

# Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2017



Etelä-Pohjanmaan liitto

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto

Kuvat: Sito Oy, Laura Syväoja ja Katri Korpela

Kartat: © Karttakeskus, L4356

Julkaisu B:83

ISBN 978-951-766-319-9 (nide)

ISBN 978-951-766-320-5 (verkkajulkaisu)

ISSN 1239-0607

Julkaisu vuosi 2017

**Etelä-Pohjanmaan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma  
2017**



# ESIPUHE

Etelä-Pohjanmaan ensimmäinen, aluekehityslain 10 § mukainen koko maakuntaa koskeva liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2014. Suunnitelma laadittiin tuolloin rinnan maakuntastrategian valmistelun kanssa. Suunnitelmassa tarkasteltiin, miten liikennejärjestelmän keinoin pystytään mahdollisimman hyvin tukemaan koko Etelä-Pohjanmaan kehittymistä. Työssä hyödynnettiin uuden liikennepoliitikan mukaista palvelutasojattelua, jolla:

- konkretisoitiin asukkaiden, yritysten ja koko Etelä-Pohjanmaan tarpeita liikennejärjestelmälle
- asetettiin realistiset ja priorisoidut, mutta samalla riittävän tavoitteelliset liikennejärjestelmän palvelutasotavoitteet
- määritettiin tavoitteisiin pääsemiseksi tarvittavat aikaisempaa monipuolisemmat toimenpiteet ja niiden pitkäjänteiset toteuttamispolut sekä
- arvioitiin, päästäänkö esitettävillä toimenpiteillä asetettuihin tavoitteisiin.

Suunnitelman päivitys käynnistettiin syksyllä 2016. Työssä on otettu huomioon edellisten vuosien aikana esille nousseet uudet tarpeet ja mahdollisuudet, esimerkiksi liikkuminen palveluna-ajattelu. Päivityksessä on noudatettu samoja suunnitteluperiaatteita kuin vuonna 2014 valmistuneessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Suunnitelma on luonteeltaan strategisen tason suunnittelua, tavoitevuotena ensimmäistä suunnitelmaa vastaavasti vuosi 2040. Pidemmän tähtäimen päivitettyjen strategisten tavoitteiden ja linjausten pohjalta on päivitetty myös lyhyellä tähtäimellä käynnistettävät konkreettiset toimenpiteet. Toimenpiteissä on eroteltu priorisoidut valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet sekä maakuntatasolla edistettävissä olevat toimenpiteet.

Päivitetty suunnitelma on ollut kommentoitavana useampaan kertaan ja lausuntokierroksella 28.4.–9.6.2017.

Suunnitelman päivitystä ohjanneeseen liikennejärjestelmätyöryhmään ovat kuuluneet:

Lasse Anttila	Etelä-Pohjanmaan liitto, puheenjohtaja
Kai Pöntinen	Etelä-Pohjanmaan liitto, varapuheenjohtaja
Asko Peltola	Etelä-Pohjanmaan liitto
Antti Saartenoja	Etelä-Pohjanmaan liitto
Jorma Ollila	Etelä-Pohjanmaan liitto
Teija Snicker-Järvinen	Liikennevirasto
Jarmo Salo	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Anders Pulkkinen	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kari Havunen	Seinäjoen kaupunki
Jyrki Kuusinen	Seinäjoen kaupunki
Kaisa Sippola	Ilmajoen kunta
Seppo Kangas	Kurikan kaupunki
Marketta Nummijärvi	Kauhajoen kaupunki
Jouko Vuolle	Lapuan kaupunki
Juha Takamaa	Kauhavan kaupunki
Teemu Kejonen	Evijärven kunta
Jouni Hänninen	Alajärven kaupunki
Jarmo Pienimäki	Ähtärin kaupunki
Pertti Kinnunen	Etelä-Pohjanmaan kauppakamari
Jari Välikangas	Etelä-Pohjanmaan yrittäjät
Peter Ulmanen	Linja-autoliitto
Jani Salmela	SKAL Pohjanmaan ry
Veli Autio	Pohjanmaan taksiliitto

Suunnitelman päivityksen tarkistamistyötä on kommentoinut ja täydentänyt toimialajohtaja Petri Launonen Sito Oy:stä.

Seinäjoella syyskuussa 2017



# Sisällys

<b>1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT .....</b>	<b>7</b>
1.1 Liikennejärjestelmän kehittämiseen poikkihallinnollisuutta ja tehokkuutta .....	7
1.2 Toimintaympäristön muutokset muuttavat liikennejärjestelmän kehittämishaasteita .....	9
1.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso .....	10
1.3.1 Liikenneinfrastruktuuri .....	10
1.3.2 Liikkumisen palvelutaso .....	12
1.3.3. Palvelutasohaasteet ja mahdollisuudet .....	13
1.3.4. Palvelutasohaasteet ja mahdollisuudet .....	18
<b>2 TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA .....</b>	<b>22</b>
2.1 Päivitetty visio 2040 .....	22
2.2 Toiminnan reunaehdot .....	23
2.3 Palvelutasotavoitteet ja kehittämisstrategia .....	23
2.3.1 Etelä-Pohjanmaa aluerakenteessa .....	24
2.3.2 Seinäjoen ydinalue .....	26
2.3.3 Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava .....	32
2.3.4 Muut keskukset .....	36
2.3.5 Haja-asutusalueet .....	40
2.3.6 Pitkät ylisaakunnalliset matkat ja kuljetukset .....	43
2.3.7 Yhteistyö ja toimintamallit .....	48
<b>3. TOIMENPIDEOHJELMA .....</b>	<b>52</b>
3.1 Valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet ja toimenpiteet .....	52
3.2 Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet .....	56
<b>4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI .....</b>	<b>60</b>
4.1 Toimenpiteiden toteutuminen edellyttää tehokasta ja jatkuvaa toimintaa .....	60
4.2 Keskeiset reunaehdot toteutuvat .....	60
4.3 Vaikuttavuus tarkastelualueittain .....	63
4.3.1 Ihmisten liikkumisen palvelutasoa kehitetään kattavasti .....	63
4.3.2 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan .....	64
4.3.3 Suunnitelman yritysvaikutukset lähinnä välillisiä .....	65
4.3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittämiseen selkeät toimintamallit .....	65
4.4 Riskejä ja haasteita .....	66
<b>5. SEURANTARAPORTTI .....</b>	<b>68</b>
5.1 Palvelutasotavoitteiden, kärkitoimenpiteiden ja kärkihankkeiden arviointi sekä maakunnallisesti edistettävissä olevien toimenpiteiden seuranta .....	68
5.1.1 Palvelutasotavoitteiden seuranta .....	68
5.1.2 Kärkihankkeiden seuranta ja arviointi .....	71
5.1.3 Maakunnallisesti edistettävissä olevien toimenpiteiden seuranta ja arviointi .....	71
LIITE 1. Seudulliset ja kunnalliset liikenneturvallisuussuunnitelmat .....	77
LIITE 2. Uusimmat selvitykset .....	77





# 1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Liikennejärjestelmän kehittämiseen poikkihallinnollisuutta ja tehokkuutta

**Valtakunnalliset liikennepoliittiset ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet ja linjaukset** muodostavat yhdessä Etelä-Pohjanmaan maakunnallisten tavoitteiden ja taloudellisten realiteettien kanssa maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohdan sekä samalla kehittämisen reunaehdot. Työn taustalla on aluekehityslain (10§) antama velvoite maakuntien liitoille vastata liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä suunnittelun yhteensovittamisesta muun maakunnan suunnittelun kanssa.

**Hallitusohjelman** (2015) läpileikkaava teema on asiakaslähtöisyys ja sen yhtenä alaotsikkona digitalisaatio. Tavoitteena on mm. edistää uusien palvelualustojen syntyä sektoreille, joilla julkishallinnolla on rooli palvelujen toimivuuden kannalta. Näihin sektoreihin kuuluu **liikenne palveluna, MaaS (Mobility as a Service)**, joka viittaa uuden teknologian ja uusien innovatiivisten liiketoimintamallien hyödyntämiseen entistä tehokkaamman ja asiakaslähtöisemmän palvelun aikaansaamiseksi. Hallitusohjelman hengessä liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi **liikennekaareksi**, jonka tavoitteena on edistää MaaS-ajattelun mukaista uusien palvelujen syntymistä ja asiakaslähtöisyyttä mm. keventämällä sääntelyä, helpottamalla eri liikennemuotojen käytön yhdistämistä sekä edistämällä uuden teknologian, digitalisaation ja uusien palvelumallien käyttöönottoa. Seinäjoki on ollut aktiivisesti kehittämässä ja pilotoimassa MaaS-palveluja yhtenä ensimmäisistä alueista Suomessa.

Vuoden 2017 alussa liikenneministeri Berner esitelti selvityksen liikenneverkon kehittämisestä liiketaloudellisesti (Liikenneverkkoyhtiö). Asia ei edennyt tässä vaiheessa, mutta kehittämistyö jatkuu ja uusia toimenpiteitä tultaneen esittämään jatkossa. Viimeisin liikennepoliittinen selonteko (2012) korostaa liikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kanssa. Keskeistä on **palvelutasoajatteluun** perustuva liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen, jossa päätöksentekijät päättävät tavoiteltavasta palvelutasosta. Tarvitaan rohkeutta kehittää nykyisiä toimintatapoja ja löytää poikkihallinnollisesti uudentyyppi-

siä liikennejärjestelmään vaikuttavia toimenpiteitä – myös kokeilemalla. Nämä ajatukset ovat uusimman hallitusohjelman linjausten myötä edenneet.

**Maankäytön, asumisen, liikennejärjestelmän, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän (MALPE) toimintaedellytysten suunnittelun ja toteuttamisen yhteensovittaminen** on tehokkaan toiminnan edellytys. Vain näin pystytään perinteisen liikenteen kysyntään vastaamisen ohella myös vaikuttamaan liikenteen kysyntään (liikkumistarpeet, liikenteen hinnoittelu ja tarjontaohjaus). Toimintaan on saatava pitkäjänteisyyttä sekä samalla uusia toimijoita. Älyliikenteen keinot tulee saada osaksi normaalia toimintaa.

**Valtakunnallinen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyo (ALLI)** valmistui vuonna 2015. Verkottunut, monikeskuksinen aluerakenne tukee maan eri osien vahvuuksien ja voimavarojen hyödyntämistä. Digitalisaatio, uudet tuotantoteknologiat sekä bio- ja luonnonvaratalous luovat edellytyksiä elinkeinotoiminnan uudistamiselle koko maassa. Palvelutasolähtöisyys liikenteen suunnittelussa mahdollistaa toimivan, resurssitehokkaan liikennejärjestelmän. Kaupunkiseutujen sisäinen liikenne ja niiden vuorovaikutus lähiympäristönsä kanssa korostuu entistä enemmän ihmisten liikkumisessa ja elinkeinoelämän kuljetuksissa. Tavara-liikenteessä yhteystarpeina korostuvat satamayhteydet. Rajat ylittäviä yhteistyövyöhykkeitä kehitetään aktiivisesti Suomen lähialueiden kanssa.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikuttavat lisäksi laajemmat koko valtakunnan tason liikennejärjestelmää koskevat **megatrendit** - niin globalisaatio, ympäristöasioiden korostuminen ja ilmastonmuutoksen hillintä, väestön ikääntyminen ja keskittyminen entistä enemmän kaupunkiseuduille kuin teknologian kehittyminen ja esim. yksityisautoilun vahvan aseman väheneminen nuorten keskuudessa. Megatrendit edellyttävät varsinkin pitkällä mutta myös jo lyhyemmällä tähtäimellä Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen uudentyyppistä suunnitelmista, vaikka eri tekijöiden merkitys ja vauhti vaihtelevat eri alueilla. Megatrendimäiseksi kehityssuunnaksi voidaan katsoa lisäksi arktisen alueen merkityksen kasvu – kasvu voi erityisesti pidemmällä tähtäimellä luoda myös Etelä-Pohjanmaalle uusia kasvumahdollisuuksia.

Maakuntasuunnittelussa ja -kaavoituksessa on ensimmäisen suunnitelman valmistumisen jälkeen laadittu useita ajantaisempia suunnitelmia.

Etelä-Pohjanmaan **maakuntastrategia** on valmistunut vuonna 2014. Asetettu visio ”Etelä-Pohjanmaa on hyvinvoivien ihmisten ja menestyvien yritysten uudistuva ja yhteistyötä rakentava kulttuurimaakunta”.

Liikennejärjestelmän strategiset tavoitteet koskevat vahvaa ja eheää infrastruktuuria, elinkeinoelämää, tulevaisuuden osaamistarpeita, hyvinvoinnin edistämistä sekä puhdasta toimintaympäristöä. Maakuntastrategian tavoitealueet ja varsinkin tavoiteltavat ratkaisut muodostavat osaltaan maakunnan liikennejärjestelmän tarkemman suunnittelun lähtökohtia. Esimerkkinä näistä ovat infrastrukturin osalta älykkäät ja innovatiiviset maakunnan erityispiirteet huomioon ottavat asumisen ja liikenteen ratkaisut, vapaus monimuotoiseen ja monipaikkaiseen asumiseen, intensiivisen yhdyskuntarakenteen ja kasvun kehityskäytävät sekä nopeat ja korkeatasoiset ylimaakunnalliset yhteydet. Muilla osa-alueilla liikennejärjestelmällä on suuri merkitys mm. hyvinvoinnin edistämiseen, elinkeinoelämän uudistumiskykyisyyden tukemiseen sekä maakunnan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Etelä-Pohjanmaan toinen **vaihemaakuntakaava** (kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot) on saanut lainvoiman kesällä 2016. Huomioitavaa on lisäksi se, että Seinäjoki on mukana Suomen kasvukäytävä- kasvusopimuksessa, joka linkittyy vahvasti liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Vuonna 2014 Etelä-Pohjanmaan julkaistu liikennejärjestelmäsuunnitelma oli maakunnan ensimmäinen. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on yli 10 vuotta vanha. Maakunnallinen liikennejärjestelmätyö on organisoituun työryhmätyöskentelyyn perustuvaa. Liikennesektorin kehittämistä tehdään eri tason työryhmissä ja yhteensovittavana elimenä toimii kolmen maakunnan ja ELY-keskuksen ylimaakunnallinen liikennestrategia-työryhmä. Kehittäminen on suuria investointeja painottavaa, vaikka resurssit ja toimintaympäristö ovat murroksessa. **Liikennejärjestelmän ongelmia ei voida ratkaista enää yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallintokunnan voimin**, vaan tarvitaan laajaa eri osapuolten välistä yhteistyötä ja yksimielisyyttä edistettävien hankkeiden ja toimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksestä. Tämä edellyttää lisäksi vuorovaikutuksen ja viestinnän kehittämistä niin päätöksentekijöiden, asukkaiden kuin elinkeinoelämän suuntaan.

Lyhyellä tähtäimellä korostuu konkreettisesti myös **strategiatyön ja arkityön linkittyminen**. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2017) esitettävät kehittämissuunnitelmat ja toimenpiteet vaativat toteutuakseen jalkauttamista arkityöhön, aitoa uudentyyppisten toimenpiteiden hyötyjen näkemistä sekä yhdessä yli hallintokunta- ja organisaatorajojen tapahtuvaa tekemistä.

**Liikennejärjestelmän rahoitukseen** käytetään Etelä-Pohjanmaalla vuosittain noin 88 M€. Kustannukset muodostuvat infrastruktuuriinvestoinneista (14 M€), kunnossapidon kustannuksista (47 M€), joukkoliikenteen ostoista ja kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten kustannuksista (14 M€) sekä Kelan kuljetuskustannuksista (13 M€). Summassa eivät ole mukana kertaluontoiset suuret laajennus- tai kehittämisinvestoinnit. Suuria investointeja ei pystytäkään jatkossa enää toteuttamaan nykyisessä mittakaavassa, vaikka mm. pääradalla välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä samoin kuin valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie (itäväylä), joka valmistuu kokonaisuudessaan 2017. Suurin osa maakunnan liikennejärjestelmän vuotuisesta rahoituksesta käytetään nykyisten liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen ja on siten sidottu jatkuviin toimenpiteisiin. Liikennejärjestelmän rahoituksen ei voida odottaa lähitulevaisuudessa myöskään kokonaisuutena lisääntyvän, ja jatkosa korjaamisvelkaa tulisi lyhentää. Tarpeita on moninkertaisesti rahoitukseen nähden, joten priorisointi ja tehostaminen on välttämätöntä. Tämä tarkoittaa myös käyttäjien liikkumiseen ja kuljetuksiin panostamaa rahoitusta – jonka voidaan Etelä-Pohjanmaalla arvioida olevan yhteiskunnan panostamaan rahoitukseen nähden moninkertainen (arviolta noin 0,9 mrd. euroa/vuosi). Em. rahoitukseen vaikuttamalla voidaan saada liikennejärjestelmäkokonaisuuteen lisää vaikuttavuutta.

**Ilmastomuutoksen** hillintä on keskeinen reunaehto niin alueidenkäyttö- kuin liikennepoliitikassa. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja siitä tieliikenteen osuus on noin 90 %. Vuoteen 2050 mennessä tavoitellaan kasvihuonekaasupäästöissä 80 %:n vähenemää. Tavoitteet ovat varsin haastavat jo lyhyelläkin tähtäimellä. Lisäksi **hallituksen tuore energia- ja ilmastostrategia vuoteen 2030** asettaa liikenteelle jo lähivuosikymmenelle erittäin kovat vaatimukset. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää erittäin vahvoja muutoksia myös Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämisen painotuksissa, vaikka mm. ajoneuvo- ja polttoaineteknologian kehittyminen ja uudet käyttövoimat tukevatkin osaltaan tavoitteisiin pääsemistä. Liikemistarpeiden vähentämisen ja järkevöittämisen sekä maankäytön ja liikenteen aidon yhteensovittamisen merkitys korostuu entistäkin enemmän, koska ilman alueellisten toimenpiteiden vaikuttavuutta ei ole mahdollista saavuttaa valtakunnallisiakaan tavoitteita.

## 1.2 Toimintaympäristön muutokset muuttavat liikennejärjestelmän kehittämishaasteita

Etelä-Pohjanmaalla asui vuoden 2016 lopussa noin **192 000 asukasta**. Väestö on **keskittynyt Seinäjoelle** ja sen ympäristöön sekä **Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän varrelle**. Paikallisesti väestö on suhteellisesti keskittymässä seutu- ja kuntakeskuksiin, vaikka kyläasutus on vielä merkittävä. Tulevaisuudessa keskittymisen voidaan arvioida jatkuvan väestönkasvun pysyessä maltillisena vuoteen 2040 mennessä. Seinäjoen kasvuvauhti on ollut noin 500–800 asukasta/vuosi samalla kun muu maakunta on pääosin menettänyt asukkaita. Seinäjoen kasvun arvioidaan olevan 21 % vuoteen 2040 mennessä (väkiluku 73 400), Ilmajoen 11 % (väkiluku 13 500) ja Lapuan 8 % (väkiluku 15 900) (Tilastokeskus 2015). Vuonna 2040 em. kasvukäytävän ydinalueella on yhteensä 102 800 asukasta, eli 53 % koko maakunnan väestöstä. Tämä luo toisaalta potentiaalia Seinäjoen seudun liikennejärjestelmän monipuoliseen kehittämiseen, mutta samalla haasteita muun maakunnan liikennejärjestelmän ylläpidolle.

Maakunnan väestöstä 70 % asuu taajamissa, 13 % kylissä ja 17 % haja-asutusalueella. Seutukuntakeskukset mukaan lukien maakuntakeskus Seinäjoki ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteeltaan suhteellisen hajautuneita. Monessa suuremmassakin kuntakeskuksessa alle kolmen kilometrin päässä keskustasta asuvien osuus koko väestöstä on vain noin 30–40 %. Esim. Seinäjoella alle kilometrin etäisyydellä keskustasta asuvien osuus on vain noin 10 %, kun taas 1-3 km etäisyydellä asuvien osuus on noin 30 %. Kokonaisuutena **taajama-alueet ovat väestön keskittymisestä huolimatta laajentuneet ja hajautuneet**, mikä näkyy maakunnan autoistumisessa sekä joukkoliikenteen vähäisessä merkityksessä. Tätä korostaa asutuksen keskittymisen nauhataajamamaisesti valta- ja kantateiden varsille.

**Väestön nopea ikääntyminen** on nähtävissä Etelä-Pohjanmaalla; erityisesti Seinäjoen ulkopuolella sekä ennen kaikkea haja-asutusalueilla ja kylissä. Ikärakenne on kokonaisuutena yhdenmukainen koko maan väestön ikärakenteen kanssa. Yli 80-vuotiaiden osuuden arvioidaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2040 mennessä, mikä luo erityisen paljon haasteita liikennejärjestelmälle koskien mm. esteettömyyttä, liikennepalveluja sekä lähipalvelujen saavutettavuutta.

**Yrittäjäyys** on Etelä-Pohjanmaalla vahvaa ja pk-yritysten merkitys maakunnan työllisyydelle keskeinen. Yritykset ovat kuitenkin pieniä ja yrityskannan vaihtuvuus vähäistä. Nykyisiä vahvoja aloja ovat erityisesti koko elintarviketuotannon ketju (”kestävät ja tehokkaat ruokaratkaisut”), kauppa, metalliala, teknologia-teollisuus ja rakentaminen. Elintarvikeklusterin osuus maakunnan tuotannon arvon lisäyksestä on yli kolminkertainen koko maahan verrattuna. Maakunnassa on merkittävää potentiaalia biotalouteen liittyville innovaatioille. Yritysten ja logistiikan kuljetusympäristöön vaikuttavat paikallisten muutosten lisäksi voimakkaasti globaalit trendit ja muutospaineet.

**Myös palvelut ja työpaikat ovat keskittyneet** voimakkaasti valta- ja kantatieverkon vaikutusalueelle sekä Seinäjoen kaupungin ja kuntakeskusten lähituntumaan. Yli 70 % työpaikoista on sijoittunut Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävälle. Lisäksi uusien teollisuuden kehittämisen kohdealueiden arvioidaan sijoittuvan erityisesti ko. käytävälle. Vienti on keskittynyttä; Lapuan, Kauhavan ja Alajärven alueella toimivien yritysten osuus maakunnan viennistä on noin 80 %. Haja-asutusalueille on puolestaan sijoittunut pääosa maakunnalle ominaisista maatalous- ja elintarvikealan toimipaikoista. Kappalemääräisesti noin 80 % maakunnan yrityksistä sijaitsee kuitenkin Seinäjoen ulkopuolella. Työmatkat ovat pidentyneet ja pendelöinti varsinkin Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-akselilla on voimakasta. Pendelöinnissä näkyy toisaalta Vaasan ja Seinäjoen välisen työmatkaliikkumisen suuri merkitys.

**Seinäjoki muodostaa maakunnan kaupan ja hallinnon keskuksen**, jonne monipuoliset kaupalliset ja julkiset palvelut ovat keskittyneet ja jonne asiointi suuntautuu koko maakunnasta entistä vahvemmin. Muut kunnat alakeskuksineen muodostavat palveluverkon, jossa kullakin keskuksella on oma kaupallinen roolinsa ja merkityksensä. Haasteena on kuitenkin muiden, etenkin Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityksakselin ulkopuolisten kuntien kaupallisten palveluiden monipuolisuuden säilyttäminen – kyse on laajemmin kuntakeskusten elinvoimaisuuden turvaamisesta. Maakunnan erityispiirteenä Alavudella oleva Tuurin kauppakylä houkuttelee asiakkaita laajalta alueelta. Kylän merkityksen arvioidaan säilyvän tulevaisuudessakin.

Etelä-Pohjanmaan II-vaihekaavassa (2016) on osoitettu merkittävän paljon kaupan ja keskustatoimintojen kohdealueita ja rakennusoikeuksia eri puolille maakuntaa. Ne muuttanevat toteutuessaan jonkin verran toimintaympäristöä ja liikennejärjestelmääkin. Muutosvauhti jää nähtäväksi.

**Yhdyskuntarakenteen ominaisuudet ja kehitys-**  
**suunnat** näkyvät voimakkaasti ihmisten liikkumistarpeissa ja liikkumisen suuntautumisessa. Se, missä ja minkälaisessa ympäristössä ihmiset asuvat, korreloi autonomistuksen, auton käytön ja matkojen määrän suhteen. Tulevaisuudessa palveluiden ja asutuksen edelleen keskittyessä sekä maankäytön todennäköisesti kääntyessä tiivistymistä kohti kestävien liikkumismuotojen suosion kasvattaminen on yhä ajankohtaisempaa ja realistisempaa, erityisesti Seinäjoella mutta myös muissa kuntakeskuksissa. Toisaalta tähän asti jatkunut yhdyskuntarakenteen hajautuminen yhdessä autoistumisen ja vahvan henkilöautoilua suosivan liikkumiskulttuurin kanssa tekee liikkumistarpeiden järkevöittäminen sekä kestävien kulkutapojen edistämisen haasteelliseksi. Yhdyskuntarakenteen hajautuva kehityssuunta tulisikin pystyä kääntämään – samalla kun koko maakunnan alue halutaan pitää asutuna. Maakunnan tavoitteena on toimiva vyöhykkeinen aluerakenne, jolla turvataan palvelujen saatavuus maakunnan eri osissa. Keskuksia pyritään tiivistämään, mutta toisaalta maaseutu halutaan pitää asutuna. Tämä vaatii maakunnan erityispiirteiden ja -vahvuuksien hyödyntämistä, mutta kestäväällä tavalla. Samalla on huomioitava, että vuoden 2040 yhdyskuntarakenne ja infrastruktuuri on enimmäkseen jo olemassa. Huomiota tuleekin kiinnittää kasvun suuntaamisen ohella nykyisten rakenteiden täysimittaiseen hyödyntämiseen ja uudistettavien liikkumisen palveluiden hyödyntämiseen.

## 1.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso

### 1.3.1 Liikenneinfrastruktuuri

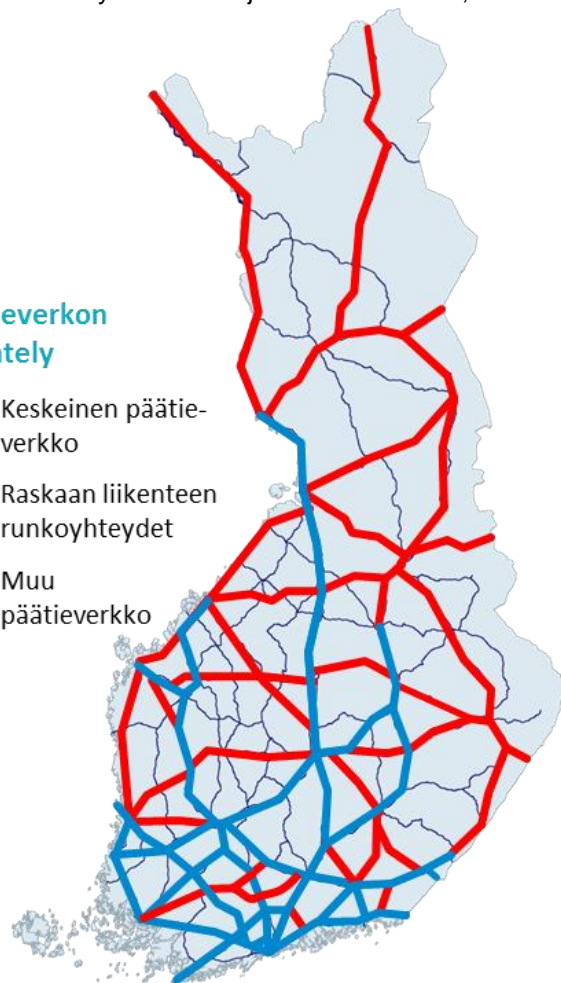
Etelä-Pohjanmaan liikenneinfrastruktuurin ja samalla saavutettavuuden rungon muodostavat isossa mittakaavassa TEN-T-ydinverkkoon ja Botnian käytävään kuuluva päärata, maakunnan keskeisimmälle kehityskäytävälle Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava sijoittuvat kantatie 67 (Kaskinen-Seinäjoki) ja valtatie 19 (Jalasjärvi-Uusikaarlepyy) sekä valtatie 3 Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan. Poikittaissuuntaisten päätieyhteyksien rungon muodostavat Keski-Pohjolan kuljetuskäytävään kuuluvat valtatie 16 (Ylistaro-Kyyjärvi, Sininen tie), valtatie 18 (Vaasa-Jyväskylä) sekä kantatie 67. Kanta- ja seututieverkoston merkitys on huomattava varsinkin seutu- ja kuntakeskusten yhteyksien kannalta. Suuri osa seutujen sisällä tapahtuvasta arkiliikumisestakin sijoittuu em. pääväylille, vaikka myös seututeiden sekä kaupunkien ja kuntien katuverkot ovat keskeisessä roolissa. Suuri osa tieverkosta sijaitsee kuitenkin haja-asutusalueilla. Ne ovat vähäliikenteisiä ja rahoituksen niukkuudesta johtuen rapistumassa.

Maakunnan rataverkko on myös kattava; Seinäjoella risteävät viiden suunnan ratayhteydet (pääradan ohella Vaasan, Kaskisten satamaan johtavan Suupohjan sekä Haapamäen radat). Seinäjoen asema liikenneväylien – niin ratojen kuin pääteiden – risteyskohdassa on merkittävä valtakunnallisestikin. Vaasan, Suupohjan ja Haapamäen radat kuuluvat poikittaiseen Keski-Pohjolan kuljetuskäytävään, mutta ovat Vaasan rataa lukuun ottamatta vähäliikenteisiä ja kunnoltaan rapistuvia. Henkilöliikennettä on kaikilla radoilla Suupohjaa lukuun ottamatta.

Em. valtatiet ja radat muodostavat maakunnan yhdyskuntarakennetta luonnehtivan säteittäisen pääosin valtatieverkkoon tukeutuvan rungon sekä yhteydet pääkaupunkiseudulle ja naapurimaakuntiin, kuten lähimpänä sijaitsevaan Vaasan maakuntakeskukseen. Väylien ohella keskeisiä ovat eri liikennemuotojen solmupisteet – erityisesti Seinäjoen matkakeskus,

#### Päätieverkon jäsentely

- Keskeinen päätie-  
+  
verkko
- Raskaan liikenteen  
runkoyhteydet
- Muu  
pätieverkko



Kuva 1. Keskeisen päätieverkon toimintalinjat. (Lähde: Liikennevirasto 2017)

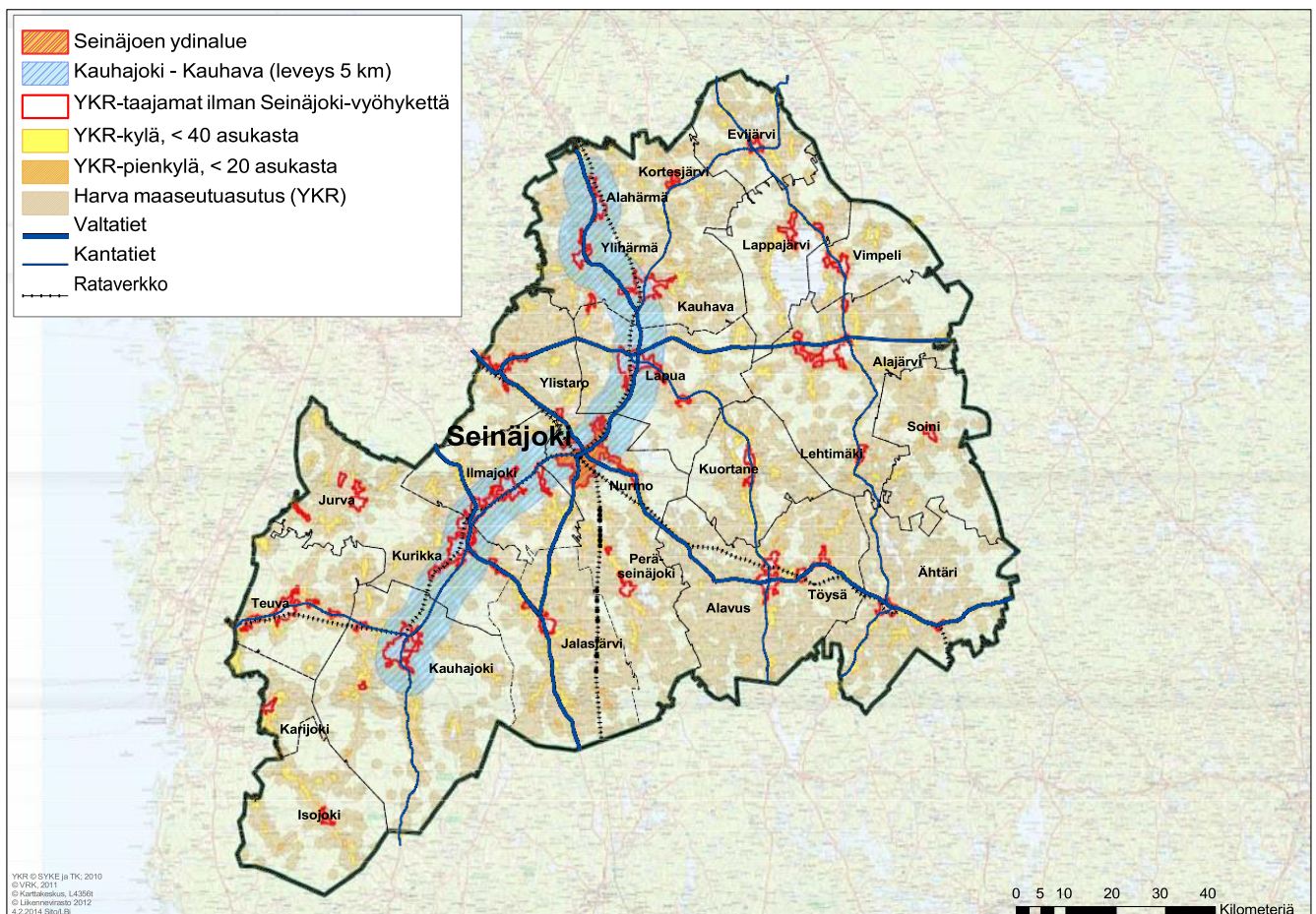
rautatieasemat, kehittymässä oleva Seinäjoen Ro-  
veksen logistiikkakeskus sekä Seinäjoen lentoase-  
ma, joka tuottaa palveluita kaupalliselle ja yksityiselle  
lentoliikenteelle kysynnän mukaan. Etelä-  
Pohjanmaan kannalta tärkeitä solmupisteitä ovat  
myös Vaasan lentoasema ja Pohjanmaan sata-  
mat Kaskinen ja Vaasa.

