. Vaihe: 10 M€
- Uusia ETL 2 kpl: (Saari: Valtatiet 3, Siltala: maantie 701)
 - 3 kpl liittymäjärjestelyitä / risteyssiltaa (Nikkola: maantie 17404 ja 17407, Tuiskula: valtatie 3, Suupohjantie: 17495)
 - Taajamajaksojen liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt (Aronkylä, Ilmajoki)
 - Liittymä- ja yksityistiejärjestelyt: Mitoitusnopeuden nosto 80 km/h, liittymien yhdistämisiä ja risteysniltojen toteuttamisia. Ilmajoki (maantie 701)–Kurikka (17291)
 - KIVA-selvityksen toteuttaminen ja siihen liittyvät yksityistiejärjestelyt
 - Ohituskaistapareja välille Kurikka-Seinäjoki 2 kpl (2+2 poikkileikkauksella)
 - Talvihoitoluokan parantaminen (1 --> 15) välillä Kurikka-Ilmajoki (16,6 km) perustuu yli liikennemäärien kasvuun (>6000 ajon./vrk) sekä yöllä kulkevien kuljetusten turvaamiseen
2. Vaihe: 40 M€
- 2+2 Ilmajoki (maantie 701) - Seinäjoki (valtatie 19) eritasoliittymän yhteensä 14,5 km
 - Tien leventäminen välillä Kauhajoki-Kurikka tavoitelevyyteen
 - Uusia ETL 3-4 kpl (Kauhajoen Aronkylä kantatie 44 liittymän uusi linjaus, Ilmajoki Nikkola, Kurikka)
 - Melusuojaukset Ilmajoen ja Kauhajoen kohdalle

Hankkeet lisäävät tämän Etelä-Pohjanmaan tärkeimmän sisäisen yhteyden kapasiteettia ja palvelutasoa niin, että maankäyttöä voidaan edelleen kehittää. Lisäksi yhteysvälin valtakunnallinen liikenteen kuljetusten täsmälisyys paranee liikenteen toimintavarmuuden kehittyessä.

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi uusien eritasoliittymien ja ajoratoja erottavan keskikaiteen johdosta, joka estää vakavat kohtaamisonnettomuudet. Samalla tämä mahdollistaa nopeustason noston 100 km/h liikennettä vaarantamatta. Tähän liittyy osaltaan yksityistiejärjestelyt ja kiinteistövaikutusten arviointi menetelmällä toteutetut maatalouden järjestelyt, jotka vähentävät maa- ja metsätalousliikenteen liikennöintitarvetta pääteillä.

Tässä työssä on esitetty tämän yhteysvälin varteen 1 logistiikkapainotteista, 2 teollisuuspainotteista ja 2 kaupan uutta keskittymään, jotka tiehanke mahdollistaa ja tekee niistä erittäin houkuttelevia hankkeita hyvän saavutettavuuden ansiosta. Tämä on enemmän kuin millekään muulle välille ja kertoo osaltaan väylän kehittämisen tärkeydestä.

Valtatie 3

Valtatie 3 on yksi tärkeimmistä valtakunnan kuljetusten runkoreiteistä Helsingistä Tampereen kautta ja Etelä-Pohjanmaan läpi Vaasaan. Etelä-Pohjanmaalle valtatie 3 on tärkein yhteys etelään ja muodostaa yhdessä valtatie 19 kanssa valtakunnallisen runkotien etelästä pohjoiseen. Valtatie 3 geometria on eteläosien mutkaisen jakson jälkeen Jalasjärvellä suhteellisen hyvää. Jalasjärveltä valtatie 3 jatkuu hieman pienipiirteisempänä Kurikan ja Ilmajoen ohitse kohti Vaasaa. Pirkanmaan puolelle on toteutettu viime vuosina useita ohituskaistoja kohti tavoitteena olevaa säännöllistä ohituskaistatietä.

Liikennemäärät ovat nykyisin Jalasjärvellä 4000-9100 ajon./vrk ja Jalasjärven ja Kurikan välillä 2600-7300 ajon./vrk. Liikenteen kasvun ennustetaan olevan keskimääräistä nopeampaa 30–40 % vuoteen 2030, jolloin valtatie 3 ja valtatie 19 liittymän kohdalla vuorokausiliikenne on yli 12 500 autoa.

Suurimmat puutteet kohdistuvat nykytilanteessa useisiin tasoliittymien parantamisiin sekä niihin liittyviin tie- ja yksityistiejärjestelyihin. Valtatie 3 liittymät muihin teihin ovat tasoliittymiä, lukuun ottamatta Jalasjärven keskustan kohtaa. Näistä merkittävimpinä liittyminä ovat valtatie 19 liittymä Jalasjärvellä sekä kantatie 67 kaksi erillistä liittymää Kurikassa, jotka on tarve muuttaa eritasoliittymiksi. Lisäksi on tarve jatkaa ohituskaistojen toteuttamista ja tien parantamista kohti tavoitetilaa myös Etelä-Pohjanmaan alueella. Kurikan ja Ilmajoen koh-

dalla on maakuntakaavassa esitetty varaus valtatie 3 oikaisulle ohikulkutienä. Liikennemäärät eivät vielä lähitulevaisuudessa luo paineita ohitukselle, mutta varauksena se on hyvä säilyttää.

Valtatie 3 kehityspolku

1. Vaihe: 20 M€
- Valtatie 3 ja valtatie 19 liittymän muuttaminen eritasoliittymäksi Jalasjärvellä ja siihen liittyvät tielinjaukset sekä muut tiejärjestelyt (Kivistönkylän kaava-alue)
 - Valtatie 3 ja kantatie 67 liittymän muuttaminen eritasoliittymäksi Kurikassa Kauhajoen suuntaan ja siihen liittyvät tie- ja liittymäjärjestelyt (Panttilan osayleiskaava)
 - Valtatie 3 ja kantatie 67 liittymän (Tuiskula) parantaminen ja risteysniltajärjestelyt
 - Maantien 672 liittymän risteysnilta ja yksityistiejärjestelyt Jokipiin kohdalla
 - Valtatie 3 Ilmajoen kohdan talvihoitoluokan parantaminen lyhyellä 3,5 km osuudella ja siihen liittyvien pohjavesisuojausten toteuttaminen
2. Vaihe: 15 M€
- ohituskaistapari keskikaiteella Jalasjärvelle (poikkileikkaus 2+1)
 - Ilmajoen Koskenkorvan taajama-alueen parantaminen (liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen väylä)
 - Useita tasoliittymien parantamisia ja yksityistiejärjestelyitä

Valtatietä 3 voidaan tarvittaessa kehittää myös pienemmillä toimenpiteillä tai lyhyemmissä jaksoissa, mikäli esitetty 1.vaiheen hankepaketti todetaan kustannuksiltaan suureksi. Toisaalta kustannukset muodostuvat lähinnä kahdesta erittäin tärkeästä eritasoliittymä hankkeesta. Eritasoliittymä hankkeet tulisi toteuttaa mahdollisimman pian, koska niillä on tiivis suhde maankäytön kehittämisen ja esitettyjen yritys- ja kauppahankkeiden kanssa.

Vaiheen 1 toimenpiteet poistaisi kaksi Etelä-Pohjanmaan kuljetusten kannalta kriittiseksi pullonkaulaksi muodostunutta solmupistettä. Hanke nostaa etenkin taajajaksoilla tien valtatie tasoiseksi ja vähentää liikenteestä tulevia haittoja, kuten melua taajamien asukkaille. Hanke lisää liikenteen sujuvuutta ja kuljetusten toimintavarmuutta kuljetusten runkoverkolla.

Valtatie 18 Seinäjoki-Alavus-Ähtäri

Valtatie 18 Vaasasta Seinäjoen kautta Jyväskylään on yksi maamme tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia poikittaisyhteyksiä. Tien vaikutuspiirissä on useita alueidensa vireitä keskuskuntia (Alavus, Ähtäri). Valtatielle 18 toteutettiin Seinäjoen pohjoinen ohitus, jonka myötä valtatie 18 liittyy valtatiehen 19 raviradan itäpuolella Pultran eritasoliittymässä. Tästä valtatie 18 jatkuu Veneskoskelle ja edelleen Alavudelle yhdistyen alisteisesti maantiehen 672. Alavudesta itään sijaitseva Tuurin kauppakylä on valtakunnallisesti merkittävä kauppakeskittymä, jonne kohdistuu merkittävästi liikennettä. Lisäksi Ähtäristä itään Jyväskylään on yksi ongelmallisimmista tien osuuksista. Mahdollisesta uudesta linjauksesta Ähtäristä Multialle on aloitettu EU:n tukema NECL II (North East Carco Link) -hanke. Tärkein vaihe on saada juuri Multian oikaisu aikaiseksi. Se on kustannuksiltaan kuitenkin mittava ja vie suunnittelutöineen paljon aikaa sekä kohdistuu pääosin Keski-Suomen alueelle.

Valtatie 18 on vilkkaasti liikennöity Laihialta Veneskoskelle liikennemäärien ollessa 3500–8300 auton välillä sekä Alavuden ja Töysän välillä 4900–6100 autoa vuorokaudessa. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä 30 %.

Valtatien 18 ongelmat keskittyvät välille Veneskoski–Alavus, jossa valtatieen leveys ja geometria on standardin alapuolelle, korkea liittymätiheys (6,2–14,4 liittymää/km) sekä Alavus-Ähtäri välille, jossa on korkea onnettomuusriski. Merkittävä ongelma niin sujuvuuden kuin turvallisuuden osalta ovat liittymät, joissa valtatie 18 liikenne on väistämisvelvollinen sekä useat rautateiden tasoristeykset. Näihin kohtiin onkin jo pitkään esitetty valtatielle uusia linjauksia, jotka eivät ole kuitenkaan päässeet toteutukseen investointien suuntautuessa muualle. Uusien kauppa ja yritysalueiden sijoittuminen Alavudelle ja Töysän Tuuriin lisäävät liikennettä Seinäjoen ja Tuurin välillä, mikä lisää nykyisten ongelmien vakavuutta.

Valtatien 18 kehityspolku

1. Vaihe: 10 M€
- Sydänmaantien oikaisu + 2-3 pienempää tiegeometriaa parantavaa oikaisua
 - Maantie 672 liittymän parantaminen ja siihen liittyvät tie- ja yksityistiejärjestelyt
 - Yksityistiejärjestelyitä liittymätiheyden vähentämiseksi välillä Veneskoski–Alavus (kantatie 66)
 - Valtatie 16 liittymäjärjestelyt Ylistarossa
2. Vaihe: 35 M€
- Veneskoski-Koura oikaisu
 - Tuuri-Ähtäri oikaisu
 - Tien leventtäminen tavoiteleveyteen niiltä osin, joissa oikaisuiden jälkeen puutteita
 - Merkittävä määrä yksityis- ja liittymäjärjestelyjä mm. Ähtärin kohdalla
 - Ohituskaistapari keskikaiteella välille valtatie 19–vatatie 16
 - Ähtäri–Multia oikaisu ja NECL-hankkeen tukeminen oman alueen osalta

Vaiheen 1 toimenpiteet nostavat tien laadun suurimmalta osin valtatie tasoiseksi, tukee elinkeinoelämää ja kuljetusten toimintavarmuutta. Oikaisut ja yksityistieliittymäjärjestelyt vähentävät merkittävästi liittymiä sekä tasoristeyksiä, millä on suora vaikutus liikenneturvallisuuden parantumiseen. Lisäksi liikennemäärien ennustetaan kasvavan, mikäli yhteysväli Seinäjoelta–Ähtäri–Jyväskylä parannetaan laadultaan valtatie tasoiseksi.

Hankkeella on positiivinen vaikutus alueen asukkaille, kun uusien oikaisuiden ja melusuojauksien osalta meluhaitat vähenevät ja raskas liikenne kulkee kyläasutusten ohitse kauempaa.

Kantatie 44 satamayhteys Kauhajoki–Honkajoki

Kantatie 44 toimii osana Etelä-Pohjanmaan ja sen läpi kulkevan liikenteen satamayhteytenä Satakunnan satamiin. Tämän satamayhteyden nähdään alkavan Ylistarosta kulkien Etelä-pohjanmaan lävitse Turun, Rauman ja Porin satamiin seuraavasti: kantatie 63–valtatie 19–kantatie 67–kantatie 44–valtatie 23. Yhteyden ongelmallisin väli, etenkin tiestandardin osalta on kantatie 44 välillä Kauhajoki-Honkajoki. Yhteys jatkaa Etelä-Pohjanmaalle tärkeintä ”Kauhava-Seinäjoki-Kauhajoki-yhteysväliä” etelään.

Kantatie 44 kuuluu tällä hetkellä koko maan päätieverkon huonoimpaan viidennekseen Etelä-Pohjanmaan osalta. Satakunnan ja Pirkanmaan puolella yhteysväliä on jo parannettu. Liikennemäärät ovat nykyisin Kauhajoen kohdalla hieman yli 5000 ajon./vrk, ja sen eteläpuolisella osuudella 500–2700 ajon./vrk. Arvioimme kuitenkin, että väylän parantaminen voi nostaa etenkin raskaan liikenteen määrä moninkertaiseksi, mikäli tieyhteys parannetaan laadultaan päätietasoiseksi.

Kantatie 44 pohjoisosassa on muutamia ongelmakohtia, kuten liittymä kantatiellä 67 Aronkylässä sekä Panulan kohta. Tämän jälkeen tiestandardi huononee samalla, kun liikennemäärät laskevat. Tie kulkee arvokasta Hyypänjokilaaksoa seuraillen kapealla ja erittäin mutkaisella väylällä. Osuus on osin arvokkaan ympäristönsä osalta haastavaa parantaa ja onkin esitetty Hyypänjoki laakson itäistä linjausta ongelmana ratkaisuun. Linjaus on suhteellisen pitkä ja kustannuksiltaan suuri toteuttaa, mutta toisaalta tielinjaus kulkee kauempana asutuksesta ja sen ympäristö soveltuvat hyvin raskaalle liikenteelle. Lisäksi yhteyden tuomat hyödyt etenkin elinkeinoelämän kuljetuksille ovat merkittävät. Pohjavesialue kulkee niin nykyisen suojaamattoman tielinjan kuin suunnitellun linjankin kohdalla.