Liikenneverkkojen kattavuus on Etelä-Pohjanmaalla  
kokonaisuutena riittävä ja tulevaisuuden liikennein-  
frastruktuuri siten jo valtaosin perustaltaan valmis.  
Päätie- ja rataverkolla on silti vielä merkittäviä palve-  
lutasopuutteita, varsinkin Kauhajoki-Seinäjoki-  
Kauhava -kehityskäytävälle sijoittuvilla valta- ja kan-  
tatiejaksoilla, pääradalla sekä muilla ylimaakunnalli-  
siin liikenne/kuljetuskäytäviin kuuluvilla yhteysväleil-  
lä.

Infrastruktuurin kehittäminen suuntautuneekin jat-  
kossa entistä enemmän nykyisten pääväylien vai-  
heittaiseen parantamiseen sekä pienempien etenkin  
joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuut-  
ta lisäävien toimenpiteiden toteuttamiseen. Samalla  
infrastruktuuriin osalta on suurimmaksi haasteeksi

nousemassa se, miten hyvin nykyistä infrastruk-  
tuuria pystytään pitämään kunnossa ja miten sen  
hoito ja ylläpito vastaa mahdollisimman hyvin  
asiakastarpeita sekä tarpeita liikennejärjestelmän  
kestävän kehityksen turvaamiseksi. Haastetta  
kasvattaa se, että tieliikenteen ennustetaan  
kasvavan vuoteen 2030 mennessä esimerkiksi  
valtatiellä 18 välillä Seinäjoki-Vaasa 38 % (henki-  
löautot) sekä valtatiellä 3/19 välillä Tampere-  
Seinäjoki 37 %. Maakuntatasolla kasvuksi on  
ennustettu 22 % (Valtakunnallinen tieliikenne-  
ennuste 2014–2030). Liikenteen kasvuun voivat  
kuitenkin vaikuttaa trendeinä niin kaupungistumi-  
sen ja keskittymisen muutosvauhti, ikääntyminen,  
liikkumisen palveluistuminen kuin auton käytössä  
ja automaattiajamisessa tapahtuvat muutokset.

Liikenneviraston luonnoksen (kuva 1) mukaan  
maakunnassa risteävät raskaan liikenteen runko-  
yhteydet ja muu keskeinen päätieverkosto. Liik-  
kennemäärät ja liikenteen kasvuprosentit ovat ol-  
leet keskeiset ko. määrittelyn perusteet. Kt:llä 67  
ja vt:llä 18 (ja muilla ylimaakunnallisilla pääteillä)  
liikennemäärät ovat myös suuria, ja jatkossa  
mahdollisesti ovat osa keskeistä päätieverkkoa.



Kuva 2. Etelä-Pohjanmaan alueen luokitus muodostuu Seinäjoen ydinalueesta, Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -  
kehityskäytävästä, muista keskuksista niihin johtavine pääväylineen sekä haja-asutusalueista.

### 1.3.2 Liikkumisen palvelutaso

#### Liikkuminen perustuu vahvasti henkilöautoiluun

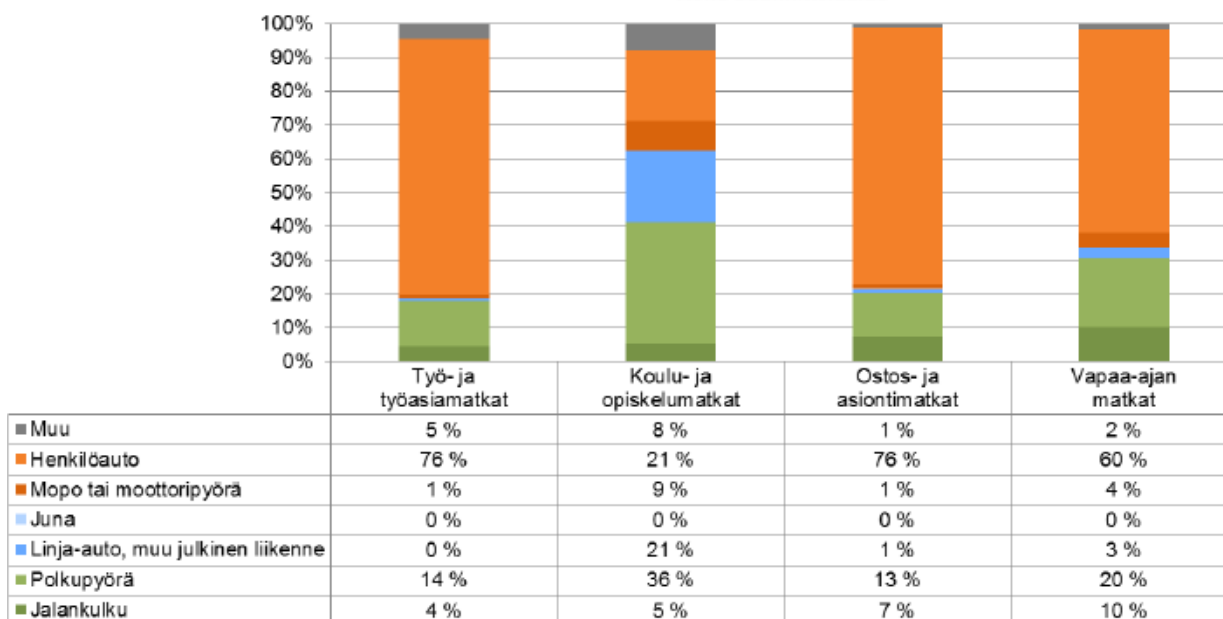
Ihmisten liikkuminen perustuu Etelä-Pohjanmaalla suurelta osin henkilöauton käyttöön. Henkilöautoilun osuus päivittäisistä matkoista on maakuntatasolla noin 64 %, pyöräilyn 19 %, jalankulun 7 % sekä joukkoliikenteen 4 % (kuva 3). Henkilöautoilun osuus on koko maan keskiarvoihin (valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus) nähden suurempi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus on lähellä koko maan keskiarvoja, mutta pyöräilyn osuus huomattavasti jalankulkua suurempi. Erot selittyvät mm. yhdyskuntarakenteella, taajamien hajautumisella sekä asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisella, mutta osin myös liikkumistottumuksilla sekä maakunnan autoistumisella; Etelä-Pohjanmaa onkin yksi Suomen autoistuneimmista maakunnista. Kahden tai useamman auton asutokuntien osuus on suurin Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhykkeellä sekä kuntakeskuksissa (noin 35 %). Autottomien asutokuntien osuus on suurin kuntakeskuksissa ja Seinäjoella (yli 20 %).

Kävelyn ja pyöräilyn suosio on suurin lyhyillä, 0-5 km pituisilla matkoilla. Niitä on mahdollista tehdä mm. toimintojen sijoittumisesta ja lyhyistä etäisyyksistä johtuen eniten kuntien keskusta- ja taajama-alueilla. Uudet sähköiset liikkumisvälineet, mm. sähköpyörät voivat vaikuttaa hieman kulkumuotojakaumaan.

Vastaavasti pidempien etäisyyksien ja muiden liikennemuotojen puutteen takia haja-asutusalueilla henkilöautoa käytetään yleensä huomattavasti enemmän. Etelä-Pohjanmaalla erot henkilöauton kulkutapaosuudessa eri alueiden välillä ovat kuitenkin normaalia pienempiä. Perinteisen joukkoliikenteen asema on maakunnassa haasteellinen – myös Seinäjoen paikallisliikennealueella ja Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhykkeellä, joissa tarjonta ja potentiaali olisivat suurinta.

Etelä-Pohjanmaalla asuvat tekevät keskimäärin noin 3,5 matkaa/vrk. Työmatkojen osuus päivittäisistä matkoista on maakunnassa kokonaisuutena 30 %. Vastaavasti koulu- ja opiskelumatkojen osuus on 13 %, ostos- ja asiointimatkojen 27 % ja moninaisten vapaa-ajan matkojen 30 %. Jalankulun ja pyöräilyn osuus on selkeästi suurin koulu- ja opiskelumatkoilla (yhteensä 41 %), kun työmatkoilla ko. kulkumuotojen osuus on vain 18 %. Kulkutapaosuudet kuvaavat hyvin kehittämisen potentiaalia erityyppisillä matkoilla. Toisaalta erityyppisten matkojen palvelutasotarpeet ovat erilaisia. Työ- ja opiskelumatkoilla korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus, koulumatkoilla turvallisuus, työmatkoilla hallittavuus sekä matka-aika ja sen ennustettavuus sekä asiointi- ja vapaa-ajan matkoissa helppous ja käytettävyys. Pitkillä matkoilla korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus, hallittavuus, hinta sekä mukavuus.

**Pääasiallinen kulkutapa ja matkaryhmä**  
Koko suunnittelualue



Kuva 3. Eri kulkumuotojen suosio on huomattavan erilainen erityyppisillä matkoilla (lähde: Etelä-Pohjanmaan liikkumiskysely, toukokuu 2013).

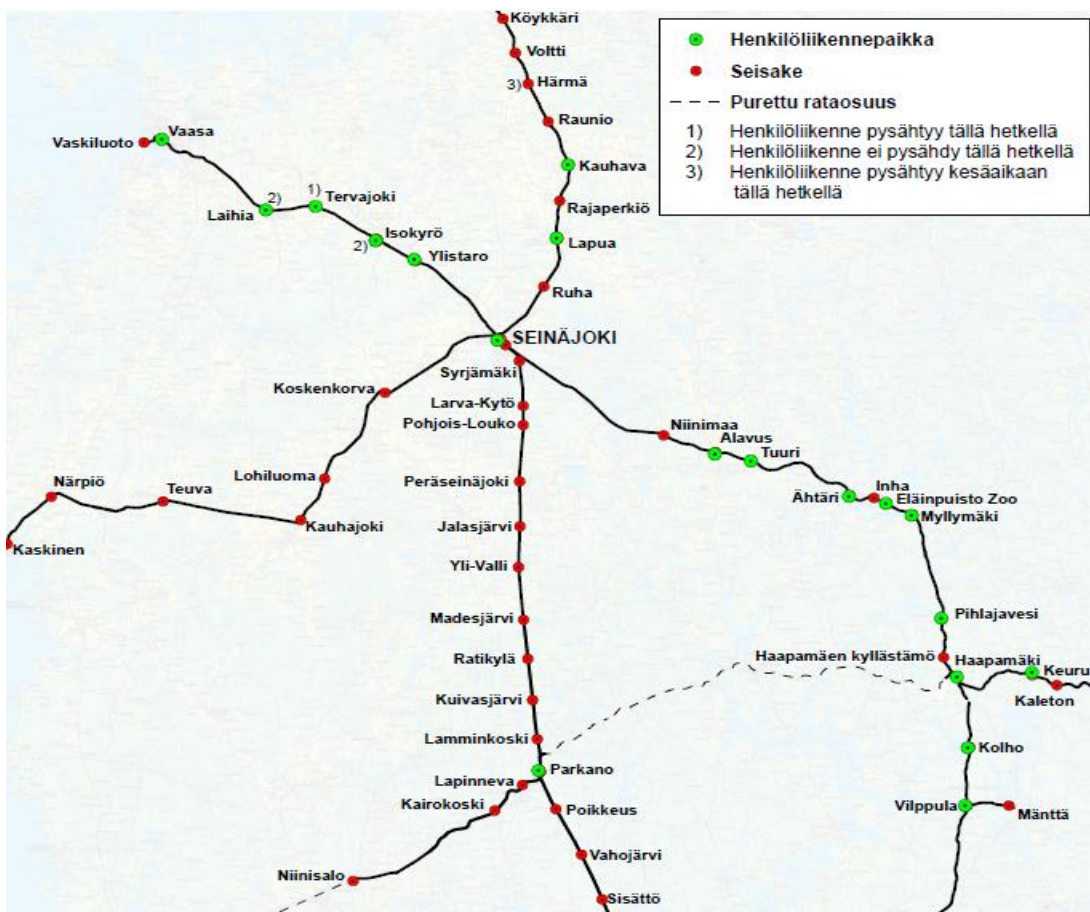
### 1.3.3. Palvelutasohaasteet ja mahdollisuudet

Liikenteen kysyntään vaikuttaminen etenkin **liikkumistarpeita vähentämällä** (toimeliaisuutta vähentämättä) nousee Etelä-Pohjanmaankin osalta entistä tärkeämmäksi liikkumisen palvelutasoon vaikuttavaksi tekijäksi. Tämä edellyttää kuitenkin toimintojen sijoittumiseen sekä mm. etätyöskentelyyn vaikuttamista sekä uusien liikumispalvelujen kehittämistä (Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso, LIVI 34/2016). Käytännössä kyse on liikennejärjestelmää laajemmasta strategisen tason valinnasta, joka edellyttää myös liikennejärjestelmätoimijoilta aktiivisuutta, pitkäjänteisyyttä ja vahvaa yhteistyön lisäämistä muiden yhteiskuntasektoreiden toimijoiden ja uusia liikkumispalveluja kehittävien yritysten kanssa. Lisäksi valtakunnan tasolla päätettävällä **liikenteen hinnoittelun muutoksilla** sekä pitkäjänteistä työtä vaativalla **tarjontaohjauksella** pystytään vaikuttamaan liikenteen kysyntään.

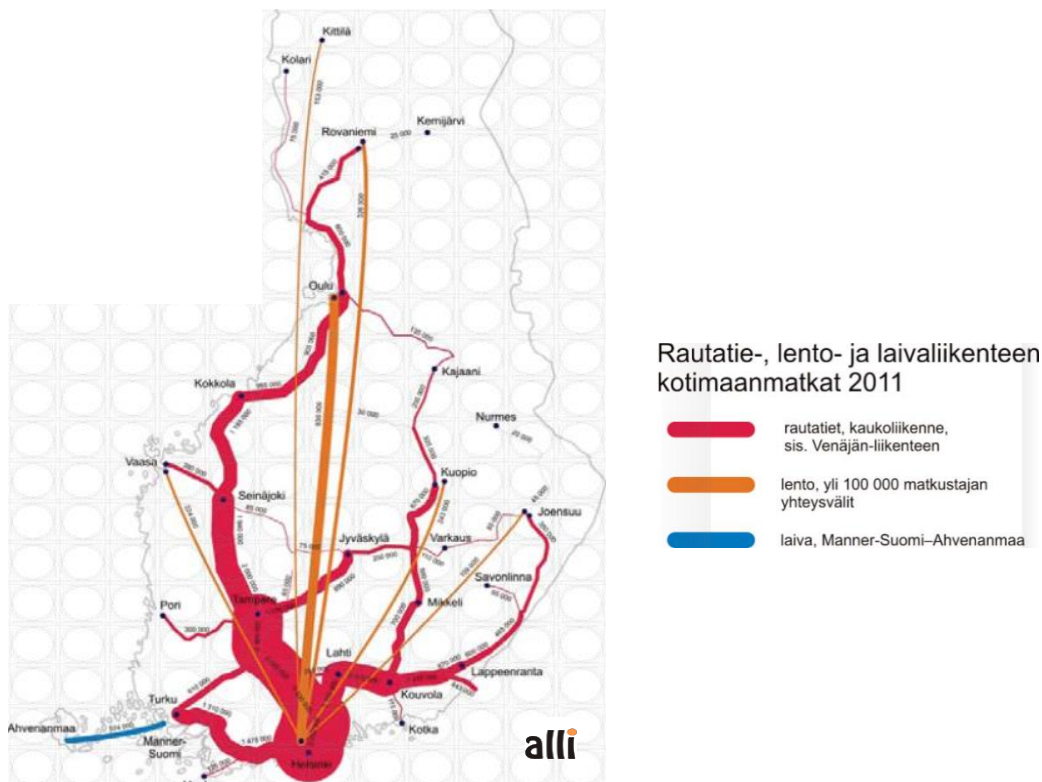
Etelä-Pohjanmaan osin nauhataajamainen ja hajaantunut yhdyskuntarakenne yhdessä liikkumistottumusten kanssa muodostaa **kestävämpien kulkumuotojen**; joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämiselle merkittävän haasteen. Mahdollisuudet em. kulkumuotojen suosion lisäämiseen ovat suurimmat Seinäjoella sekä seutu- ja kuntakeskuksissa. Henkilöautoilua suosivan kehityssuunnan muuttaminen edellyttää lisäksi pitkäjänteistä työtä ja liikkumistapavalintoihin vaikuttavien ratkaisujen vaikutusten tunnistamista.

Maakunnan **sisäinen joukkoliikenne** perustuu pääosin linja-autoliikenteeseen. *Junaliikenteen merkitys on pääradan asemien välillä kuitenkin suuri, mutta silloin kyseessä ovat maakunnan ulkopuolelle menijät ja maakuntaan tulevat työssäkäyvät, opiskelijat ja matkailijat.* Alueella kulkee pitkämatkaista pikavuoroliikennettä sekä kuntien välistä ja sisäistä vakiovuoroliikennettä. Linja-autoliikenteen keskuspaikkana toimii Seinäjoki. Alueellinen joukkoliikenteen kysyntä perustuu suurelta osin koululais- ja opiskelijaliikenteeseen; työmatkarendelointi joukkoliikenteellä on vähäistä.

**Seinäjoella** joukkoliikenteen rooli on paikallisliikenteestä huolimatta vähäinen ja sen kilpailukyky henkilöautoilun kanssa heikko. Paikallisliikenteen linjasto kattaa valtaosan kaupungin keskustaajamasta, mikä mahdollistaisi työ-, opiskelu- ja asiointimatkat myös joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen käyttö edellyttää Seinäjoella käyttäjältä kuitenkin suunnitelmallisuutta ja liikkumisen tarkkaa rytmittämistä harvojen vuorojen mukaan. Seinäjoen kaupunkialueella ei myöskään ole yhdyskuntarakenteen näkökulmasta intensiivistä joukkoliikennevyöhykettä, vaikka paikallisliikennealue kattaakin lähes koko kaava-alueen. Paikallisliikenteen taksat ovat edullisia, mutta syy joukkoliikenteen käyttämättömyyteen on enemmänkin rahoituksen niukkuudesta johtuvissa vuorotarjonnan ja linjaston puutteissa, sektoroituneessa tarjonnassa sekä mm. autoistumista tukevässä maankäytössä ja liikkumistottumuksissa.



Kuva 4. Junaliikenteen henkilöliikennepaikat ja seisakkeet E-P:lla ja lähialueella.



Kuva 5. Pääradan henkilöjunaliikenteen merkitys korostuu vahvasti myös koko maan mittakaavassa. Lähde: Alli

Uusien, koko joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tarjonnan kaikkien käyttöön avaavien liikennispalvelujen kautta olisi mahdollista lisätä merkittävästi liikennepalvelujen käyttöä.

Seinäjoki (matkakeskus) on maakunnan **kaukoliikenteen** solmukohta. Seinäjoen matkakeskuksen kautta tehtäviin matkaketjuihin sisältyvien vaihtojen helpoudessa ja informaation tasossa on puutteita, vaikka matkakeskuksen sijainti on hyvä. Kaukoliikenteen sekä etenkin Seinäjoen paikallisliikenteen yhteenkytkentä ja matkaketjut ovat nykyisin vielä puutteellista. Myös liityntäpysäköintijärjestelyt ovat nykytilanteessa riittämättömät. Lippujen yhteiskäyttöisyyttä ja informaatiojärjestelmiä tulisi kehittää.

**Pääradan** vuorotarjonta ja suhteellisen nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle vastaavat asiakastarpeita kohtuullisen hyvin, vaikka yhteyksien nopeutta (infrapuutteet) ja vuorotarjontaa olisi tarvetta lisätä. Junaliikenteen kulkutapaosuus pääradan suuntaisessa pitkämatkaisessa liikkumisessa on jo nykyisin suuri, erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla. Junaliikenteen aikataulumuutokset mahdollistavat nykyisin toimivat, tosin aikataulujen tiukkuudesta johtuen häiriöalttiit työmatkayhteydet Helsinki-Vantaalta aamulla lähteville jatkoyhteyksille. Seinäjoelta lähtee henkilöliikennettä myös Vaasan suuntaan sekä Haapamäen kautta Jyväskylän suuntaan. Vaasa-Seinäjoki-välin yhteydet ovat nopeutuneet VR:n aikataulumuutosten myötä, joskin samalla useita välisasemia on jäänyt pois.

Haapamäen radan eli Seinäjoki–Jyväskylä-yhteysvälin liikenne jatkuu toistaiseksi, mutta työtä tehdään pidempiaikaisen ratkaisun aikaansaamiseksi.

Suupohjan radalla ei ole henkilöliikennettä. Vaasan suunnan yhteyksien merkitys on korostumassa niin Seinäjoen ja Vaasan välisen pendelöinnin lisääntymisen kuin Vaasan lentoaseman liityntäyhteyksien kehittämisen kannalta. Vuonna 2016 alkoi suora bussiyhteysoikeilu Seinäjoelta Vaasan lentoasemalle ja takaisin sekä 2017 uutena aamujuna Seinäjoelta Vaasaan.

Liikkuminen **Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kehityskäytävällä** perustuu vahvasti henkilöauton käyttöön, vaikka muista pääteiden suuntaisista yhteyksistä poiketen käytävällä on keskitasoiset joukkoliikenteen palvelut. Väliillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava joukkoliikenteen tarjontaa lisää em. sijainti pääradan varressa. Joukkoliikenteellä olisi mahdollisuus olla kehityskäytävällä nykyistä kilpailukykyisempi, mikäli nykyinen tarjonta suunniteltaisiin selkeämmäksi ja yhdyskuntarakennetta suunniteltaisiin vahvemmin joukkoliikenteen houkuttelevuus huomioiden. Työ- ja opiskelumatkat ovat mahdollisia päärataa pitkin Kauhavalta ja Lapualta Seinäjoelle, joten henkilöauton käyttö ei ole välttämätöntä. Junan houkuttelevuus edellyttää kuitenkin sujuvia ja helppoja matkaketjuja liityntäliikenteineen molemmissa päissä.



Toisen suunnan SeinäjokiLapua-Kauhava työmatkaliikkuminen junalla ei onnistu aamuisin aikatauluuutteista johtuen.

**Seinäjoen ulkopuolisissa seutu- ja kuntakeskuksissa** joukkoliikenteen vuorotarjonta tarjoaa enimmäkseen riittävät yhteydet joukkoliikenteen pakkokäyttäjille. Työ- ja opiskelumatkat seutukeskuksiin ovat mahdollisia (peruspalvelutaso) lukuun ottamatta Alajärven seutua. Yhteydet maakuntakeskukseen ovat monesta kunnasta vain minimitasoa. Kunnissa tärkein julkisen liikenteen muoto ovat koulukuljetukset. Suuressa osassa kuntia on myös toimiva **palvelu-/asiointiliikenne**. Asiointimatkat eivät ole kuitenkaan mahdollisia joka päivä, vaan vaativat suunnitelmallisuutta. Palvelukuljetusten taso poikkeaa suuresti kuntien välillä. Kuntien ja seututasolla sijaitsevien palvelujen saavutettavuuden kannalta yhteiset käytännöt asiointi- ja palveluliikenteessä ja laajemmin liikkumisen palvelujen uudistaminen ovat jatkossa tärkeässä roolissa. Väestön ikääntyminen ja palveluverkon keskittyminen edellyttävät tehokkaampia ja koordinoitumpia, yhdessä yritysten kanssa kehitettäviä liikkumisen palveluita.

Pendelöinti muista keskuksista Seinäjoelle on vähäistä eikä kysyntä ole riittävä hyvälle joukkoliikennetarjonnalle. Oppilaitosten saavutettavuus joukkoliikenteellä on silti pääosin hyvä. Opiskelijoiden osuus kuntakeskusten välisistä joukkoliikenteen matkoista on 80 %.

Haja-asutusalueilla perinteinen joukkoliikenne isoilla busseilla kustannussyistä on tiensä päässä. Matkat eivät ole mahdollisia joukkoliikenteellä pääteiden varsia lukuun ottamatta – uudentyypisillä liikkumispalveluilla voi silti olla mahdollista turvata myös autottomien liikkumis- ja asumismahdollisuuksia haja-asutusalueilla.

**Kävelyn ja pyöräilyn** kulkutapaosuus vaihtelee vahvasti eri alueilla. Seututasolla katsottuna erot eivät ole kovinkaan suuria, mutta aluetyypeittäin erot ovat huomattavia. Vahvimmillaan kävely ja pyöräily ovat kaupunkien/kuntien keskusta-alueilla sekä pienemmissä taajamissa, joissa etäisyydet ovat lyhyitä ja toimintojen sijoittuminen tukee liikkumista myös muutoin kuin henkilöautolla. Yhdyskuntarakenteesta johtuen kävelyn osuus on keskuksissa pääosin jo haasteellisen paikallisliikenteen kanssa. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseen on toisaalta potentiaalia kaikilla keskusta-alueilla ja myös pidemmällä 4-8 km pituisilla matkoilla (sähköpyörät). Lyhyellä tähtämellä pyöräilyn edistämisen potentiaali onkin kävelyä suurempi. Toisaalta maankäytössä tapahtuvat muu-

tokset, kuten täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen antavat mahdollisuuksia sekä kävelyn että pyöräilyn lisäämiseen. Samanaikaisesti haasteena on kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden säilyttäminen lyhyilläkin matkoilla sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kulkumuotona heikentävä työmatkojen keskipituuksien jatkuva kasvu. Myös moibilun lisääntyminen on vähentänyt etenkin pyöräilyn suosiota nuorten keskuudessa.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisessä on kyse suurelta osin asenteista, vaikka myös infrastruktuurissa – niin yhteyksien jatkuvuudessa, viihtyisyydessä ja ympärivuotisessa kunnossapidossa on maakunnassa vertailumaa-kuntiin nähden enemmän puutteita. Yhteyspuutteet korostuvat erityisesti lähipalvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuudessa sekä Seinäjoella myös keskustan läpi liikkumisessa, reitistön selkeydessä ja uusien maankäytön alueiden yhteyksissä. Turvallisuuspuutteet korostuvat varsinkin koulumatkoilla, vaikka alakoulujen saavutettavuus kävelen ja pyörällä onkin suurimmaksi osaksi vielä hyvä. Kouluverkossa tapahtuvat muutokset uhkaavat kuitenkin heikentää em. saavutettavuutta.

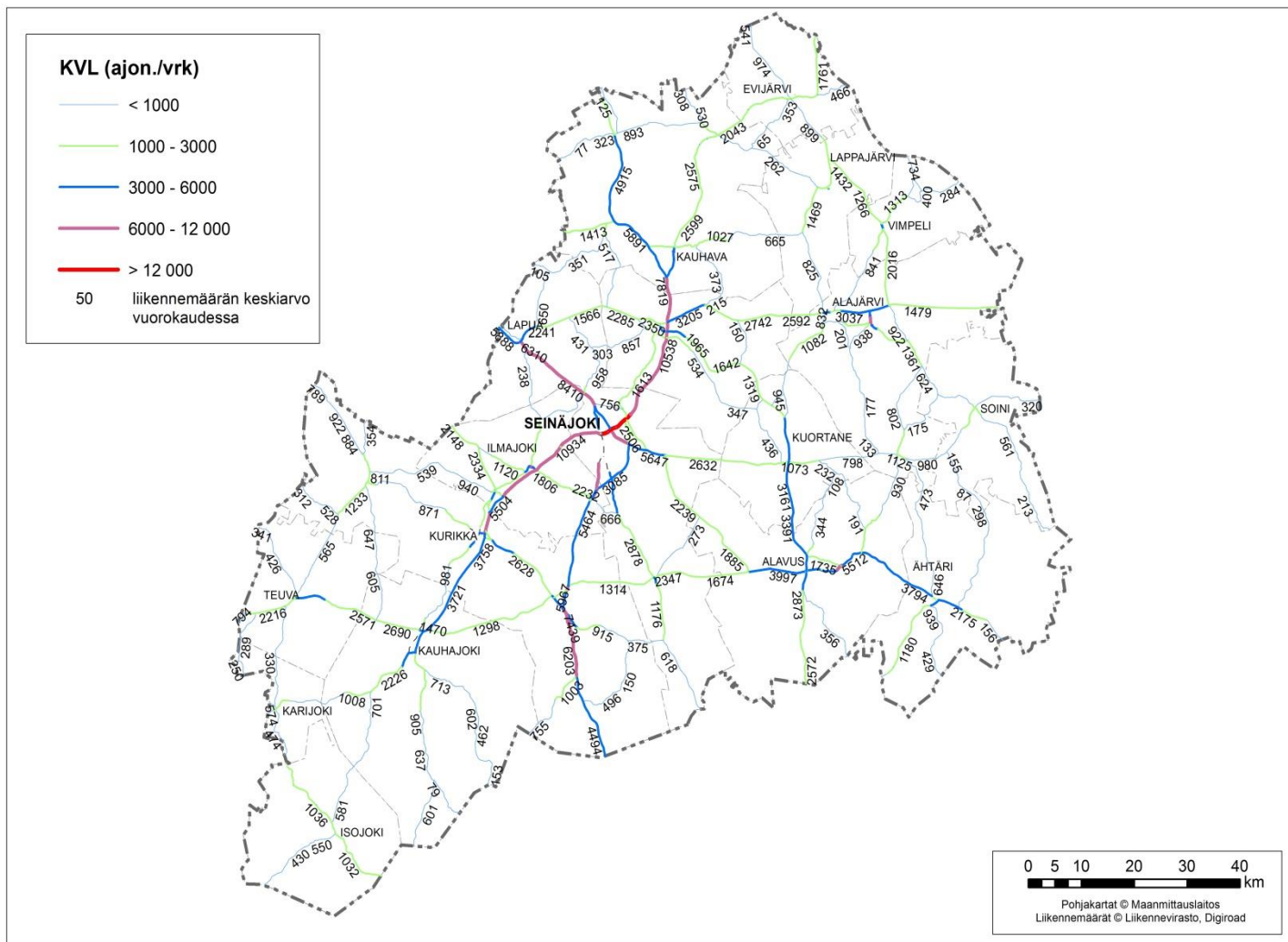
**Henkilöauton** käytön helppous, mukavuus ja mm. liikkumisen hinta suhteessa joukkoliikenteeseen houkuttelevat auton omistamiseen ja sitä kautta käyttöön. Henkilöautoilu onkin kaikilla alueilla ja matkatyypeillä selkeästi suosituin vaihtoehto (koulu- ja opiskelumatkoja lukuun ottamatta). Maankäytön ja palvelujen hajaantuminen on yhdessä liikkumistottumusten, autoistumisen sekä mm. kaupunkien sisäisen ja pitkämatkaisen liikkumisen sekoittumisen kanssa johtanut Seinäjoen seudun päätieverkolla kasvaviin palvelutasohaasteisiin. Tämä näkyy nykyisin erityisesti kehityskäytävällä Kauhajoki - Seinäjoki - Kauhava (valtatiellä 19, etenkin välillä Seinäjoki - Lapua sekä kantatiellä 67). Liikenneturvallisuuteen ja matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyvien palvelutaso-ongelmien ennakoitaan kasvavan ko. yhteysväleillä huomattavasti seuraavan 20 vuoden aikana. Seinäjoen itäisen ohikulkutien (itäväylän) valmistuminen toisaalta poistaa keskustan läpi kulkevan valtatieliikenteen ongelmia sekä mahdollistaa osaltaan keskustan kehittämisen houkuttelevammaksi myös muilla kulkutavoilla. Lisäksi palvelutaso-ongelmat korostuvat valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 ruuhkaisuuden vuoksi.