Kantatien 44 kehityspolku

1. Vaihe: 9 M€
- Tien leventtäminen tavoiteleveyteen 9/7 kapealla eteläosuudelle
 - Kauhajoen taajamakohdan vilkkaiden liittymien parantaminen
 - Pahimpien mutkien oikaisut (n. 4 lyhyttä oikaisua)
 - Talvihoitoluokan nosto vilkkaimmalla osuudella kantatieltä 67,maantien 6700 liittymään
2. Vaihe: 20 M€
- Hyypänjokilaakson itäinen uusi linjaus
 - Muutamia tiegeometriaa parantavia oikaisuja
 - Merkittävä määrä yksityis- ja liittymäjärjestelyjä

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet parantavat yhteysväliä paremmin sopimaan raskaalle liikenteelle sekä parantavat liikenneturvallisuutta. Uusilinjaus tuo merkittäviä hyötyä Hyypänjokilaakson asukkaille sekä ympäristölle. Hankkeet yhdessä tekevät väylästä houkuttelevan reitin etelään ja siirtävät liikennettä niin muilta pääteiltä kuin alemmaltakin tieverkolta. Hankkeen arvioidaan vähentävän liikennettä mm. valtatiellä 3 Jalasjärveltä etelään hidastaen sen liikenteen kasvua. Kyseiselle välille on tässä työssä esitetty vain yksi ohituskaistapari, joten hanke parantaa hieman valtatie sujuvuutta. Sillä ei kuitenkaan ole vaikutuksia valtatie hankkeisiin.

Ähtäri-Alajärvi-Evijärvi yhteyden tiestandardin nosto (kantateillä 68 ja 63)

Etelä-Pohjanmaan itäisenä etelä-pohjoissuuntaisena yhteytenä toimiva kantatie 68 on pitkään kärsinyt huonos- ta tiegeometriasta eikä tie täytä miltään osin pääteiltä vaadittavaa laatutasoa. Samoin on kantatien 63 osalla, etenkin Evijärveltä pohjoiseen.

Tämä johtuu suurelta osin siitä, että tie on alun perin seututie, joka nostettiin hallinnollisella muutoksella kanta- tieksi nro 68 eikä tässä yhteydessä tiestandardia parannettu. Tie on jäänyt tälle tasolle rahoituksen puutteen vuoksi. Kantatiellä on vähäiset liikennemäärät, mihin on vaikuttanut yhdessä puutteellisen tiestandardin ohella Järvisuudun asukasmäärien lasku. Kantatie 68 kuuluu koko maan pääteiden huonoimpaan viidennekseen ja ko- ko yhteysvälillä on korkea onnettomuusriski (2,2-kertainen).

Liikennemäärät ovat nykyisin alhaisia, mutta tiestandardin parantamisella ja valitsemalla rinnakkaisista reiteistä tärkein on liikenteen kasvulla potentiaalia etenkin Ähtäri–Alajärvi välillä (700–1500 ajon./vrk). Alajärvi–Evijärvi- välillä liikennemäärät ovat hieman korkeammat 1200–2400 ajon./vrk. Kantatiellä 63 liikennemäärä on Evijärven eteläpuolella 2400 ajon./vrk ja pohjoispuolella 1750 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on selvästi keskimääräis- tä korkeampaa kantatiellä 63 vaihdellen 11 - 17 % välillä.

Ongelmana on erityisesti eteläisin osa Ähtäri-Lehtimäki-Alajärvi, jossa pitkä kapea ja mutkainen osuus jo ohjaa liikennettä muille rinnakkaisille reiteille. Kantatiellä on voimassa yleisrajoitus, koska väylä ei täytä 80 km/h rajoi- tukselta vaadittavaa tasoa. Toisaalta on mahdollista kehittää valtatieltä 18 rinnakkaistakin reittiä Alajärvelle (vt 16). Valtatieltä 18 Kuortaneelle kantatie 66, josta Alajärven Myllykankaalle maantietä 711. Toinen on valtatieltä 18 Töysästä lähtevä maantie 7060, joka liittyisi kantatielle 68 ennen Lehtimäen taajamaa. Liikennemääritään nämä kolme reittiä ovat nykyisin hyvin lähellä toisiaan.

Kantatien 68 kehityspolku

1. Vaihe: 6 M€

- Tien leventäminen tavoitelevyteen 9/7 kapeimmilta osin
- 4-5 tiegeometriaa parantavaa oikaisua (3 kpl Ähtäri-Alajärvi & 2 kpl Alajärvi-Evijärvi)
- Valtatien 16 liittymän parantaminen
- Kantateiden 63 & 68 liittymän parantaminen
- Liittymien vähentäminen ja YT-järjestelyitä välillä Hoisko-Lammi
- Maantiet 7060 / kantatie 68 talvihoitoluokan nosto II --> TIB/IB

2. Vaihe: 17 M€

- Ähtärin pohjoispuoleinen uusi oikaisu nykyiselle maantielle 7060, joka 2-kertaistaa liikenne- määrät ja ohittaa erittäin huono geometrisen osuuden (vs. vaihtoehtoiset reitit)
- Tien standardin nosto muiden pääteiden tasolle
- Merkittävä määrä yksityis- ja liittymäjärjestelyjä

Kantatien 63 kehityspolku

1. Vaihe: 3 M€

- Pahimpien tiejaksojen leventäminen tavoitelevyteen 9/7
- Tien leventäminen ja tiegeometrian parantaminen Evijärveltä pohjoiseen

2. Vaihe: 5 M€

- Tien standardin nosto muiden pääteiden tasolle, parantamalla tiegeometriaa muun muassa oi- kaisujen ja tien leventämisen avulla.
- merkittävä määrä yksityis- ja liittymäjärjestelyjä

Kantatieyhteyden laadun parantaminen antaa mahdollisuuden maakunnan reunamien kunnille maankäytön kehittämiseen ja yritysten toimintaedellytykset paranevat. Hanke lisää liikennettä kantatielle, mutta vähentää silti onnettomuusriskiä.

Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen

Etelä-Pohjanmaan pääteillä on keskimääräistä korkeampi onnettomuusriski. Tämä lisää riskiä myös elinkei- noelämän kuljetuksille. Onnettomuusaltimmat kohteet ovat usein päätien ja taajaman yhtymäkohdat. Näitä ovat mm. Lapuan taajama valtatiellä 16, Teuvan taajaman kohta, Kauhajoen Aronkylä ja Ilmajoen taajamaseutu kantatiellä 67. Valtatiellä 16 on myös korkea onnettomuusriski Lapualta Alajärven suuntaan, mutta muuten val- tatie 16 soveltuu nykyisellään hyvin raskaalle liikenteelle ja täyttää pääteiltä vaadittavan tiestandardin

Tämän johdosta muodostettiin erillinen liikenneturvallisuushanke, joka on jaettu kahtia Teuvan ja Lapuan hank- keiksi. Nämä keskittyvät vaarallisimpien kohteiden parantamiseen. Hankkeiden toimenpiteissä huomioidaan myös kuljetusten tarpeet. Valtatien 16 lähelle ollaan Lapualla lisäämässä maankäyttöä ja sinne on kehitteillä Novaparkin kauppakeskus. Teuvan kautta kuljetaan Kaskisten satamaan sekä valtatielle 8, jonka lisäksi kunta- kyselyssä nousi esiin raskas liikenne aivan Teuvan keskustassa alemmalla tieverkolla. Teuvan taajaman kohdalla loukkaantumisriski on 19-kertainen ja kuoleman riski vieläkin suurempi suhteessa pääteiden keskiarvoon. Lapu- an kohdalla kuoleman riski on 5,5-kertainen ja loukkaantumisriski kahdesta yhdeksänkertainen keskiarvoon nähden. Onnettomuustiheydet ovat myös maakunnan suurimpia.

Lapuan kohdan (vt 16) kehityspolku

1. Vaihe: 2,5 M€

- Eritasoliittymän täydentäminen (vt 19)
- Kauhajärven liittymän turvallisuuden parantaminen
- Lapuan uuden kauppakeskuksen liittymä (ETL 1. tai 2. vaiheessa)
- Liittymien porrastaminen
- Nopeusrajoituksen alentaminen ja liittymien kanavointi välillä Lapua–Alajärvi

2. Vaihe: 6 M€

- 2 kpl eritasoliittymiä
- Liittymien porrastaminen
- Tiegeometrian parantaminen välillä Lapua–Alajärvi

Teuvan kohdan (kantatie 67) kehityspolku

1. Vaihe: 1 M€

- Maantie 682 ja 17183 Teuvan liittymään kiertoliittymä/porrastus
- Maantie 687 liittymän parantaminen
- Maantie 17214 / 17209 liittymien kevyt parantaminen
- Mikkiläntien parantaminen

2. Vaihe: 4 M€

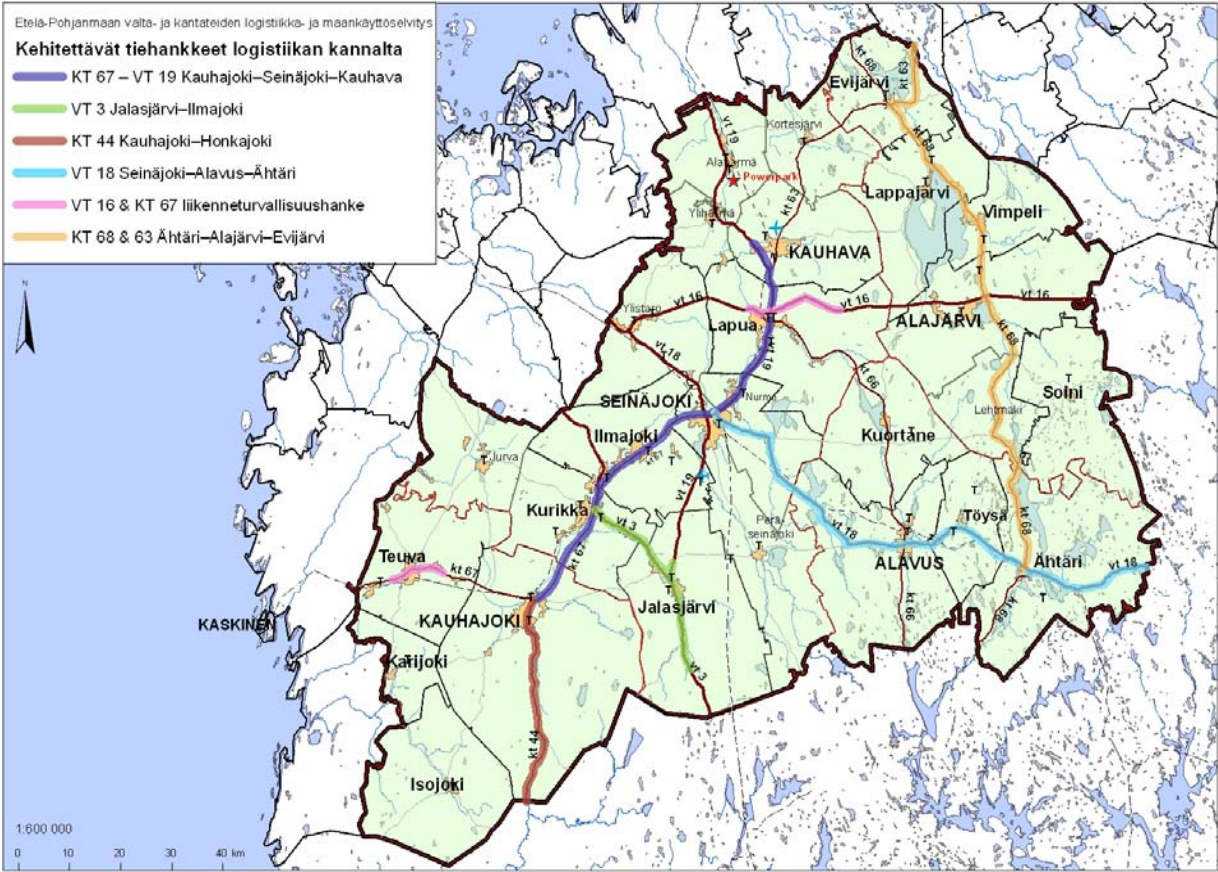
- Eritasoliittymä Maantiet 682 ja 17183 Teuvan liittymään
- Teuvan taajaman ohitustie 80 km/h mitoituksella

Yhteensä 1.vaiheen investointikustannukset ovat 80 miljoonaa euroa ja 2. vaiheen investointikustannukset ovat 190 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa yhteensä noin 270 miljoonan rahoitustarvetta. Rahoitus pääteiden kehit- tämiseen tulee pääsääntöisesti valtiolta. Perustien pidon rahoituksella ei pääteiden laatutasoa voida parantaa vaan se suunnataan yksittäisiin ongelmakohtiin. Suuremmista infrastruktuurihankkeista päätetään hallitusoh- jelmassa. Esimerkiksi Seinäjoen itäinen ohitustie on kirjattu vuonna 2011–2012 alkavaan ohjelmaan 60 milj. eu- ron rahoituksella. Osarahoituksesta, etenkin suoraan maankäytöstä johtuvissa hankkeissa, tulee puolestaan kunnilta. Osuuksien suuruudet vaihtelevat ja ne sovitaan hankkeittain.

Tiehankkeiden priorisointi

Työssä priorisoitiin hankkeet 1.vaiheen toimenpiteiden osalta. Etelä-Pohjanmaan maakunnan kehittymisen ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkein yhteysväli lähtee etelästä Kauhajoelta Kurikan ja Ilmajoen kautta Seinäjoelle. Seinäjoelta tie jatkuu valtakunnallisena pääväylänä (vt 19) Lapuan halki Kauhavalle. Kehitystoimenpiteet tulee aloittaa vilkkaimmilta osilta valtatieltä 19 Seinäjoelta Lapualle tukien käynnistyvää Seinäjoen itäistä ohikulkutietä.

- 1) Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava (kantatie 67–valtatie 19)
- 2) Valtatie 3 pääteiden liittymähankkeet
- 3) Kantatie 44 Kauhajoki–Honkajoki
- 4) Valtatie 18 Seinäjoki–Ähtäri
- 5) Taajamien liikenneturvallisuushankkeet (valtatie 16 ja kantatie 67)
- 6) Pääteiden laatutaso Ähtäri–Alajärvi–Evijärvi (kantatiet 68–63)



Kuva 5.2. Pääteiden tärkeimmät kehittämishankkeet.

5.2 Logistiikka-alueisiin liittyvät tiehankkeet

Maakunnallisesti merkittäviä logistiikka ja teollisuuspainotteisia yritysalueita työssä esitettiin yhteensä 9 kappaletta ja vastaavasti merkittäviä yli 10 000 kerrosneliön monipuolisia kaupan hankkeita esiteltiin yhteensä 8. Lähialueelle nämä useita satoja työpaikkoja sisältään pitävät hankkeet aiheuttavat liikenteen lisääntymistä, vaikka eivät koko maakunnan liikennesuoritetta lisää. Voidaan jopa olettaa, että liikenteen kokonaissuorite ei merkittävästi lisäännä vaan jopa vähenee alempiasteisella tieverkolla, koska yritys- ja logistiikka-alueiden keskittymisen ohjaavat kuljetukset ja työssäkäyntiliikenteen voimakkaammin pääteille. Uudet kaupan suuryksiköt lyhennävät pitempiä asiointimatkoja parantamalla kaupan tarjontaa seutukuntien keskuksissa.

Osa hankkeista edellyttää päätien parantamista tai tietyn eritasoliittymän toteuttamista ennen kuin hanke on toteuttamiskelpoinen osa puolestaan korostaa jo nykyisin havaittuja ongelmia pääteillä. Seuraavassa taulukossa on esitetty maankäytön kehittämiskohteet ja niihin liittyvät tiehankkeet, joista osa on yhteysvälihankkeita ja osa pistemäisiä juuri näitä hankkeita palvelevia hankkeita.

Taulukko 5.1 Kehitettäviiin yritys-, logistiikka- ja kauppa-alueisiin liittyvät tiehankkeet.

Nykyiset kehitettävät ja kasvatettavat alueet			Kehittämisaalueisiin liittyvät toimenpiteet
Hanke	Status / koko luokka	Sijainti	
1 Aronkylän teollisuusalueen laajennus & Aronkeidas	Logistiikkapainotteinen Suuri >150 ha	Kauhajoki, Kt 44 / Kt 67	→ Kt 44 ja Kt 67 kehittämishankkeet, Kt 44 / kt 67 risteysjärjestelyt
2 Alajärven teollisuusalueen laajennus	Teollisuuspainotteinen Suuri >150 ha	Alajärvi vt 16	
3 Ikarin teollisuusalueen laajennus	Teollisuuspainotteinen Suuri >150 ha	Kurikka (vt 3 / kt 67)	
4 Ilmajoen Siltalan teollisuusalueen laajennus	Teollisuuspainotteinen suuri <100 ha	Ilmajoki kt 67, mt 701	
Uudet optimaaliset logistiikka ja yritysalueet			
5 Seinäjoen Roveksen logistiikka-alue	Valtakunnallinen logistiikkakeskus >300 ha	Seinäjoki (uusi ohitustie)	→ Seinäjoen itäinen ohitustie
6 Ilmajoen maaliikennekeskuksen	Logistiikkapainotteinen normaali n.50ha	Ilmajoki (Lentokenttä, Seinäjoen uusi ohitustie)	→ Lentokentän liittymäjärjestelyt
7 Jouttikallion logistiikka-alue	Logistiikkapainotteinen Suuri >200 ha	Lapua, vt 19	→ Uusi ETL vt 19:lle Jouttikallion ETL / Nurmo-Lapua 4-kaistaiseksi
8 Alavuden aseman teollisuusalue	Teollisuuspainotteinen 3osainen yht >50 ha	Alavus, kt 66	→ Kt 66 / Tuurintie / Asematien liittymä
9 Teräsmäen teollisuusalue	Logistiikkapainotteinen >100 ha	Seinäjoki Vt 18	→ Vt 18 Teräsmäen liittymäjärjestelyt, tarve ohituskaistalle lisääntyy
Uudet kauppakeskittymät			
10 Kurikan magneetti	Tilaavievan kaupan keskittymä >20000 k-m2	Kurikka (vt 3 / kt 67)	→ Vt 3 / kt 67 liittymäjärjestelyt
11 Jalasjärven Kvistönkylä	Kaupallisesti painottunut yritysalue >300ha	Jalasjärvi (vt 3 / vt 19)	→ Vt 3 / Vt 19 ETL + muut liittymäjärjestelyt
12 Alajärven kauppakeskus	Kauppakeskus n. 10000 k-m2	Alajärven keskusta	→ katuja järjestelyitä
13 Rauskan kauppakeskus	Kauppakeskus 15000-20000 k-m2	Kauhajoki, keskusta	→ Mt 6900 liittymän parantaminen
14 Lapuan Novaparkin kauppakeskus	Kauppakeskus yht n. 58000 k-m2	Lapua, Vt 19 /Vt 16 risteysalueella	→ vt 16 liittymäjärjestelyt (ETL)
15 Alavuden ja Tuurin portti kaupalliset alueet	Kauppakeskus/tilaa vievän kaupanalue > 50000 k-m2	Vt 18, kauppakeskuksen läheisyydessä	→ Vt 18 liittymäjärjestelyt (kiertoliittymä) ja valtatie kehittäminen välillä Seinäjoki-Tuuri

6 Vaikutusten arviointi

Suunnitelman vaikutusarviointi tehtiin ohjausryhmän toiveiden mukaisesti varsin laajana hyödyntäen mahdollisuuksien mukaan Liikenneviraston määrittämää vaikuttavuusohjetta. Arvioinnin pohjaksi laadittiin neljä teoreettista skenaariovaihtoehtoa, joita vertailtiin nykytilanteeseen ja keskenään valittujen 7 erilaisen kriteerin pohjalta.

Tässä työssä vaikutuksia on arvioitu kahdella menetelmällä. Ensimmäinen tarkastelutapa perustuu nimenomaan vaikutusten mittaamiseen ja vaihtoehtojen vertailuun Liikenneviraston määrittämän vaikuttavuusmenetelmän mukaisesti. Toinen on perinteisempi, vaikutuksia kuvaava tarkastelu, jolla pyritään tuomaan esiin niitä tärkeitä vaikutuksia, joita ei voida selkeästi mittausmenetelmin arvioida.

Koska kyseessä on useaan aihepiiriin (logistiikka, maankäyttö, tienpito) liittyvä selvitys ja tarkastelualue on kokonainen maakunta, vaikutuksissa on keskitytty niihin tekijöihin, joissa elinkeinoelämä logistiikka ja kuljetukset ovat keskeisessä roolissa. Samoin vaikutustarkastelu on pyritty tekemään siten, työ palvelee mahdollisimman käynnistyvää vaihemaakuntakaavoitusta.

Menetelmiä käsitellään aihealueittain yhdessä täydentäen toisiaan. Vaikutuksia peilataan työn alussa asetettuihin tavoitteisiin sekä kuvataan vaikutuksia niiden laajuutta, syvyyttä ja merkitystä. Koska kyseessä on kolmen aihepiiriin (logistiikka, maankäyttö, tienpito) yhteinen selvitys ja tarkastelualue on kokonainen maakunta, vaikutuksissa on keskitytty niihin tekijöihin, joissa logistiikka ja elinkeinoelämä ovat keskeisessä roolissa. Näin ollen liikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus pääteiden tiekuljetuksissa korostuvat, kun puolestaan paikalliset liikenneturvallisuus ja ympäristöasiat ovat tässä työssä täydentävässä roolissa. Tärkeinä osa-alueina ne ovat mukana ja niillä on omat indikaattorinsa myös vaikuttavuuden arvioinnissa.

Keskeisimpinä tavoitteina työssä on ollut alueen logistisen kilpailukyvyn parantaminen, liikenteen sujuvoittaminen sekä löytää pääteiden ja maankäytön kehittämistarpeet elinkeinoelämän ja logistiikan kannalta. Vaikutustarkastelussa luotiin lisäksi uusia tarkempia alatavoitteita, kuten

- liikenteen toimintavarmuuden lisääminen ja pullonkaulojen poistaminen
- osoittaa ja edistää optimaalisimpien logistiikka- ja yritysalueiden toteutuminen
- liikenneonnettomuusriskin vähentäminen
- vähentää raskaan liikenteen haittaa ympäristölle ja ihmisille
- maankäytön ohjaaminen VAT:in mukaisesti

Vaikutuksia tarkastellaan maakuntatasolla, siten että selvitys toimii maakuntakaavatyötä palvelevana taustaselvityksenä mahdollisimman hyvin. Usein vaikutukset ovat kuitenkin paikallisia ja näistä vain merkittävimmät kohteet ja vaikutukset voidaan nostaa esiin. Vaikuttavuutta on mitattu seutukuntatasolla sekä tiekohtaisesti, joista on koottu pisteet yhteensä kuvaamaan vaikutusta koko maakunnassa suhteessa muihin vaihtoehtoihin. Vaihtoehdot on hahmoteltu teoreettisiksi skenaarioiksi. Skenaarioita muodostettiin 4, joita verrattiin nykytilanteeseen sekä vuoden 2020 liikennemäärillä kuormitettuun muuten nykyiseen Etelä-Pohjanmaahan. Niin tässä nykytila 2020 skenaariossa kuin kaikissa muissakin on mukana koko maakunnalle tärkeä Seinäjoen itäinen ohikulkutie, koska se on jo saanut rahoituspäätöksen. Seutukuntaکوhtaisissa tarkasteluissa otettiin aluejaoksi ns. vanha seutukuntajakso, jossa Härmänmaa on erillään Seinäjoen seutukunnasta. Jokainen tässä esitetty suurempi hanke tarkentuu suunnittelun myöhemmässä vaiheessa ja vaatii oman erillisen vaikutusten arvioinnin joko kaa-voituksen tai tiesuunnitelman yhteydessä.

6.1 Skenaariot

Skenaariot on pyritty luomaan niin, että ne ovat erityyppisiä ja niiden kautta olisi mahdollista saada vaikutuksia esiin eri alueisiin kohdistuneista toimenpiteistä. Mikään skenaario ei itsessään tule olemaan työn lopputulos tai suositus jatkotoimenpiteisiin, vaan niiden kautta pyritään löytämään perustellut ratkaisut maankäytön ja logistiikan suunnitteluun sekä tieinvestointien priorisointiin. Kaikki kartalla esitetyt yritysalueet ovat jo sijainniltaan optimaalisia ja valittu kehitettäväksi alueiksi. Skenaariot sisältävät aluerajauksen mukaiset logistiikka- ja yritys-alueet sekä tietyt tiehankkeita, joiden sisältöä on esitetty tarkemmin luvussa 5.

Skenaarioiden luonnissa on ollut keskeisenä lähtökohtana alueiden kehitys ja maakuntakaavatyö. Työssä jo nykytila-analyyseissä esiin tullut Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava akseli otettiin yhdeksi kehitysskenaarioksi. Muut skenaariovaihtoehdot korostavat koko maakunnan tasapuolista kehittämistä, pelkästään maakunnan keskus-alueen kehittämistä sekä vastaavasti reuna-alueiden kehittämiseen keskittyvää painotusta.