Seutu- ja kuntakeskuksissa liikkuminen perustuu voimakkaasti henkilöautoiluun. Henkilöautoilussa korostuvat pääväylien liikenneturvallisuuteen liittyvät palvelutasopuutteet, päällystetyn tieverkon kunto ja kunnossapito. Matka-aikojen ennakoitavuus on hyvä. Haja-asutusalueilla ovat haasteena rahoituksen niukkuudesta johtuva liikkumisen palvelutasoon suoraan vaikuttava tiestön kunnan heikkeneminen, talvihoidon puutteet ja liikkumisen henkilöautoriippuvaisuus. Maakunnan liikennesuorite keskittyy päätteille.

Muutoin suuri osa maanteistä on vähäliikenteisiä. Liikennemäärät ovat viime aikoina kasvaneet voimakkaasti Seinäjoen seudun ydinalueella, varsinkin valtateillä 18 ja 19 ja kantiellä 67. Liikenne on kasvanut muillakin pääteillä, tosin selvästi hillitymmin. Haja-asutusalueella liikenne on monin paikoin vähentynyt. Kehityksen voidaan arvioida jatkuvan suurelta osin samansuuntaisena, kun Seinäjoen seudulle keskittyvä kehitys jatkuu.

### Liikenneturvallisuus

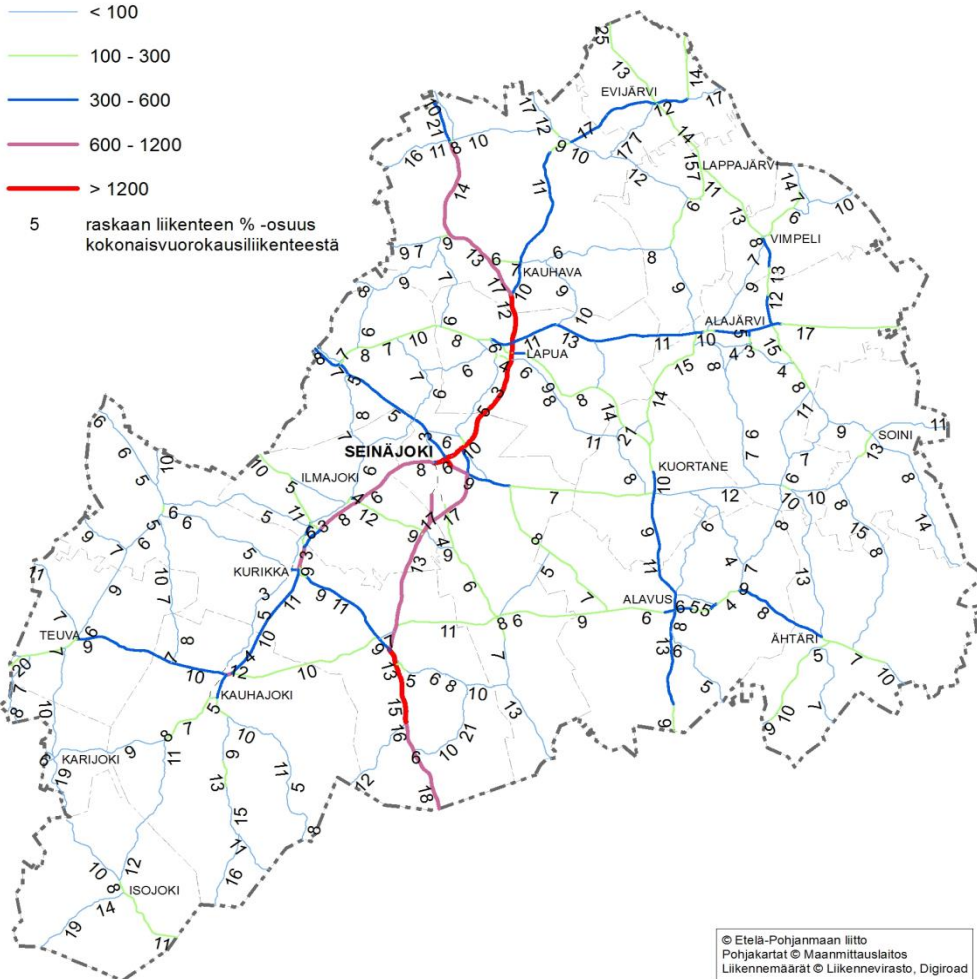
Etelä-Pohjanmaall tieliikenteessä tapahtuu yhdessä Kymenlaakson kanssa asukasluvuun suhteutettuna eniten henkilövahinko-onnettomuuksia koko maassa. Vuonna 2016 maakunnassa kuoli liikenneonnettomuuksissa 16 ja loukkaantui 364 henkilöä. Loukkaantuneiden määrässä on ollut vuosina 2011–2015 nousevaa ja laskevaa vuosivaihtelua.



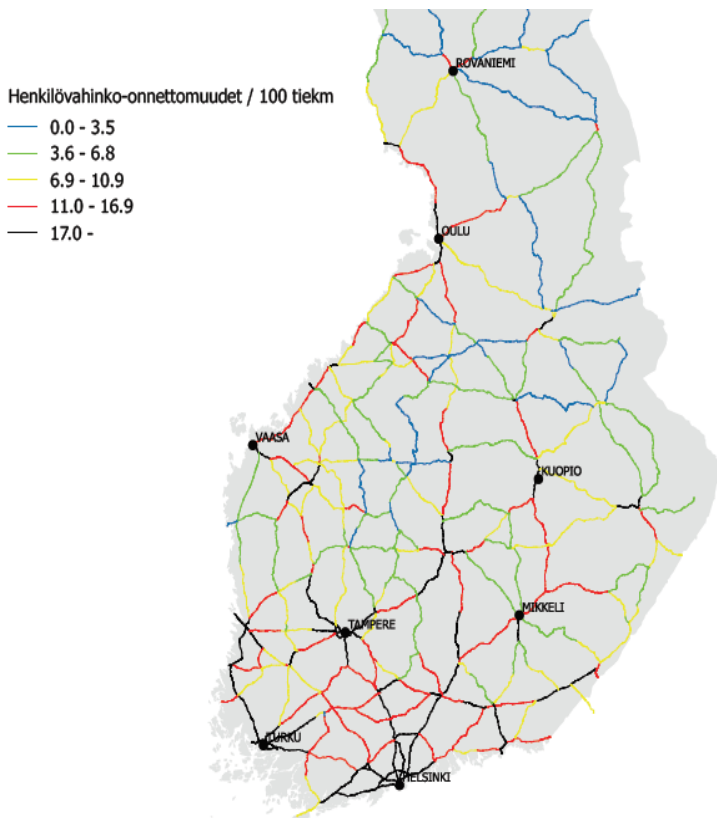
Kuva 6a. Maanteiden KVL-liikennemäärät Etelä-Pohjanmaalla (liikennevasto 2015)

Henkilövahinko-onnettomuudet ovat vakavuudeltaan hieman maan keskitasoa vakavampia. Asukasluvuun suhteutettuna maakunnassa tapahtuu alkoholi-onnettomuuksia sekä polkupyörä- ja mopoonnettomuuksia selvästi koko maan keskiarvoa enemmän. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet painottuvat valta- ja kantateille, joilla tapahtuu keskimäärin seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosittain. Kauhajoki–Seinäjoki–

Kauhava-käytävälle sijoittuvien valta- ja kanteiden liikenneturvallisuus on heikentynyt liikennemäärien kasvun myötä. Maakunnan liikenneturvallisuustilanne ja väestön ikääntyminen korostavat liikenneympäristön ja liikenteen selkeyttä ja esteettömyyttä tulevaisuudessa.

**KVLRAS (raskaat ajon./vrk)**


Kuva 6b. KVLRAS (livi 2015)



Kuva 7. Henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys päätieverkolla, TARVA-ohjelmalla laskettu nykytilan ennuste (vuosien 2011–2015 tiedot, Liikennevirasto 2016)

**Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta kriittisimpiä matkoja ovat Etelä-Pohjanmaalla:**

- Joukkoliikenteellä/kävelen ja pyörällä tehtävät työ-, opiskelu- ja asiointimatkat Seinäjoella
- Joukkoliikenteellä tehtävät työ- ja opiskelumatkat kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava sekä muista kuntakeskuksista Seinäjoelle
- Turvalliset Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävällä tehtävät henkilöautomatkat
- Turvalliset kävelen ja pyörällä tehtävät ala- ja yläkoululaisten koulumatkat kaikilla aluetyypeillä
- Kuntakeskusten lähipalvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä, työ-, opiskelu- ja asiointimatkat
- Autottomien työ-, opiskelu- ja asiointimatkat haja-asutusalueelta lähimpään kunta-/seutukeskukseen.

### 1.3.4. Palvelutasohaasteet ja mahdollisuudet

Elintarviketeollisuuden, maatalouden, metalli- ja rakennusteollisuuden sekä kaupan kuljetukset muodostavat pääosan Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän kuljetuksista. Elintarviketeollisuuden näkökulmasta maakunta on keskeinen alue ja **risteyspaikka** koko maatakin ajatellen. Yritys- ja elinkeinorakenteesta johtuen viennin osuus on monia vastaavia maakuntia pienempi. Pk-yritysten merkitys maakunnan työllisyydelle on keskeinen, mikä tuo tarpeita mm. logistiikkayhteistyön lisäämiselle.

Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän kehitys on riippuvainen globaaleista markkinoista. Kilpailu kiristyy jatkuvasti ja **kilpailukyvyyn säilyttäminen on avainasemassa**. Elinkeinoelämän toiminnan syklit ovat entistä lyhyempiä ja toiminnan näkyvyys sekä ennustettavuus entistä vaikeampaa. Vihreiden arvojen merkitys kasvaa ja hiilijalanjäljen huomioiminen on entistä tärkeämpää. Globalisaation vaikutukset näkyvät maakunnassa selvästi. Pitkittyneen taantuman aiheuttama kysynnän lasku on vähentänyt paikallista alihankintaa. Maataloudessa toiminnan tehostaminen on johtanut maataloustuottajien määrän merkittävään vähentymiseen ja samalla tilakokojen kasvuun. Myös Venäjään liittyvät mahdollisuudet ja toisaalta epävarmuustekijät vaikuttavat maakunnan yritysten toimintaan.

Elintarvike- ja metalliteollisuuden sekä maatalouden kuljetusketjujen toimivuuden tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat kustannustehokkuus ja toimitusvarmuus. **Kuljetuskustannukset** tuovat Etelä-Pohjanmaan yrityksille erityisen haasteen verrattuna eurooppalaisiin kilpailijoihin pitkien kuljetusmatkojen johdosta. Raskaan liikenteen massa- ja mittamuutosten kuljetuskustannushyötyjä ei pystytä infrapuuhteista johtuen täysimääräisesti realisoimaan. Kuljetuskaluston tehokas käyttö (eli korkeat täyttöasteet) onkin maakunnan kuljetusketjujen kustannustehokkuuden kannalta tärkeää ja siihen tarvitaan yritysten välistä logistista yhteistyötä ja operaattoria. Toimitusvarmuuden osalta tärkeitä ovat asiakkaiden tiukat aikatauluvaatimukset. Toimituksilta vaaditaan minuuttiaikataulua ja toimintaa seurataan tiiviisti. Pienetkin säästöt tai vastaavasti myöhästymiset kuljetusaikataulusta voivat olla merkittäviä.

Maakunnan elintarviketeollisuuden vahva rooli edellyttää **toimivia yhteyksiä koko maahan**. Yritysten toimintaedellytysten kannalta on tärkeää, että alueen infrastruktuuri mahdollistaa erilaisten kuljetusmuotojen tehokkaan käytön ja toimivat yhteydet **myös kansainvälisille markkinoille**. Logistiikan kannalta Etelä-Pohjanmaan sijainti pääradan sekä valta- ja kantateiden varrella on hyvä. Myös Vaasan ja Kaskisten satamat ovat hyvin saavutettavissa. Vaikka yhteyksissä on vielä kehitettävää, satamien läheisyys on hyvä potentiaali maakunnan elinkeinoelämän kannalta.

Etelä-Pohjanmaan läpi kulkee kaksi kansainvälistä **kuljetuskäytävää**. Botnian käytävä on osa TEN-T-ydinverkkoa. Keskellä Botnian käytävää oleva Vaasa-Uumaja-yhteys on voimakkaasti kasvussa matkustajamääriltään. Käytävä muodostaa multimodaalisen linkin kehittyvälle poikittaisyhteydelle. Kuljetuskonseptia kehittävässä Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hankkeessa ovat mukana Suomen ja Ruotsin valtiot. Itä-länsisuuntaisen Keskipohjolan kuljetuskäytävän tavoitteena on luoda vaihtoehtoisia ympäristöystävällisiä ja kustannustehokkaita kuljetusreittejä perinteisille kuljetusreiteille. Käytäviä pyritään kehittämään vihreiden arvojen mukaisesti ja luomaan niistä luontevia intermodaalisia kokonaisuuksia, joissa maantie-, rautatie- ja merikuljetukset toimisivat yhtenä kokonaisuutena.

Yhtenä merkittävänä kuljetuskäytäviin liittyvänä kehityshankkeena on Seinäjoen Rovekseen rakentuva maakunnallinen logistiikka-alue. Alue sijaitsee Itäväylän ja Haapamäen radan risteyskohdassa. Roveksen itäpuoli on myös käytettävissä laajentumisalueena, kun väylä on kyseiseltä osalta avattu liikenteelle. Alueelta on suora tieyhteys itäiselle ohikulkutielle, Kapernaumin ja Roveksen teollisuusalueille sekä Seinäjoen lentoasemalle. Tavoitteena on alueen ja toimintojen yhdistäminen liiketaloudellisesti kannattavasti ja luoda maakuntaan kaikki kuljetusmuodot yhdistävä, monipuolisia varastointi- ja muita logistiikkapalveluita tarjoava alue.

Etelä-Pohjanmaalla **tiekuljetusten osuus** on rautatiekuljetuksiin verrattuna selvästi **valtakunnallista keskiarvoa suurempi**. Maakunnan päätieverkko on kuljetusten näkökulmasta vielä hyväkuntoinen ja etenkin päätieyhteyksiä etelään pidetään hyvinä. Päätieyhteydet Porin ja Turun (kantatie 44 Äetsä-Kauhajoki) sekä Jyväskylän ja Kuopion (valtatie 18)

suuntaan vaativat kuitenkin parantamista. Valtatien 16 kunnossapito on alueen vientiteollisuuden kuljetusten kannalta erittäin tärkeää. Yhteys Seinäjoki-Lapua-Kauhava koetaan maakunnan veturiyhteyksien kannalta pullonkaulaksi. Lisäksi yhteydet Evijärvi-Kaustinen (kantatie 63) sekä Ruona-Alajärvi (yhteys kantatieltä 66 maantietä 711 pitkin Alajärvelle) nähdään ongelmallisina. Kuljetusten kannalta tunnistettu ongelmakohde on myös valtateiden 3 ja 19 risteys Jalasjärven kohdalla. Jalasjärvellä valtateiden varsilla sijaitsevien teollisuusalueiden liittymien parantamistoimenpiteiden viivästyminen uhkaa muodostaa pullonkauloja alueiden kehittymiselle. Valtatien 19 uusi itäinen ohikulkutie tuo odotettua tehokkuutta ja nopeutta kuljetuksiin.

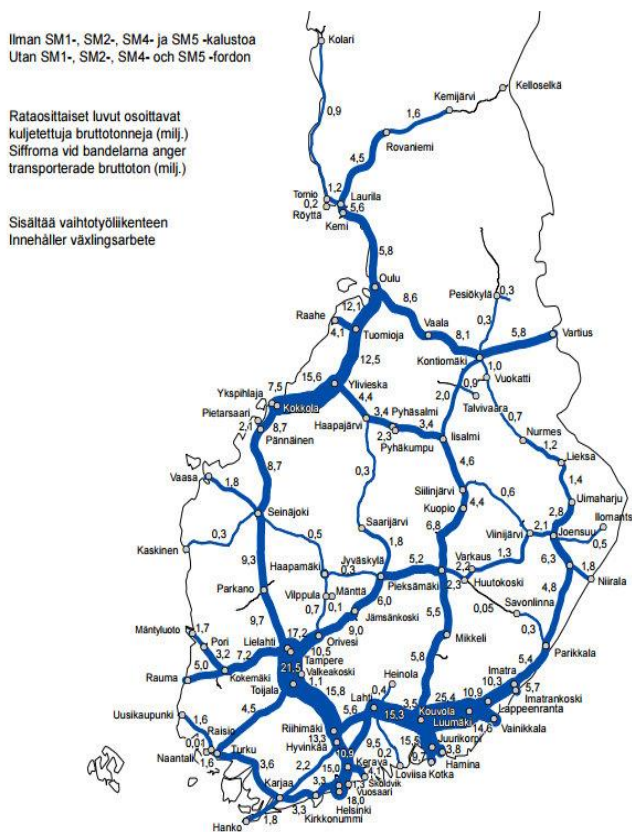
Etelä-Pohjanmaalla on mm. metallialan teollisuutta, joka valmistaa **erikoiskuljetuksia** vaativia kappaleita. Maakunnan tieverkko on erikoiskuljetusten näkökulmasta korjattu paremmaksi. Valta- ja kantateistä suuri osa kuuluu valtakunnalliseen suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon. Yleisillä teillä kuljetuksia eniten hankaloittava tekijä on liitty-

mäalueiden ahtaus etenkin alemmalla tieverkolla. Maakunnan pääteiden siltojen tilanne on erikoiskuljetusten kannalta hyvä. Valtatien 3 Kyrönjoen uuden sillan valmistuminen syksyllä 2016 poisti viimeisen raskaan liikenteen pullonkaulan siltojen osalta. Jatkossa on syytä määritellä valtakunnallisesti myös HCT-rekoille soveltuvat reitit.

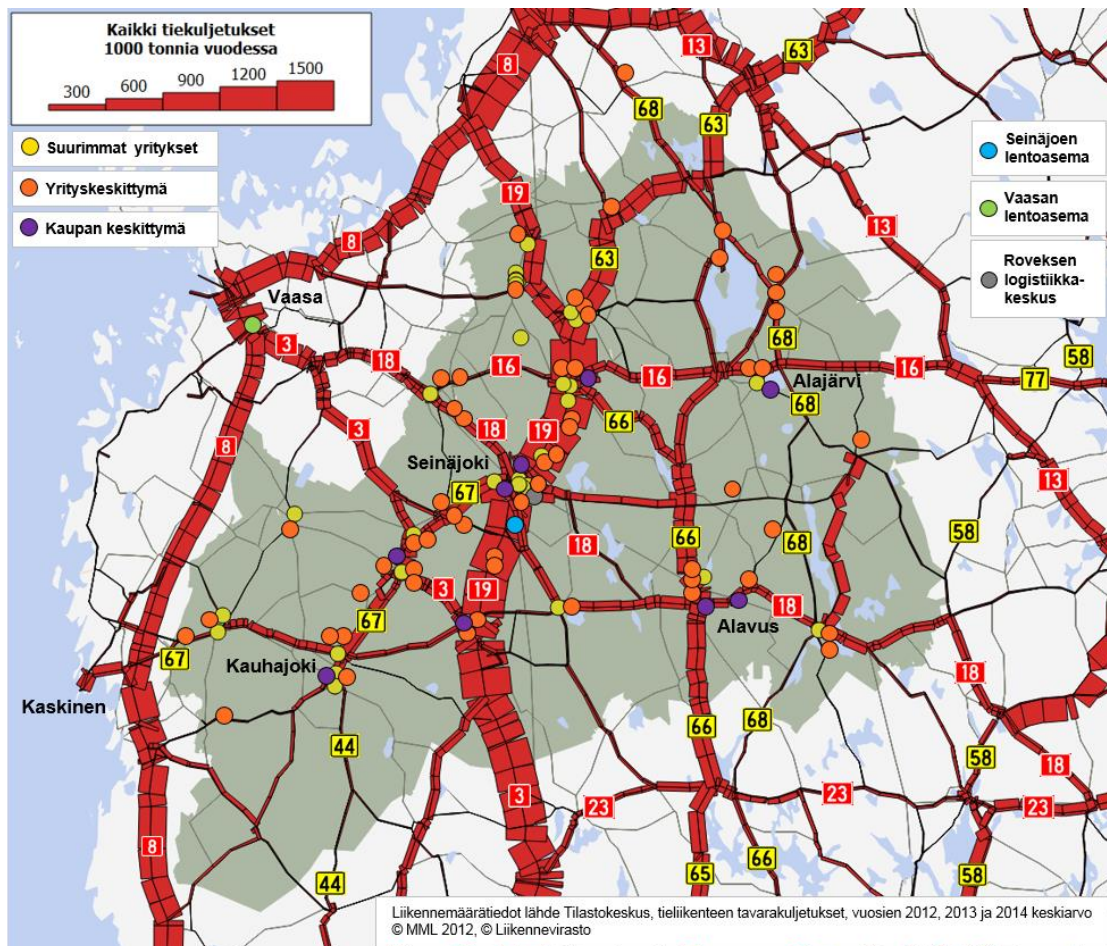
**Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapito** on tärkeää erityisesti maa- ja metsätalouden sekä turvetuotannon kuljetusten kannalta. Ko. tieverkon kunto on paikoitellen huono. Lisäksi tilakokojen ja tämän myötä kuljetuskaluston kasvu edellyttää parempaa tieverkon rakenteellista kuntoa. Vuosien 2016–2018 korjausvelkapaketissa Etelä-Pohjanmaalle kohdistuu merkittävän paljon (n. 15 M€) rahoitusta, josta suuri osa kohdistuu sorateille (4 M€). Tästä on merkittävä hyöty maakunnan maa- ja metsätaloudelle ja koko keskiselle Suomelle biotalouden ja kustannustehokkuuden (esim. Äänekosken biotuotetehdas) näkökulmasta.

Maakunnan kuljetusten kannalta tärkeimmät **satamat** ovat Helsingin, Turun, Porin ja Vaasan satamat sekä vientikuljetuksissa myös Kaskisten satama. Pohjanmaan satamilla on läheisyytensä johdosta potentiaalia maakunnan elinkeinoelämän osalta laajempaan hyödyntämiseen. Esimerkiksi erikoiskuljetuksille olisi kysyntää, mutta sitä on nykyisillä laivoilla ja infrastruktuurilla vaikea täyttää. Kaskisten osalta ongelmana on huono rautatieyhteys satamaan.

**Rautatiekuljetukset** keskittyvät Etelä-Pohjanmaalla lähinnä raakapuukuljetuksiin. Alavudella, Kauhavalla ja Härmässä sijaitsevat raakapuun nykyiset kuormauspaikat. Ongelmana on vähäliikenteisten raideosuuksien rapistuminen. Raakapuukuljetusten lisäksi rautateillä on vähäisissä määrin muita kuljetuksia. Yritykset olisivat kiinnostuneita käyttämään rautatiekuljetuksia enemmänkin, mutta tällä hetkellä tuotekuljetusten junalastaukset eivät ole maakunnassa mahdollisia, lähimmät toimivat lastauspaikat sijaitsevat Pirkanmaalla. Pääradan välityskyvyn parantaminen ja Roveksen logistiikka-keskuksen kehittyminen vahvistavat tulevaisuudessa rautatieliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Raakapuukuljetusten on arvioitu lisääntyvän tulevaisuudessa huomattavasti, mikä tulee vaikuttamaan selkeästi rautateiden kuljetusmääriin. Maakunnassa on puunkuormauksen terminaalipuutteita, jolloin puun kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa. Terminaalipuutteista johtuen maakunnan puuvarjoille ei ole tarpeeksi kysyntää korkeampien kuljetuskustannusten vuoksi. Metsäteollisuuden tarpeisiin uusiksi terminaalipaikoiksi esitetään Haukinevaa Peräseinäjoella ja Roveksen aluetta Seinäjoella sekä Suupohjaan Teuvan tai Kauhajoen aluetta. Alavuden kuormauspaikka sopii laajennettavaksi (Metsäkeskuksen ja toimijoiden yhteiselvitys 2016).



Kuva 8. Bruttotonnit rataosittain vuonna 2015 (Liikennevirasto 2016).



Kuva 9. Etelä-Pohjanmaan maantiekuljetukset, vuosien 2012, 2013 ja 2014 keskiarvo.

Etelä-Pohjanmaalla elinkeinoelämän toimijat tekevät runsaasti yhteistyötä omien toimialojensa sisällä. Maakunnan veturiyritykset hallinnoivat omia toimitusketjujaan ja toiminta on pitkälle optimoitu. Globaaleissa yrityksissä ja yritysverkostoissa toiminta optimoidaan yhtenä kokonaisuutena eikä aina yksittäisten yritysten toiminnan kannalta. Päättöksiä esimerkiksi kuljetuksiin liittyen voidaan tehdä maakunnan ulkopuolella. Toisaalta Etelä-Pohjanmaalla tehdään paljon yhteistyötä suurten yritysten sekä maakunnassa sijaitsevien kuljetusliikkeiden välillä; yhteistyö perustuu pitkäaikaisiin ja erittäin tiiviisiin kumppanuuksiin.

Maakunnallista yhteistyötä kuljetusten ja logistiikan osalta tarvitaan lisää etenkin pk-yritysten kilpailukykyyn säilyttämiseksi. **Yhteistyön** lisääminen on tarpeen varsinkin haja-asutusalueiden kuljetusten tehostamiseksi. Lisäksi yhteistyötä tulisi kehittää kauppojen jakelutoiminnassa.

Yritysten ja viranomaisten välinen toimiva yhteistyö on elinkeinoelämän kannalta tärkeää. Erikoiskuljetusten kannalta on kuljetuslupien saamisen vaivattomuus ja nopeus oleellisen tärkeää. Tällä hetkellä lupaprosessi koetaan liian hitaaksi johtuen lupakäsittelijöiden resurssipulasta. Lupaprosessin kehittämisen lisäksi tulli parantaa yritysten ja viranomaisten välistä suunnitteluyhteistyötä.

Liikennejärjestelmän **kehittämisen kannalta kriittisimpiä kuljetuksia** ovat Etelä-Pohjanmaalla:

- Maatalouden ja elintarvikkeiden sekä metalliteollisuuden kuljetukset koko maakunnassa
- Kansalliset ja kansainväliset maakunnan läpi menevät kuljetukset erityisesti kuljetuskäytävillä, kansainväliset kuljetukset maakunnan ja satamien välillä
- Jakelukuljetukset niin Seinäjoella kuin pienemmissä keskuksissa
- Maa- ja metsätalouden kuljetukset haja-asutusalueilla

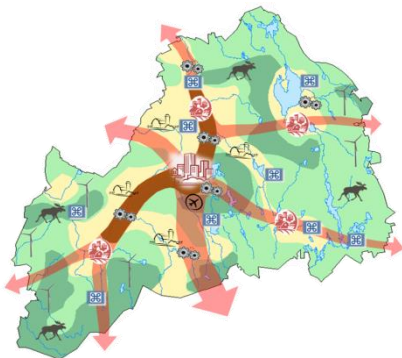
### **Yhteenvetoa Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän nykytilasta ja tulevaisuuden tarpeista/ mahdollisuuksista:**

- Liikennejärjestelmän rahoitus on niukkaa. Kehittäminen edellyttää yhä vahvempaa priorisointia, yhteistyön lisäämistä yli liikennesektorin rajojen sekä laajemmän mutta aikaisempaa tehokkaamman keinovalikoiman käyttämistä.
- Liikenteen kysyntään, mm. liikkumistarpeisiin vaikuttaminen edellyttää liikennesektoria laajempaa ja pitkäjänteistä strategisen tason työtä.
- Kestävien kulkumuotojen suosion lisäämiseen on potentiaalia etenkin Seinäjoella ja seutu- ja kuntakeskuksissa mutta myös kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava. Yhdyskuntarakenne ja liikkumiskulttuuri asettaa tälle kuitenkin merkittäviä haasteita. Liikkuminen on maakunnassa hyvin henkilöautoistunutta.
- Pääradan nopeat junayhteydet pääkaupunkiseudulle luovat rungon maakunnan saavutettavuudelle, vaikka yhteyksissä on vielä palvelutasopuutteita.
- Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvä ylikunnallinen ja eri hallintokuntien välinen yhteistyö on vähäistä, jolloin myös toiminta on osin tehotonta. Avaamalla henkilökuljetuksia ja uudistamalla liikkumisen palveluita olisi mahdollisuuksia tehostaa toimintaa merkittävästi. Yhteistyön puute koskee lisäksi kuljetuksia – erityisesti jakelukuljetuksia sekä haja-asutusalueen tavarakuljetuksia.
- Joukkoliikenneyhteydet ja matkaketjut seutu- ja kuntakeskuksista Seinäjoelle ovat osin puutteellisia, vaikka palvelevatkin ns. joukkoliikenteen pakkokäyttäjiä.
- Etelä-Pohjanmaalla tapahtuu yhdessä Kymenlaakson kanssa asukasluvuun suhteutettuna eniten henkilövahinko-onnettomuuksia tieliikenteessä.
- Etelä-Pohjanmaan logistinen sijainti on hyvä. Seinäjoki muodostaa valtakunnallisestikin merkittävän risteyspaikan.
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen mahdollistaa eri kuljetusmuotojen tarkoituksen mukaisen yhdistelyn ja tarpeelliset muut logistiikkapalvelut
- Yhteydet Pohjanmaan satamiin ovat osin puutteellisia. Kaskisten radan toiminnan epävarmuus (perusparannus / tehostetun kunnossapidon toteutumattomuus) ja Vaasan radan kohtaamispaikan puute jatkossa hankaloittaa henkilö- ja tavaraliikennettä.
- Seinäjoen itäinen ohikulkutie (Itäväylä) poistaa Seinäjoen keskustan läpi nykyisin kulkevan valtatieliikenteen ongelmia. Erityisesti valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on silti merkittäviä palvelutasopuutteita.
- Haja-asutusalueen tiestön kunto on rapistumassa rahoituksen niukkuudesta johtuen. Myös nykyisenkaltainen joukkoliikenne on tullut haja-asutusalueilla tiensä päähän. Uudentyyppisille liikumisen palveluille on suuri tarve.
- Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmätyön monet parantamissuunnitelmat ja -hankkeet eivät toteudu riittävästi infrarahoituksen riittämättömyyden vuoksi.

## 2. TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän pitkän tähtäimen kehittämistä ohjaamaan muodostettiin vuoteen 2040 tähtäävä visio sekä visiota avaavat tarkemmat aluetyyppikohtaiset palvelutasotavoitteet. Vision ja tavoitteiden asettamisen taustalla ovat niin maakunnan kehittämisen tavoitteet, valtakunnalliset liikennepoliittiset ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet kuin liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittämistä koskevat tarpeet. Tavoitteiden tueksi ja rinnalle on määritelty kaikille aluetyypeille yhteiset reunaehdot, joiden on lähtökohtaisesti täyttyvä. Reunaehdot syntyvät sekä liikennepoliittisista ja alueidenkäyttöä koskevista tavoitteista ja linjauksista että maakunnan kehittämisen laajemmista tavoitteista.

Visio ja tavoitteet muodostavat lähtökohdan kehittämissinjausten ja -toimenpiteiden muodostamiselle ja ovat siten päätöksentekijöiden näkemys maakunnan liikennejärjestelmän tavoitetilasta. Kehittämisstrategia ja esitetävät kärkitoimenpiteet on määritelty täyttämään yhteisesti hyväksytyt tavoitteet.