Vaikutustarkastelun skenaariot on numeroitu ja nimetty seuraavasti:

Nykytila 2020

- Nykyiset maankäyttö ja infrastruktuuri lisättyinä, vuoden 2020 liikennemäärillä kuormitettuina.
- Seinäjoen itäinen ohikulkutie (sisältyy kaikkiin vaihtoehtoihin)

Skenaario 1: Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava vyöhyke (kt 67–vt 19-akseli)

- Seinäjoen logistiikkakeskus + Kauhajoki, Kurikka, Lapua, Kauhavan Alahärmä yritysalueet
- Toteutuneet tiehankkeet: 1) Valtatie 19 2) Kantatie 67) 3) Kantatie 44 Vaihe 1

Skenaario 2: Reuna-alueiden kehittäminen

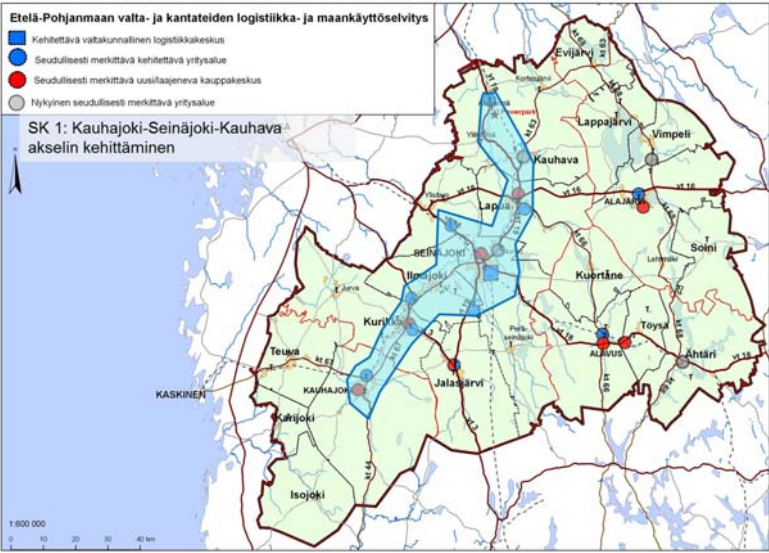
- Seinäjoen logistiikkakeskus + Kauhajoki, Alajärvi , Alavus/Tuuri yritysalueet
- Toteutuneet tiehankkeet: 1) Kantatie 68 2) Kantatie 44 3) Valtatie 18 4) Valtatie 16 ja Kantatie 67 liikenneturvallisuus hankkeet (Teuvan ja Kauhajoen taajamat)

Skenaario 3: Seinäjoen ydinalueen kehittäminen

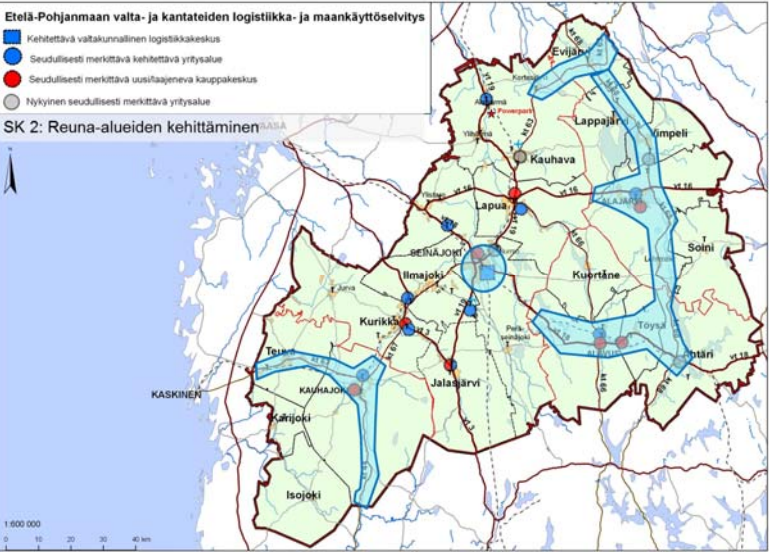
- Seinäjoen logistiikkakeskus + Seinäjoen Ylistaro, Lapua, Jalasjärvi, Kurikka ja Ilmajoki yritysalueet
- Toteutuneet tiehankkeet: 1) Valtatie 3, 2) Valtatie 19, 3) Valtatie 18 Seinäjoen seudun osalta ja 4) Kantatie 67 Ilmajoki–Seinäjoki

Skenaario 4: Tasapainoinen kehittäminen

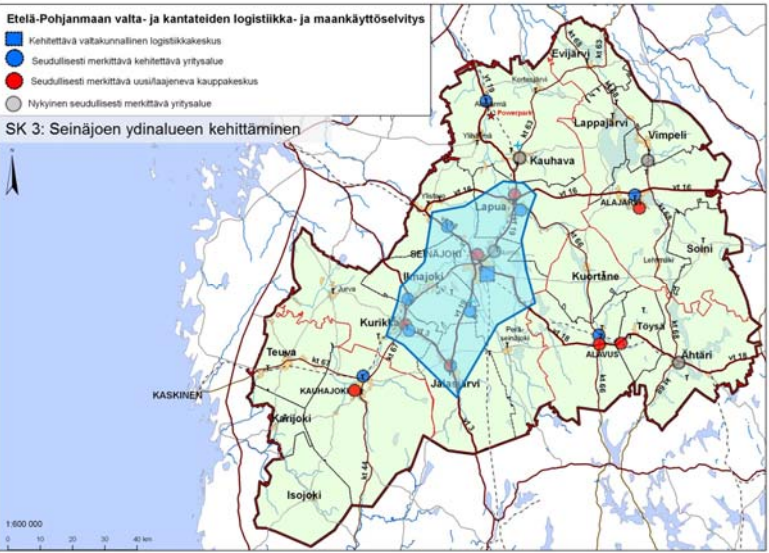
- Yritysalueet: valmiusasteeltaan parhaat hankkeet toteutuneet (3–5 kpl) osin pienemmässä mittakaavassa. Kaikkia kohteita tavoitellaan toteutuvaksi.
- Toteutuneet tiehankkeet: 4-porrasajattelun mukaisesti, pullonkauloja poistettu ja pyritty vastaamaan liikenteen kasvuun ja parannettu huonokuntoisimpia osuuksia



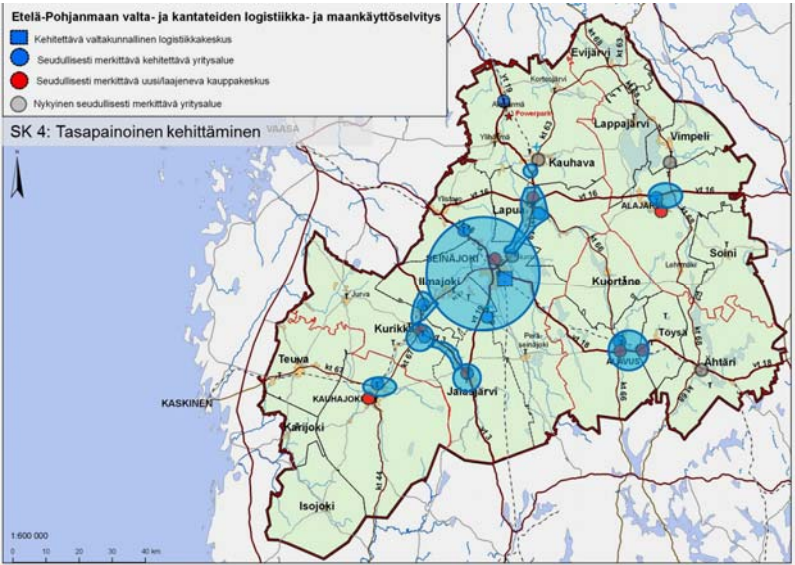
Kuva 6.1 Skenaariion 1 vaikutusalue.



Kuva 6.2. Skenaariion 2 vaikutusalue.



Kuva 6.3. Skenaariion 3 vaikutusalue.



Kuva 6.4. Skenaariion 4 vaikutusalue.

6.2 Vaikutusten vertailu.

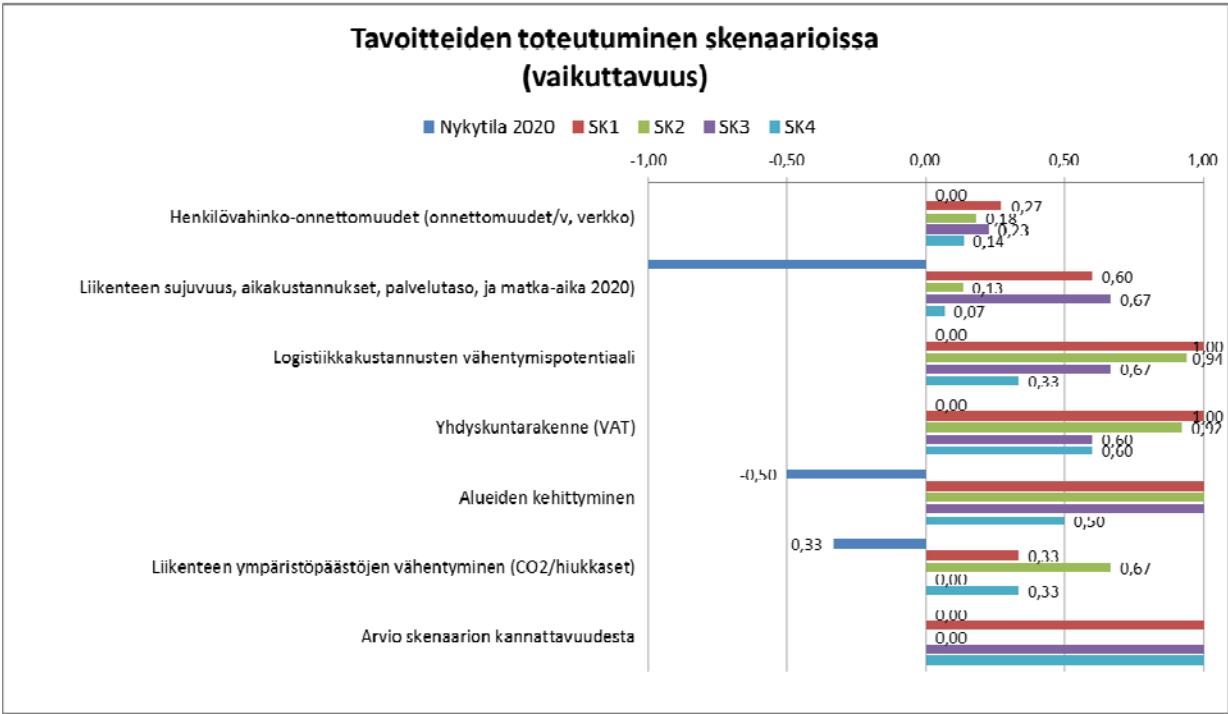
Skenaarioita vertailtiin toisiinsa sekä nykytilanteeseen 7 indikaattorilla, joista 2 kuuluu pääteiden kehittämistävoitteen alle, 2 elinkeinoelämän ja logistiikan edistämistävoitteen alle, yksi ympäristötavoitteen alle. Lisäksi kuvattiin skenaarioiden infrastruktuurin kehittämiskustannukset sekä arvioitiin skenaarion kannattavuutta taloudellisesti. Käytetyt indikaattorit eli mittarit ovat:

- 1) Henkilövahinko-onnettomuudet
- 2) Liikenteen sujuvuus (palvelutaso, matka-aika ja toimintavarmuus)
- 3) Logistiikkakustannusten vähentymispotentiaali (logistiikkatoimintojen keskittyminen, lisäpalvelut jne.)
- 4) Yhdyskuntarakenne (VAT)
- 5) Alueiden kehittyminen (Elinkeinoelämän toimintamahdollisuudet & alueen vetovoima)
- 6) Liikenteen ympäristöpäästöjen vähentäminen
- 7) Kustannukset (tiehankkeiden yhteenlasketut karkeat kustannukset)
- 8) Arvioi hankkeen kannattavuudesta taloudellisesti

Työryhmän työssä asetettujen tavoitteiden toteutuminen eri skenaarioissa on esitetty kuvassa 6.5. Kuvassa näkyy hyvin, kuinka o-vaihtoehto eli nykytilanne vuonna 2020 on useimmissa kohdissa heikoin, kun puolestaan skenaariot 1 & 3 ovat lähellä tavoitetta. Tavoitteet olivat asetettu haastaviksi, ja koska skenaariot kehittivät vain maakunnan tiettyä osaa, ei tavoitteita pääsääntöisesti saavutettu. Arvioinnit perustuvat Liikenneviraston IVAR-ohjelmiston laskennallisiin tuloksiin sekä asiantuntija-arvioihin. IVAR-ohjelmalla on arvioitu onnettomuuksien määrä, aikakustannuksia, palvelutasoa, ympäristöpäästöjä sekä hankkeen kannattavuutta. Asiantuntija-arvioilla on täydennetty laskentatuloksia muuttamissa indikaattoreissa, kuten liikenteen sujuvuudessa sekä arvioitu niitä indikaattoreita, joita ei voida maakunnallisessa tarkastelussa laskea. Asiantuntija-arvioissakin on määritetty indikaattoreille omat pisteytysasteikot, jotta eri skenaarioita on voitu paremmin vertailla. Pääsääntöisesti on käytetty seuraavaa 7-portaista asteikkoa, jonka eri portaille on annettu tiettyjä indikaattoriin sopivia kriteerejä (taulukko 6.1).

Taulukko 6.1 Arvioinnissa käytetty 7-portainen arvosteluasteikko.

+3 Merkittävä parannus
+2 Merkittävä parannus paikallisesti, mutta vaikutuslaajuus suppea
+1 Vähäinen parannus nykytilaan
0 Ei juurikaan vaikutusta nykytilanteeseen
-1 Vähäinen heikennys nykytilaan
-2 Osittain negatiivinen vaikutus, mutta vähäinen koko alueella
-3 Merkittävästi haitallinen



Kuva 6.5. Skenaarioiden vertailu tarkastelluilla indikaattoreilla suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Nykytilanne on akselilla 0 ja tavoite 1.

Optimaalisin ratkaisu syntyy skenaarioiden yhdistelmänä, jossa Seinäjoen valtakunnallisen logistiikkakeskuksen lisäksi on muodostunut erityyppisiä yritysalueita palvelemaan koko maakuntaa painopisteen ollessa skenaarion 1 ”banaaniakselilla”. Tiehankkeissa priorisoinnissa korostuisi skenaarion 1 hankkeet sekä muualle sijoittuvien yritysalueita edistävät tiehankkeet.

Seuraavassa käydään läpi skenaarioiden sekä niiden sisältämien tie- ja yritysaluehankkeiden vaikutuksia jaettu- na neljään vaikutusalueeseen, joita ovat pääteiden kehittäminen ja logistiikan tehostaminen, elinkeinoelämä ja maankäyttö, ympäristövaikutukset sekä kustannusvaikutukset. Skenaarioiden itsenäiset kuvaajat tavoitteiden täyttymisestä on esitetty liitteessä 4.

6.2.1 Pääteiden kehittäminen ja logistiikan tehostaminen

Liikenneturvallisuus

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä koko päätieverkolla antaa selkeän kuva kuinka paljon skenaarioiden toimenpiteet edistävät pääteiden liikenneturvallisuutta. Tavoite asetettiin korkealle, koska valtakunnan liikenne- napolitiikassa liikenneonnettomuuksia pyritään merkittävästi vähentämään. Tavoitteena on vähentää 20 % henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia vuoden 2020 tasolla.

Kaikki skenaariot jäivät kuitenkin kauas tavoitteesta, koska yhden päätien onnettomuuksien alentaminen esi- merkiksi 30 % ei laske kuin vähän koko päätieverkon onnettomuuksia. Toinen syy on toimenpiteiden painottu- minen liikenteen sujuvuuteen, mikä tähtää logistiikan edistämiseen. (kuva 6.5)

Toisaalta skenaariossa 1 toimenpiteet kohdistuivat juuri vilkkaimpien tieosuuksien sujuvuuden parantamiseen, mikä oli myös tehokkain keino vähentää onnettomuuksia.. Onnettomuuksia tapahtuu kantatie 67–valtatie 19 akselilla määrällisesti paljon. Etenkin kantatiellä on korkea onnettomuusriski, jolloin sujuvuutta parantava 4- kaistatie tuo juuri sinne myös onnettomuuksia tehokkaasti vähentävän keskikaiteen. Lisäksi tien muuttaminen 4-kaistaiseksi tuo tarpeen muuttaa liittymiä turvallisimmiksi eritasoliittymiksi. Skenaario 1 oli skenaarioita 3 tehokkaampi juuri onnettomuusalttiin kantatien 67 osalta.

Skenaarion 4, jossa toimenpiteet on kohdistettu tasaisesti useille pääteille, olisi odottanut olevan liikenneturval- lisuuden osalta tehokas vaihtoehto. Yksittäisiin kohtiin ja liittymiin kohdistuneet toimenpiteet eivät kuitenkaan määrällisesti vähennä niin paljon onnettomuuksia pääteillä kuin vilkkaimpien tieosuuksien merkittävä paranta- minen.

Liikenteen sujuvuus

Elinkeinoelämän raskaan liikenteen kuljetusten kannalta tärkeintä on liikenteen sujuvuus. Tämä koostuu matka- ajasta sekä kuljetusten toimintavarmuudesta eli rahti on perillä sovittuna aikana eikä matka-aika vaihtele mer- kittävästi.

Molempiin tekijöihin vaikuttaa negatiivisesti liikenteen ruuhkat teiden ”pullonkauloissa”, joita Etelä- Pohjanmaalla on etenkin Seinäjoen läheisyydessä. Tässä korostuu valtatie 19 osuus, joka kulkee nykyisin Sei- näjoen keskustan lävitse. Seinäjoen itäinen ohikulkutie poistaa suurimman pullonkaulan maakunnassa ja tärke- ältä valtakunnalliselta runkoreitiltä. Koska se on saanut rahoituspäätöksen, on sitä käsitelty tässä työssä vain ohimennen kiistämättä tosiasiaa, että sen merkitys niin valtakunnalliselle tavaraliikenteelle kuin seudun elinkei- noelämälle on valtava.

Muita vastaavia pääteiden oikaisuja Etelä-Pohjanmaalla on oikeastaan vain valtatie 18 oikaiseminen Töysän taajaman sekä Tuurin kauppakesittymän ohitse ja kantatien 44 uusi tielinjaus ympäristöarvoiltaan arvokkaan Hyypänjokilaakson ohitse. Molemmat uudet linjaukset ovat mukana skenaariossa 2, mutta liikennemäärät oi- kaisu kohdissa ovat kuitenkin huomattavasti valtatie 19 määriä pienemmät. Tämä vähentää skenaarion vaiku- tusta aikakustannusten säästössä maakuntatasolla, vaikka matka-ajan säästö yhtä ajoneuvoa kohti onkin mer- kittävä. Tähän vaikuttaa myös, ettei liikenteen siirtymiä alemmalta verkolta päätieverkolle ole pystytty huomi- oimaan.

Maakunnan liikenteen ”pullonkaulat” eli ruuhkautumista tai muuta vastaavaa normaalia ajoa haittaavat kohdat päätieverkolla on lueteltu seuraavassa listassa, jossa poistamisen sisältävät skenaariovaihtoehdot on esitetty suluissa:

- Valtatie 19 Seinäjoki-Lapua, jossa vakavin pullonkaula kohdistuu uuden ohikulkutien ja Atrian liittymän väliselle osuudelle (Skenaario 1 & 3, + muissa pieniä parannuksia)
- Valtateiden 3 ja 19 liittymä Jalasjärvellä (Skenaariot 3 & 4)
- Kantatie 67 Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki (Skenaario 1 & 3)
- Valtatie 18 Tuuri–Töysä (Skenaario 2)
- Valtatie 3 ja kantatien 67 liittymät Kurikassa (Skenaariot 1, 3 + 4 pienemmillä tmp)
- Kantatie 44 Hyypänjokilaakso (Skenaario 2)
- Valtatie 18 Veneskoski–Keskikylä välin useat hitaat taajamajaksot (Skenaario 2)
- Kantatie 68 Ähtäri–Lehtimäki raskaalle liikenteelle huonosti soveltuva tiejakso

Pullonkauloiksi on valittu kohteet vuoden 2020 liikennemäärillä lasketuista palvelutasoluokista. Näitä on täydennetty muilla erittäin hitailla / ongelmallisilla kohteilla, joita on esitetty parannettavaksi liikenteen sujuvuuden ja tavarakuljetusten edistämiseksi. Kaikki tarkastellut kohteet eivät aiheuta säännöllistä jonoutumista ja ole valtakunnallisilla mittareilla liikenteen pullonkauloja, mutta maakunnan yrittäjät ja asukkaat kokivat ne omasta näkökulmastaan liikennettä haittaavina kohteina. Lisäksi maakunnasta löytyy vielä useita muita yksittäisiä ongelmallisia liittymiä.

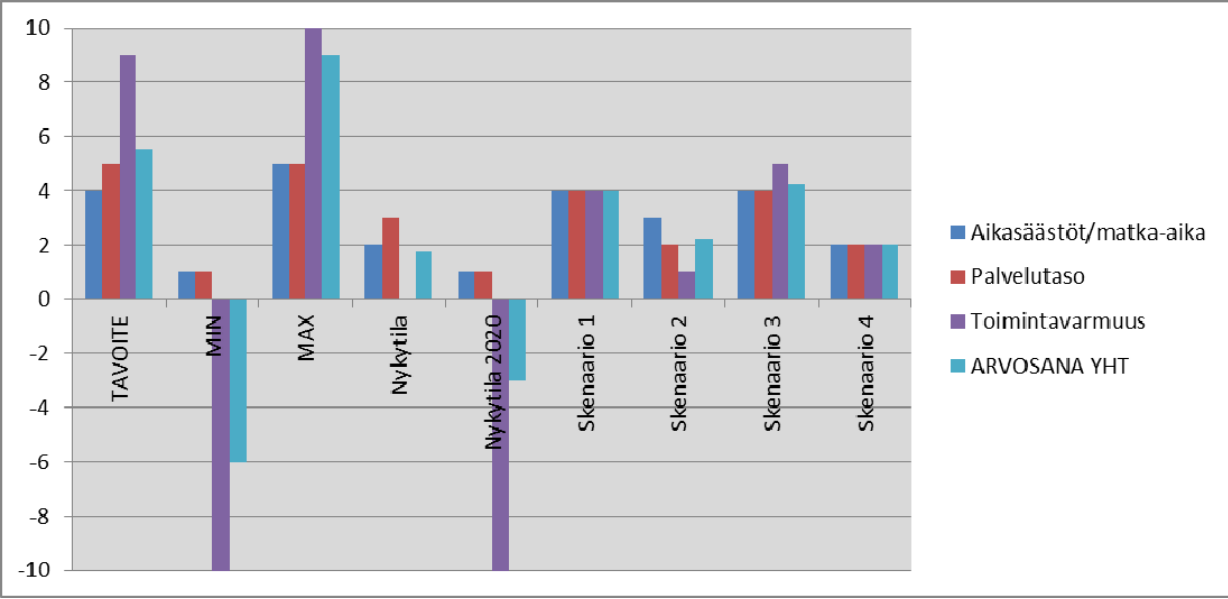
Skenaarioiden yritysalueet lisäävät liikennettä läheisille pääväylille, mutta vähentävät etenkin raskaan liikenteen kokonaissuoritetta tehostuneen kuljetusten koordinoinnin ja yhteistoiminnan ansiosta. Lisäksi niiden sijainnit on valittu niin, että ne siirtävät liikennettä alemmalta tieverkolta ja kaduilta pääteille. Tällä on liikenteen sujuvuuden ohella positiivinen vaikutus ihmisten elinoloihin, kun raskas liikenne siirtyy kauemmas ihmisten asuinympäristöstä.

Lisäksi pääteiden liikenne-ennusteissa on huomioitu maankäytön ja väestön kasvu eli osa niiden tuomasta liikenteestä sisältyy jo yleiseen liikenteen kasvuun. Tästä syystä alueiden vaikutus tieverkkoon on vähäinen, mutta voi toki korostua kriittisissä pisteissä, kuten yllä mainituissa kohteissa. Toisaalta alueiden odotukset sujuvasta päätiestä ja sen tuomasta hyödyistä koko alueen elinkeinolle voi olla suurempi syy kehittää infrastruktuuria juuri näillä väleillä. Logistiikka- ja yritysalueet siirtävät liikennettä seuraavan taulukon mukaisesti.

Taulukko 6.2 Yritysalueen vaikutus liikennemääriin

Kehityshanke	Liikenneväylä	Vaikutus
Seinäjoen Roveksen logistiikkakeskus	Vt 19 Jalasjärvi-Seinäjoki Vt 19 Seinäjoki-Lapua, Vt 18 Seinäjoki-Alavus Seinäjoen katuverkko	vähäinen vähäinen Seinäjoen päässä merkittävä vähentää merkittävästi
Alajärven yritysalue & kauppahanke	Vt 16 Alajärvi-Kt 68 Mt 7120	lisääntyy hieman yritysalue ja liittyvä valtatielle vähentää – kauppakeskus lisää
Alavuden yritysalue & kauppahanke	Kt 66 Alavuden taajama-Vt 18 Vt 18 Seinäjoki-Töysä	lisääntyy hieman lisääntyy hieman
Ilmajoen yritysalue	Kt 67 Kurikka-Seinäjoki	vähäinen, lukuun ottamatta kantatielle liittymistä
Imajoen Rengonharjun logistiikka-alue	Vt 19 Seinäjoen ohikulkutie-Jalasjärvi	vähäinen
Jalasjärven yritys- ja kauppahanke	Vt 3 / Vt 19 risteys	vaatii toteutuakseen ETL-hankkeen
Kauhajoen logistiikkapainotteinen yritysalue	Kt 67 Kauhajoen kohta Kt 44 Kauhajoki-Honkajoki	lisääntyy hieman kt parantuessa liikenne kasvaa siirtyen pois alemmalta tieverkolta
Kurikan yritys- ja kauppahanke	Vt 3 Kurikka-Ilmajoki Kt 67 Kurikka-Ilmajoki	Vaatii toteutuakseen Vt 3 / Kt 67 eritasoliittymän Vt 3 liikenne lisääntyy Kt 67 liikenne voi vähentyä
Lapua Jouttikallion logistiikka-alue Novaparkin kauppakeskus	Vt 19 Seinäjoki-Kauhava Vt 16 Lapua-Alajärvi	logistiikka-alue lisää vt 19 liikennettä Vt 16 liikenne lisääntyy Lapuan kohdalla
Seinäjoen Teräsmäen alue	Vt 18 Seinäjoki-Ylistaro	lisääntyy hieman
Töysän Tuurin portti	Vt 18 Alavus-Tuuri-Ähtäri	uusi kiertoliittymä valtatielle / lisää tarvetta Vt 18 oikaisulle

Toimintavarmuutta on arvioitu yhdessä matka-ajan lyhenemisen/aikakustannusten ohella. Matka-ajan ennustettavuus on tärkeää elinkeinoelämän kuljetuksille ja erityisesti korkean logistiikan ja pikarahdin toimijoille. Toimintavarmuus täydentää hyvin teoreettisia aikakustannuksia liikenteen sujuvuuden arvioinnissa. Tässä työssä toimintavarmuutta on arvioitu asiantuntija-arvioina, jossa riskeinä ovat: Ruuhkat, muiden ajoneuvojen onnettomuudet, heikko talvihoito, riski joutua itse onnettomuuteen.



Kuva 6.6 Liikenteen matka-aika / toimintavarmuus

Skenaario 1 & 3 edistävät liikenteen sujuvuutta parhaiten, koska suurimmat toimenpiteet kohdistuivat merkittävimpiin pullonkauloihin ja vilkkaimmin liikennöityihin tiejaksoihin. Nämä vilkkaimmat kohteet kuten valtatie 19 Seinäjoki–Lapua, kantatie 67 Ilmajoki–Seinäjoki sekä valtatie 3 liittymät ovat myös toimintavarmuuden kannalta kriittisimmät kohteet. Skenaario 2:ssa kohteiden vaikutus jää molempien mittareiden osalta vähäisemmäksi pienempien liikennemäärien johdosta. Edelleen tässä skenaariovaihtoehdossa toimintavarmuuden parantuminen johtuu lähinnä onnettomuusriskin vähentymisestä ja tieolosuhteiden parantumisesta, mitkä haitat ovat huomattavasti harvinaisempia kuin päivittäiset ruuhkat.

Onnettomuuksista johtuvat matka-ajan pidentymiset vähenevät eniten jälleen skenaarioissa 1 & 3, kun kantatien 67–valtatie 19 onnettomuusriski pienenee ja myös muiden onnettomuuksien aiheuttamat haitat ja viivästykset vähenevät.

Vilkkaimmille tieosuuksille valtatielle 19 ja kantatielle 67 kohdistuu skenaarioissa 2 & 4 vain pieniä toimenpiteitä, kuten yksittäisiä ohituskaisoja ja liittymän parantamisia. Nämä toimenpiteet pyrkivät säilyttämään nykyisen ko. pääteiden palvelutason kasvaneilla liikennemäärillä.