### 2.1 Päivitetty visio 2040

Liikennejärjestelmän visioksi vuodelle 2040 on päivitetty:

**Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden ja liikkumisedellytykset. Kestävän kasvun keskiössä on maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä elinkeinoelämän kilpailukyky.**

#### Merkintöjen selitykset

-  Maakuntakeskus ja suurimmat palvelukeskukset
-  Alkutuotannon ja jalostuksen keskittymät
-  Matkailun ja luonnon vetovoima-alueet
-  Biotalousalan vyöhykkeet
-  Kasvu- ja liikennekäytävät
-  Tuulivoima

Visiokuva. (Lähde: Maakuntastrategia 2014, E-P:n vyöhykkeinen malli)

Kuva: Laura Syväoja





## 2.2 Toiminnan reunaehdot

Yleisiksi kaikille aluetyypeille yhteisiksi **toiminnan keskeisimmiksi reunaehdoiksi** tunnistettiin Etelä-Pohjanmaalla seuraavaa:

- **Toiminta on asiakaslähtöistä ja tehokasta.** Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.
- Ratkaisuissa hyödynnetään **monipuolista ja uudistettavaa keinovalikoimaa.** Kehittämistyöhön otetaan mukaan tämän edellyttämät uudet osapuolet, esimerkiksi yritykset entistä vahvemmin.
- Nykyisen infrastruktuurin käyttö on tehokasta. Liikennejärjestelmä tukee **yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.**
- Täydennysrakentamista ja uusien maankäytön alueiden suuntaamista, palveluverkkoa sekä työpaikka-alueita koskevilla ratkaisuilla **vähennetään liikkumistarpeita.**
- Ratkaisut **vähentävät liikenteen päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.**
- **Kestäviin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin siirtymistä** tuetaan alueen erityispiirteet ja eri kulku-/kuljetusmuotojen potentiaali huomioon ottaen.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon **ilmas- tonmuutokseen varautuminen, luonnonympäristö-, maisema- ja kulttuuriarvot** sekä **yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.**

Reunaehdot ohjaavat kehittämistoimenpiteiden määrittelyä ja toimivat samalla tarkistuslistana esitettävien toimenpiteiden laadulle ja suuntaamiselle.



## 2.3 Palvelutasotavoitteet ja kehittämisstrategia

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat palvelutasotavoitteet on määritelty aluetyypeittäin: Seinäjoen ydinalueelle, liikennejärjestelmän ja koko maakunnan kannalta keskeisimmälle kehityskäytävälle Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava, muihin keskuksiin sekä haja-asutusalueille. Lisäksi on määritelty tavoitteet pitkille ylimaakunnallisille matkoille ja kuljetuksille sekä yhteistyölle ja toimintamalleille. Myös kehittämislinjaukset ja kärkitoimenpiteet on muodostettu vastaavalla jaolla. **Toimenpiteet on esitetty yhteisenä maakunnallisena toimenpideohjelmalla luvussa 3.** Taustaksi tavoitteille ja strategialle on kuvattu Etelä-Pohjanmaata aluerakenteessa (luku 2.3.1).

Tavoitteet ja toimenpiteet on asetettu aluetyypeittäin, koska maakunnan erityyppisten alueiden kehitys ja lähtökohdat ovat erilaistuneita – samalla tarpeet ja mahdollisuudet ovat erilaistuneet. Toimenpiteet pystytään myös kohdentamaan näin tarkemmin. Lisäksi mm. nykyisen infrastruktuurin suuri korjausvelka ja ylläpidon ongelmat, rahoituksen niukkuus ja samalla toiminnan tehostamisen tarve muodostavat haasteen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteellisuudelle. Priorisointi on välttämätöntä, mutta tavoitteellisuuttakin tarvitaan.

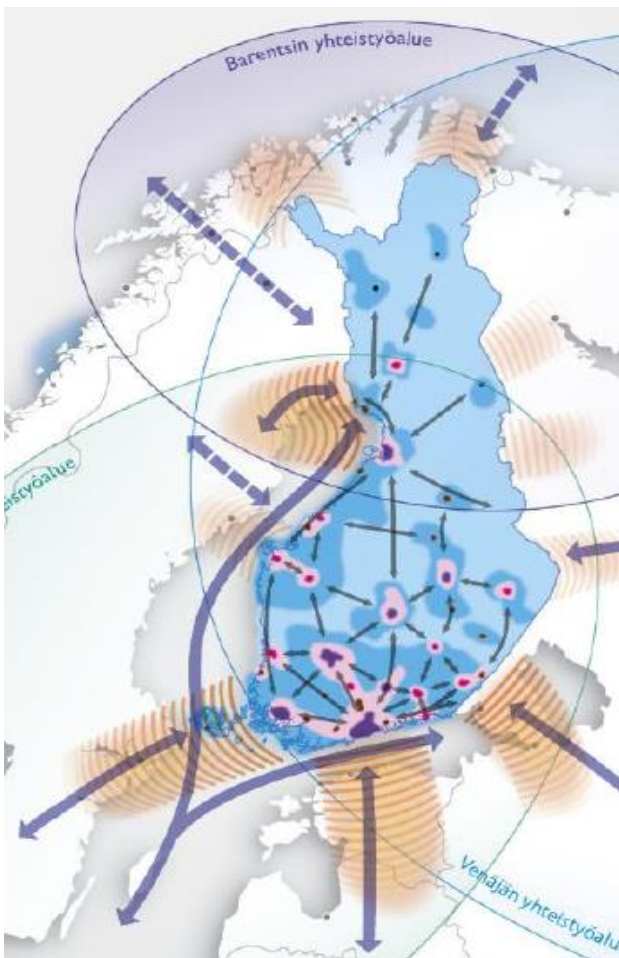
Toimenpiteiden suunnittelussa on ollut keskeistä, että Etelä-Pohjanmaalla pystytään ottamaan käyttöön huomattavasti **aikaisempaa laajempi, myös muuta kuin perinteistä liikennesektoria koskeva monipuolinen ja poikkihallinnollinen keinovalikoima.** Esitettävät toimenpiteet koskevatkin liikenneverkkojen ja liikkumisen palvelujen ohella laajemmin liikkumistarpeiden järkevöittämiseen sekä liikkumiseen ja kuljetuksiin vaikuttavia tekijöitä. Nämä tekijät tarkoittavat esimerkiksi **maankäyttöön, asumiseen, palveluverkkoon ja palvelujen saavutettavuuteen sekä elinkeinoelämän sijoittumiseen liittyviä liikenteellisiä asioita.** Vastavasti liikennettä koskevien toimenpiteiden avulla on pystyttävä tukemaan muiden hallinnonalojen toimintaa.

### 2.3.1 Etelä-Pohjanmaa aluerakenteessa

Etelä-Pohjanmaa on maakuntana aluetason yksikkö, joka kytkeytyy kansallisiin ja kansainvälisiin aluetasoihin ja toisaalta maakunnan sisällä seutu- ja kuntatasolle. Tässä osiossa tarkastellaan Etelä-Pohjanmaata sekä laajemmassa kontekstissa että rakennemallityön kautta sisäisellä tasolla. Ylimääräistä näkökulmaa matkojen ja kuljetusten kannalta käsitellään tarkemmin luvussa 2.3.6.

#### *Etelä-Pohjanmaa osana laajempaa kehityskuvaa*

Aluerakenteen ja liikenteen (ALLI) -kehityskuvatyössä Suomeakin koskevat maailmanlaajuisina haasteina nähdään etenkin globaali kilpailu, ilmastomuutos ja energiakysymykset. Monet koko Euroopalle tyypilliset, kasvun kannalta negatiiviset kehityspiirteet, kuten väestön väheneminen ja ikääntyminen asettavat reunaehdot Suomen aluelouksien ja -rakenteen kehittämiseksi. Toisaalta pohjoinen sijainti Itämeren kasvavalla talousalueella lähellä Pietarin metropoliota sekä Barentsin luonnonvarojen ja avautuvia merireittejä on mahdollisuus.



Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050  
(Lähde: Liikennevirasto)

Alueluerakennevisiossa 2050 Etelä-Pohjanmaa näytetään Seinäjoen kaupunkiseutua lukuunottamatta monien elinkeinojen maaseutuna, joka ulottuu kaupunkiseutujen välimaastoon täydentäen aluerakennetta. Seinäjoki on monipuolinen palvelun ja tuotannon toimialoja yhdistävä kasvava kaupunkiseutu. Kaupunkiseutujen sisällä ja niiden vaikutusalueella tulisi vahvistaa verkostorakennetta kehittämällä olemassa olevia keskuksia, logistiikkakeskittymiä ja muita solmukohtia sekä kytkemällä niitä yhteen kasvukäytävillä ja toimivilla joukkoliikenneyhteyksillä.

Etenkin kaupunkien välinen vuorovaikutus kasvaa väestön keskittyessä. ALLI -työssä esitetyn, väestöennusteeseen perustuvan laskelman mukaan vuoteen 2040 mennessä Seinäjoen seudulla vuorovaikutus, toisin sanoen liikenne, tulee kasvamaan erityisesti Tampereen, mutta myös huomattavassa määrin Vaasan suuntaan. Muiden Etelä-Pohjanmaan seutukuntien osalta vuorovaikutus pysyy pääosin ennallaan sekä maakuntakeskuksen suuntaan että muihin seutuihin nähden.

Liikennejärjestelmän painopiste siirtyy tulevaisuudessa entistä enemmän olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaampaan hyödyntämiseen palveluja ja teknologiaa kehittämällä. Digitalisaatio tarjoaa mahdollisuuksia kehittää uusia kysyntälähtöisiä liikennepalveluja sekä hyödyntää entistä enemmän tietojärjestelmiä ja informaatiopalveluja esimerkiksi häiriötilanteissa. Matkakäyttäjien sujuvuuden merkitys kasvaa liikennepalvelujen suunnittelussa. Palvelutason tulee perustua liikenteen nykyiseen ja ennakoituun kysyntään. Tavoiteltava palvelutaso pyritään saavuttamaan kullekin yhteysväylle tarkoituksenmukaisilla liikenne- ja palvelumuodoilla, mahdollisuuksien mukaan ympäristöystävällisiä kulkumuotoja suosien.

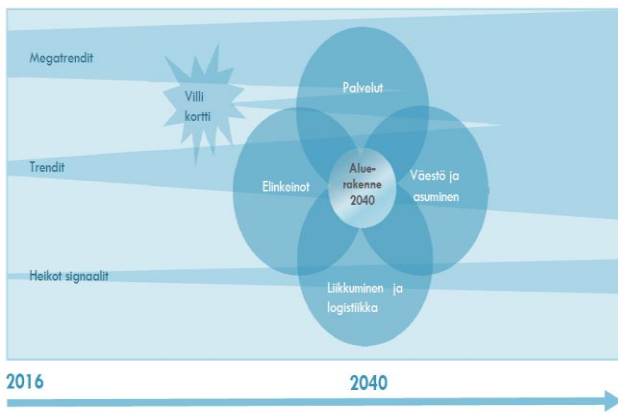
SOTEMAKU-uudistus lisää ALLI-työssä tunnistetun Seinäjoki–Vaasa-kaksoiskaupungin vahvistamista. Liikennepalvelujen ja muiden palvelujen ja yhteistyön edistäminen sekä liikenneverkon kehittäminen ovat tällä kehityskäytävällä perusteltuja.

Kuljetusjärjestelmän kilpailukykyyn kannalta keskeistä on toimintavarma infrastruktuuri sekä korkeatasoiset elinkeinorakenteen ja kulutustottumuksien muutoksiin sopeutuvat kuljetuspalvelut. Kuljetusjärjestelmien tarkastelu kokonaisuuksina luo mahdollisuuksia kuljetusten yhdistämiseen ja käytännön operatiiviseen toimintaan, jolloin myös pk-yritysten ohuet tavaravirrat voidaan hoitaa kustannustehokkaasti. Toimintavarma infrastruktuuri kattaa liikenneverkon lisäksi energia- ja tietoliikenneverkot

Etelä-Pohjanmaan rakennemalli

Etelä-Pohjanmaan liitto ja Seinäjoen yliopistokeskus ovat vuonna 2016 selvittäneet maakunnan aluerakenteen tulevaisuuden visioita vuodelle 2040. Aluerakenne on yhteydessä koko laajaan ilmiöiden kenttään ja muotoutuu niiden vaikutuksesta. Lisäksi vuonna 2017 valmistuu erillinen Etelä-Pohjanmaan rakennemalli.

*Muutosvoimat eli megatrendit, trendit ja heikot signaalit* realisoituvat yhteiskunnan eri osa-alueilla (palvelut, elinkeinot, väestö ja asuminen, liikkuminen ja logistiikka). Aluerakenne on heijastuma yhteiskunnan eri osa-alueilla tapahtuvasta kehityksestä alueen fyysiseen infrastruktuuriin sekä ihmisten sijoittumiseen. Aluerakenteen tulevaisuuskuvat toimivat suunnittelun välineinä ja peileinä.



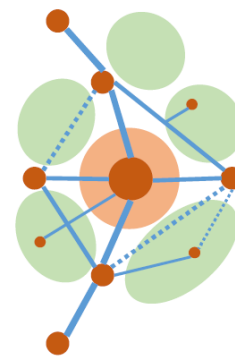
Aluerakenteen muutosvoimat, visio 2040 (E-P:n liitto ja Seinäjoen yliopistokeskus 2016)



Tuotannon, asumisen ja kulutuksen paikat (E-P:n liitto ja Seinäjoen yliopistokeskus 2016)

Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden kuvasta on laadittu neljä mallia: 1) teknologia muuttaa arjen 2) tehokkuus ennen kaikkea 3) julkinen sektori kehittäjänä 4) yhteisöjen Etelä-Pohjanmaa. Liikkumisen ja logistiikan osalta visioissa on yhtäläisyyksiä. Digitalisaatio ja älyliikenne vaikuttavat liikkumiseen tavalla tai toisella: esimerkiksi uusien toimitusteknologioiden, digitalisoituneen joukkoliikenteen tai liikkumiseen liittyvien uusien innovaatioiden ja palvelualueiden kautta. Verkko-ostosten tekeminen on yleistä. Tulevaisuuden mallit eroavat toisistaan muun muassa ihmisten liikkumistarpeiden ja -mahdollisuuksien sekä yksityisautoilun ja joukkoliikenteen välisen aseman suhteen. Eroa on etenkin liikenneinfrastruktuuriin kehittämisen painopisteissä.

Teknologia muuttaa arjen -visiossa ihmisten liikkumisen tarve vähenee etäyhteyksien kautta, mutta tavarankuljetus lisääntyy, jolloin toimivia liikenneverkkoja edelleen tarvitaan. Huippunopeat rautayhteydet arkipäiväistävät liikkumista Tampereelle ja Helsinkiin. Tehokkuus ennen kaikkea -näkökulmasta ylläpidetään lähinnä keskeisimpiä reittejä. Julkinen sektori kehittäjänä -tulevaisuuskuvasssa ennakoitua liikkumisen lisääntymistä Seinäjoen työssäkäyntialueella ja kasvavaa pitkän matkan liikennettä Tampereen suuntaan. Visiossa liikenneinfrastruktuuriin tehdään huomattavia panostuksia varsinkin keskeisten keskusten osalta. Yhteisöjen Etelä-Pohjanmaa visioi laajaa liikkumista hajautuneessa aluerakenteessa. Biotalouskeskeisyys edellyttää hyväkuntoista alemmanasteista tieverkkoa sekä kuljetusväyliä maakunnasta viettäville tuotteille.



Tulevaisuuskuva	vaikutukset aluetyppeihin
Harvaan asuttu maaseutu	-
Ydinmaaseutu	+/-
Paikalliskeskukset	+/-
Seutukeskukset	+/-
Kaupunkien läheinen maaseutu	+
Maakuntakeskus	++

Teknologia muuttaa arjen-vision kuvaus (E-P:n liitto ja Seinäjoen yliopistokeskus 2016)

## 2.3.2 Seinäjoen ydinalue

Aluetyyppi käsittää Seinäjoen taajama-alueen (keskustan ja sen reuna-alueet).

### Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn ja laajemmin uusien liikkumispalvelujen hyvä palvelutaso mahdollistaa henkilöauton käytön vähentämisen Seinäjoen ydinkeskustassa tehtävillä sekä keskustan ja reuna-alueiden välisillä työ- ja opiskelumatkoilla.
- Ikääntyneet voivat tehdä päivittäiset asiointimatkat keskustaan omatoimisesti ja joustavasti paikallisliikenteeseen kytketyllä palveluliikenteellä ja uusilla liikkumispalveluilla.
- Harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä ja uusilla liikkumispalveluilla.
- Koulumatkat ovat turvallisia.
- Keskusta-alueen saavutettavuus henkilöautolla turvataan.
- Roveksen logistiikka-alue parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.
- Jakelukuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat.

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

- Seinäjoki on nykyisin keskusta-aluetta myöten Suomen autoistuneimpia kaupunkeja. Maan käyttö ja liikennekulttuuri suosii henkilöautoilua. Paikallisliikenteen rooli on suhteellisen pieni, pääosa käyttäjistä on koululaisia ja opiskelijoita eikä paikallisliikenteen käyttö ole houkuttelevaa. Kävelymatkat joukkoliikenteen pääpysäkeiltä koetaan pitkiksi. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita on kehitetty muutamilla kävelykatujaksoilla, lisäksi tavoitellaan keskustan kävelypainotteista kehittämistä sekä pyöräilyn suosion lisäämistä. Läpikulkuliikenne aiheuttaa liikenneturvallisuusriskejä keskustan-matkakeskuksen alueella.
- Seili-palveluliikenne toimii kutsupohjisena joukkoliikennepalveluna erilliskyytioikeutetuille ja muille asiakkaille. Seili hoitaa kaupungin eri yksiköiden kuljetuksia ja on välillä täysin kutsuohjautuva. Informaatio ja kytkentä muuhun joukkoliikenteeseen on palvelutasoltaan heikkoa.
- Palvelukeskittymät, liikunta- ja kulttuurikohteet ovat pääosin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Liikennöintiä ei kuitenkaan tue iltaisin ja viikonloppuisin tapahtuvaa harrastustoimintaa.
- Seinäjoki on ollut ensimmäisiä uusien liikkumispalvelujen kokeilualueita (Seinäjoen MaaS-hanke).
- Seinäjoella tapahtuu paljon polkupyörä- ja jalan-kulkijaonnettomuuksia. Turvavälineiden käyttöaste on koululaisilla heikko. Kevyen liikenteen yhteyksissä ja ylityksissä on puutteita.
- Saavutettavuus henkilöautolla on nykyisin erittäin hyvä, liikennejärjestelyt on suunniteltu aikaisemmin henkilöautoilijoiden ehdoilla. Pysäköintipaikkojen riittävyys (ml. matkakeskus) ja maksullisuus luovat haasteita.
- Logistiikka-alueen kehittäminen on ollut jo pitkään vireillä. Alueen arvioidaan lisäävän kuljetuskäytävien käyttöä. Alue lähtee rakentumaan 2017 alkaen.
- Kaupan vastaanottamien toimitusten täsmällisyys on huonompi ja tyhjänä ajon osuus suurempi kuin koko maassa keskimäärin.

**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

#### Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen lähtökohtana

Liikennejärjestelmän kehittämisessä on tunnistettava ero liikenteen kysyntään vaikuttamisen (mm. liikkumistarpeet, liikenteen hinnoittelu ja tarjontaohjaus) ja perinteisemmän liikenteen kysyntään vastaamisen välillä. Mikäli asetetut tavoitteet halutaan saavuttaa, on liikenteen kysyntään vaikuttaminen otettava nykyistä vahvemmin kehittämiskohteeksi. Vaikutukset liikkumistarpeisiin ja -tapoihin tulee huomioida systemaattisesti kaikessa alueiden käytön suunnittelussa. Liikenteen hinnoittelun osalta päätökset syntyvät valtakunnan tasolla. Tarjontaohjaus edellyttää pitkäjänteistä työtä, mutta on enimmiltä osin toteutettavissa alueellisin toimin.

**Seinäjoen keskusta-alueen täydennysrakentamisella**, laajemmin yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä ja tiivistämisellä on mahdollista vähentää ja järkevöittää liikkumistarpeita sekä suunnata keskusta-alueella tapahtuvaa ja sinne suuntautuvaa liikkumista nykyistä enemmän kestäviin kulkumuotoihin; kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen sekä laajemmin uusien liikkumispalvelujen käyttöön. Kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämisellä on suora yhteys maakuntastrategiassakin mainittuun kokonaisvaltaiseen hyvinvoinnin edistämiseen. Kävelypainotteisemman ympäristön luominen lisää viihtyisyyttä ja hyvinvointia. Myös joukkoliikenteen merkitys on tässä suuri; ehkäistäessä mm. henkilöautoilusta syntyviä haittoja sekä turvatessa liikkumisen tasa-arvoisuutta eri käyttäjäryhmille. Henkilöautosta riippumaton keskustan saavutettavuus lisää ajanviettomahdollisuuksia keskustassa kauempana asuville, mikä vahvistaa keskustan kaupallista kehittymistä. Osana keskustan kehittämistä on käynnissä keskustorin käyttäjälähtöinen suunnittelu, toriparkin rakentaminen sekä asema-alueen kehittäminen ja kaavoitus osana Respa-hanketta. Asemaseutujen kehittäminen on myös keskeinen teema Suomen kasvukäytäväso- pimuksessa.

Eheyttämisessä on tärkeää huomioida **uusien asuin- ja työpaikka-alueiden** sekä **kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittuminen**. Ihmisten arkiliikkuminen perustuu vahvasti em. kolmen toiminnon välille ja niiden sijoittumisella on erittäin

suuri merkitys liikkumistarpeen kehittämiseen. Toimintojen sijoittumisen kannalta on huomattavaa, että etäisyydet ovat Seinäjoella suhteellisen lyhyitä – mutta yhteydet on suunniteltu suurelta osin henkilöautoilijan näkökulmasta. Siten lähelläkin toisiaan sijaitsevien toimintojen väliset kevyen liikenteen yhteydet ovat paikoin puutteelliset.

Yhdyskuntarakennetta hajottavaa rakentamista ei tulisi enää keskustan reuna-alueilla sallia, koska maakunnan kannalta selkein potentiaali liikkumistarpeiden järkevöittämiseen on juuri Seinäjoella. Maankäytön laajentuessa kaavojen mukaisesti on huomioitava erityisesti kestävien kulkutapojen käytön mahdollistamiseen arjen liikkumisessa ja yhteyksissä keskeisiin kohteisiin. Jatkossa tulisi laatia koko ydinaluetta ja laajemmin jopa kaupunkiseutua koskeva strateginen suunnitelma ja määrävälein uudistettava oikeusvaikutteinen yleiskaava. Kevyen liikenteen yhteydet on toteutettava heti alueiden käyttöönoton yhteydessä. Lisäksi tulee varmistaa houkutteleva joukkoliikenteen palvelutaso. Taajama-alueen reunoille laajentuvien pientaloalueiden kustannustehokas palveleminen joukkoliikenteellä on kuitenkin erittäin vaikeaa.

Myös asuntotyyppiratkaisut ja niiden sijoittuminen sekä palvelujen järjestämistavat vaikuttavat vahvasti liikkumistarpeisiin ja palvelujen saavutettavuuteen. Palveluverkon osalta tulee kiinnittää huomiota sekä lähipalvelujen että keskittyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen saavutettavuuteen kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kaupunkien suunnittelussa korostuu jatkuvasti **osallistavan kaupunkisuunnittelun** merkitys. Asukkaiden ja eri sidosryhmien paremmalla osallistamisella saadaan suunnitteluun ja toteuttamiseen monipuolisempia näkemyksiä, hyväksyttävyyttä ja todellista tietoa asukkaiden tarpeista. Myös älykään liikenteen kehittäminen osana älykäästä kestävästä kaupunkia on etenkin pidemmällä tähtäimellä tärkeä kehityssuunta Seinäjoen kannalta.

Liikenteelliset vaikutukset tulee ottaa vuorovaikteisesti ja nykyistä konkreettisemmin huomioon myös **muiden hallinnonalojen strategioissa ja päätöksenteossa**.

### Liikkuminen palveluna-ajattelu liikennejärjestelmän kehittämisen kärjeksi

Liikkuminen palveluna (MaaS) tulisi nostaa Seinäjoella liikennejärjestelmän kehittämisen kärkeen. Käyttäjä- ja palvelulähtöiseen liikkumiseen kuuluu matkakettujen sujuvuus, lippujen yhteiskäyttöisyys, uusien liiketoimintamallien kehittäminen sekä teknologian hyödyntäminen liikenteen sujuvuuden edistämiseksi (älyliikenne). Käytännössä matkustaja pääsee lähtöpaikastaan määränpähän samalla lipulla tarvittaessa eri liikennemuotoja yhdistellen ja saa ajantasaista liikenneinformaatiota. Helppokäyttöiset, avaimet käteen -periaatteella toimivat liikennepalvelut parantavat palvelun laatua, palvelun tuottajien asiakasvolyymeja ja toiminnan kannattavuutta sekä alentavat kustannuksia palvelun tilaajan näkökulmasta (valtio, kunnat).

Seinäjoella on vuonna 2015 selvitetty MaaS-toiminnan edellytyksiä kartoittamalla liikennepalvelut ja digitoimalla liikennetieto avoimeen tietokantaan. Hankkeen toisessa vaiheessa on Seinäjoella toteutettu MaaS-pilotointi (KÄTEVÄ-liikkumispalvelukonseptointi), jonka kokemuksia hyödynnetään valtakunnallisesti. Kokonaispalvelupilotti muodostuu kaupungin paikallisliikenteestä, kutsubussista sekä uudistetusta taksipalvelusta. Pilotti kestää kevääseen 2017 asti, minkä aikana päätetään palvelun jatkosta. Liikennepalveluiden käyttäjiksi on haluttu uusia asiakkaita, joille perusjoukkoliikenne ei sovi. Ajatuksena on ollut, että liikennöitsijät tarjoavat pilotissa kaupungin ja seudun asukkaille joustavasti hinnoiteltuja liikkumisen palvelupaketteja, jotka sisältävät seudullisia ja paikallisia joukkoliikenne-, kutsujoukkoliikenne- ja taksipalveluja. Tavoitteena on, että asukas saa tarvitsemansa palvelut samalla maksulla ja pystyy yhdistämään liikennemuotoja joustavasti. Jo muutaman prosentin siirtyä yksityisautoiluista ostettuihin liikennepalveluihin voi tarkoittaa pelkästään Seinäjoen kaupungin alueella toimiville liikenneyrityksille liikevaihdon kaksinkertaistumista.

Seinäjoella tulisi tähdätä MaaS-hankkeen pilotoinnin jälkeen palvelun jatkumiseen ja julkisten sektorin kuljetusten avaamiseen sekä entistä parempaan kytkemiseen osaksi MaaS-palveluja. Keskeistä on huomata, että MaaS ei lähde käyntiin ilman yhteistyötä paikallisten ja alueellisten viranomaisten kanssa. Kaiken palvelun pohjana ovatkin julkisen sektorin palveluliikenne ja laajemmin kaikki henkilökuljetukset, joiden päälle yrityksillä on mahdollisuus rakentaa omia MaaS-tuotteitaan. Kun palvelukonsepti on saatu toimivaksi, pilotti tulisi laajentua myöhemmin koko maakuntaan.

### Monipuolisempaa liikenneturvallisuuustyötä

Turvavälineiden käytön lisäämiseksi ja hyvän liikennekäyttäytymisen edistämiseksi on haettava uusia vaikuttavampia ja monipuolisempia keinoja. Tästä esimerkkinä on Pyöräillen Seinäjoella -kampanja, joka on tuonut kaupungin pyöräilystrategiaa käytäntöön uudenlaisin tavoin. Hyvien käytäntöjen jatkuvuus ja mahdollinen levittäminen - myös muualle maakuntaan - tulee huomioida toiminnassa.

Liikenneturvallisuuden fyysisten ongelmakohteiden korjaamista on jatkettava pienenevistä resursseista huolimatta. Ongelmakohteiden priorisointi perustuu Seinäjoen liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpideohjelmaan. Suunnitelma on laadittu vuonna 2008 ja se **tulisi päivittää** etenkin toimenpideohjelman ja hallintokuntien liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmien osalta. Lisäksi on määritettävä erityyppisille alueille sovellettavat yhteiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet. Myös koulujen ympäristöjen, saattoliikennejärjestelyjen ja koulureittien jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista on tehtävä systemaattisesti ja yhtenäisin periaattein. Turvallisten kävelten ja pyörällä tehtävien koulumatkojen edellytys on olemassa oleva kevyen liikenteen väylä.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on valtakunnallisen kehityksen mahdollistamassa tahdissa otettava käyttöön automaattinen nopeusvalvonta kaupungin katuverkon ongelmallisimmissa kohteissa. Tämä mahdollistunee lähivuosien aikana. Osana liikenneturvallisuuksuasiaa liikenneturvallisuuksukoordinaattori aloittaa työnsä 2017 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa.

Osana liikenneturvallisuuksuunnittelua tulee jatkossa laatia lähipalveluiden esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoituksia. Esteettömyys on huomioitava myös muutoin kaikessa keskustasuunnittelussa kartoittamalla ensin keskustan esteettömyyden nykytila sekä varmistamalla, että uutta esteellistä ympäristöä ja rakentamista ei enää tehdä. Työhön on otettava mukaan myös mm. vammais- ja vanhusjärjestöjen edustajia.



### Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kehitetään priorisoidusti

Tiivistyvällä keskusta-alueella ja sinne suuntautuvilla yhteyksillä panostetaan kävelyn ja pyöräilyn **ympärivuotisiin** olosuhteisiin sekä turvalliseen ja viihtyisään liikkumisympäristöön. Tämä tarkoittaa keskustan kävelypainotteista kehittämistä jo tehtyjen suunnitelmien mukaisesti sekä **kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien** määrittämistä, toteuttamista ja priorisoimista infrastruktuurin kehittämisessä sekä väylien ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa. Kunnossapidon ajoituksessa on huomioitava erityisesti työ-, opiskelu- ja koulumatkalaiset. Laatukäytävät on merkittävä myös yleiskaavaan. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä huomioidaan entistä vahvemmin keskeisten lähipalveluiden (ja työpaikka-alueiden) saavutettavuus. Suunnittelussa sekä rakennusohjeissa huomioidaan keskustan ja matkakeskuksen pyöräparkit sekä rakennusten suunnittelussa riittävät sosiaalilitat esimerkiksi vaatteiden vaihtoa varten.

Uudet sähköiset liikkumisvälineet voivat vaikuttaa hieman kulkumuotojen suosioon. Erityisesti sähköavusteiset polkupyörät voivat lisätä pyöräilyn suosiota pidemmällä 4-8 km pituisilla matkoilla.

### Pysäköintijärjestelyjä kehitetään

Keskustan kävelypainotteisessa kehittämisessä rauhoitetaan henkilöautoliikennettä, mutta turvataan hyvät **pysäköintijärjestelyt sekä sujuvat matkaketjut** muualta maakunnasta Seinäjoen keskustaan ja matkakeskukseen. Tämä on koko maakunnan kannalta tärkeää, koska Seinäjoen asema maakunnan kaupallisten ja julkisten palvelujen keskuksena sekä työpaikkakeskittymänä vahvistuu jatkuvasti ja keskustaan on päästävä riittävän sujuvasti muualta maakunnasta.

**Seinäjoen matkakeskuksen alueen liityntä-pysäköintijärjestelyjä** kehitetään, jotta etenkin kaukoliikenteen matkaketjut ovat sujuvia ja siirtymimem junaa on Seinäjoella helppoa.

Käytännössä tämä tarkoittanee pidemmällä tähtäimellä parkkitalon toteuttamista, koska nykyisten liityntäpysäköintipaikkojen määrä ei ole riittävä. Kehittäminen on kytkettävä laajemmin koko keskusta-alueen pysäköintijärjestelyjen kehittämiseen. Kehittämisessä on otettava huomioon auton käytössä tapahtuvat muutokset, esimerkiksi yhteiskäyttöautot.

### Paikallisliikenteen kehittäminen uudella otteella

**Seinäjoen paikallisliikenteen** linjaston ja palvelutason kohdennetulla ja maankäytön kehittämiseen kytketyllä kehittämisellä pyritään kasvattamaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Paikallisliikenteen kehittämisen prioriteetteina ovat erityisesti työmatkaliikennettä palvelevien vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, paikallisliikenteen sekä ELY:n hankkiman joukkoliikenteen parempi yhteensovittaminen sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen. Toimenpiteet ovat suurelta osin toteutettavissa kaupungin ja liikennöitsijän yhteisvoimin, mutta paikallisliikenteen ja ELY:n liikenteiden yhteensovittaminen edellyttää uudentyyppistä yhteistyötä. Paikallisliikenteen linjastoa pystyttäisiin yksinkertaistamaan ja nopeuttamaan kustannusneutraalisti, mikäli ELY-liikenteen vuoroja voitaisiin ohjata paikkaamaan paikallisliikenteellä aiemmin kierrettyjä lenkkejä. Palvelutaso paranisi, mutta resursseja ei tarvitse käyttää joukkoliikenteeseen nykyistä enempää. Myös MaaS-palvelujen kehittyminen tuo uusia vaihtoehtoja paikallisliikenteen järjestämiselle.

Joka tapauksessa siirtyminen kulkutavasta toiseen tehdään mahdollisimman helpoksi ja hyvin informoiduksi. Linjastosuunnittelussa on lisäksi huomioitava palveluverkossa tapahtumassa olevat/tapahtuneet muutokset. Keskustaa ympäröivien kauppakeskusten saavutettavuutta joukkoliikenteellä on parannettava. Lisäksi tulisi määritellä joukkoliikenteen korkean palvelutason erilliskohteet sekä kaupunginosat, joista liikennöintiajan pitäisi mahdollistaa harrastusmatkat erilliskohteisiin. Tarve selvitetään yhdessä asukkaiden ja eri seurojen/järjestöjen kanssa.



### Väestön ikääntymiseen vastataan avoimella esteettömällä joukkoliikenteellä ja uusilla liikkumispalveluilla

Ikääntyneiden liikkumiselle asetettiin palvelutasovaatimuksiin pyritään vastaamaan MaaS-periaatteiden (KÄTEVÄ) mukaisesti ensisijaisesti avoimilla liikennepalveluilla. Erilliskuljetusten käyttö minimoidaan. Matkojen yhdistelykäytäntöjä ja kustannusseurantaa on selkeytettävä. Jatkossa yhdistelykäytännöissä huomioidaan myös Kelan kuljetukset heti, kun valtakunnallinen kehitys antaa tähän mahdollisuuden.

Osana MaaS-palvelua toimiva ja kehitettävä Seilipalveluliikenne on jatkossa sovittava muutamalla kiinteällä välipysäkillä muun paikallisliikenteen katvealueita täydentäväksi. Palveluliikenne tulisi liittää osaksi joukkoliikenteen matkahakupalvelua.

### Laajakaistaverkon toimivuudella merkitystä

Avoin laajakaistaverkko tulisi saada Seinäjoen keskusta-alueelle. Avoimen verkon toimivuudella ja sitä kautta sähköisten palvelujen saatavuuden parantumisella on merkitystä esim. liikennepalveluja koskevan informaation saatavuuden kannalta, vaikka vaikutukset kohdistuvatkin muutoin keskusta-alueen houkuttelevuuden ja viihtyisyyden parantamiseen.

### Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen

Roveksen logistiikka-alueen merkitys on koko maakunnan logistisen aseman hyödyntämisen ja eri kuljetuskäytävien kehittämisen kannalta suuri. Alueelle laaditut suunnitelmat ja yhteistyömallit on säilytettävä ajantasaisina ja edettävä käytäntöön logistisessa yhteistyössä. Tavoitteena on myös saada pistoraitteen mahdollistava infrastruktuuri alueelle.

### Elinkeinoelämän tarpeet huomioitava paremmin infrastruktuuria kehitettäessä

Seinäjoen keskustan liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä on huomioitava entistä paremmin kaupunkilogistiikka. Keskusta-alueella on oltava riittävästi tilaa, jotta jakeluliikenne sekä muu huoltoliikenne myös raskaalla kalustolla onnistuu. Tämä ei ole ristiriidassa esim. keskustan kävely-painotteisen kehittämisen kanssa, mutta vaatii osallistavampaa ja huoltoliikenteen tarpeet aidosti huomioivaa suunnittelua. Sujuvan liikenteen varmistamiseksi myös opastuksia keskeisiin kohteisiin on parannettava. Kehittämistoimenpiteiden yksilöimiseksi tärkeimmät kohteet on määritettävä ja varmistettava, että opastus näihin kohteisiin on katkeamaton ja toimii hyvin. Kuljetusten tarpeet huomioidaan myös väylien hoidossa ja ylläpidossa, esim. tärkeimpien kaupunkialueelle sijoituvien reittien talvihoidossa.

Yritysten ja viranomaisten välisen jatkuvan suunnitteluyhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittäminen on myös oleellinen kehittämiskohde. Haastattelujen ja kyselytutkimusten perusteella yritykset eivät tiedä tarpeeksi hyvin, mitä kaupungissa suunnitellaan eivätkä pysty ottamaan tätä toiminnassaan riittävän hyvin huomioon. Kehittäminen kytkeytyy laajemmin jatkuvan liikennejärjestelmätyön kehittämiseen (luku 2.3.7).



**Kärkitoimenpiteet** Seinäjoen ydinalueella:

- MaaS-palvelujen (KÄTEVÄ) kehittäminen ja pilotin laajentaminen jatkuvaksi palveluksi
- Paikallisliikenteen vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, paikallisliikenteen ja ELY:n hankkiman joukkoliikenteen yhteensovittaminen sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen.
- Keskustan jalankulkupainotteisen kehittämisen jatkaminen laadittujen suunnitelmien mukaisesti.
- Pyöräilyn ympärivuotisten laatukäytävien määrittäminen, priorisointi kunnossapidossa ja parantamistoimenpiteissä sekä merkitseminen yleiskaavoihin.
- Monipuolinen liikenneturvallisuustyö ja hyvien käytäntöjen jatkuvuus ja levittäminen
- Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys
- Maapoliittisten toimenpiteiden monipuolistaminen ja strategisen maankäytön suunnittelun kehittäminen
- Seinäjoen asemanseudun kehittämis- ja yleissuunnitelman laatiminen
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen vaiheittaisen kehittämissuunnitelman mukaan, aluetta koskevien suunnitelmien ja yhteistyömallien ajantasaisena pitäminen ja pistoraitteen mahdollistavan infrastruktuurin rakentaminen.



### 2.3.3 Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava

Aluetyyppi käsittää valtatiehen 19 ja kantatiehen 67 tukeutuvan, liikenteellisesti koko Etelä-Pohjanmaan kannalta selkeästi merkittävimmän kehityskäytävän Kauhajoelta Seinäjoen kautta Kauhavalle.

#### Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Liikenneturvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.
- Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan ja hinnaltaan kilpailukykyiset työ- ja opiskelumatkayhteydet väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Matkaketjut ovat sujuvia sekä helppoja hallita ja maksaa.
- Asiointi- ja harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.
- Kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelut ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä. Koulu- matkat ovat turvallisia.
- Yritysten välinen yhteistyö parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan** ovat suurimmat erot seuraavia:

- Pääradan kapasiteettiongelmat (varsinkin yksiraiteisuus) Seinäjoelta etelään aiheuttavat ongelmia sekä matkoille että kuljetuksille. Pääradan välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä. Seinäjoen Itäväylä on otettu käyttöön, ja vuoden 2017 aikana valmistuvat viimeistelytyöt. Seinäjoen keskustan liikenneongelmat ovat parantuneet merkittävästi liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden, melun ja päästöjen osalta. Valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on silti merkittäviä liikenneturvallisuuteen, kuljetusten kustannustehokkuuteen sekä ennakoitavien liikenteen kasvulla myös lisääntyviä matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyviä palvelutasopuutteita (Seinäjoki-Nurmo-Lapua, Seinäjoki-Kurikka).
- Joukkoliikenteen palvelutaso Seinäjoelle jää Ilmajokea ja Lapuaa lukuunottamatta joukkoliikennesuunnitelman palvelusotavoitteesta. Seutulinen palvelu palvelee hyvin koululaisia ja opiskelijoita. Matka-ajat eivät ole kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa. Joukkoliikenteen reitit kulkevat useaa vaihtoehtoista reittiä, jolloin tarjonta hajautuu. Koulujen loma-aikana palvelutaso laskee merkittävästi. Pääradan junaliikenteen vuorotarjonta on osin puutteellista eikä mahdollista henkilöauton kanssa kilpailukykyistä työmatkaliikkumista maakunnan sisällä. Juna- ja linja-autoliikenteessä ei voi hyödyntää samoja lipputuotteita eivätkä matkaketjut ole sujuvia. Informaatio on puutteellista.
- Asiointimatkamahdollisuudet kehityskäytävällä ovat nykytilanteessa rajalliset. Rajallisella joukkoliikenteen tarjonnalla ei nauhataajamaisen kehityskäytävän varrelle kyetä tuottamaan riittävää palvelutasoa koulu- ja opiskelumatkoja lukuunottamatta. Vuorotarjonta ei mahdollista arjen asiointiliikkumisen kaipaamia aikataulujoustoja. Asiointi- ja haarrastusmatkojen suhteen puutteellinen liikennöinti aika rajoittaa etenkin iltoihin ja viikonloppuihin painottuvaa liikkumistarvetta.
- Taajama-alueiden onnettomuuksista noin puolet on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Turvalaitteiden käyttö on vähäistä.
- Yritysten välistä kuljetusyhteistyötä ei nykyään juurikaan tehdä.

**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

#### Kehityskäytävän kehittämiseen pitkäjänteisyyttä

Kehityskäytävän liikennejärjestelmän riittävä asiakastarpeita vastaava palvelutaso on turvattava pitkäjänteisesti joka vaiheessa. Kehittämistä pitää kuitenkin tehdä aikaisempaa monipuolisemmalla keinovalikoimalla. Infrahankkeet eivät ole ainoita toimenpiteitä, vaan tarkasteluun on otettava vahvemmin niin maankäyttö kuin mm. liikennepalvelujen kehittäminen. Lisäksi infrastruktuurin kehittämisen on haettava uudentyypisiä ratkaisuja. Kehittämistoimenpiteet on asetettava tärkeysjärjestykseen huomioiden niiden vaikutukset liikenneturvallisuteen sekä **elinkeinoelämän kuljetusten kannalta kriittisiin palvelutasotekijöihin**.

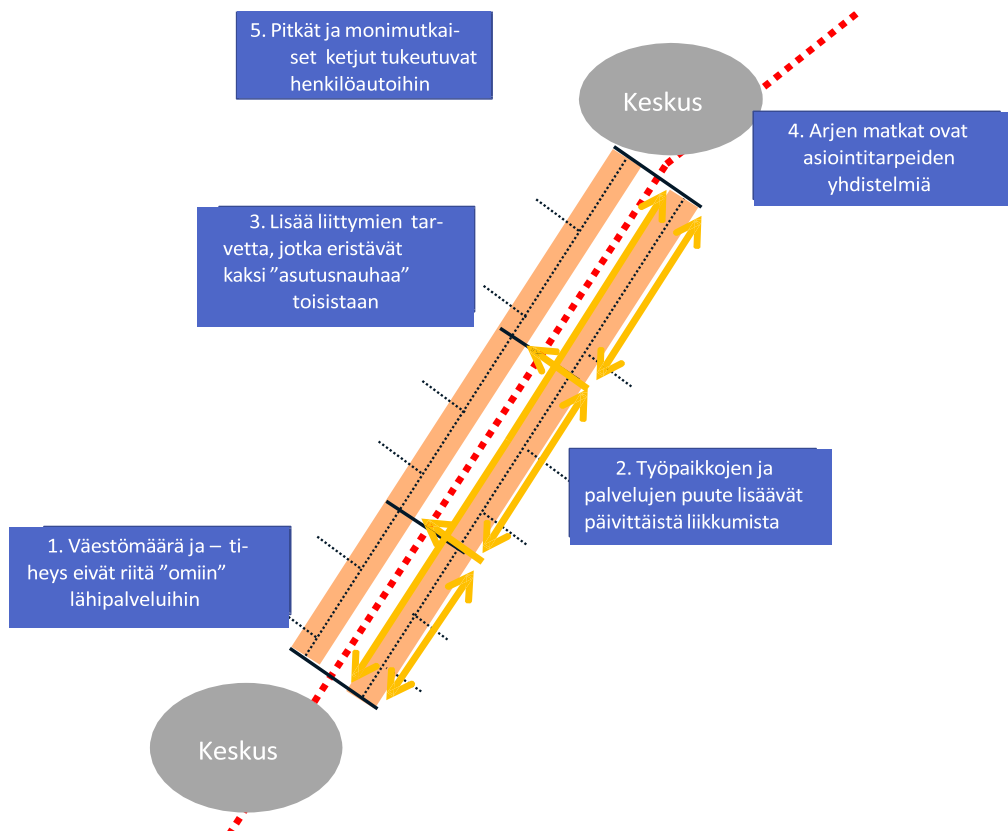
**Kehityskäytävälle on laadittava yleissuunnitelma osuuksille, joista konkreettinen suunnitelma puuttuu ja toteuttaa jo olemassa olevia tieszuunnitelmia:**

1. vt 19: Seinäjoki-Lapua olemassa olevien tieszuunnitelmien toteutus (2017–2020)
2. kt 67: yleissuunnitelman laatiminen Seinäjoki-Ilmajoki-välille ja vt:n 3 ja kt:n 67 yhteiselle liikennekäytävälle Kurikassa (2017–)
3. Kauhava-Alahärmä-välille yleissuunnitelman laatiminen (2018–)

#### Maankäytön ja liikennesuunnittelun yhteensovitus

Kehityskäytävän infrastruktuurin ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen on kytkettävä nykyistä vahvemmin maankäytön kehittämiseen (**joukko-liikennelähtöinen aluesuunnittelu**). Yhteensovittamista on tehtävä niin toimenpiteiden kuin niiden ajallisen yhteensovittamisen suhteen.

Kehityskäytävän varren hajaantunut maankäyttö ("nauhataajama") ei ole liikennejärjestelmän näkökulmasta optimaalinen. Nauhataajamaisuus aiheuttaa ongelmia niin liikenneturvallisuuksien, liikenteen sujuvuuden ja paikallista maankäyttöä palvelevan liittymäpolitiikan kuin mm. joukkoliikenteen toimintaedellytysten suhteen. Taajamarakenne johtaa arjen liikkumisen voimakkaaseen henkilöautoistumiseen. Nykyinen maankäyttö on kehittämisen lähtökohta. Uudessa maankäytössä tulisi varmistaa systemaattisesti vaikutukset kaikkien kulkumuotojen kannalta ja hakea ratkaisuja, joilla pystytään tukemaan niin joukkoliikenteen kuin lyhyillä matkoilla myös kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Tämän varmistamiseksi on jatkossa syytä laatia yleiskaavatasoinen koko kehityskäytävää koskeva maankäytön kehityskuvaselvitys.



Kuva 10. Nauhataajamarakenne asettaa joukkoliikenteelle merkittäviä haasteita.

Nykyinen infrastruktuuri on lisäksi hyödynnettävä täysimääräisesti alueiden käytön suunnittelussa ja toteutuksessa yhteistyössä liikennesuunnittelun kanssa. Tämä koskee niin pääteitä kuin myös päärataa; esim. pääradan aseman läheisiä alueita Lapualla ja Kauhavalla. Huomioitavaa on, että varsinkin Lapuan aseman seudun kehittämiseen on viime vuosina panostettu voimakkaasti.

#### Kehityskäytävän parantamistarpeet pääväylillä

Pääradan välin Seinäjoki-Oulu parantaminen valmistuu 2017. Syksyllä 2016 valmistuneen Ruha-Lapua osuuden ansiosta kaksoisraide ulottuu yhtenäisesti Etelä-Seinäjoelta noin 1,5 km Lapuan eteläpuolelle. Lapuan eteläpuolelle jää kuitenkin lyhyt yksiraiteinen osuus – jossa olisi pidemmän tähtäimen palvelutason näkökulmasta selkeä tarve toiselle raiteelle. Osuuden suunnittelu tulisi saada käyntiin. Muuten pääradan palvelutason ongelmat keskittyvät Seinäjoen eteläpuoliselle osuudelle (luku 2.3.6).

Kokonaisuutena kehityskäytävän palvelutason ongelmat kohdistuvat infrastruktuurin osalta päätiestölle, erityisesti **valtatielle 19 välille Seinäjoki-Lapua**. Ko. välin palvelutason parantaminen on koko maakunnan kannalta keskeisimpiä haasteita eikä se onnistu kokonaisuudessaan ilman infrastruktuurin kehittämistä. Kehittämistoimenpiteissä on toisaalta huomioitava laaja keinovalikoima, mukaan lukien esim. pääradan vuorotarjonnan hyödyntäminen kehityskäytävän työmatkaliikumisessä. **Kantatien 67 välin Ilmajoki-Seinäjoki** palvelutason ongelmat ovat liikenteen ja pendelöinnin kasvun myötä myös voimakkaassa kasvussa ja edellyttävät monipuolisen keinovalikoiman ohella infrastruktuurin parantamista.

Kehittämisen ohella on tärkeää varmistaa, että päätiestön **hoito- ja ylläpito säilytetään korkeatasoisena**. Liikenneturvallisuustilannetta on mahdollista parantaa myös lisäämällä kehityskäytävän päätietön **automaattista nopeusvalvontaa**.

#### Kehityskäytävästä joukkoliikenteen laatuikäytävä

Kehityskäytävästä on mahdollista kehittää koko Länsi-Suomen mittakaavassa merkittävä, erityisesti työ- ja opiskelumatkaliikennettä palveleva joukkoliikennekäytävä. Kehityskäytävän työ- ja opiskelumatkaliikennettä palvelevia linja-autoliikenteen vuoroja on nopeutettava niin Kauhajoki-Seinäjoki- kuin Kauhava-Seinäjoki -väleillä. Käytännössä tämä tarkoittaa työssäkäyntiyhteyksien keskittämistä nykyistä selkeämmin yhdelle runkoreitille nykyisten rinnakkaisten reittien sijasta. Joukkoliikenteen infrastruktuurin parantamistoimenpiteet keskitetään em. runkoreiteille.

Kehityskäytävän kuntakeskuksista Seinäjoelle suuntautuvan joukkoliikenteen palvelutaso tulisi nostaa keskitasolle ympärivuotisesti. Lisäksi linja-autoliikenteen talven liikennöintikautta tulisi pidentää elokuun ja juhannuksen välille, jotta vuorotarjonta palvelisi paremmin työ- ja opiskelumatkaliikennettä. Liikennöintiäikää linja-autolla tulee lisäksi pidentää kehityskäytävän alueille, joihin ei ole myöhäisiä linja-auto- tai junavuoroja. Tällä mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttö entistä enemmän myös harrastusmatkoilla. Uusia nykyistä houkuttelevampia lipputuotteita on otettava käyttöön yhdessä liikennöitsijöiden kanssa – ottaen huomioon myös matkailukohteiden, kuten Power-Parkin tarpeet.

Seinäjoen paikallisliikenteen sujuvat ja helpot liittynät kehityskäytävän joukkoliikenteeseen varmistetaan tekemällä vaihdot helpoiksi sekä kehittämällä lipputuotteita ja informaatiota. Samalla koko matkaketjuja koskevien informaatiopalvelujen tasoa parannetaan. Vuoro- ja liityntätiedot tulee saada kattavasti valtakunnalliselle matka.fi-sivustolle. Kehityskäytävän joukkoliikenteen palvelutason nostossa voidaan myös hyödyntää MaaS-palvelujen laajentamista tai muita liikenteen palvelukonsepteja.

Linja-auto- ja junaliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyys ja informaation saatavuus on varmistettava. Tämä palvelee etenkin Seinäjoki-Lapua-Kauhava -väliä, jossa pääradan junaliikenteen vuorotarjonta täydentää linja-autoliikennettä. Lippujen yhteiskäyttöisyys ja parempi informaation taso helpottaisi joukkoliikenteen matkoja, kun vuorotarjonta molempiin suuntiin mahdollistaisi suuremmat joustot. Jatkossa on selvítettävä työmatkaliikennettä palvelevan pääradan junaliikenteen vuorotarjonnan parantamismahdollisuudet. Pidemmällä tähtäimellä on syytä selvittää myös paikallisjunaliikenteen toteuttamismahdollisuudet (kannattavuus, tarvittavat investoinnit yms.).

Taajamissa voidaan liikkua myös jalan ja pyörällä

Kehityskäytävän varren taajamat ovat osin hajaantuneita ja palvelut keskittyneitä. Tästä huolimatta taajamissa on potentiaalia ohjata lyhytmatkaista liikkumista kävellen ja pyörällä tehtäväksi. Tämä edellyttää kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen ottamista painopisteeksi kehityskäytävän parantamishankkeissa. Lähipalvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä varmistetaan systemaattisesti määriteltäessä kehityskäytävän parantamistoimenpiteitä.

Kuljetuksiin kustannustehokkuutta myös yhteistyötä lisäämällä

Suuri osa maakunnassa tehtävistä kuljetuksista hoidetaan kehityskäytävää pitkin. Parantamistoimenpiteiden suuntaaminen kuljetusten kannalta kriittisiin palvelutasotekijöihin tukee kuljetusten kustannustehokkuutta ja tätä kautta maakunnan yritysten kilpailukykyä. Rinnalla on kehitettävä maakunnan yritysten välistä logistiikkayhteistyötä erityisesti pk-yritysten kesken. Pienten yritysten kohdalla myös tietoisuuden lisääminen logistiikan kustannusvaikutuksista ja jo olemassa olevista palveluista on tärkeää, sillä usein logististen toimintojen heikko hoitaminen johtuu osittain tietämättömyydestä. Pienten yritysten sekä logistiikkayritysten vuorovaikutusta tuleekin kehittää ja ottaa käyttöön digitaalisia palveluita ja -alustoja kuljetusten yhdistelyn tehostamiseksi.

**Kärkitoimenpiteet** Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kehityskäytävällä:

- Yleissuunnitelmien laatiminen välille Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki (2017–), Lapua–Alahärmä (2017–2020) ja osittaiset tiesuunnitelmat sekä Seinäjoki-Lapua -välin tiesuunnitelmahankkeiden toteuttaminen (2017–)
- Kehityskäytävän yleiskaavatasoisen maankäytön kehityskuvaselvityksen laatiminen
- Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen
- Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen laatukäytävän vaiheistettu toteuttaminen.



## 2.3.4 Muut keskuksset

Aluetyyppi käsittää Etelä-Pohjanmaan alueelle sijoittuvat muut seutu- ja kuntakeskukset. Keskuksset sijoittuvat suurelta osin valta- ja kantateiden varteen.

### Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Keskustassa kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ovat turvallisia ja esteettömiä. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä turvataan.
- Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkaketjujen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.
- Työmatkat ovat mahdollisia Seinäjoelle joukkoliikenteellä vilkkaimmilla pendelöintisuunnilla.
- Ikääntyneiden omatoimiset ja esteettömät asiointimatkat turvataan. Koulumatkat ovat turvallisia.
- Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja vaurioitumattomuus sekä henkilöautomatkojen turvallisuus varmistetaan.
- Jakeliikenteen kuljetukset seutu- ja kuntakeskuksiin hoidetaan kustannustehokkaasti.

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan** ovat suurimmat erot seuraavia:

- Taajama-alueiden onnettomuuksista noin puolet on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Esteettömyyttä ei ole varmistettu kokonaisvaltaisesti. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä vaihtelee keskuksittain mm. yhdyskuntarakenteen hajautumisesta johtuen. Sijainnit pääteiden varsilla näkyvät osin nauhataajamamaisena hajautumisena.
- Opiskelijoiden viikoittaiset kaukoliikenteen matkat ovat sujuvia kaikista maakunnan kunnista joko Seinäjoen kautta tai suoraan. Poikkeuksina ovat Evijärvi, Karijoki ja Lappajärvi.
- Työmatkamahdollisuus Seinäjoelle joukkoliikenteellä on valtaosasta kuntakeskuksia. Kriittisimmät puutteet koskevat Järviseutua ja Karijokea.
- Taajamissa ja niiden lievealueilla on paikoin käytössä esteetöntä palveluliikennettä. Hallintokuntakohtaiset ja hyvin rajatuille asiakasryhmille suunnitellut kuljetukset eivät palvele kaikkia kuntalaisia. Ajan kuluessa on syntynyt useita erilliskyytiratkaisuja eri asiakasryhmätarpeisiin. Henkilökuljetusten avaamisella ja kytkemisellä MaaS-palveluihin olisi mahdollista parantaa palvelutasoa ja tehostaa kuljetuksia.
- Ikääntyneiden osuus kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on yli maan keskiarvon.
- Turvavälineiden käyttö on koululaisilla vähäistä.
- Vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon kunto on paikoitellen huono, mikä heikentää ko. verkolle sijoittuvien kuljetusten kustannustehokkuutta ja vaurioitumattomuutta. Liikenneturvallisuusongelmat ovat pääosin pistemäisiä ja kohdistuvat taajamien kohdilla olevalle päätieverkolle.
- Kuljetusten tyhjänä ajon osuus on suurempi kuin koko maassa keskimäärin johtaen heikompaan kustannustehokkuuteen.

**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

Arkiliikkuminen oltava mahdollista myös kävellen ja pyörällä

**Lähipalvelut ja suurimmat työpaikka-alueet** sijaitsevat yleisesti seutu- ja kuntakeskuksissa ja etäisyydet ovat suhteellisen lyhyitä. Asutuksen sijoittuminen on kuitenkin osassa seutu- ja kuntakeskuksia suhteellisen hajaantunutta. Keskusta-alueiden palvelut ja alueet ovat kuitenkin saavutettavissa monelle hyvin **myös kävellen ja pyörällä**.

Silti puutteita esiintyy mm. yhteyksien jatkuvuudessa ja turvallisuudessa, mutta suurin käytön este on asenne. Jatkossa tulee pyrkiä vahvemmin keskusten kävely- ja pyöräilypainotteiseen kehittämiseen, jossa rauhoitetaan henkilöautoliikennettä mutta turvataan pysäköintijärjestelyt sekä sujuvat matkaketjut haja-asutusalueelta keskuksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita on kehitettävä pienin infrastruktuuritoimenpitein painottaen **keskeisten palvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuutta** sekä yhteyksien jatkuvuutta ja ympärivuotista kunnossapitoa. Kehittämisen priorisoimiseksi tulee selvittää saavutettavuudessa olevat merkittävimmät ongelmat sekä määrittellä kevyen liikenteen laatuikäytävät. **Laatukäytävät** on huomioitava kunnossapidon priorisoinnissa. Kävelyn ja pyöräilyn potentiaalin kasvattamista on lisäksi tuttava **maankäytön ja palveluverkon ratkaisuin** ja varmistaa, että uusilla ratkaisulla parannetaan nykyisen rakenteen tiiviyttä.

Osana keskusten viihtyisyyden parantamista on huomioitava myös laajakaistaverkkojen laajuuden ja sähköisten palvelujen kehittämisen tarpeet.

#### Liikenneturvallisuuden kehittämiseen suunnitelmallisuutta ja ajantasaisuutta

Etelä-Pohjanmaan seudulliset liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat keskimäärin noin 8-10 vuotta vanhoja (liite 1) ja niitä ei ole päivitetty. **Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivitystarve tulisi arvioida ja suunnitelmat päivittää** tarvittaessa mahdollisimman nopealla aikataululla. Päivitystahti on noin 10 vuotta, ja Kauhajoki on seuraavana listalla. Olemassa olevia ajantasaisia kunnallisia suunnitelmia voidaan hyödyntää paikallisessa liikenneturvallisuustyössä. Koko maakuntaa koskeva liikenneturvallisuussuunnitelma on tehty hiljattain. Pienten toimenpiteiden toteutumista edistää, jos kunnat pystyvät varaamaan vuosittaisen määrärahan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Seututasolla on lisäksi syytä määrittellä yhteinäiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet; näin toimintaan saadaan kaikilla seuduilla yksittäistä kuntaa laajempaa yhtenäisyyttä.

**Koulujen ympäristöjen, saattoliikennejärjestelyjen ja koulureittien** jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista on tehtävä systemaattisesti, kartoitukseen perustuen ja yhtenäisin periaattein. Kartoituksia voitaisiin tehdä uusia koululaisia innostavin, esimerkiksi pelillisin sovelluksin. Tällä ja laajemmin uusien sovellusten hyödyntämisellä osana liikenneturvallisuustyötä olisi mahdollista parantaa työn vaikuttavuutta.

Osana arkiliikkumisen tukemista liikkumisympäristöjen ja palvelujen **esteettömyys** on varmistettava keinoina kevyet esteettömyyskartoitukset ja vaihteittain toteuttaminen. Uudessa rakentamisessa tulee varmistaa ratkaisujen esteettömyys. Vanhus- ja vammaisjärjestöt ym. sidosryhmät tulisi ottaa vahvemmin mukaan liikkumisympäristöjen turvallisuuden ja esteettömyyden kehittämiseen.

#### Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset asiakaslähtöisemmiksi ja tehokkaammiksi

Vuonna 2013 valmistunut **maakunnallinen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma** luo rungon seutu- ja kuntakeskuksissa asuvien tarpeita palvelevan joukkoliikenteen kehittämiseksi. Suunnitelma on pidettävä ajantasaisena. Työ- ja opiskelumatkaliikkumisen tarpeet on asetettava kehittämisessä etusijalle.

Opiskelijoiden tarpeita vastaavia kaukoliikenteen matkaketjuja on kehitettävä lisäämällä perjantain (saapuminen) ja sunnuntain (lähtö) liityntäyhteyksiä Evijärveltä, Karijoelta ja Lappajärveltä Seinäjoelle.

Seinäjoelle suuntautuvien joukkoliikenteellä tehtävien työmatkojen osalta on tärkeää mahdollistaa linja-auton ja junan yhteiskäyttöisyys. Palvelutasoa tulee muutoin parantaa etenkin Alavuden suunnan yhteyksissä. Lisäksi kesäajan vuorotarjontaa tulisi kehittää useilla yhteysväleillä.

**Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten**, pidemmällä tähtäimellä myös Kelan kuljetusten **seudullinen kokonaissuunnittelu ja –hankinta** on erityisen tärkeää pienemmissä keskukissa asuvien kannalta. Suunnittelua on tehtävä aikaisempaa asiakaslähtöisemmin ja varmistaa paitsi työ-, opiskelu- ja koulumatkojen myös asiointimatkojen palvelutaso joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteenkytkemisellä ja yhteistyön lisäämisellä. Kokonaissuunnittelu ja –hankinta tulee kytkä MaaS (KÄTEVÄ)-liikkumispalvelukonseptin laajentamiseen eri seutukuntiin.

**Kuntien eri hallintokuntien henkilökuljetukset ja avoin joukkoliikenne suunnitellaan ja hankitaan jatkossa seudullisina kokonaisuuksina ja kytkeään osaksi MaaS-palveluja.** Yhteistyötä on kehitettävä kaikilla seuduilla. Tarkastelualueet tulee määrittellä luontaisten yhteistoiminta-alueiden pohjalta.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on mahdollista lisätä myös laajemmin **informaatiopalvelujen, yhteiskäyttöisten lipputuotteiden kehittämällä sekä liikkumispalvelujen paketoimisella.** Seutulippujärjestelmää ja lipputuotteita on kehitettävä vastaamaan paremmin nykyisiä luonnollisia työssäkäyntialueita. Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia koskeva informaatio tulisi saada valtakunnalliseen matka.fi-järjestelmään.

Vuoropohjaisen joukkoliikenteen katvealueilla asuvien, ikääntyneiden ja osin myös tarveharkintaisten/lakisääteisten kuljetusten yhteensovittamista tulee kehittää. **Asiointi- ja palveluliikenteet** tulisikin käynnistää ylikunnallisina, kutsuohjattuina ja kaikille avoimina ja kytkeä ne osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia (erityisesti sote- ja koulutoimet) ja MaaS-palveluja. Liikenteet on suunniteltava ja hankittava ihmisten normaalit asiointisuunnat huomioiden - ei nykyisen tai entisen kuntarakenteen pohjalta. Avoimilla liikkumispalveluilla voidaan hidastaa kalliiden erityiskuljetusten kustannusnousua, aluetyypeittäin löydetään oikeat toimintaperiaatteet. Asiointi- ja palveluliikenne tulisi kytkeä myös osaksi joukkoliikenteen informaatiota (<http://kutsujoukko.liikenne.matka.fi>).

**Matkailuelinkeinon tarvitsemien liikennepalvelujen** kehittäminen on kytkettävä yhteen matkailupalvelujen kehittämisen kanssa. Näin voidaan helpottaa matkailijoiden liikkumista keskeisten matkailukohteiden välillä ja samalla osaltaan lisätä kohteiden houkuttelevuutta.

**Liikkumista optimoimalla** voidaan eri hallintonalojen henkilöstön työmatkoihin käytetyssä ajassa saavuttaa merkittäviä säästöjä ja lisätä itse toimintaan käytettävää työaika.

#### Keskeisten pääväylien palvelutaso turvataan

Seutu- ja kuntakeskusten yhteyksien sekä kuljetusten kannalta keskeisten valta- ja kantateiden **palvelutaso turvataan kunnossapidolla** sekä etenkin liikenneturvallisuutta ja kuljetusten häiriötömyyttä parantavilla **täsmätoimenpiteillä.** Samalla on varmistettava, että maankäytön ratkaisu ei enää aiheuteta uusia palvelutaso-ongelmia. Päätieyhteyksien osalta tulee huomioida myös automaattisen nopeusvalvonnan antamat mahdollisuudet maakunnan heikon liikenneturvallisuustilanteen parantamisessa. Kehittämistä tehdään vaiheittain ja monipuolisella keinovalikoimalla - Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava- kehityskäytävä-, valtatie 3- sekä valtatie 18- selvitysten linjausten mukaisesti (sekä kohdat 2.3.2 ja 2.3.6).