Suurimmat aikasäästöt tulivat valtatie 19 ja kantatie 67 parannetuilla 2+2-kaitaisilla osuuksilla, joissa nostettiin koko matkalla nopeusrajoitus 100 km/h ja tämän ansiosta tien palvelutasoluokka nousi (skenaariot 1 ja 3). Tällä on merkittävä vaikutus myös tien vaikutusalueen maankäytön kehittämiseen ja työmatkaliikenteen sujuumiseen. Maankäytön kehittyminen ja työmatkariippuvuuden lisääntyminen on huomioitu liikenne-ennusteissa.

Merkittäviä aikasäästöjä tuli myös skenaarion 2 valtatie 18 Tuurin oikaisusta sekä kantatie 44 parantamisesta ja nopeustason nostosta 100 km/h. Tätä kantatie 44 aikasäästöä ei kuitenkaan pystytty täysimääräisesti arvioimaan, koska sinne siirtynee liikennettä alemmalta verkolta sekä valtatieltä 8, joita siirtymisiä ei ollut tarkastelussa mukana. Lisäksi kantatie 44 oikaisu lyhentää matkaa Suupohjasta etelään tarkastelualueen ulkopuolelle oleviin kohteisiin. Toimintavarmuuden osalta skenaario 4 on arvioitu skenaariota 2 paremmaksi, koska skenaariossa 4 parannetaan kriittisiä liittymiä valtatieltä 3 sekä valtatieltä 19. Yhteisarviossa skenaarioiden erot tasaantuivat toisen ollessa parempi aikasäästöissä ja toisen puolestaan toimintavarmuudessa.

Vaikutusten arvioinnin perusteella liikenteen sujuvuutta pystytään parantamaan parhaiten KauhajokiSeinäjoki–Kauhava akselille (kt 67–vt 19) kohdistuvilla toimenpiteillä sekä muuttamalla valtatie 3 tärkeimmät liittymät eritasoliittymiksi. Lisäksi kantatien 44 parantaminen ja uusi linjaus arvokkaan Hyypänjokilaakson toiselta puolelta tuo etenkin raskaalle liikenteelle merkittävän aikasäästön. Nämä parannukset yhdessä mahdollistavat valtakunnallisesti houkuttelevan kuljetusreitit Ylivieskasta Etelä-Pohjanmaan läpi Länsi-Suomen satamiin. Merkittävien hyöty parannustoimista on kuitenkin Suupohjan ja sekä koko Kauhava–Kauhajoki vyöhykkeen yrityksille.

Tämän ohella valtatie 18 oikaisu Tuurin kauppakesittymän kohdalla on tehokas keino vähentää kuljetusten aikakustannuksia Keski-Suomen suuntaan. Valtatie 18 parantamisesta hyöttyy myös työmatkaliikenne, koska valtatie 18 on tärkeä pendelöintiväylä maakunnan sisällä.

Logistiikkakustannusten vähentymispotentiaali

Logistiikkakustannusten vähentymispotentiaalia on arvioitu asiantuntija-tarkasteluina, jossa on pohdittu suunnitelmassa tarkasteltujen logistiikka- ja yritysalueiden sijoittumisen ja kehittämisen tuomia etuja. Nykytilanteessa Etelä-Pohjanmaan yritysalueet ovat hajallaan ja varsin pieninä kokonaisuuksina. Myös yritysten kuljetuksissa yleensä kukin toimija varastoi, kuljettaa, ja huoltaa kuljetuskalustoa itsenäisesti tai joltain kuljetusliikkeeltä ostettuna. Tämä ei ole useinkaan toiminnallisesti ja kustannuksiltaan tehokasta, sillä se tarkoittaa enemmän kuljetusmääriä, alhaisempaa lastin käyttöastetta, enemmän päästöjä ja kustannuksia.

Toimintojen tehokkaampi keskittäminen tuo merkittäviä etuja niin kuljetuskustannuksissa kuin antamalla mahdollisuuden erilaisiin lisäarvopalveluihin, kuten kaluston huolto, varastointi sekä ruokailu- ja lepotilat. Seinäjoelle suunniteltu valtakunnallinen logistiikkakeskus ei pysty eikä sitä ole tavoiteltukaan yksin palvelemaan koko maakuntaa. Tässä selvityksessä on tutkittu kokonaisuuden kannalta mahdollisuuksia logistiikkatoimintojen tehostamiseksi ja lisäarvopalvelujen luomiseksi koko maakunnan kattavasti huomioiden alueiden tasapainoinen sijoittuminen ja eri seutukuntien tarpeet logistisen saavutettavuuden turvaamiseksi.

Skenaarioalue 1, jossa painotetaan Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-vyöhykettä, todettiin selvästi potentiaalisimmaksi kehittämisalueeksi maakunnan logistiikan kannalta. Tämä perustuu alueen maakunnallisesti keskeiseen sijaintiin, hyvään liikenteelliseen saavutettavuuteen, markkinoiden läheisyyteen ja alueen vahvaan kehitysdynamiikkaan. Vyöhykkeelle on jo sijoittunut useita merkittäviä logistiikkapainotteisia yritysalueita. Nämä ovat Seinäjoen valtakunnallisen logistiikkakeskuksen lisäksi:

- Suupohjaa ja eteläistä maakuntaa palveleva Kauhajoen logistisesti painottunut yritysalue
- Lapuan logistinen keskus sijaitsee Seinäjoen pohjoispuolella sopivan etäisyyden päässä etelä-pohjoissuunnassa (valtatie 19) Seinäjoesta/Kauhavasta sekä itä-länsisuunnassa (valtatie 16) Vaasasta / Alajärveltä.
- Kurikan ja Ilmajoen teollisesti painottuneet yritysalueet ovat tieliikenteellisesti loistavassa solmukohdassa (valtatie t 3 / kantatie 67) ja sopivalla etäisyydellä logistiikkakeskuksista

Seinäjoen logistiikkakeskus saavuttaa hyvin noin 30 min ajomatkan päässä olevat Jalasjärven ja Alavuden keskittymät. Seinäjoen lisäksi mahdollisuus ratayhteyteen on niin Lapualla, Ilmajoella kuin Kauhajoellakin. Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-vyöhykkeen vahvistuvia logistiikka- ja lisäarvopalveluja pystyisivät varsin tehokkaasti hyödyntämään myös maakunnan muut yritykset vyöhykkeen keskeisen sijainnin ja hyvän saavutettavuuden ansiosta.

Skenaariossa 2 parantuvat logistiikkapalvelut keskittyisivät Kauhajoelle ja Seinäjoelle sekä enemmän ehkä teollisuuteen painottuvina yrityskesittymänä vahvistuisivat Alavus ja Alajärvi. Tämä rakenne sopisi hyvin yhdistettyjen kuljetusten strategiaan, jossa Seinäjoen logistiikkakeskuksen merkitys korostuisi ja sen kautta kulkisi enenevässä määrässä tavaravirtoja alueen yrityksille ja kauppakeskuksiin. Tämän skenaariovaihtoehdon heikkoutena nähtiin maakunnan pohjoisosan ja Lapuan puuttuminen kehittämistoimien listalta, mistä aiheutuisi maantiekuljetusten olosuhteiden heikkeneminen valtatiellä 19 / kantatiellä 67suhteessa skenaarioon 1.

Skenaariossa 3, logistiikka- ja yrityspalvelut ovat vahvasti keskittyneet Seinäjoen lähiympäristöön, Seinäjoen Rovekselle, Teräsmäkeen sekä Lapualle. Tämä vaihtoehto voi hyvinkin synnyttää yhteisiä logistiikkapalveluita, vahvoja yrityskesittymiä ja toimialallaan kilpailukykyistä erikoistumista, mutta maakunnan reuna-alueiden yritysten kynnys siirtää palveluitaan Seinäjoelle voi olla haastavaa. Näin Kauhajoelle, Alahärmään ja Alavudelle/Tuuriin jäisi itsenäisempää ja hajautuneempaa yritys- ja kuljetustoimintaa.

Skenaariossa 4 Seinäjoen logistiikkakeskus on toteutunut suunniteltua vaatimattomampana ja tukitoiminnot samoin kuin logistiikan erikoispalvelut ovat vähäisemmät. Muillakin alueilla logistiikkapalvelut ovat lähinnä yksittäisiä logistiikka-/kuljetusyrityksiä ja pääpainon ollessa teollisuus- ja muissa yritystoiminnoissa.

Tämän tyyppinen vaihtoehto vaikeuttaa selvästi maakunnan logistiikan perustavoitteiden eteenpäinvientiä ja yleensä maakunnallista yhteistyötä logistiikkasektorilla.

Logistiikkatoimintojen kehittämisessä ja yritysten logistiikkakustannusten ja palvelutarjonnan tasossa on paljon nousupotentiaalia. Niiden käyttöön saaminen on kuitenkin vaikeaa ja vaatii yhteistä julkisen vallan ja yritysten tahtotilaa asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi. Pelkkä alueiden kaavoittaminen ja nimeäminen logistiikka-alueiksi eivät näytä riittävän. Myös infrastruktuurin kehittämisellä on tässä merkittävä rooli, sillä alueiden imagolla ja liikenneyhteyksillä/saavutettavuudella on jatkossa entistä vahvempi rooli yritysten sijoittumispäätöksissä.

6.2.2 Vaikutukset elinkeinoelämään ja maankäyttöön

Elinkeinoelämään ja maankäyttöön vaikuttaa eniten skenaarioihin liittyvien yritysalueiden kehitysmahdollisuudet. Skenaarioiden yritysalueet on valittu lukuisista mahdollisista uusista tai nykyisistä yritysalueista, joita ovat esittäneet kuntien kaavoittajat / edustajat tai konsultin työryhmä. Kaikki suunnitelmassa esitetyt yritysalueet ovat jo ” esikarsittuja” ja sijainniltaan perusteltuja ja toiminnaltaan perusteltuja. Alueverkosto on myös siten suunniteltu, että alueet täydentävät toisiaan ja yhdessä luovat koko maakunnan kattavan verkoston.

Skenaarioilla haetaan lähinnä eroja alueiden vaikutuksissa ja pyritään kuvaamaan sitä, kuinka tärkeitä tietyt alueet ovat omalla seudullaan. Skenaarioiden vertailuun valittiin kaksi indikaattoria, jotka molemmat perustuvat asiantuntija-arvioihin:

- Yhdyskuntarakenne, jossa arvioidaan yhdyskuntarakenteen ja sen alueiden palvelurakenteen muuttamista sekä uusien yritysalueiden sijoittumista ja maankäytön kehittymistä suhteessa valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin
- Alueiden kehittyminen, jossa arvioidaan ennen kaikkea alueen vetovoimaa sekä elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia. Tämä mittari huomio hyvin tiehankkeen sekä yritysalueen yhteisvaikutuksen

Molemmat indikaattorit on arvioitu 7-portaisella asteikolla seutukunnittain, jossa vaikutus voi olla joko positiivinen tai negatiivinen. Yhdyskuntarakenteessa seutukuntien pisteistä on laskettu yhteen, kun puolestaan alueiden kehittämisessä on laskettu painotettu arvo nykyisten työpaikkojen suhteessa. Näin Seinäjoen seutukunnan painoarvoksi tuli 50 %, Härmänmaan 16 % ja muiden hieman yli 10 %.

Yhdyskuntarakenteen osalta tavoite asetettiin maltilliseksi (5p) vaikutusakseliin nähden (-15...+15p), koska skenaarioiden vaikutusmahdollisuudet ovat vähäiset koko maakunnan yhdyskuntarakenteen osalta. Toisaalta yritysalueiden ja tunnistettujen kaupan suuryksiköiden sijoittumisen pääteiden risteyskohtiin voidaan nähdä erittäin merkittävänä seikkana tietyillä seuduilla. Yhdyskuntarakenteen osalta vaikutus voidaan nähdä niin positiivisena kuin negatiivisena, koska logistiikka-/yritysalueiden maankäyttö ja työpaikat keskittyvät ydinkeskustojen sijaan hieman sivummalle kaupunkirakenteessa.

Tässä työssä katsottiin asiaa laajakatseisesti maakuntatasolla, jossa nähtiin positiivisena suhteellisen lähelle seutukuntien keskuksia sijoittuvia työpaikka- ja kauppakeskittymiä. Ne vahvistavat näin seutukuntien keskus-kaupunkeja ja laajentavat näiden palvelurakennetta. Lisäksi ne lisäävät palvelualojen työpaikkoja, joita Etelä-Pohjanmaalla oli keskimääräistä vähemmän sekä vähentävät tarvetta hakea seututason kauppapalveluita Seinäjoelta. Esimerkkeinä näistä ovat Lapuan, Alavuden ja Alajärven kauppakeskushankkeet sekä niiden läheisyyteen sijoittuvat yritysalueet. Yritysalueilla ja kauppakeskuksilla nähdään paljon synergiaetuja liittyen tavaroiden varastointiin ja kuljetuksiin sekä palveluiden kuten ravintolapalveluiden kysyntään.

Yhdyskuntarakenteen osalta edullisimmaksi arvostettiin skenaario 1, jonka arvioitiin tiivistävän maakuntaa etelä-pohjoissuunnassa ja mahdollistavan tiiviimmän maankäytön Ilmajoelta—Lapualle pääteiden 19 ja 67 varressa. Tätä oli esitetty myös Etelä-Pohjanmaan rakennemallityössä, mikä arvioitiin skenaariolle 1 vahvuudeksi. Vaikka skenaarion vaikutusalue on pitkä, sen kehityshankkeet vaikuttavat positiivisesti erityisesti pääteiden vaikutusalueilla sijaitsevien kuntien keskusta-alueille. Näin hyödyt jakautuvat usean kunnan kesken tulevat usealle seutukunnalle.

Järviseudun ja Kuusiokuntien seutukuntien osalta skenaariolla 1 ei nähty merkittävää positiivista tai negatiivista vaikutusta. Skenaario 1 saavutti ainoana työryhmän asettaman tavoitteen.

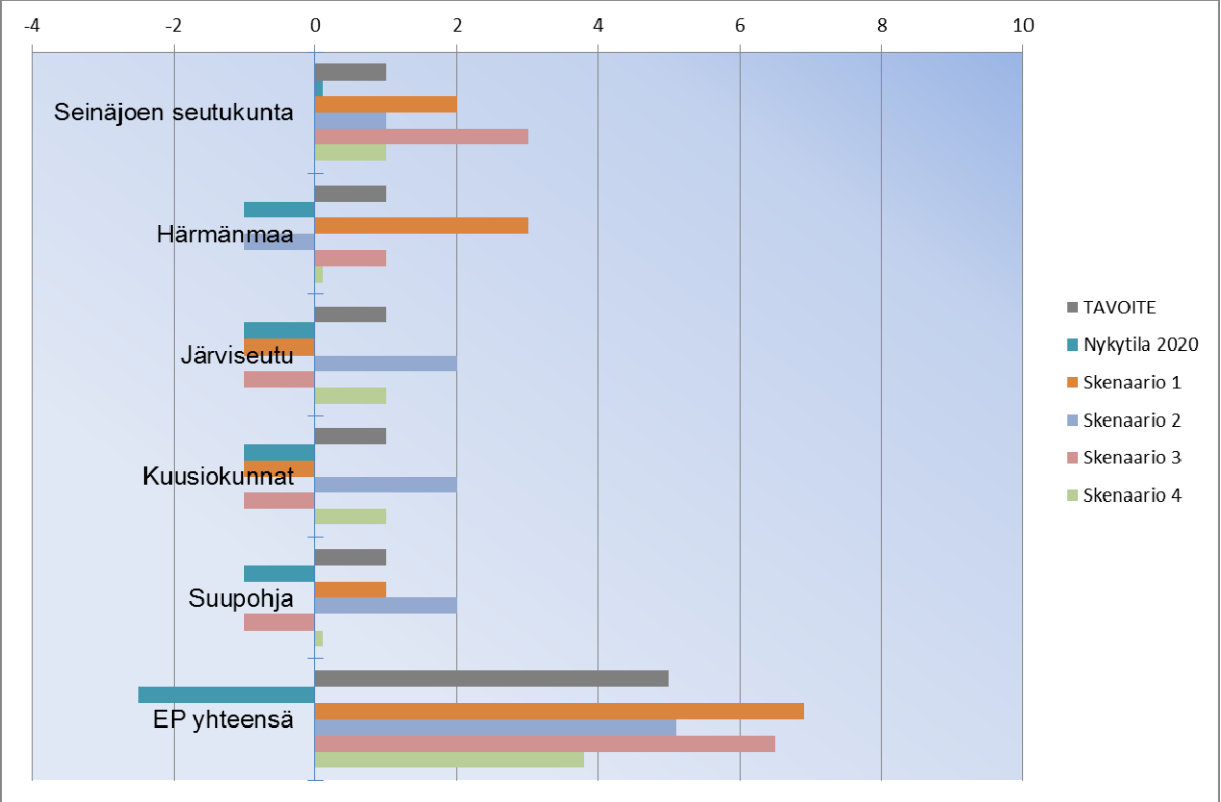
Skenaariot 2 ja 3 saivat aikaan yhtä positiivisen kokonaisvaikutuksen, vaikka vaikutukset kohdistuivat eri alueisiin. Skenaario 2 nimensä mukaisesti edistää maakunnan reunamilla sijaitsevien seutukuntia, kun skenaario 3 puolestaan vahvistaa Seinäjoen ja Härmänmaan alueiden yhdyskuntarakennetta.

Skenaarion 4 pienemmän mittakaavan yritysalueet ja päätieverkon toimenpiteet todettiin vaikutuksiltaan vähäisimmiksi yhdyskuntarakenteen osalta. Ainoastaan Järviseudun seutukunnassa tämä skenaario toi positiivista vaikutusta yhdyskuntarakenteen osalta. Pisteet annettiin seutukunnan keskukseen Alajärvelle sijoittuvasta merkittävästä kauppapaikasta sekä nykyisen lähellä keskustaa sijaitsevan yritysalueen merkittävästä laajentamisesta.

Alueiden kehittämisessä painottuvat työpaikat, jolloin jo nykyisin vetovoimainen Seinäjoen seutu korostuu. Tavoite muodostettiin antamalla osatavoitteena kaikille seutukunnille +1 eli edistää hieman alueen vetovoimaa ja elinkeinoelämän mahdollisuuksia nykytilaan nähden. Vaihtoehto 0 eli nykytila 2020 arvioitiin puolestaan niin, että ainoastaan Seinäjoen seutukunta kehittyy nykyisen kaltaisesti ja muut heikkenevät hieman. Tämä perustuu osittain historiaan, joka osoittaa muiden Etelä-Pohjanmaan seutukuntien väestön kehityksen olleen viime aikoina negatiivinen.

Edellä mainitussa yhdyskuntarakenteen vaikutuksissa pohdittiin seutukuntien keskuskuntien alueelle pääteiden risteyskiin sijoittuvien yritys- ja kauppakeskittymien vaikutuksia, jotka nähtiin positiivisena yhdyskuntarakenteen kannalta. Näemme, että tällä kehityksellä on vieläkin positiivisempi vaikutus alueiden kehittymisen ja seutukuntien keskuksien vetovoimaisuuden kannalta. Asutuksen siirtyminen kaupunkialueille jatkuu, mutta riittävän iso ja vetovoimainen seutukunnan keskus voi pienentää muutosta ja ihmisten muuttojen etäisyyksiä.

Skenaarioista 1, 2 ja 3 täyttivät tavoitteen pisteiden valossa, vaikka kaikissa skenaarioista jonkin seutukunnan kehitys oli arvioitu negatiiviseksi. Parhaimmiksi nousivat skenaariot 1 & 3 joissa merkittävimmän Seinäjoen seutukunnan alue kehittyy vahvasti ja niissä on tiehankkeina vetovoimaiset 4-kaistatiet niin valtatielle 19 Seinäjoki-Lapua välille kuin kantatielle 67 Seinäjoki-Ilmajoki välille. Skenaario sai hieman paremman pisteytyksen jälleen laajemman alueensa osalta, mutta ero voitaisiin eri painotuksella nähdä suurempanakin. Skenaarion 1 vaikutus oli positiivinen kolmella seutukunnalla, kuten myös skenaarioilla 2 ja 4, mutta Seinäjoki-keskeisellä skenaariolla 3 vaikutus jäi Seinäjoen ja Härmänmaan seutukuntaan (kuva 6.7).



Kuva 6.7. Alueiden kehityksestä arvioidut vaikutuspisteet seutukunnittain. Nykytila on 0 ja seutukunnittain maksimiarvo on 3. Etelä-Pohjanmaan kokonaisarvosana on laskettupainotettuna työpaikkojen mukaan.

Skenaarion 1 pitkä ”Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-akseli tuo laajimmat hyödyt, jossa sen tiehankkeet maakunnan keskipisteestä Kauhavalle ja Kauhajoelle yhdessä uusien logistiikka- ja kauppakeskushankkeiden kanssa lisäävät niin Härmänmaan kuin Suupohjan yritysten toimintaedellytyksiä. Näin Seinäjokikeskeinen Skenaario 3 jää koko maakunnan kehityksen kannalta skenaariota 1 heikommaksi ensisijaisesti suppeamman vaikutusalueensa johdosta. Arvioissa on huomioitu myös ns. epäsuorat heijastevaikutus Seinäjoelta ja uusista logistiikka-alueista lähinnä Alajärven ja Alavuden yritysten parantuvina toimintaedellytyksinä.

Skenaario 2:ssa vaikutukset jakautuvat maantieteellisesti laajimmin, mutta painoarvolla tärkeimmän Seinäjoen alueen kehittyminen jää muita vaihtoehtoja vähäisemmäksi. Lisäksi ongelmat tieverkolla Seinäjoelta Kauhajoelle sekä Lapualle korostuvat ja voivat aiheuttaa negatiivista imagoa seudulle. Positiivista on reuna-alueiden vahvistuminen, vaikka elinkeinoelämän tukeminen aivan maakunnan reunamilla Ähtärissä, Evijärvellä, Karijoella ja Isojoella jää tässäkin vaihtoehdossa varsin vähäiseksi.

Seinäjoen seutukunnan kehitys nähtiin positiivisena myös skenaarioissa 2 ja 4 johtuen suunnitellusta logistiikka-keskuksesta (tosin vaatimattomammin toteutuneena). Myös toimenpiteet liikennöidyimpien pääteiden ongelmakohtiin jäivät näissä vaihtoehdoissa vähäisemmiksi.

Muiden alueiden osalta skenaarion 4 toimenpiteiden arvioitiin säilyttävän alueet nykyisellä tasolla tai hieman nykyistä positiivisempina, mutta alueiden vetovoiman vahvempi parantaminen vaatii selvästi suurempia hankkeita ja panostamista kuin mihin skenaarion 4 on varauduttu. Toisaalta jopa nykytilan säilyttäminen maakunnan reuna-alueilla voi olla haastavaa niiden pääteiden heikon infrastruktuurin sekä Seinäjoen seudulle suuntautuvan vahvan muuttoliikenteen johdosta.

Ympäristövaikutukset

Koska työ keskittyy pääteihin eikä tarkastelutarkkuus maakuntatason lähtökohdista johtuen riittävän yksityiskohtainen, on todellisia ympäristövaikutuksia vaikea arvioida. Harkinnan ja kokeilujen pohjalta arviointiin valittiin seuraavat kaksi indikaattoria: Toinen indikaattori pyrki arvioimaan tieliikenteen päästöjä hiilidioksidin ja hiukkaspäästöjen avulla sekä toinen indikaattori kuvaa potentiaalia hyödyntää raideliikennettä.

Toisaalta kehitettävät yritysalueet on valittu niin, etteivät ne sijaitse ympäristön ja luonnon kannalta arvokkailla alueilla eikä niiden toteuttamisella ole vaaraa pohjavesialueille. Näin ollen työssä on pyritty minimoimaan haitat ympäristölle. Täysin uusia tieyhteyksiä ei ole esitetty muutamaa pidempää päätien oikaisua lukuun ottamatta, jotka nekin on jo aiemmin tutkittu ja esitetty myös maakuntakaavassa. Toinen oikaisusta toisi kyllä merkittävää parannusta siirtämällä kantatien 44 liikenteen pois arvokkaalta Hyypänjokilaakson kylä- ja maisemavyöhykkeeltä joen toiselle puolelle. Tätä ei kuitenkaan pystytty ottamaan huomioon tieliikenteen päästöjä mittaavassa indikaattorissa, joka perustuu pääteiden liikenteen tuottamiin päästöihin.

Liikenteen ympäristöpäästöjen vähentäminen (CO₂-hiukkaset) erot jäivät hyvin pieneksi vertailtavien vaihtoehtojen kesken. Nykytilanteessa, missä liikennettä on määrällisesti vähiten, eroaa muista pienemmillä päästöillä. Skenaariosta numerolla 2 on pienimmät päästöt, mutta erot ovat hyvin vähäiset. Olisi hyvin vaarallista lähteä ottamaan kantaa ympäristöpäästöihin skenaarioiden yritysalueiden sijoittumisen perusteella tai ottaa kantaa yritysten kuljetusmatkoihin ja tapoihin, koska maakunnasta viedään suurimmalta osin hyvin erityyppistä tavaraa eri puolille Suomea. Skenaarion 2 oikaisut vähentävät itsessään näiden väylien ympäristöpäästöjä, mutta toisaalta nostavat nopeustasoa, mikä lisää mm. hiilidioksidipäästöjä. Skenaarioiden 1 & 3 nelikaistaiset tiet vähentävät ruuhkista aiheutuvia liikenteen päästöjä, mutta edesauttavat näiden väylien liikenteen kasvua. Valtatien 19 tiehanke nostaa myös nopeusrajoituksen 100 km/h, mikä lisää liikenteen päästöjä. Skenaarion 2 vahvuudeksi voidaan vielä laskea kantatien 44 tiehankkeen myötä nouseminen varteenotettavaksi tavarakuljetusreitiksi Satakuntaan ja Länsi-Suomen satamiin, mikä siirtää liikennettä muilta pidemmiltä reiteiltä kantatielle. Kantatie 44 on jo nykyisin lyhin päätiereitti, mutta Etelä-Pohjanmaan osalta se ei täytä pääteiden eikä runkokuljetusten vaatimaa tasoa.

Valtatien 18 oikaisut niin Veneskoskella kuin Tuurissakin vähentävät päätien raskaasta liikenteestä aiheutuvaa haittaa kyläasutuksille ja muulle tien varsi-asutukselle. Niin valtatiellä 18 kuin muillakin pääteillä on esitetty tiehankkeissa toimenpiteinä yksityistiejärjestelyitä. Näillä saattaa olla haittaa tienvarren asukkaille, kun liittymismatka päätielle kasvaa. Näitä vaikutuksia voidaan vähentää kiinteistövaikutusten arviointiohjelmalla (KIVA), joka vähentää järjestelyiden haittoja mm. maataloudelle. Kantatielle 63 tehdyn KIVA-selvityksen mukaan liittymämäärää voidaan vähentää jopa 62 %.