Muiden päätieyhteyksien, erityisesti poikittaisen **valtatie 16** (Sinisen tien) sekä kuljetusten kannalta tärkeiden **kantateiden 44, 63 ja 66** (mukaan lukien **seututie 711 Ruona-Alajärvi-yhteysväli** kantatielle 66 kuljetuksia välittävänä yhteytenä ja **seututie 663** Kauhajoki-Päntäne-Isojoki-välin tiegeometrian parantamisen) palvelutaso turvataan suunnitelmallisesti ottamalla huomioon kunnossapidon kehittämistarpeet tulevissa EPOELY:n alueurakoissa. Lisäksi tarvittavat jo tiedossa olevat pienet täsmätoimenpiteet tulisi suunnitella ja priorisoida investointirahoitusta päätettäessä.

Myös poikittaisille liikennekäytävälle sijoittuvien vähäliikenteisempien rataosuuksien henkilöliikenteen riittävä palvelutaso on turvattava. Ko. liikenteen merkitys on huomattava useiden seutu-/kuntakeskusten kannalta. Henkilöliikenteen kysyntää on vahvistettava, jotta henkilöliikenteen vuorotarjonta pystytään säilyttämään edes nykyisellä tasolla. Keinoja ovat muun muassa markkinoinnin ja informaation kehittäminen, lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden parantaminen ja matkaketjujen sujuvuuden parantaminen. Lisäksi suunnitteilla on markkinaehtoisen raideliikenteen pilotti, jossa Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä -yhteysväli on mukana.



### Kunnossapidon merkitys kasvaa

Resurssien pienentyessä korostuu tie- ja katuverkon kunnossapidon merkitys – vaikka kunnossapidon resurssit ovat vähenemässä. ELY:n ja kuntien välistä kunnossapito-yhteistyötä on lisättävä ja huomioitava yhteistyö ELY:n alueurakoiden kautta tapahtuvassa kunnossapidon entistä tehokkaammassa kohdentamisessa. Myös kuntien välistä kadunpito-yhteistyötä tulee kehittää esim. hankintayhteistyön kautta.

Kunnossapidon resurssien kohdentamisessa korostuu edellä mainitun laajan päätieverkon kunnossapidon säilyttäminen vähintään nykytasoisena. Samalla on tarvetta seutu- ja kuntakeskusten kannalta tärkeiden kanta- ja seututeiden sekä alemman tieverkon asiakastarpeita vastaavan liikennöitävyyden turvaamiseen kehittämällä ennakkoivaa kunnossapitoa, hoidon/ylläpidon tasalautaisuutta, vuorovaikutusta ja mobiili-informaation saatavuutta. Tämä tulee olemaan kunnossapidon resurssien ja ostovoiman pienentyessä kuitenkin entistä vaikeampaa. Kunnossapidon toimin on tapauskohtaisesti varmistettava myös erikoiskuljetusreittien toimivuus. Keskeisellä kanta- ja seututieverkolla on lisäksi tehtävä pieniä täsmätoimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseksi. Alueurakoita palvelevaa reaaliaikaista tietoa erityisesti alemman tieverkon täsmähoitoa vaativista pienistä ja akuuteista ongelmakohteista on jatkossa saatavissa paremmin kun tiestöä paljon käyttäviin ajoneuvoihin voidaan kytkeä havainnointilaitteistoa sekä samalla automatisoida havaintojen käsittelyä (digitalisaatiokokeilut).

### Logistiikkayhteistyöllä kuljetuksiin kustannustehokkuutta

Pienempien keskusten sekä niitä ympäröivien haja-asutusalueiden kuljetusten **kustannustehokkuuden säilyttäminen ja parantaminen** on toimintaympäristön muuttuessa jatkuvasti haasteellisempaa. Tavaraerät ovat usein pieniä ja toimituksia tekevät useat eri toimijat. Kustannustehokkuuden parantamiseksi tulisi yritysten välistä **yhteistyötä** lisätä ennakkoluulottomasti logistiikan eri osa-alueilla. Käytännössä tämä tarkoittaa pk-yritysten logistiikkayhteistyön ja -osaamisen sekä logistiikkayritysten kanssa tehtävän vuorovaikutuksen kehittämistä. Yhteistyön käynnistäminen onnistuu parhaiten hankkeella, jolla selvitetään yritysten tarpeet ja yhteistyöhalukkuus, määrittelemällä yhteistyömalli sekä käynnistämällä yhteistyö esim. potentiaalisilla toimialoilla/yhdistelyyn sopivissa kuljetuksissa jo hankkeen aikana.

Yhteistyötä on lisäksi kehitettävä **kauppojen jakelutoiminnassa**. Kuljetukset ovat elinkeinoelämälle, varsinkin keskusliikkeille, tärkeä kilpailutekijä. Tästä johtuen tavaravirrat halutaan järjestää oman toiminnan kannalta optimaalisesti ja tavaravirtojen yhdistäminen on vaikeaa suurissa keskuksissa. Sen sijaan pienemmissä keskuksissa ja erityisesti haja-asutusalueilla yhteistyö mahdollistaisi kustannussäästöt ja olisi houkuttelevaa toimijoille.

**Yritysten ja viranomaisten välisen jatkuvan suunnitteluyhteistyön** kehittäminen on pienemmissä keskuksissa suurista helpompaa ja sille on määriteltävä aluekohtaiset kevyet ja helpot mallit, esimerkiksi säännöllinen tiedonvälitys kärkiyritysten, yrittäjäjärjestöjen ja viranomaisten kesken.

#### **Kärkitoimenpiteet** muissa keskuksissa:

- Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivitystarpeen arviointi ja päivitystyön käynnistäminen tarpeen mukaan
- Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaissuunnittelun ja -hankinnan käynnistäminen sekä yhteisten hankintamallien selkeyttäminen osana MaaS-konseptointia.
- Kevyen liikenteen laatukäytävien määrittäminen
- Päätieverkon ja kuljetusten kannalta keskeisten maanteiden palvelutason turvaaminen kunnossapidolla, täsmätoimenpiteillä ja korjausvelkapaketin kohteilla sekä maankäytön suunnitelmallisella kehittämisellä
- Seinäjoelle suuntautuvien työ- ja opiskelumatkaliikennettä palvelevien joukkoliikennevuorojen pienten palvelutasopuutteiden korjaaminen
- Kuljetusten yhdistelyn pilotointi

## 2.3.5 Haja-asutusalueet

### Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Matka-ajaltaan ennakoitavat sekä turvalliset matkat ja kuljetukset ovat mahdollisia koko haja-asutusalueella.
- Esteettömät asiointimatkat haja-asutusalueelta lähimpään kuntakeskukseen turvataan kaksi kertaa viikossa.
- Koulumatkat ovat turvallisia ja matka-ajoiltaan kohtuullisia.
- Haja-asutusalueiden maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetukset on mahdollista hoitaa kustannustehokkaasti.
- Haja-asutusalueen kuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti.
- Tehokkaat tietoliikenneyhteydet, sähköiset palvelut sekä etätyömahdollisuudet vähentävät liikkumistarpeita ja mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle hyvien liikenneyhteyksien varteen.

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan** ovat suurimmat erot seuraavia:

- Matka-aikojen ennakoitavuus on nykyisin hyvä, mutta liikkumistarve ja matka-ajat ovat kasvussa mm. palvelujen keskittymisen myötä. Liikenneturvallisuusongelmat ovat pistemäisiä. Lisäksi alemman tieverkon hoidon puutteet aiheuttavat liikenneturvallisuusongelmia. Matkat ja kuljetukset ovat oikeilla tilanopeuksilla muutoin turvallisia. Kuljetukset ovat mahdollisia, mutta palvelutaso on laskussa.
- Asiointimatkat haja-asutusalueilta lähimpiin kunta- tai palvelukeskuksiin on mahdollista hoitaa asiointiliikenteellä suuressa osassa kuntia jo nykyisin. Ongelmana on painottuminen hallintokunta-kohtaisiin erillisratkaisuihin ja tiedotuskulttuuri. Haja-asutusalueiden asiointiliikenne on sovitettu heikosti yhteen seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen kanssa. Sektorikohtaisten henkilökuljetusten avaamisella ja kytkemisellä MaaS-konseptiin olisi mahdollista parantaa palvelutasoa ja tehostaa kuljetuksia.
- Kouluverkkoon kohdistuu merkittäviä lakkauttamispaineita ikäluokkien pienentyessä. Koulumatkojen pituudet uhkaavat kasvaa entisestään.
- Vähäliikenteisen tieverkon kunto on paikoitellen huono, erityisesti päällystetty tieverkko on ongelmissa. Maatalouden kuljetusten yksikkökoot ovat kasvussa.
- Yhteistyötä haja-asutusalueen kuljetusten osalta ei maakunnassa nykyään juurikaan tehdä.
- Sähköisten palvelujen kehittäminen on hidasta eikä etätyö ole yleistynyt ennustetulla tahdilla. Nopea laajakaista -hanke jatkuu vuoden 2019 loppuun.



**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

#### Lisää hoidon ja ylläpidon kohdentamista

Haja-asutusalueen tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytävissä olevat resurssit ovat valtakunnallisen kehityksen tahdissa pienenevässä. Hoidon ja ylläpidon kohdentamisen **priorisointia ja täsmähoitoa** tulee jatkaa ja tehostaa, jotta eri asiakasryhmien kriittisimmät palvelutasotarpeet pystytään täyttämään. Kohdentamisessa on huomioitava erityisesti vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon liikennöitävyyden säilyttäminen. Hoito ja ylläpito on muutoin varmistettava varsinkin maatalouden, metsäteollisuuden, turvetuotannon ja bioenergian kuljetusten kannalta tärkeällä verkolla kohdentamalla ja ajoittamalla toimenpiteitä kuljetusten ja suuryksikköjen sijainnin kannalta optimaalisesti (ennakoiva kunnossapito). Kunnossapidon kohdentamisessa on huomioitava myös asukkaiden, vapaaajan asukkaiden sekä matkailun tarpeet. Kohdentamisen suuntaaminen tulisi tehdä Etelä-Pohjanmaan korjausvelkakohteiden ja vähäliikenteisen tieverkoston priorisointi -raportin (2014) mukaisesti. Reaaliaikaista tietoa alemman tieverkon täsmähoitotarpeista on jatkossa mahdollista saada havainnointia ja havaintojen käsittelyä automatisoimalla (digitalisaatiokokeilut).

Kehittäminen tapahtuu ELY:n **tienpidon alueurakoiden** sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittämisen kautta. Kohdentamisen paras tietopohja on **jatkuva vuorovaikutus** haja-asutusalueella merkittävimpiä kuljetusvirtoja synnyttävien yritysten kanssa. Lisäksi huomiota tulee kiinnittää **informaation** saatavuuteen. Uusien alueurakoiden kilpailutusten yhteydessä tulee harkita mobiilipalvelujen käyttöönottoa, koska informaation saatavuuden parantamisella pystytään lisäämään matkaikeiden ennakoitavuutta ja tietoa kuljetusten täsmällisyydestä. Lisäksi on syytä kiinnittää huomiota asiakkaiden suuntaan tehtävään perusteluinformaatioon. Tieto siitä, miksi hoitoa priorisoidaan ja mitä ovat hoidon vaatimukset auttaa ymmärtämään toiminnan tavoitteita ja tapoja.

Kohdentamisen ohella on pystyttävä jatkuvasti vaikuttamaan nykyisen infrastruktuurin kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan **rahoituksen nostoon**. Tähän tuovat painetta myös raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet. Lisäksi ilmastonmuutoksen myötä jo lisääntyneet tulvat ja lauhemmat talvet aiheuttavat kunnossapidolle lisähaasteita ja lisärahoitustarpeita.

Maantieverkon ohella **yksityisteiden** kunnossapidon taso tulee turvata lisäämällä tieisännöintipalvelujen käyttöä. Työssä on huomioitava paikalliset olosuhteet ja esim. liikenneturvallisuuden merkittävä paraneminen. Avustuskohteiden priorisoinnissa tulee huomioida maantieverkkoa vastaavasti keskeiset matkat ja kuljetukset.

#### Liikennepalvelut järjestettävä uudella tavalla

Perinteisen joukkoliikenteen toimintaperiaatteet ja ansaintalogiikka eivät toimi enää haja-asutusalueilla, missä kysyntä on rajallista eikä ”massoja” ole. Kunnat ja ELY voivat tuottaa asiointiliikennettä jatkossakin vain erittäin rajallisilla resursseilla. Liikennepalvelut täytyykin tuottaa uusin tavoin, keinoina MaaS-konseptiin kytkettävä **kutsuohjattu palvelu-aluekohtainen asiointiliikenne sekä yhteisöllisten liikenneratkaisujen aktivoiminen**. Asiointiliikennöinti on suunniteltava ja toteuttava ylikunnallisina, kutsuohjattuina ja kaikille avoimina palveluina ja kytkeä se osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia. Liikennöinnissä huomioidaan normaalit asiointisuunnat ja toteutetaan palvelu reittisuudensa sijasta palvelualuekohtaisena. Myös esteettömyysvaatimukset tulee asettaa etusijalle.

Kuntien ja muiden toimijoiden on etsittävä aktiivisesti keinoja ja toteuttamismalleja, joiden avulla yhteisöt (kylät) kykenisivät omaehtoisesti tuottamaan laadukkaita ja saavuttavia kuljetuspalveluja. Asukkaille tulisi antaa mahdollisuus konseptoida ja järjestää itse kylätasolla omat asiointiliikenneratkaisunsa, mikäli niillä täydennettäisiin tai korvataisiin kunnan ostamaa liikennettä. Ruotsissa ko. malli on jo käytössä. Mallilla on mahdollista saada aikaiseksi itsensä kustantava asiointiliikenne. Asiointiliikenteen kytkeminen osaksi MaaS-palveluja helpottaa kannattavan liikenteen synnyttämistä. Esimerkkejä ratkaisusta ovat kylien asukkaiden omaehtoiset kimpakyyti- ja kyläbussipalvelut. Tulleva liikennekaari helpottaa uusien liikenteen palvelumallien kokeilua ja käyttöönottoa entisestään. Palveluja tulee pilotoida sekä monistaa ratkaisuja muualle maakuntaan.

Hajarakentamisen vaikutukset suuria

Hajarakentaminen vaikuttaa merkittävästi liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiselle asetettaviin vaatimuksiin. Liikennejärjestelmän kestävyys kannalta olisi paras, mikäli maakuntakaavoituksen yhteydessä pystyttäisiin määrittelemään **maakunnalliset hajarakentamisen periaatteet** rakennemallityön kautta. Periaatteiden määrittely ohella on hyvä tuoda tietoa asumisen sijaintipaikkojen valinnan merkityksestä liikkumiseen, esimerkiksi haja-asutusalueella asuvien kannalta monesti kohtuuttoman pitkiin koulukyyteihin. Toisaalta maakunnassa tulisi määritellä turvallisten ja matkajoiltaan kohtuullisten koulukyytien periaatteet.

Sähköiset palvelut ja tietoliikenneyhteyksien toimivuus erityisen tärkeää haja-asutusalueilla

Tietoliikenneyhteyksien toimivuus vaikuttaa liikku mistarpeisiin sekä yritysten toimintaedellytyksiin. Laajakaistaverkkohankkeiden toteuttamiseen on saatava lisää vauhtia, myös yritysten tarpeet huomioon ottaen. Hankkeiden markkinaehtoinen toteuttaminen ei ole aina riittävän nopeaa, minkä vuoksi on syytä kartoittaa mahdollisuudet tukea hankkeita nykyistä monipuolisemmin keinoin. Pidemmällä tähtäimellä on edistettävä uusimpien teknologioiden nopeaa käyttöönottoa. Yhteyksillä luodaan mahdollisuudet sähköisten palvelujen todelliselle hyödyntämiselle. Kuntien ja eri viranomaistahojen tulee edistää ja pilotoida sähköisten palvelujen käyttöönottoa Etelä-Pohjanmaalla.

Kuljetusten yhdistelyllä kannattavuutta

**Haja-asutusalueen henkilö- ja tavarakuljetukset tulisi pystyä yhdistelemään** kustannustehokkaammin. Haja-asutusalueen kuljetukset hoidetaan nykyisin vielä turhaan yksittäisinä ja peräkkäisinä kuljetuksina, vaikka potentiaalia kuljetusten yhdistämiseen jo olisi. Haja-asutusalueiden tavarakuljetusten asiakastarpeisiin pohjautuvia yhteistyö- ja toimintamalleja tulisikin lähteä kehittämään ja **pilotoimaan** ennakkoluulottomasti, koska vain näin voidaan kuljetusten kustannustehokkuutta lisätä. Kehittämistyössä on lisäksi huomioitava mahdollisuudet yhdistää tavarakuljetukset henkilökuljetusten kanssa. Pilottien käynnistämiseen tarvitaan kuntien liikkeellepanovoimaa, mutta itse hanke voi lähteä liikkeelle esim. seudullisten elinkeino-yhtiöiden kautta tai yritysveltoisesti.

Puu- ja bioterminaaliverkkoa kehitettävä

Tulevaisuudessa bioenergiakuljetukset tulevat lisääntymään myös Etelä-Pohjanmaalla. Suurelta osin haja-asutusalueille sijoittuvan bio- ja puunkuormauspaikkaverkoston priorisoitu kehittäminen on tärkeää pitää liikkeellä. Mahdolliset kuljetusvirtamuutokset, kuten Äänekosken biotuotetehtaan vaikutus, tulee huomioida bio- ja puunkuormauspaikkaverkostossa.

**Kärkitoimenpiteet** haja-asutusalueilla:

- Omaehtoisten kimppekyyti- ja kyläbussipalvelujen kokeilu halukkuutensa osoittavalla alueella, kytkeminen MaaS-palveluun
- Tiestön hoidon ja ylläpidon kohdentamisen jatkaminen sekä informaation saatavuuden ja jakamisen parantaminen, pilotoinnit
- Haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistäminen, pilotointi
- Laajakaistaverkkohankkeiden toteutumisen sekä sähköisten palvelujen kehittymisen edistäminen.
- Maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetusten kuormauspaikkojen ja terminaalien lisääminen maakunnan tarvetta vastaavalle tasolle

## 2.3.6 Pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset

Pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset on käsitelty erikseen, koska niiden merkitys on Etelä-Pohjanmaan kannalta erittäin suuri – koskien maakunnan saavutettavuutta sekä maakunnan logistisen aseman hyödyntämistä. Ylimaakunnallisten matkojen ja kuljetusten merkitys on nostettu myös maakuntasuunnitelmassa esille.

### Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Nopeat työmatkat ja sujuvat matkakäytöt turvataan Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan sekä kansainvälisille jatko-yhteyksille.
- Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa matka-ajaltaan kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä.
- Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkakäytön palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.
- Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti, turvallisesti ja häiriöttömästi.
- Kuljetusten kustannustehokkuuden, vaurioitumattomuuden ja vihreyden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä.
- Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan pitkäjänteisesti.
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen sekä logistiikkatoimintojen keskittäminen parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen. Kaskisten sataman kehittäminen ja radan parantaminen / tehostettu kunnossapito olisivat oleellisia toimenpiteitä Roveksen logistiikkatoimintojen edistämiseksi. Kaskisten radan parantamisen hankearviointi ja aluetaloudellinen selvitys valmistui 2017.
- Yhteydet Pohjanmaan satamien kautta ulkomaille ovat kilpailukykyiset verrattuna yhteyksiin Etelä- ja Lounais-Suomen satamista.

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan** ovat suurimmat erot seuraavia:

- Etelä-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet ovat jo nykyisin joustavia ja kaupunkien väliset yhteydet nopeita. Erityisesti pääradalla ja Vaasan radalla on kuitenkin pullonkauloja, joiden poistaminen lisäisi mahdollisuuksia yhteyksien nopeuttamiseen ja vuorotarjonnan kehittämiseen. Kaskisten radan hankearvioinnin selvitys ja aluetalouteen kohdistuvien vaikutusten arviointityö on valmistunut 2017. Vaihtoehtoina ovat radan perusrakennus (noin 122 M€), tehostettu kunnossapito (noin 22 M€) ja radan sulkeminen liikenteeltä. Säännöllinen reittiliikenne Seinäjoen lentoasemalta päättyi vuonna 2013 ja charterlennot vuonna 2015. Tällä hetkellä lentoasema palvelee lentoliikennettä tarpeen mukaan.
- Joukkoliikenneyhteys on kaikilla keskeisillä yhteysväleillä nopeampi kuin vastaava henkilöautomatka. Matkakäytöt matkan alku- ja loppupäässä eivät ole kuitenkaan sujuvia. Liityntäliikenteessä ja -pysäköinnissä on puutteita. Lipputuotteet eivät ole yhteiskäyttöisiä ja informaation taso on puutteellinen.
- Opiskelijoiden tarpeita vastaavat riittävät kaukoliikenneyhteydet toteutuvat pääosin suoraan kuntakeskuksesta tai liityntänä Seinäjoen kautta. Poikkeuksina ovat Evijärvi, Karijoki ja Lappajärvi.
- Pääradan kapasiteettiongelmat Seinäjoelta etelään aiheuttavat ongelmia sekä matkoille että kuljetuksille. Kehityskäytävällä Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava sijoittuvilla valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on merkittäviä palvelutasopuutteita.
- Kuljetusten tyhjänä ajon osuus on suurempi kuin koko maassa keskimäärin.
- Poikittaiset päätieyhteydet etenkin Jyväskylään, mutta osin myös Vaasan suuntaan ovat huonoja (vt 18)
- Maakunnassa tiekuljetukset ovat määrävälisessä roolissa. Tuotekuljetusten junalastaukset eivät ole mahdollisia maakunnan alueella, osin operaattorin toiminnasta johtuen.
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen on edennyt ja yritysten sijoittuminen alueelle on mahdollistunut. Alueen arvioidaan lisäävän kuljetuskäytävien käyttöä. Kansainvälisiä kuljetuskäytäviä ei juurikaan hyödynnetä eikä logistiikkayhteistyötä tehdä vielä riittävästi.
- Vaasan sataman laivaliikennepalveluita on kehitetty, mutta tavara- ja henkilöliikenteeseen suunnitellun laivan hankinta on vasta etenevässä. Yhteydet satamiin ovat osin puutteellisia (Kaskisten rata / radan kunto on heikko, Vaasan rata / kohtaamispaikka puuttuu, mikä edistäisi joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen parempaa toimivuutta).

**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

Joukkoliikenteen potentiaali hyödynnetään tehokkaammin

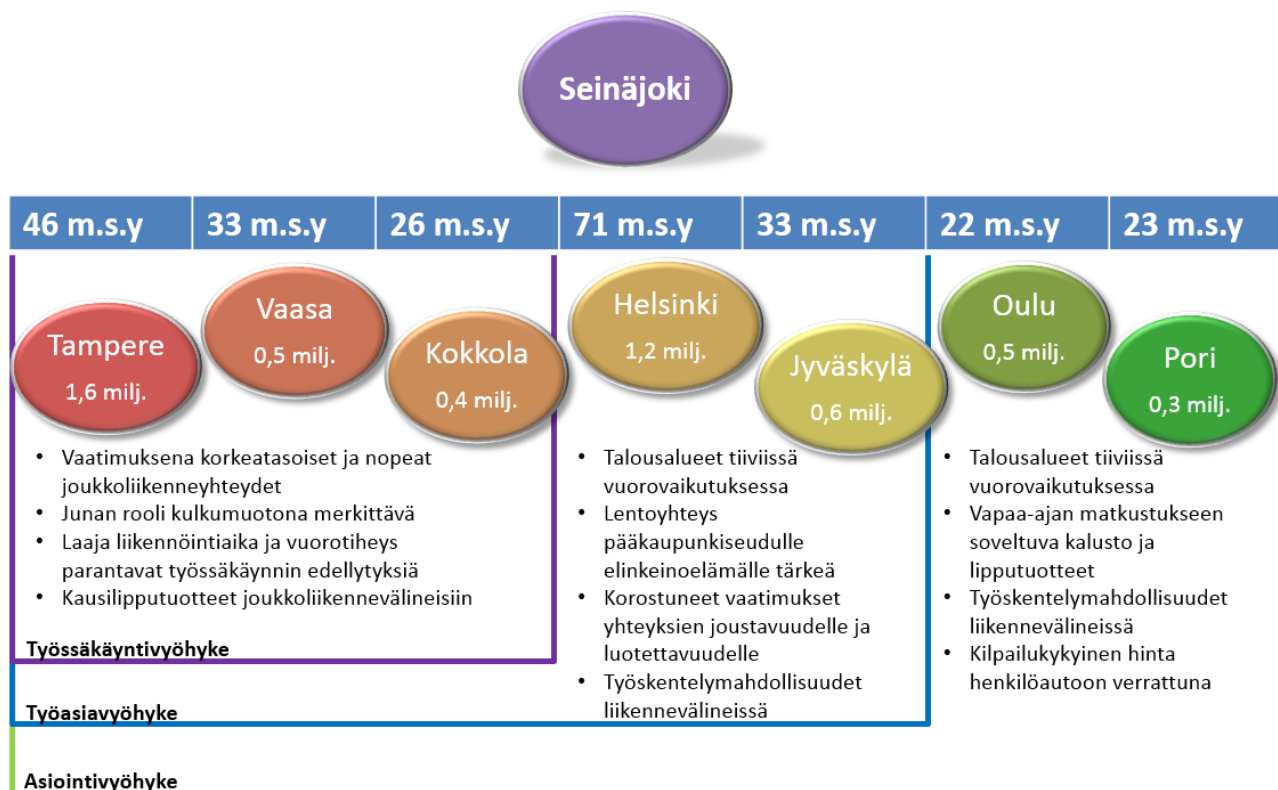
**Nopeita pääradan junayhteyksiä** kehitetään edelleen. Vuorotarjonnan kehittämisessä on huomioitava liittynät työmatkoja palveleviin kansainvälisiin lentoliikenteen jatko-yhteyksiin, erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Tarve on lisääntynyt Seinäjoen lentoaseman toimintakonseptin muutoksen myötä. Rinnalla on varmistettava toimivat liittynäyhteydet lähempänä sijaitseville Vaasan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemille. Etenkin Vaasan suunnan yhteyksien merkitys on kasvanut, koska välimatka on lyhyt, Vaasan lentoaseman vuorotarjonta hyvä ja Seinäjoelta on suora kutsubussiyhteys lentoasemalle. Myös uusia työmatkojen lipputuotteita tulee ottaa käyttöön Vaasan, Kokkolan ja Tampereen suunnan yhteyksissä, mahdollisesti osana kehitettäviä uusia liikkumisen palveluita.

**Seinäjoen lentoasemaa** kehitetään jatkossa erityisesti tarpeen mukaan aukiolevana **lentoasemana**, jolla kaupalliselle ja yksityiselle lentoliikenteelle tuotetaan palveluita kysynnän mukaan. Kehittämisessä on lisättävä yhteistyötä naapurikenttien kanssa.

**Pääradan ja Vaasan radan yhteyksien nopeuttamisen pullonkaulat tulisi poistaa.** Pääradalla uusia kohtaamispaikkoja on rakennettava niille muutamalle osuudelle Seinäjoen ja Tampereen välillä, joissa valtaosa kohtaamisista tapahtuu. Vaasan radalla Tervajoen kohtaamispaikan rakentaminen on toteutettava ensi tilassa. Nämä toimenpiteet nopeuttavat yhteyksiä ja mahdollistavat vuorotarjonnan kehittämisen.

**Seinäjoen työssäkäynti- ja työmatkavyöhykkeillä kehitetään raideliikennettä** keskeisenä joukkoliikenteen kulkumuotona. Seinäjoen asema pääradan varrella antaa tähän mahdollisuuksia – samoin Vaasan suunnan raideyhteys. Vaasan suunnan vuorotarjontaa rajoittaa kuitenkin vielä em.

## Etelä-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet



m.s.y = vuoroja molempiin suuntiin yhteensä talviarkena

Kuva 11. Työssäkäynti- ja asiointivyöhykkeet Seinäjoelta. Määrät (milj.) tarkoittavat matkoja molempiin suuntiin yhteensä.

kohtaamispaikan puute. Kohtaamispaikan toteuttamisen myötä pystytään tarjoamaan lähemmäs sijaitsevien Seinäjoen ja Vaasan maakuntakeskusten välillä molempiin suuntiin hyvin toimivat työmatkayhteydet. Aamujuna lisävuorona Seinäjoelta Vaasaan on toteutunut vuoden 2017 alussa. Yhteydet palvelisivat osittain myös Vaasan lentoaseman liityntäliikennettä. Vuonna 2016 alkoi suora bussiyhteyden kokeilu Seinäjoelta Vaasan lentoasemalle ja takaisin.

Junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämisen rinnalla tulee kehittää juna- ja linja-autoliikenteen yhteiskäyttöisiä lipputuotteita ja informaatiota ottaen huomioon valtakunnallinen ja uusien liikkumispalvelujen kehitys. Yhteiskäyttöisyys mahdollistaisi mm. välin Seinäjoki-Vaasa joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisen jo ennen kohtaamispaikan rakentamista. Yhteysvälin juna- ja linja-autoliikenteen erilaisella profiloinnilla pystyttäisiin kokonaismatkustajamäärää kasvattamaan. Yhteiskäyttöisyyttä on kokeiltava myös pääradan sekä Haapamäen radan suuntaisessa liikenteessä. Haapamäen radan henkilöliikenteen jatkuvuus on turvattava mm. kehittämällä markkinointia ja tiedottamista sekä varmistamalla radan varren asemien toiminta. Pitkällä tähtäimellä tulisi tavoitella Haapamäen radan sähköistystä.

**Opiskelumatkoja palvelevia kaukoliikenteen matkaketjuja** kehitetään perjantain ja sunnuntain yhteyspuutteiden osalta sovittamalla ne pääradan vuorotarjontaan. Laajemmin liityntäliikenteen ja -pysäköinnin tarpeita on selvitettävä erillisessä maakunnallisessa selvityksessä ottaen huomioon erityisesti Seinäjoen matkakeskuksen kautta kulkevien matkaketjujen tarpeet (mm. liityntäpysäköinti) sekä pääradalla sijaitsevien Kauhavan, Lapuan ja Parkanon asemien toiminnan jatkuvuuden ja liityntäpysäköinnin turvaaminen. Kauhavan ja Lapuan asemat ovat maakunnan pohjoisten ja Parkanon asema eteläisten osien kannalta tärkeitä.

**Maakuntarajan ylittävän linja-autoliikenteen** nykyisen tason turvaaminen on oleellista varsinkin Etelä-Pohjanmaalta Keski-Suomeen sekä Pirkanmaalle suuntautuvien yhteyksien osalta.

Liikenne- ja kuljetuskäytäviä kehitetään vaiheittain

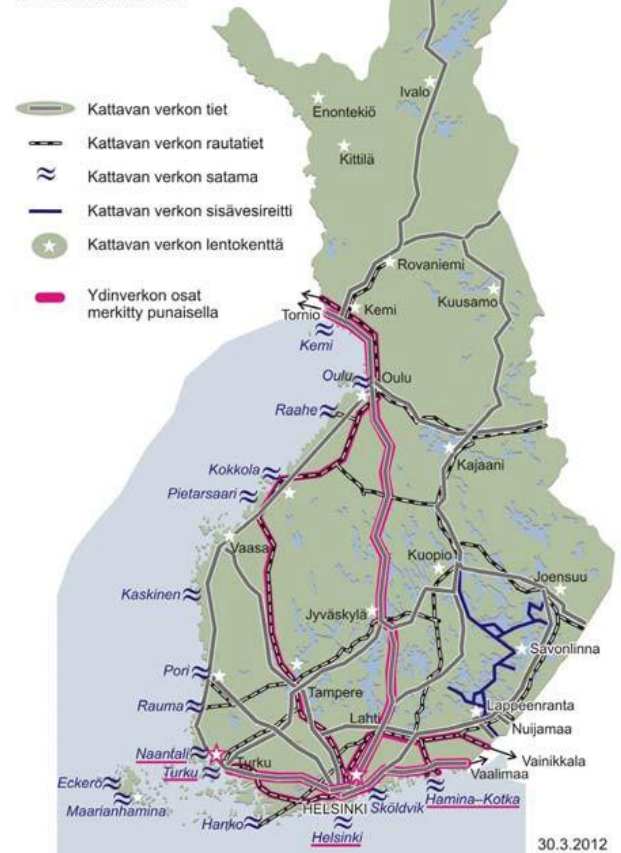
Etelä-Pohjanmaan yhdyskuntarakenne säteittäisine pääväylineen (päätiät ja radat) asettaa suuria haasteita pääväylien ylläpidolle ja kehittämiselle. Asiakastarpeita vastaavan riittävän palvelutason turvaamisen merkitys korostuu. Väylät kuuluvat

suurelta osin ylimatekunnallisiin liikenne-/kuljetuskäytäviin ja niiden kehittäminen kytkeytyykin osaksi laajempia tarkasteluja. Väylien merkitys Etelä-Pohjanmaan ylimatekunnallisten matkojen ja kuljetusten hoitamisessa on suuri. Erityisesti korostuu Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kehityskäytävän ja Seinäjoki–Tampere-kehityskäytävän (Suomi-käytävän) kehittäminen osana laajempaa Helsinki–Tampere–Seinäjoki–Oulu-yhteysväliä sekä poikittaisyhteyden Vaasa–Seinäjoki–Jyväskylä nousevaa merkitystä.