Raideliikenteen hyödyntämisessä ydinajatus on mahdollistaa kuljetusten siirtyminen osittain tai kokonaan raitteelle, jolloin pääteiden kuormitus vähenee ja ennen kaikkea ympäristöpäästöt vähenevät. Jokainen yritys valitsee kuitenkin oman kuljetusmuodon, joten joudumme jälleen puhumaan potentiaalista siirtää kuljetuksia raitteelle. Lähtökohtana on luvussa 4 esitetty ajatus toteuttaa Seinäjoen seudulle yhdistettyjen kuljetusten terminaali, johon satamista tavarat/rekat tulisivat junilla ja mistä ne jatkaisivat matkaa rekoilla määränpäähänsä. Lisäksi osassa logistiikka- ja yritysalueista on sijoitettu radan varteen, jolloin niille on mahdollista toteuttaa suora-raideyhteys. Näitä ovat: Kauhajoen Aronkylä (Suupohjan rata / SK 1,2 & 4), Seinäjoen Teräsmäki (Vaasan rata / SK 1, 3, 4), Alavuden yritysalue (Haapamäen rata / SK 2 & 4), Lapuan Jouttikallion yritysalue (Pohjanmaan pääraita / SK 1 & 3).

Seinäjoen logistiikkakeskuksen ratayhteys mahdollistaisi myös tuotteen raidekuljetuksen edellä mainituilta yritysalueilta logistiikkakeskukseen, jossa yhdistettäisiin suurempaan kokonaisuuteen. Pääsääntöisesti kuitenkin lyhyillä etäisyyksillä käytetään rekkaa tilanteesta riippumatta, mutta kaukokuljetus on paremmin kehitettävissä raideliikenteen varaan niillä tavarakuljetuksilla joilla joustavuus ja tavaroiden säilyvyys ei ole ongelmana. Raide liikenteen osalta potentiaalisimmaksi arvioitiin skenaariot 1 & 4, joiden osalta raideyhteydellä varustettuja yritysalueita on eniten ja niiden sijainti toisiinsa nähden katsottiin hyväksi.

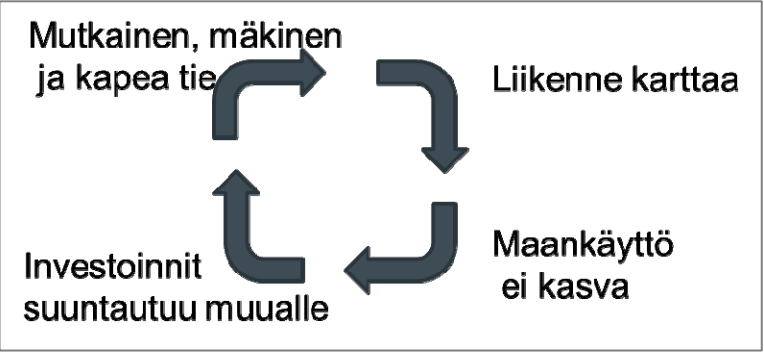
Skenaariot 2 & 3 voi hyvinkin nousta tässä korkealle, mutta niiden katsottiin osaltaan edistävän enemmän maantiekuljetuksia, jolloin tarve siirtyä raitteelle voi vähentyä. Skenaarion 3 mahdollisuus / heikkous on lähellä Seinäjoen logistiikkakeskusta sijaitsevat Teräsmäen ja Lapuan yritysalueet. Niistä olisi helppo syöttää tavaraa logistiikkakeskukseen, josta tavarat keskitettäisiin niin raitteelle kuin kumipyörillekin. Toisaalta nämä ovat niin lähellä, että niihin sijoittuvat yritykset toimivat todennäköisesti itsenäisesti keskittyen kumipyöräkuljetuksiin. Teräsmäelle on suunniteltu puutavaraterminaalia, joka toimii muusta tavaralogistiikasta erillään.

6.2.3 Kustannusvaikutukset

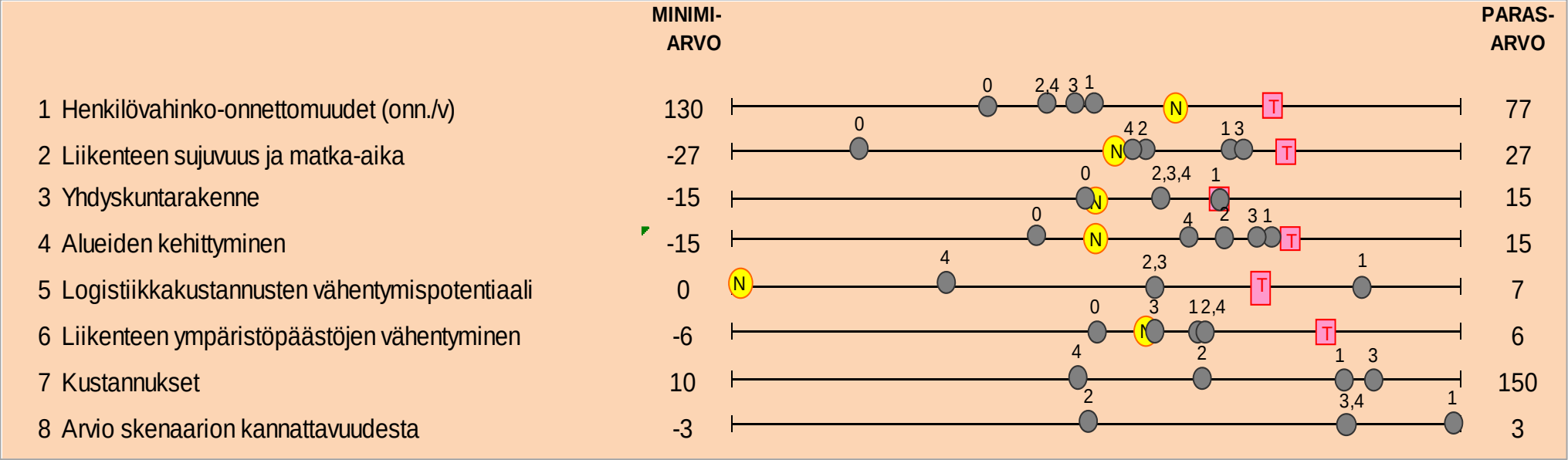
Kustannuksiltaan skenaariot eroavat jonkin verran toisistaan skenaarioiden 1 ja 3 ollen muita kalliimpia. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että niiden väylät vaativat pitkän osuuden suhteellisen kallista 2+2-tieosuutta, kun vähäliikenteisimmällä teillä riittää perusparannus. Toisaalta Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava akselille ei ole investoitu suurempia hankkeita pitkään aikaan, jolloin parannustarpeita on ehtinyt kertyä. Parannustarpeita on kertynyt myös reuna-alueiden kantateiden osalla, mutta niiden parantaminen tähtää perustason saavuttamiseen, mikä on huomattavasti edullisempaa yhtä kilometriä kohti. Toisaalta perinteisillä mittareilla, kuten onnettomuuskustannusten ja aikakustannusten osalta vähäliikenteisimpien pääteiden hyötykustannukset ja vaikutukset jäävät vähäisiksi. Kustannusten perusteet on esitetty tarkemmin luvussa 5 tiehankkeet sekä skenaarioittain alla olevassa kuvaajassa kohdassa 7.

Skenaarioiden hankkeiden investointien kannattavuutta on arvioitu IVAR-ohjelman (investointien vaikutusten arviointiohjelma) perusteella. Tässä yhteydessä, kun toimenpiteet on kuvattu vielä karkealla tasolla, ei esitetä varsinaisia hyötykustannussuhteita. Karkean arvion mukaan arvokkain skenaario 1 tulisi kannattavimmaksi, mikä tukee muun vaikutusanalyysin tulosta. Myös skenaario 3 ja pienempien toimenpiteiden skenaario 4 tulevat maksamaan investoinnit hyvin takaisin. Skenaarion 2 toimenpiteet sijoittuvat vähäliikenteisimmille väylille, joka verottaa niiden kannattavuutta, mutta eivät vähennä niiden merkitystä maakunnan reuna-alueiden seutukunnille. Skenaarion 2 positiivisimmat ympäristövaikutukset eivät liioin lisää hankkeen kannattavuutta, vaikka tulevaisuudessa näitä osataan paremmin arvottaa.

Reuna-alueiden infrastruktuurin ja maankäytön kehittymisen vaikutuksia ja pienemmän liikennemäärän pääteiden kunnon vaikutuksia seudulle kuvaa alla olevan oravanpyörään joutumisen riski (kuva 6.9)



Kuva 6.8. Oravanpyörä, joka kuvaa heikon tieyhteyden mahdollisia riskejä ja seurausvaikutuksia.



Kuva 6.9. Janakuvaaja vaihtoehtojen vertailusta, jossa mukana myös infrastruktuurin rakentamiskustannukset sekä arvio hankkeen kannattavuudesta. Erona kuvaan 6.5 on, että tässä näytetään todelliset pisteet eikä suhdetta tavoitteeseen. Tavoite on kuvaajassa mukana punaisena T-laatikkona.

Johtopäätöksenä vaikutusten arvioinnista voidaan todeta, että vaihtoehto o (nykytila 2020) on lähes järjestelmällisesti heikon indikaattorista riippumatta. Mikään skenaario yksistään ei saavuta asetettuja tavoitteita, joten optimaalisin ratkaisu löytyy näiden yhdistelmästä.

Kokonaisuutena vaikutusarvointi tuki kuitenkin kehittämistoimien ohjaamista Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava vyöhykkeelle eli panostamista maakunnan olevien ”vahvuuksien vahvistamista”. Vahvuuksien vahvistaminen näyttäisi tuottavan myös selkeätä kehitystä vyöhykkeen ulkopuolelle ja maakunnan reuna-alueille. Vastaavasti panostaminen voimakkaasti reuna-alueille ei samalla tavalla heijastuisi esim. Seinäjoen kaupunkiseudulle, vaan saattaisi siellä vaarantaa nykyisen vahvan elinkeinojen kehityksen liikenne- ja kuljetusolosuhteiden huonontumisen. Mikäli keskitytään täysin jo menestyvään Seinäjoen ydinalueeseen, niin vaarana on, että reuna-alueet heikentyvät entisestään ja riski joutua yllä mainittuun oravanpyörään kasvaa.

Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-vyöhykkeen lisäksi suositellaan muiden seutukuntakeskuksien omien vahvuuksien kehittämistä ja liikenteen pullonkaulojen poistoa, jolloin voidaan paremmin turvata koko maakunnan tasapainoinen kehittyminen.

7 Jatkokotoimenpiteet ja yhteenveto

Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys toimii maakuntakaavan taustaselvityksenä ja esittää kokonaiskuvan logistiikan, maankäytön kehittämissuunnitelmista maakunnan alueella. Selvitys toimii myös taustaselvityksenä tienpidon keskipitkän ja pitkän aikajänteen suunnittelussa.

Selvityksessä on esitetty Etelä-Pohjanmaan alueen kehittymiskykyisimmät alueet logistiikan, liikenteen ja maankäytön näkökulmasta sekä merkittävimmät kaupallisten palvelujen sijaintipaikat. Maakunnan ja kuntien kaavoitustoimissa voidaan hyödyntää selvityksen tuloksia keskittämällä yritystoimintaa ja kaupallista toimintaa näihin optimaalisiin kohteisiin. Jatkokotoimenpiteinä esitetään näiden optimaalisten yritystoiminta-alueiden ja kaupan keskittymisalueiden kaavoituksen jatkamista. Kaavoituksen lisäksi esitetään tehtäväksi yrityskeskittymien toimintaprofiilien määrittelyt, yhteistoimintamahdollisuuksien selvittämiset ja kuljetustarpeiden optimointiselvitykset. Mikäli näiden lisäksi on tarve perustaa uusia kehittämisalueita, olisi ne yritys- ja yhteiskuntataloudellisesti kannattavinta sijoittaa esitettyjen kehittämisalueiden läheisyyteen, koska näillä alueilla on tai niille ollaan luomassa hyvä saavutettavuus.

Raportin analyysissä esitetään valtakunnallisten, maakunnallisten ja alueellisten logistiikkapalveluiden yhteistoiminnan parantamista. Sillä vähennetään kuljetuskustannuksia ja sitä kautta parannetaan yritysten kilpailukykyä ja vähennetään ympäristöpäästöjä.

Mikäli maakuntaan perustetaan valtakunnallinen logistiikkakeskus, on sen sijaintipaikka Seinäjoki. Logistiikkakeskuksen synnyttämisen ensimmäisenä vaiheena on logistiikkakeskuksen toimintaprofiilin määrittäminen ja aluevaraussuunnitelman laatiminen. Myös alueen markkinointi edesauttaa logistiikkakeskuksen syntymistä Seinäjoelle.

Tieolojen priorisoinnissa lähtökohtana on että Seinäjoen itäinen ohikulkutie toteutuu lähivuosina. Luoduista pääteiden kehittämisskenaarioista valittiin logistiikan kannalta tärkeimmäksi yhteysväliksi Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava akseli. Sen vaikutusalueella on erityisen paljon jo nykyisin logistista ja kaupallista palvelutoimintaa. Akselin vaikutusalueella on riittävästi työvoimaa uusia logistiikan keskittymiä varten ja eniten potentiaalista yritystoimintaa. Tämän yhteysvälin liikenneolosuhteita kannattaa kehittää, jotta yritystoiminta keskittyisi tälle alueelle. Yhteysvälin väyläinvestoinnit valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 maksavat ensimmäisessä vaiheessa noin 25 milj. euroa. Jatkokotoimenpiteiksi esitetään kärkihankkeiden esittämistä valtakunnallisiksi kehittämishankkeiksi ja hankkeiden suunnitelmavalmiuden parantamista.

Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava akselin (kantatie 67–valtatie 19) lisäksi pääteiden tärkeiksi kehittämisväleiksi todettiin valtatie 3:n kehittäminen, valtateiden 18 ja 16 kehittäminen sekä kantateiden 44, 63 ja 68 kehittäminen. Näiden osalta jatkokotoimenpiteiksi esitetään teiden kehittämisselvitysten laadintaa ja hankkeiden ottamista mukaan tienpidon ohjelmointitarkasteluihin.

Liik
enne
vira
sto

ISSN 1239-0607
ISBN 978-951-766-152-2

www.liikennevirasto.fi