Konkreettisten ja pitkäjänteisten kehittämissuunnitelmien toteuttamiseksi esitetään laadittujen **liikennejärjestelmätasoisien kehittämissuunnitelmien toimenpiteiden edistämistä:**

- pääradan välillä Seinäjoki-Tampere parantamistoimenpiteet (Päärata Hki–Tornio esiselitys 2016)
- Valtatie 3 Tampere-Vaasa -kehityskäytäväselvityksen (2015) 1. vaihe
- Kauhajoki-Kauhava -palvelutasoselvityksen (2014) toimenpiteet (vt 19 ja kt 67)
- Vaasa-Seinäjoki -kehityskäytäväselvityksen (2015) ja Ähtäri–Multia aluevaraussuunnitelman (2012) toimenpiteet (Vaasan rata, vt 18)

EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS SUOMEN KATTAVAKSI VERKOKSI JA YDINVERKOKSI



Kuva 12. TEN-T-verkko.

Seinäjoki-Vaasa-liikennekäytävän merkitys on kasvussa. Kaupungit muodostavat yhä kiinteämmän yhteistoiminta-alueen. Pendelöinti on jo nykyisin vilkasta ja maakuntakeskusten välinen etäisyys suhteellisen lyhyt. Viiden kilometrin säteellä radasta asuu yhteensä noin 124 000 asukasta. Tarvetta on em. juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden sekä Tervajoen ja muiden mahdollisten kohtaamispaikkojen ja tätä kautta vuorotarjonnan kehittämisen ohella valtatie 18 liikenneturvallisuuspuutteiden korjaamiselle sekä ratayhteyden tasoristeysten poistolle ja rakenteen parantamiselle (mm. routavauriot) ja tätä kautta junayhteyden nopeuttamiselle. Ratayhteyden merkitys osana Vaasa-Jyväskylä-yhteyttä on huomioitava laajemmin. Lisäksi tulee selvittää valtatie 18 Seinäjoki - Ähtäri- Jyväskylä vaiheittain parantamismahdollisuudet.

Samoin on selvitettävä parantamismahdollisuudet niiden maanteiden osalta joilla on merkittäviä pitkämatkaisia maakunnan läpi kulkevia kuljetuksia. Kuljetukset suuntautuvat suurelta osin Etelä- ja Länsi-Suomen solmupisteisiin (mm. satamiin) sekä itä- ja länsisuuntaisesti.

Selvityksissä on tarkasteltava aidosti monipuolista keinovalikoimaa mukaan lukien em. joukkoliikenteen ja uusien liikkumispalvelujen kehittämisen antamat mahdollisuudet sekä kunnossapidon merkitys palvelutason turvaajana. Toimenpiteiden kohdentamisessa tulee huomioida kriittiset palvelutasotekijät, mm. liikenneturvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys.

#### Elinkeinoelämän kilpailukykyä tuetaan sujuvien kuljetusten avulla

Pääväylien vaiheittaisella kehittämisellä varmistetaan kuljetusten kannalta riittävät ja toimivat yhteydet maakunnasta kaikkialle maahan. Samalla maakunnan yritysten kilpailukykyä pyritään vahvistamaan yritysysteistyötä lisäämällä. Yhteistyön kautta kuljetusten yhdistelymahdollisuuksia on mahdollista parantaa ja tätä kautta vähentää tyhjänä ajamisen osuutta. Tyhjänä ajamisen vähentäminen aikaansaa kustannussäästöjä sekä tukee vihreiden arvojen mukaista toimintaa vähentämällä turhaa liikennettä.

#### Eri kuljetusmuotojen kilpailutilanteen turvaamisella hillitään kuljetuskustannusten nousua

Tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaalla tiekuljetukset ovat määrävissä roolissa. **Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet ja kilpailutilanne** on turvattava pitkäjänteisesti. Rautatiekuljetusten osalta kuljetuspalvelujen kehittämistä on edistettävä elinkeinoelämän todellisten tarpeiden pohjalta ja näin mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuden kasvattaminen. Rautatiekuljetusten hyödyntäminen on nykyisin melko vähäistä ja kehityssuunta on ollut mm. operaattorin toiminnasta johtuen negatiivista. Tuotekuljetusten junalastaukset eivät ole mahdollisia maakunnan alueella. Uusien tavaraliikenteen toimijoiden markkinoilletulo voi muuttaa tilannetta. Kehittämisessä on huomioitava mahdolliset uudet kuljetusvirrat rataverkolla, esimerkiksi kaivosteollisuuden ja raakapuukuljetuksiin liittyen.

Erikoiskuljetusten turvaaminen ja HCT-rekkojen riittävän kattavien reittien määrittäminen on tärkeä osa elinkeinoelämän sijoittumismahdollisuuksien ja kilpailukyyn turvaamista. Kuljetusten ennakointi ja turvaaminen luo varmuutta yritysten toiminnalle.

#### Elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien parantaminen kansainvälisten kuljetuskäytävien kautta

Eri kuljetusmuotojen yhdistelyä kehitetään elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta. Toteutuksessa oleva Roveksen logistiikka-alue luo hyvät mahdollisuudet eri kuljetusmuotojen yhdistämiselle. Roveksen logistiikka-alue mahdollistaa logistiikkatoimintojen keskittämisen, logistisen yhteistyön lisäämisen sekä kansainvälisten kuljetuskäytävien laajan hyödyntämisen. Myös Seinäjoen lentoaseman kehittäminen tavaraliikenteen kenttänä vahvistaisi logistiikka-alueen kehittymispotentiaalia.

Kansainvälisten kuljetuskäytävien kautta koko maakunnan elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia voidaan pitkällä tähtäimellä pyrkiä parantamaan. Tällä hetkellä kansainvälisiä kuljetuskäytäviä ei juuri hyödynnetä. Tietoisuus käytävistä ja niiden hyödyistä elinkeinoelämän keskuudessa on heikkoa. Tietoisuutta tulee lisätä käytävien markkinointia tehostamalla. Maakunnan keskeisten toimijoiden on osallistuttava kuljetuskäytävien kehittämistyöhön. Kehittämistyötä tulee tehdä yhdessä naapurimaakuntien kanssa, jotta varmistetaan toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus koko kuljetuskäytävän osalta.



### Pohjanmaan satamien kilpailukyky tärkeää myös Etelä-Pohjanmaan kannalta

Pohjanmaan satamilla on omat vahvuutensa ja erikoistumisalansa. Laivayhteyksien kehittämistä on edistettävä ja varmistettava jatkuvat, luotettavat yhteydet Kaskisista ja/tai Vaasasta Ruotsiin ja edelleen muualle maailmaan. Lisäksi palvelutasoltaan riittävät tie- ja raideyhteydet Pohjanmaan satamiin tulee varmistaa. Tällä hetkellä yhteydet etenkin Kaskisten satamaan ovat osin puutteellisia. Vaasan satamaraitteen kunnostus on tekeillä / tehty.

Kaskisten radan liikennöitävyys on turvattava. Em. toimenpiteet ovat tärkeä osa kansainvälisten itä-länsisuuntaisten kuljetuskäytävien kilpailukykyisyyden parantamista. Toimenpiteiden rahoitusjärjestelyvaihtoehtoja tulee tutkia entistä laajemmin.

Satamayhteyksien osalta on varmistettava jatkuvasti palvelutasoltaan riittävät yhteydet myös Turun, Porin, Rauman, Kristiinankaupungin, Kokkola–Pietarsaaren ja Vuosaaren satamiin. Edellä mainittujen yhteyksien ohella on huomioitava kantatien 44 merkitys Länsi-Suomen satamiin johtavana yhteytenä.

Ylimaakunnallisia pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat **kärkitoimenpiteet**:

- Kehityskäytävän Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava (kt 67 ja vt 19), valtatie 3 Tampere (Jalasjärvi/Kurikka)-Vaasa, pääradan Tampere-Seinäjoki sekä välin Seinäjoki-Vaasa-Jyväskylä (Vaasan rata ja vt 18) liikennejärjestelmätasojen kehittämisselvitysten pohjalta tehtävä pitkäjänteisten realististen kehittämispolkujen tarkistaminen ja toteutus
- Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi pääradalla, Seinäjoki–Vaasa-radalla sekä Haapamäen radalla
- Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen
- Maantien 711 parantaminen ja oikaiseminen / tarkempi suunnittelu (pohjaveden suojaus ja parannettu talvihoito)
- Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen.
- Erikoiskuljetus- ja HCT-rekkojen reittien liikennöitävyyden turvaaminen.

*Kuva: Laura Syväoja*



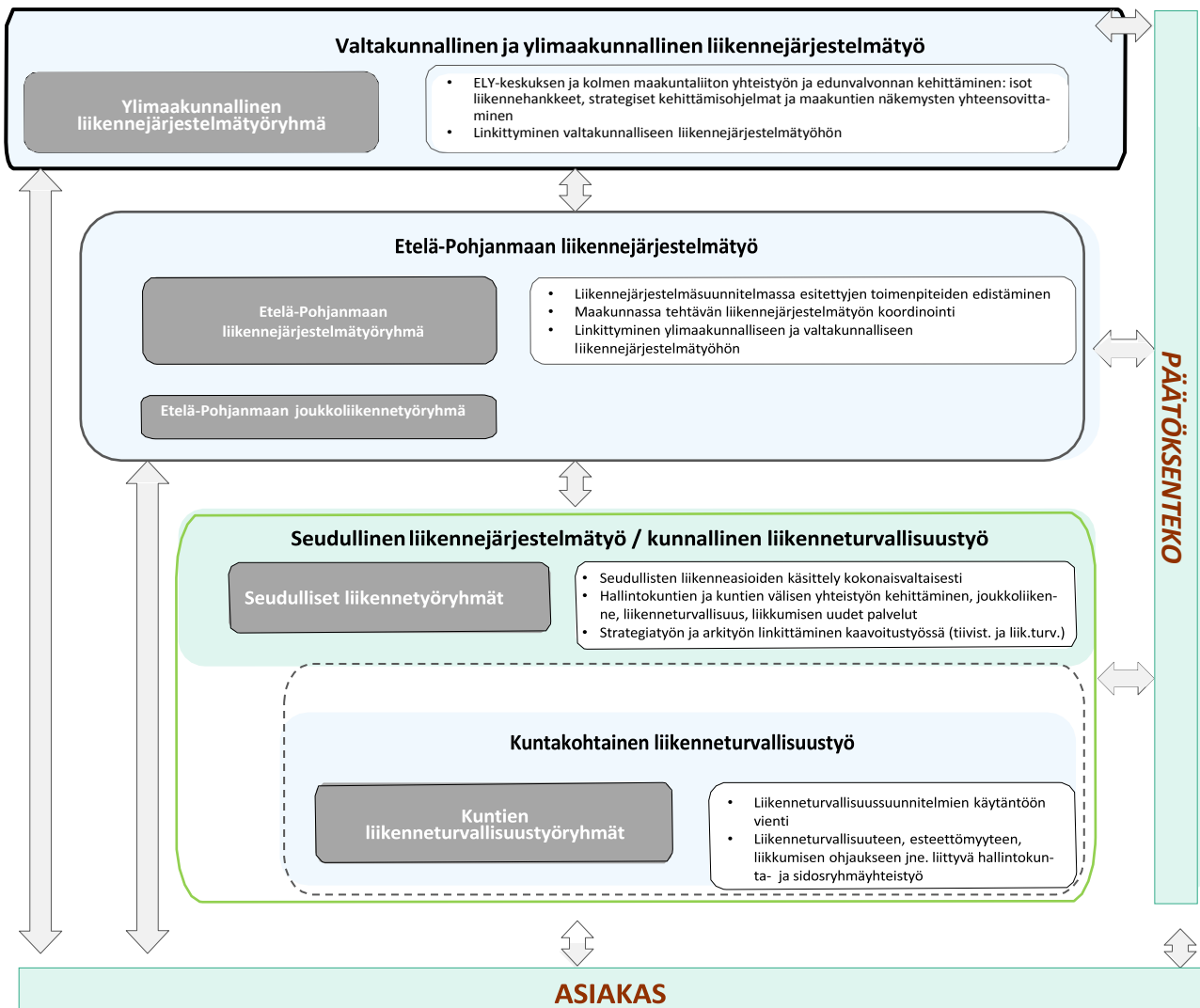
### 2.3.7 Yhteistyö ja toimintamallit

#### Asetetut palvelutasotavoitteet:

- Maakunnassa tehtävä liikennejärjestelmätyö on jatkuvaa ja asiakaslähtöistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä.
- Liikenteeseen liittyvien eri työryhmien toiminta yhteensovitetaan ja päällekkäisyydet karsitaan.
- Liikenteen suunnittelu kytkeytyy niin maakunta-, seutu- kuin kuntatasolla tehokkaasti maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän suunnitteluun.
- Päätöksentekijät ymmärtävät liikenteen kehittämisen todelliset mahdollisuudet ja merkityksen osana maakunnan strategista kehittämistä.
- Liikennejärjestelmätyöhön otetaan mukaan monipuolisen toimenpidevalikoiman edellyttämät uudet osapuolet.
- Seudulliset liikennetyöryhmät eivät ole kokoontuneet säännöllisesti, ja siksi on harkinnassa laajemman Ij-työryhmän päätöksenteon tiedottamisen lisäksi seudullisen / kuntakohtaisen yhteistyön aktivoiminen (kts. kuvan 13 muutettu tilanne).

**Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan** ovat suurimmat erot seuraavia:

- Maakunnassa toimii vuoden 2015 alussa aloittanut maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä. Toimintansa on aloittanut myös ylimaakunnallinen liikennestrategiaryhmä.
- Muita toimivia liikennesektorin työryhmiä on vain vähän (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vetämä maakunnallinen joukkoliikennetyöryhmä ja yksittäisiä kuntakohtaisia liikenneturvallisuuksiryhmiä). Toimintoja ei ole yhteensovitettu. Väyläkohtaisia hankkeita ajavat yhdistykset kokoontuvat säännöllisesti (esim. vt 18 -ryhmä ja päätaryhmä).
- Liikenteen ja maankäytön suunnittelun kytkentä toimii kohtuullisesti suurimmissa kaupungeissa sekä maakuntatasolla. MALPE-yhteistyötä parantaa ja aktivoi seutukunnallisten Ij-työryhmien aktiivisempi yhteistyö, Etelä-Pohjanmaan vaihemaakuntakaava II (kauppa, liikenne ja kunta-toiminnot, 2016) ja sen suunnittelumääräykset maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisesta, Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuskuva 2040 (2016) sekä rakennemalliselvitys (2017). Jatkossa yhteistyötä lisää myös SOTEMAKU-uudistus palvelujen, liikenteen ja elinkeinojen osalta.
- Päätöksentekijät ymmärtävät yleisellä tasolla liikennejärjestelmän kehittämisen merkityksen, mutta huomio kiinnittyy suurelta osin pelkästään suurinvestointeihin.
- Liikennejärjestelmätyössä ovat mukana lähinnä vain teknisen puolen edustajat ja kaavoittajat (joukkoliikennepuolta lukuun ottamatta).



Kuva 13. Ehdotus liikennejärjestelmätyön organisaatio-kaavioksi

**Tavoitteet pyritään saavuttamaan** seuraavin toimenpitein:

#### Lisää yhteistyötä naapurimaakuntien kanssa

Liikennejärjestelmätyön haasteet ja tarpeet eivät rajoitu yhden maakunnan sisälle. Käsittelemällä liikenteen ja maankäytön asioita maakuntaa laajemmalla tasolla saadaan kehittämiseen ja edunvalvontaan lisää voimaa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja kolmen maakunnan muodostaman liikennestrategiaryhmän tavoitteena on kehittää yhteistyötä ja edunvalvontaa isommissa ylimaakunnallisissa hankkeissa ja yleisesti liikenne- ja maankäyttöasioissa. Lisäksi on harkittava, onko alueilla tarvetta Länsi-Suomi-tasoisesta yhteistyön käynnistämiseen. Ylimaakunnallisen toiminnan tehokkuus edellyttää selkeiden toiminnan tavoitteiden ja toimintamallien määrittämistä.

#### Maakunnan sisäistä liikennejärjestelmätyötä kehitettävä

Eri aluetasoilla toimivien liikennetyöryhmien tehtävänä on varmistaa tässä suunnitelmassa ja sen pohjalta laadittavassa **aiesopimuksessa esitettävien toimenpiteiden suunnitelmallinen ja priorisoitu edistäminen**, vastata aiesopimuksen ajantasaisena säilyttämisestä sekä tuottaa aineistoa maakunnalliselle edunvalvonnalle. Lisäksi Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmätyöryhmän ja ylimaakunnallisen strategiaryhmän sekä seudullisten Ij-työryhmien tulee SOTEMAKU-uudistus huomioiden ottaa koordinoitua maakunnassa tehtävää Ij-työtä sekä maakunnan sisällä että osallistumista maakuntien väliseen, valtakunnalliseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Toiminnan tehokkuus ja suunnitelmallisuus varmistetaan vuosisuunnittelulla sekä vaikuttavuuden seurannalla. Toimintaan osallistuvat maakuntaliiton, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston edustajat. Maakunnallisessa ryhmässä on mukana elinkeinoelämän vahva edustus (kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt).

Maakuntatasolla jatkaa toimintaansa myös maakunnallinen joukkoliikennetyöryhmä, joka käsittelee joukkoliikenneasioita liikennejärjestelmätyöryhmää tarkemmin. Pidemmällä tähtäimellä on kuitenkin selvitettävä mahdollisuudet yhdistää joukkoliikennetyöryhmän toiminta osaksi maakunnallista liikennejärjestelmätyöryhmää.

Eri seutukunnille esitetään perustettavaksi pääosin kuntien edustajista koostuvat **seudulliset liikennetyöryhmät**, jotka käsittelevät liikenneasioita kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuusasiat mukaan lukien. Jokaista seudullista ryhmää on hyödynnettävä eri hallintokuntien liikenneasioita yhteisesti käsittelevänä ryhmänä, jolloin ne voivat tarvittaessa korvata myös kuntakohtaisia liikenneturvallisuusryhmiä. Hyvin toimivia nykyisiä kuntakohtaisia ryhmiä ei ole kuitenkaan syytä lakkauttaa.

Seudullisissa ryhmissä korostuu erityisesti strategiatyön ja arkityön linkittäminen sekä alueelliset tarpeet. Jäsenet ovat suurelta osin kuntaedustajia, joille on tärkeää se, että toiminnasta on hyötyä myös jokapäiväisen toiminnan suunnittelussa ja kohdentamisessa sekä esim. kuntien välisen yhteistyön kehittämisessä. Tätä kautta myös toiminnan tehokkuus ja vaikuttavuus paranee. Myös yrittäjiä ja yritysyritysten edustajia tulisi olla mukana. Toiminnan kehittäminen ja ulottaminen kattamaan entistä monipuolisempia keinovalikoimia ja toimijoita tulee vaikuttamaan myös työryhmien kokoonpanoon. Teknisen puolen edustajien ohella ryhmään tarvitaan laajempaa asiantuntemusta. SOTE-MAKU-uudistus tulee lisäämään teknisen sektorin painoarvoa kunnissa sekä lisää samalla yhteistyön kehittämisen merkitystä.

Toiminta perustuu liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksia ja konkreettisia toimenpiteitä seutu- ja kuntatasolle vievään vuosikohtaiseen suunnitteluun, huolelliseen kokousten valmisteluun ja vaikuttavuuden seurantaan. Apuna käytetään tarvittaessa ulkopuolista ostopalveluna hankittavaa valmistelutyövoimaa. Seutu- ja kuntakohtaisen suunnittelun kautta tulisi liikennejärjestelmän kehittämispainotukset viedä myös kuntakohtaisiin strategioihin saakka. Muutoin niiden toteuttaminen jää puolittiehen ja irralliseksi.

**Liikennejärjestelmän tilan seuranta** käynnistetään osana jatkuvaa työtä etenkin maakuntatasolla. Tarvittava toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään muuhun maakunnan strategiseen kehittämiseen. Strategiatyössä korostuvat yhteistyön kehittäminen ja kansainvälisten sekä ylimaakunnallisten yhteyksien tarpeiden yhteensovittaminen ja priorisointi. Liikennejärjestelmän tilan seuranta ja sen indikaattoreita kehitetään valtakunnal-

lisen kehityksen tahdissa, koska näin esim. indikaattoreihin saadaan vertailtavuutta. Liikennejärjestelmän tilaa seuraa aktiivisesti myös maakunnan Ij-työryhmä oman hyväksytyin toimintasuunnitelmansa pohjalta, mikä otetaan huomioon liikenneasioiden kehittämisessä ja maankäytössä.

#### Kytkeä alueidenkäytön ja palvelujen suunnitteluun kehitettävä voimakkaasti

Alueiden käytön, palvelujen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittamiselle on löydettävä eri suunnittelu- ja päätöksentekotasolle sopivat, **alueelliset erityispiirteet huomioivat toimintamallit**. Seutujen välillä on tässä selviä eroja ja **mallit tuleekin määrittellä heti seudullisten ryhmien toiminnan käynnistyttyä**. Maakuntatason koordinointi tehdään maakunnallisen Ij-työryhmän toimesta. Haasteena on se, että kaikki osapuolet eivät välttämättä näe yhteistyötä ja yhteenkytkeyttä tarpeellisenä. Päätöksentekijöiden sitouttaminen yhteistyöhön on tarpeen. Maakunnallinen Ij-työryhmä voi toimia myös asiantuntijana esimerkiksi maakunta-kaavoitusta osaltaan ohjaavana elimenä.

**Seudullista rakennemallityötä** voidaan käyttää seudullisen yhteensovittamisen taustana. Seinäjoen seudulta on tehty rakennemallitarkastelu; jatkossa on harkittava seuduittain, onko vastaavatyypiselle mutta kevyemmälle tarkastelulle tarvetta. Samalla tulisi selvittää myös **palveluverkon** kehitysnäkymät, jotta liikenteelliset asiat voitaisiin ottaa myös palveluverkkotarkasteluissa riittävällä tasolla huomioon. Maakunnassa tulisi tarkistaa systemaattisesti myös maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset.

Myös kuntatasolla on etsittävä uusia keinoja niin kuntien kaavoituksen sekä katu- ja liikennesuunnittelun vuorovaikutuksen kuin laajemmin esim. palvelujen suunnittelua koskevan vuorovaikutuksen suhteen. Keinot eivät ole monimutkaisia; tarvitaan vain halua ja näkemystä ottaa eri sektorien näkemykset ja vaikutukset vahvemmin huomioon.

### Vuorovaikutusta lisättävä

Liikennejärjestelmää koskevan asiakas-, yritys- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuksen organisointi ja vuosikohtainen suunnittelu on niin tiedonsaannin kuin toimenpiteiden vaikuttavuuden ja hyväksyttävyyden kannalta erittäin tärkeää. Keinot ja toimenpiteet ovat eri suunnittelutasoilla erilaisia, mutta keskeistä on päästä aidosti **osallistavampaan suunnitteluun ja jatkuvaan yhteistyöhön** kaikilla tasoilla. Koordinointi- ja kehittämisvastuu vuorovaikutuksesta on maakunnallisella liikennejärjestelmätyöryhmällä.

Päätöksentekijöiden suhteen tehtävä vuorovaikutus ja merkittävien linjausten hyväksyttäminen on erityisen tärkeää, koska ilman päättäjien vahvaa tahotasoja eivät toimenpiteetkään toteudu. Uudet mallit edellyttävät myös vahvempaa perusteluviestintää ja uusia vuorovaikutustapoja. Päätöksiä tulee hakea ns. keihäänkärjillä, ei isolla strategiamassalla. Huomioitavaa on monesti myös kiinnostuksen kohdistuminen pelkkiin isoihin hankkeisiin, vaikka niiden käynnistäminen on koko ajan vaikeutumasaa. Tarvitaankin pienten tehokkaiden toimenpiteiden parempaa perusteluviestintää. Miten ideat ja mallit myydään ja miten hyvin sitouttaminen hoidetaan?

Yhtenä keinona voidaan harkita myös maakuntatasoa laajemman määrävuosittaisen Länsi-Suomen tai Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikennefoorumien tai -työpajan järjestämistä. Uudet osapuolet tulisi kutsua mukaan näihin liikenneaiheisiin työpajoihin - tavoitteena konkreettinen yhdessä tekeminen yli hallintokuntarajojen.

#### **Kärkitoimenpiteet:**

- Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän toiminnan kehittäminen ja aktiivinen toiminta
- Seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien / kunnallisen liikenneturvallisuustyön ja yhteistyön aktivointi
- Alueiden käytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinojen (MALPE) sekä suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittaminen. Konkreettisten toimintamallien määrittäminen ylimaakunnallisesti, maakuntana ja seuduttain. Aluesuunnittelu ja aluekehitys vastaavat yhdessä; maakuntastrategia, maakuntakaavoitus, maakuntaohjelma ja toteuttamissuunnitelma.

## 3. TOIMENPIDEOHJELMA

### 3.1 Valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet ja toimenpiteet

Suurten eduskunnan päätöksellä rahoitettavien nimettyjen investointien toteuttamismahdollisuudet ovat vaikeutuneet. Maakunnassa on pystyttävä priorisoimaan maakunnan kannalta keskeisimmät ja vaikuttavimmat kärkihankkeet selkeään kiireellisyysjärjestykseen. Priorisoinnin on oltava läpinäkyvää ja perustua tavoiteasetteluun ja määrittelyihin kehittämissuunnitelmiin sekä riittäviin selvityksiin, vaikutusarviointeihin ja vertailuihin. Vain riittävällä priorisoinnilla on mahdollista saada vaikuttavuutta kärkihankkeiden edunvalvontaan ja edistämiseen.

Huomattavaa on, että suuret investoinnit eivät ole ainoa vastaus maakunnan liikennejärjestelmän palvelutason ongelmiin. On tärkeää päästä toteuttamiskelpoisiin **kehittämissuunnitelmiin**, joilla turvataan **vaiheittain ja monipuolisella keinovalikoimalla** kysyntää vastaava **riittävä palvelutaso** – ja edetään systemaattisesti kohti tavoitetta. Maakunnan kärkihankkeet toteuttavat tätä periaatetta ja ovat kaikki osa kehittyviä liikenne-/kuljetuskäytäviä. Rinnalla on järjestelmällisesti edistettävä maakunnallisesti toteutettavissa olevia toimenpiteitä (kohta 3.2).

Kärkihankkeet perusteluineen ja alustavine kehittämissuunnitelmineen sekä ensi vaiheessa käynnistettäviä Ij-tasoisia jatkoselvityksiä koskevat alustavat suunnitteluperusteet on esitetty taulukoissa 1 ja 2.

**Valtakunnan tasolla tehtäviä päätöksiä** kaivataan alueellisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta erityisesti seuraavista asioista:

- Botnian-käytävään kuuluvan pääradan ja siihen liittyvien raskaan liikenteen runkoyhteyksien (vt 3 ja vt 19) palvelutason nostamistoimenpiteistä
- Uudesta raskaan liikenteen runkoyhteydestä (vt:n 18 Seinäjoki–Vaasa-yhteysvälin nosto I koriin), samoin kaksoiskaupunki Seinäjoki–Vaasa-alueen liikenneolojen ja –palvelujen sekä maankäytön kehittämisestä ja yhteensovittamisesta
- Valtakunnallisen logistiikkakeskusverkoston kattavuudesta ja priorisoinnista (ja mikä on Seinäjoen logistiikkakeskuksen rooli ko. verkostossa).
- Satamayhteyksien merkityksestä ja tavoiteltavasta palvelutasosta liikenneyhteyksineen
- Rahoitusresurssien niukkuus edellyttää hankkeiden toteuttamiseksi uusien rahoitusmallien kehittämistä. Lisäksi tulisi määritellä, miten pienten äkillisten tarpeiden rahoitusresurssit pystytään turvaamaan. Laajemmin on vaikutettava perusväylänpidon rahoitustasojen nostoon
- Liikenneturvallisuuden edistämisestä (esim. rattijuopumusrajat, automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen kuntiin), ELY-keskuksen alueurakoiden sisältöjen ja vuorovaikutusmenetelmien kehittämisestä, rautatiekuljetuspalvelujen kehittämisestä, joukkoliikenteen sekä henkilökuljetusten kehittämisen lainsäädännöllisten esteiden karsimisesta sekä laajemmin alueidenkäytön, palvelujen sekä liikenteen suunnittelun toimintamallien kehittämisestä

Käytännössä tämä tarkoittaa toisaalta alueellista painetta asioiden edistämiseen, toisaalta mahdollisten päätösten nopeaa jalkauttamista alueelle.

**Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kärkihankkeet** on jaettu kahteen koriin. Kiireellisyysjärjestykseltään ensimmäisessä **korissa I** ovat:

- Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävää
- Seinäjoki-Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botnian käytävää
- Valtatie 3 Tampere–Jalasjärvi-Kurikka (yhteinen liikennekäytävä vt 3 / kt 67 Kurikassa)
- Seinäjoki–Vaasa-päätieosuus (vt 18) ja ratayhteys Seinäjoki–Vaasa sekä kaksoiskaupungin Seinäjoki–Vaasa-alueen liikenteen ja maankäytön kehittäminen sekä yhteensovittaminen

**Korissa II** ovat:

- Seinäjoki–Jyväskylä-liikennekäytävä (vt 18 ja Haapamäen rata)
- Kaskisten radan ja tieyhteyksien sekä satamayhteyksien liikennöitävyyden turvaaminen, tehostettu kunnossapito / 22 M€ (10 vuoden jakso)
- Maantien 711 parantamistoimenpiteet; pohjaveden suojaus, geometria ja leveys
- Alempiasteisen tieverkon kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nosto ja jatkuvuus. Vuosien 2016–2018 korjausvelkapaketien kohteiden onnistunut ”täsmähoito” alempiasteisen tieverkon ongelmakohteissa ja korjausvelkapaketti-ohjelman jatkaminen.

Taulukko 1. Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kärkihankkeet, kori I

Valtakunnan tasolla päätettävät maakunnan kärkihankkeet	
HANKEKORI I	PERUSTELUT
Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kehityskäytävää	<p>Kehityskäytävä on koko maakunnan sekä sen yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta keskeisin yhteysväli, jonka palvelutaso on liikennemäärien kasvun, joukkoliikenteen haasteellisen aseman sekä liikenneturvallisuuden heikentymisen myötä jatkuvassa laskussa. Palvelutasopuutteet koskevat erityisesti liikenneturvallisuutta, matka-aikojen ennakoitavuutta sekä kuljetusten kustannustehokkuutta ja häiriöttömyyttä. Kehityskäytävän varren maankäyttö tulisi kytkeä myös paremmin nykyiseen liikenneverkkoon ottaen huomioon vaikutukset mm. joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Kauhajoki-Kauhava -palvelutasoselvityksessä (2014) määriteltiin vaiheittainen kehittämisspolku, jonka pohjalta pyritään parantamaan ensimmäisen, vuoteen 2025 mennessä toteutettavan vaiheen toimenpiteiden suunnitelmavalmiutta prioriteeteina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vt 19 Seinäjoki–Lapua palvelutason parantaminen jo tehtyjen suunnitelmien pohjalta</li> </ul>
Seinäjoki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botnian käytävää	<p>Pääradan Seinäjoki-Tampere yhteysväli on osa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaa Botnian käytävää. Yhteysvälin liikenteen merkitys on kasvussa nopean ratayhteyden tarpeen korostumisen sekä henkilöliikenteen ja kuljetusmäärien ennakoitun kasvun myötä. Palvelutaso ei tällä hetkellä vastaa tarpeita. Mahdollisuuksia olisi yhteysvälin matka-aikojen nopeuttamiseen sekä laajemmin matka-aikojen ennakoitavuuden sekä samalla kuljetusten kustannustehokkuuden ja häiriöttömyyden parantamiseen. Ensisijaiset edistettävät toimenpiteet Seinäjoki-Tampere-välillä ovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pehmeikköjen parantaminen ja akselipainon nosto 25 tonniin</li> <li>kaksoisraideosuudet; ensi tilassa aluevaraus suunnitelman laatiminen yhteistyössä Liikenneviraston ja Pirkanmaan liiton kanssa (koko välin kaksoisraidesuunnittelu ensin)</li> </ul>
Valtatie 3 Tampere–Jalasjärvi-Kurikka (yhteinen liikennekäytävä vt 3 / kt 67 Kurikassa)	<p>Valtatien 3 palvelutasopuutteet kohdistuvat etenkin liikenneturvallisuuteen ja kuljetusten kustannustehokkuuteen ja häiriöttömyyteen. Lisäksi maankäytön ja liikenneverkon yhteensovittaminen on osin puutteellista. Etelä-Pohjanmaan osalta kohteiden priorisointijärjestys on:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jalasjärven liittymän parantaminen kevennettynä eritasoliittymänä</li> <li>Ilmajoen ja Kurikan kohtien liittymäjärjestelyt (kt 67 ja Koskenkorva)</li> <li>Kosken ja Rajalanmäen ohituskaistat</li> <li>Pidemmällä tähtäimellä Kurikan kohdan nelikaistaistaminen</li> </ul> <p>Valtatien 3 Tampere–Vaasa-välin palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys on valmistunut 2015. Selvityksessä suunnitteluperusteita on arvioitu Etelä-Pohjanmaata laajemmalla tasolla. Selvityksen tuloksena on määritelty toimenpiteet yhteysväleittäin ja hankekorian sisältö sekä priorisointi.</p>
Seinäjoki–Vaasa-päätieosuus (vt 18) ja ratayhteys Seinäjoki–Vaasa sekä kaksoiskaupungin Seinäjoki–Vaasa-alueen liikenneolojen- ja -palvelujen sekä maankäytön kehittäminen ja yhteensovittaminen	<p>Liikennekäytävän merkitys on kasvussa alueiden välisen vuorovaikutuksen kehittämisen myötä. Pendelöinti on jo nykyisin vilkasta ja maakuntakeskusten välinen etäisyys suhteellisen lyhyt. Vaasan ja Seinäjoen alueet ovat nopeimmin kehittyviä alueita koko Suomessa. Visiona nähdään kaksoiskaupungin toteutuminen ja esim. yhteiset työmarkkinat. Ensisijaisena tavoitteena on laatia <b>vt 18 Vaasa–Seinäjoki -kehittämissuunnitelma (meneillään) ja -yleissuunnitelma</b> sekä edistää kehityskäytävän esiselvityksissä määriteltyjä pieniä toimenpiteitä. Kehityskäytävän Vaasa–Seinäjoki-selvityksessä (2015) ja matkaketjuseelvityksessä (2016) on esitetty vaiheistamattomia toimenpiteitä seuraaville osa-alueille:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pelmaan liittymän (vt 16 / vt 18) parantaminen Ylistarossa ja muut tarpeelliset kohteet</li> <li>Välillä Seinäjoki–Vaasa ohitusmahdollisuuksien parantaminen ohituskaistoin (2+2)</li> <li>Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen (kuntien yhteiset yleiskaavat ja strategiat)</li> <li>Tasoristeysten vähentäminen sekä puolipuomijärjestelyt, kohtaamisraide (Tervajoki), laiturirakenteet</li> <li>Junaliikenteen ja aseman seutujen kehittäminen sekä joukkoliikenteen kehittäminen</li> <li>Maanteiden liittymäjärjestelyt, kevyen liikenteen yhteydet</li> <li>Linja-autoliikenteen, lento- ja meriliikenteen sekä maankäytön kehittäminen</li> </ul> <p>Jatkosuunnittelun suunnitteluperusteina on esiselvityksen linjausten lisäksi huomioitava pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat palvelutasotavoitteet, aikaisemmin laadittujen liikennemuotokohtaisten selvitysten kuvaukset palvelutasopuutteista ja kehittämismahdollisuuksista, tavaraliikenteen toimintaedellytykset ja kehittämistarpeet sekä kaupunkien välisen vuorovaikutuksen tarpeet. Lisäksi on otettava huomioon uudet liikkumispalvelut.</p>

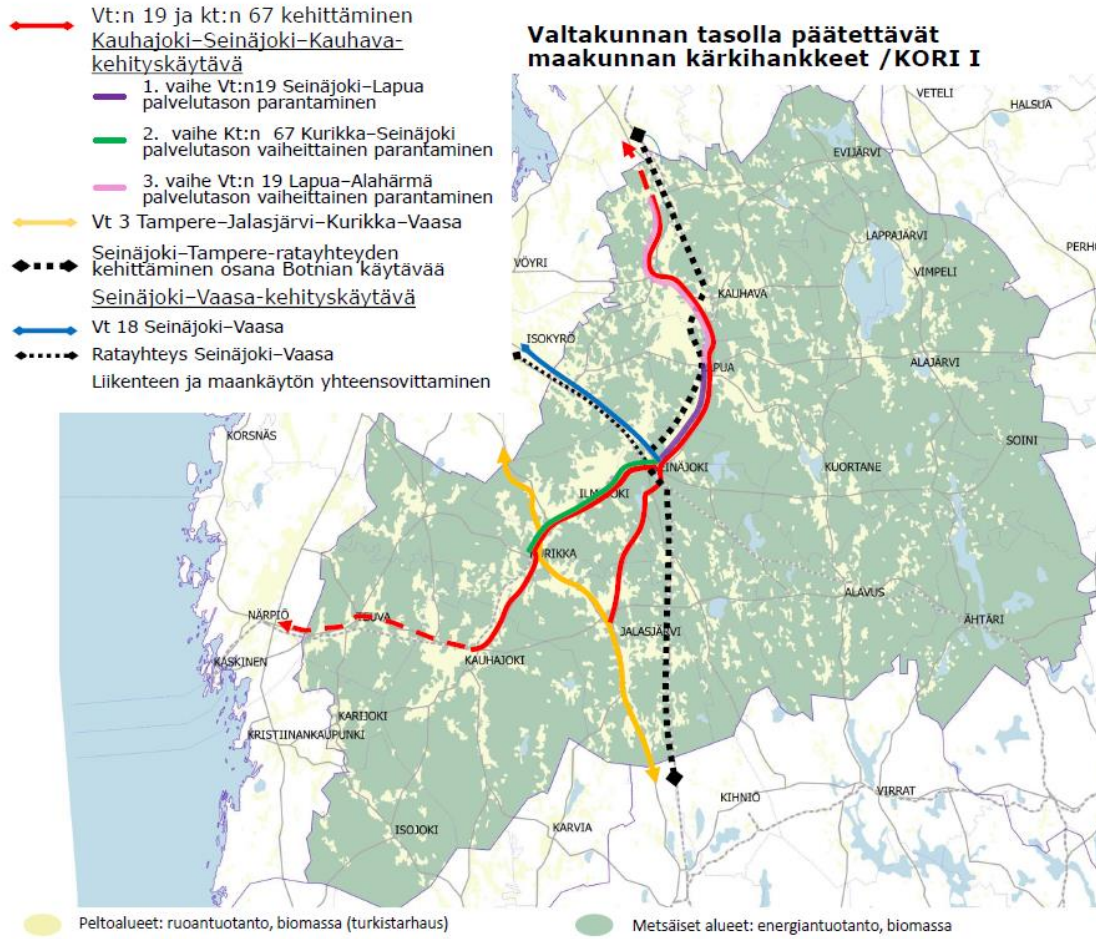
Taulukko 2. Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kärkihankkeet, kori II

HANKEKORI II	PERUSTELUT
Seinäjoki-Jyväskylä - liikennekäytävä osana Keski-Pohjolan kuljetuskäytävää (valtatie 18 Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä ja Haapamäen rata)	Riittävän palvelutason turvaaminen pitkäjärjestyksellä ja kysyntään vastaten sekä kytkeminen maankäytön suunnitteluun. Ensisijaiset toimenpiteet: - Haapamäen radan henkilöliikenteen jatkumisen turvaaminen, pilotointi - Vt 18 Ij-tason esiselvitys ja tiesuunnitelmat osa-alueittain ja tien parantaminen - Ähtäri-Multia-oikaisun toteuttaminen vaiheittain
Kaskisten radan liikennöitävyyden (satamayhteyksien) turvaaminen	Kaskisten satamaan suuntautuvien kuljetusten riittävä palvelutaso on pystyttävä turvaamaan pitkäjärjestyksellä ja kysyntään vastaten ottaen huomioon rautatiekuljetuksia käyttävien nykyisten asiakkaiden sekä radan varrelle esitettyjen kehittämishankkeiden tuoma kasvupotentiaali. Radan hankearviointi koskien radan perusparannusta ja tehostettua kunnossapitovaihtoehtoa sekä elinkeinoelämään ja aluetalouteen kohdistuvia vaikutuksia on tehty. Niiden pohjalta tehdään päätös toimenpiteistä. Uutena asiana on tullut esille mahdollinen kaasuveturilla hoidettava tavaraliikenne ja sen pilotointi.
Kaskisten radan ja Haapamäen radan pilotointi	Haapamäen rataa ja Kaskisten rataa on mahdollisuuksia kehittää tavaraliikenteen ratoina mm. bioenergiakuljetukset, Roveksen logistiikka-alueen kuljetukset ja kriisiajan tarpeet huomioon ottaen. Kaasuveturit voisivat liikennöidä molemmilla radoilla ja tavarankuljetusketjulla Kaskinen–Seinäjoki–Jyväskylä-välillä. Haapamäen radan henkilöliikenteen turvaaminen / kehittäminen ei ole edennyt ajatellulla tavalla, mutta kaasukäyttöiset kevyet henkilöliikenteen junat voivat edistää ratkaisun löytymistä / pilotointia.
Kantatie 63 Evijärvi–Ina rakentamisen käynnistäminen (käynnistynyt)	Tiesuunnitelma on hyväksytty ja rakentaminen käynnistyy 2017. Jatkotoimenpiteenä kt:n 63 suunnittelu ja parantaminen pohjoisen suuntaan.
Alempiasteisen tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen	Alempiasteisen tieverkon kunto sekä hoidon ja ylläpidon taso on resurssien pienentyessä laskenut jatkuvasti. Tieverkon merkitys on Etelä-Pohjanmaan kannalta erittäin suuri – koskien niin maakunnalle tärkeiden maatalouden, metsäteollisuuden, turvetuotannon ja bioenergian kuljetuksia kuin asukkaiden, vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumista. Alempiasteiselle tieverkolle käytettävää rahoitusta tulee edelleen nostaa. Samalla on kehitettävä kysyntään joustavasti vastaavia dynaamisia alemman asteisen tiestön hoidon ja kunnossapidon malleja. Reaaliaikaisemman täsmähoitotarpeen selvittämiseksi käynnistetään alueurakoihin kytkettäviä digitalisaatiokokeiluja.

Uusimpana asiana on tullut esille taulukossa 2 viitattu mahdollinen kaasuveturilla hoidettava tavaraliikenne ja sen pilotointi. Se koskisi ensi vaiheessa Kaskisten rataa, mutta myös Haapamäen rata on sähköistämätön ja siten koko yhteysväli Kaskinen–Seinäjoki–Jyväskylä (Äänekoski) olisi potentiaalinen kohde bioenergian lisääntyville kuljetuksille kaasuvetoisilla tavarajunilla. Seinäjoen Roveksen alueen puuterminaali ja radanvarren pienemmät puunkuormausalueet mahdollistaisivat täysipitkät junakuljetukset. Roveksen logistiikkakeskuksen uudet kehittämistoiminnot saisivat myös jatkossa ko. uusista toimivista kuljetusyhteyksistä merkittävän hyödyn.

Haapamäen radan henkilöliikenteen kehittämisen / pilotoinnin ratkaisuna voisi myös olla kaasuvetoinen juna. Tällöin Seinäjoki–Jyväskylä-välillä kaikki liikenne toimisi esim. uudistuvalla biokaasulla. Ratkaisun toteuttamiskelpoisuutta tulee jatkossa tarkentaa.



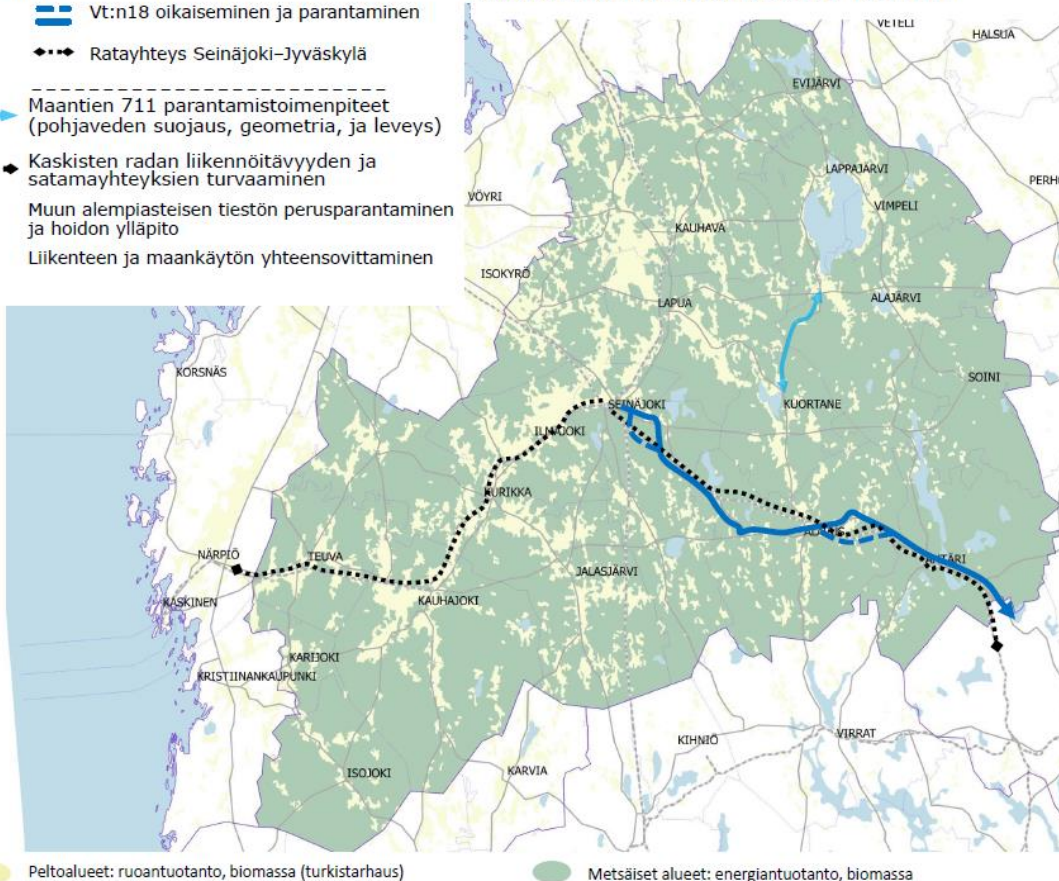


Kuva 14a. Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kohdennettavat kärkihankkeet / Kori I

**Seinäjoki–Jyväskylä liikennekäytävä**

- Vt:n18 oikaiseminen ja parantaminen
- Ratayhteys Seinäjoki–Jyväskylä
- Maantien 711 parantamistoimenpiteet (pohjaveden suojaus, geometria, ja leveys)
- Kaskisten radan liikennöitävyyden ja satamayhteyksien turvaaminen
- Muun alempiasteisen tiestön perusparantaminen ja hoidon ylläpito
- Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen

**Valtakunnan tasolla päätettävät maakunnan kärkihankkeet / KORI II**



Kuva 14b. Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kohdennettavat kärkihankkeet / Kori II

## 3.2 Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet

Seuraavissa taulukoissa on esitetty priorisoitu, maakuntatasolla edistettävistä ja päätettävistä toimenpiteistä koostuva toimenpideohjelma. Toimenpiteet koostuvat edellä luvussa 2 esitetyistä aluetyyppikohtaisista kärkihankkeista ja -toimenpiteistä ja ne on jaettu jatkuvan liikennejärjestelmätöön toimintamallien kehittämistä, käynnistettäviä suunnitelmia sekä toimenpiteiden toteutusta koskeviin taulukoihin. Toimenpiteet toimivat yhdessä suurten hankkeiden edistämisen kanssa jatkossa laadittavan maakunnallisen liikennejärjestelmän aiesopimuksen sekä jatkuvan liikennejärjestelmätöön runkona.

Toimenpiteet on jaettu alustavasti kolmeen kiireellisyysluokkaan:

- kiireellisyysluokka I, vuosina 2017–2022 käynnistettävät toimenpiteet
- kiireellisyysluokka II, vuosina 2023–2026 käynnistettävät toimenpiteet sekä
- kiireellisyysluokka III, vuoden 2026 jälkeen käynnistettävät toimenpiteet.

Osa toimenpiteistä johtaa jatkuvan toiminnan kehittämiseen, jolloin kiireellisyysluokka tarkoittaa ajan- kohtaa, jolloin toiminta on saatava liikkeelle. Lisäksi osa hankkeista on nykyisen toiminnan kehittämistä, jolloin ajoitus on esitetty jatkuvana.

Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä ja ylimaakunnallinen liikennestrategiaryhmä vastaavat oheisen toimenpideohjelman toteutumisen edistämisestä sekä päivittämisestä. Yksittäisten toimenpiteiden käynnistämisestä, tarkemmasta aikataulusta, kustannusjaosta ja ohjauksesta sovitaan jatkossa tapauskohtaisesti erikseen. Huomattavaa on, että toimenpiteiksi on esitetty myös useita valtakunnallisen tason kokeiluja. Etelä-Pohjanmaan kannattaa hakeutua näihin heti alkuvaiheesta lähtien, koska näin uudet nykyistä tehokkaammat ja vaikuttavammat toimintamallit saadaan maakunnassa käyttöön heti ensimmäisessä vaiheessa. Samalla luodaan pieninkin toimenpitein koko maakuntaan ihmisten ja yritysten kannalta ensiluokkaista toimintaympäristöä. Maakunnassa on käynnistynyt jo kaksi pilottiprojektia; MaaS-pilotti vuonna 2016 ja markkinaehtoinen raideliikennepilotti.

Taulukko 3. Jatkuvan liikennejärjestelmätöön toimintamallien kehittäminen.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
MALPE-yhteistyö ja uudet toimintamallit		
Ylimaakunnallisen liikennejärjestelmätöön kehittäminen yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY:n ja naapurimaakuntien kanssa	jatkuvaa	Maakuntien liitot, ELY
Maakunnallisen liikennejärjestelmätöryhmän toiminnan kehittäminen ja aktiivinen toiminta	jatkuvaa	E-P:n liitto
Liikennejärjestelmää koskevan asiakas- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuksen ylläpito	jatkuvaa	E-P:n liitto
Seinäjoen asemaseudun kehittämien ja yleissuunnittelu	jatkuvaa	Seinäjoen kaupunki, VR, Livi, E-P:n liitto
Seudullisten liikennetöryhmien toiminnan käynnistäminen, ryhmien hyödyntäminen hallintokunta- ja kuntarajat ylittävänä yhteistyöelimenä, ml. liikenneturvallisuustyö.	I	EP:n liitto, kunnat
MALPE-osa-alueita koskevien yhteistyömallien määrittely ja kehittäminen perustettavien ryhmien toimintaan tukeutuen	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Määrävuosittain Länsi-Suomen- tai Etelä-Pohjanmaan ELY-alueen laajuisen liikenneforumin järjestäminen	I	ELY, maakunnat
Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen arvioinnin laajentaminen koko maakuntaan (liikenne palveluna)	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY

Taulukko 4. Ehdotus vuosina 2017–2022 käynnistettäväksi suunnitelmiksi ja selvityksiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
Selvitykset ja suunnitelmat		
Rakennemallityön suunnittelu ja edistäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, ELY,
Aluevaraussuunnitelma Seinäjoki-Tampere -yhteysvälin kaksoisraiteista	I	Liikennevirasto, liitot
Vt 19 ja kt 67 Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava kehityskäytävän yleis- ja tiesuunnitelmat	I	ELY, Liikennevirasto
Vt 18 Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä, Ij-tason esiselvitys ja tiesuunnitelmat osa-alueittain, tien parantaminen ja Ähtäri-Multia -oikaisun toteuttaminen vaiheittain	I	ELY, Liikennevirasto
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän maankäytön kehityskuvaselvitys	I	E-P:n liitto, kunnat
Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittämistarpeen arviointi ja päivitystyön käynnistäminen tarpeen mukaan	I	ELY=> seudull. LIITU-suunn., kunnat
Mt 711 Ruona-Alajärvi parantamissuunnitelma ja toteutus (yhteys kantatielle 66)	I	ELY
Mt 663 Kauhajoki-Päntäne-Isojoki tiesuunnitelma	I	ELY
Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisten kokonaissuunnitelmien laatiminen, hankintaorganisaatiomallien määrittely sekä kytkeminen liikku-minen palveluna-konseptiin	I	Seutujen keskuskau-pungit, kunnat, ELY, liitto
Keskustojen esteettömyyskartoitukset	I-II	Kunnat
Rovoksen itäpuolen kehittämissuunnitelma	II	Seinäjoki
Matkakeskusten liityntäliikenne- ja -pysäköintiselvitys	II	E-P:n liitto

Taulukko 5. Ehdotus käynnistettäviksi/toteutettaviksi toimenpiteiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Tie- ja katuverkko ja kunnossapidon varmistaminen</b>		
Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infran kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nostoon (ml. raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet)	jatkuvaa	E-P:n liitto, ELY, kunnat
Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen (edellyttää rahoitustason nostoa)	jatkuvaa	ELY, Liikennevirasto
Kaupunkien/kuntien katuverkon maankäytön tiivistämiseen kytkettävät toimenpiteet	jatkuvaa	Kunnat
Keskustojen kävely- ja pyöräilypainotteinen kehittäminen	jatkuvaa	Kunnat
Muiden kanta- ja seututeiden (kt 44, kt 63, kt 66, kt 68) sekä korjausvelkapaketin 2016–2018 kohteet ja alemman tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen	jatkuvaa	Liikennevirasto, ELY
Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen päivitettyjen kunta- ja seutukohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti	jatkuvaa	Kunnat, ELY
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen, mobiilipalvelujen käyttöönotto sekä uusien reaaliaikaisten tiedonkeruumenetelmien kokeilut/käyttöönotto seuraavien kilpailutusten yhteydessä	jatkuvaa	ELY
Kevyen liikenteen laatuikäytävien priorisointi ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa	I	Kunnat, ELY
Keskustojen esteettömyyskartoitusten toimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen	II	Kunnat
Yksitysteiden kunnossapidon kehittäminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhtenäistäminen sekä avustuskohteiden priorisointi)	II	Kunnat, ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääteillä ja -kaduilla (valtakunnallisen kehityksen tahdissa)	II	ELY, kunnat
ELY:n ja kuntien välisen kunnossapito yhteistyön kehittäminen	jatkuvaa	ELY, kunnat
<b>Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit</b>		
Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen: logistiikka-alueeseen perustuvien yhteistyömallien yms. ajantasaisina säilyttäminen ja pistoraideinfra	jatkuvaa	E-P:n liitto, Seinäjoki
Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen	jatkuvaa	E-P:n liitto
Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen tapauskohtaisesti (mm. tuulivoima), ELY-keskus pyrkii parantamaan ja pitämään esteistä vapaana hyväksytyjä ERIKU-reittejä	jatkuvaa	ELY, kunnat
Kaskisten radan satamayhteyksien (rata ja kt 67) turvaaminen pysyvästi	I	E-P:n liitto, Liikennevirasto
Bio- ja puuterminaalien sekä puunkuormausalueiden kehittäminen (Seinäjoki, Alavus, Teuva, Haukineva, Härmä) ja määrän lisääminen maakunnan tarvetta vastaavalle tasolle	I	E-P:n liitto, kunnat, Liikennevirasto, ELY
Kuljetusten yhdistelyn pilotointi	II	Kunnat

Joukkoliikenne, henkilökuljetukset ja matkaketjujen sujuvuus		Vastuu
Seinäjoen paikallisliikenteen kehittäminen (vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen)	jatkuvaa	Seinäjoki
Työmatkoja palvelevien liityntäyhteyksien varmistaminen Tampereen ja Vaasan lentoasemille	jatkuvaa	ELY, kunnat, yritykset
Parkanon aseman toiminnan turvaaminen (myös Pendolinot), liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaaminen	jatkuvaa	kunnat, VR
Joukkoliikenteen maakunnallisen palvelutasosuunnitelman ylläpito ja toteuttaminen (mm. liityntäyhteyksien parantaminen Seinäjoelle, palvelutason parantaminen Alavuden suunnan yhteyksissä jne.)	jatkuvaa	ELY
Haapamäen radan henkilöliikenteen ja asemien toiminnan turvaaminen, markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, VR, Liikennevirasto
Seili-palveluliikenteen kehittäminen (päivittäin kauppakeskuksiin, informaation parantaminen, kiinteät välipysäkit jne.)	jatkuvaa	Seinäjoki
Maakuntarajat ylittävien joukkoliikennevuorojen turvaaminen	jatkuvaa	Liikennevirasto, ELY
Seinäjoen lentoaseman toiminnan kehittäminen	jatkuvaa	Yritykset, E-P:n liitto, kunnat
Työmatkaliikenteen palvelutason parantaminen välillä Seinäjoki-Vaasa ja joukkoliikenteen palvelutason nosto: matkaketjut, yhteydet Vaasan lentoasemalle	jatkuvaa	E-P:n liitto, Liikennevirasto, VR, ELY
Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen, eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen/ Avointen asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen ottaen huomioon MaaS-konsepti	I	Kunnat, ELY
Matkailuelinkeinon tarvitsemien liikennepalvelujen kehittämisen kytkentä matkailupalvelujen kehittämiseen	II	Kunnat
Seinäjoen matkakeskuksen liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen	II	Seinäjoki
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen runkoreitin toteuttaminen, joukkoliikenneinfran ja informaation parantaminen	II	ELY, kunnat, liikennöitsijät
<b>Liikkuminen palveluna (MaaS), digitalisaatio, liikenneturvallisuus</b>		
Valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen em. osa-alueiden toimenpiteiden toteuttamisessa	jatkuvaa	Kunnat, ELY
Seinäjoen MaaS-palvelun kehittäminen pilotin kokemusten perusteella	I	ELY, Seinäjoki
Monipuolinen liikenneturvallisuustyö sekä hyvien käytäntöjen jatkuvuus ja levittäminen	I	ELY, kunnat
MaaS-pilotin laajentaminen muualle maakuntaan	II	ELY, kunnat
Yhteisöisten joukkoliikennetarkaisujen (mm. kyläbussi, kimpakyyti) pilotointi ja laajentaminen osana MaaS-palveluja	II	Kunnat
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi	II	LVM, VR, LAL

## 4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

### 4.1 Toimenpiteiden toteutuminen edellyttää tehokasta ja jatkuvaa toimintaa

Suunnitelman vaikuttavuus on ollut työn punainen lanka koko prosessin ajan. Työn alusta saakka on tähdätty ratkaisuihin, joilla saavutetaan mahdollisimman hyvä vaikuttavuus asiakkaiden (liikkumisen ja kuljetusten) palvelutasoon ja joilla voidaan tukea maakunnan kehittämistä laajalla keinovalikoimalla. Projektin aikana on löydetty monipuolisia toimenpiteitä sekä ihmisten liikkumisen että elinkeinoelämän kuljetusten kehittämiseksi. Toimenpiteitä on paljon, mutta ne ovat silti resurssiin nähden realistisia. Vaikutusten realisoituminen edellyttää tehokasta ja toiminnallisia toimenpiteitä korostavaa jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

### 4.2 Keskeiset reunaehdot toteutuvat

Suunnitelman tavoitevaiheessa kirjatut keskeiset reunaehdot toteutuvat pääsääntöisesti hyvin. Merkittävimmät haasteet koskevat aikaisempaa monipuolisemman keinovalikoiman toteuttamismahdollisuuksia, miten uudet toimijat saadaan mukaan kehittämiseen sekä sitä, miten yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pystytään vaikuttamaan.

Myös aluetyypeille asetetut palvelutasotavoitteet täyttyvät kokonaisuutena suhteellisen hyvin. Osin tämä on seurausta palvelutasotavoiteasettelun riittävästä realismista ja palvelutasojattelun mukaisen tavoiteasettelun luonteesta, osin niiden pohjalta määriteltyjen toimenpiteiden suuntaamisessa onnistumisesta. Tavoitteiden toteutumiseen sisältyy kuitenkin huomattavia riskitekijöitä, joista merkittävin on jatkuvan liikennejärjestelmätyön tehostamisessa onnistuminen. Lisäksi rahoituksen niukkuus ja kohdentamisessa onnistuminen sekä uudentyypsisen toimenpiteiden käynnistämisen kitka voivat vaikeuttaa tavoitteisiin pääsemistä.

Taulukko 6. Suunnittelun reunaehtoien toteutuminen.

Reunaehto	Toteutuminen suunnitelmassa
Toiminta on asiakaslähtöistä ja tehokasta. Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.	Asiakaslähtöisyys on yksi toimenpideohjelman ja koko suunnitelman keskeinen lähtökohta. Käyttäjänäkökulma on tunnistettu myös resurssien näkökulmasta ja vaikuttaminen käyttäjien toimintaan, yhteistyöhön ja asenteisiin on hyödynnetty l:n kehittämistoimenpiteenä. Tämä suuntaa toimintaa tehokkaasti.
Ratkaisuissa hyödynnetään monipuolista ja uudistuvaa keinovalikoimaa. Kehittämistyöhön otetaan mukaan tämän edellyttämät uudet osapuolet.	Toimenpiteiden keinovalikoima on kattava, uudistava ja osittain haastava. Toteuttaminen edellyttää uudenlaisia toimintamalleja sekä aiempaa laajempaa ja koordinoitumpaa yhteistyötä. Käyttäjän ja uusien toimijoiden roolien korostaminen myös kehittämisen osapuolena luo mahdollisuuksia uudenlaisten, aiempaa huomattavasti vaikuttavampien toimenpidekokonaisuuksien tuomisen mukaan l:n kehittämiseen.
Nykyisen infrastruktuurin käyttö on tehokasta. Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.	Tavoitteissa ja toimenpiteissä korostetaan infran ja sen kunnossapidon sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisen merkitystä. Infran kehittämistoimenpiteiden välttämättömyys tunnistetaan, mutta niiden vaikutuksia ei ole yliarvioitu. Toimenpiteiden aiempaa tehokkaampi liittäminen alueen muuhun kehittämiseen (MALPE-ajattelu) luo pohjan kokonaisvaltaiselle kehittämiselle.
Täydennysrakentamista ja uusien maankäytön alueiden suuntaamista, palveluverkkoa sekä työpaikka-alueita koskevilla ratkaisuilla vähennetään liikkumistarvetta.	Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet liikennetarpeen vähentämisessä ymmärretään lähinnä uusien alueiden kaavoituksen tukemisena. Tällä on jonkin verran vaikutusta Seinäjoen seudulla ja kehitysvyöhykkeellä. Muualla maankäytön vaikutusmahdollisuus liikkumistarpeeseen jää vähäiseksi.
Ratkaisut vähentävät liikenteen päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.	Ympäristö- ja liikenneturvallisuustavoitteet ovat tiiviisti toimenpidekokonaisuuksien sisällä ja toimivat suunnitelman lähtökohtana. Liikennepalvelujen ja logistiikan kehittämistoimenpiteet toteuttavat tavoitteita. Vaikuttavuus riippuu vahvasti asenteiden muuttamiseen tähtäävien toimenpiteiden tehosta.
Kestäviin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin siirtymistä tuetaan alueen erityispiirteet ja eri kulku-/kuljetusmuotojen potentiaali huomioon ottaen.	Toimenpiteet toteuttavat vahvasti kestävien kulkumuotojen roolin kasvattamista. Toimenpiteiden kohdistaminen ja niiden realismisuus erilaisilla alueilla on otettu hyvin huomioon. Myös eri kulku- ja kuljetusmuotojen roolit ja muutosten edellyttämät toimintaympäristötekijät on tunnistettu.
Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen varautuminen, luonnonympäristö-, maisema- ja kulttuuriarvot sekä yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.	Tekijät ovat taustalla, mutta erityisiä toimenpiteitä tai linjauksia niiden huomioonottamiseksi ei ole esitetty. Asiat konkretisoituvat toimenpiteiden jatkosuunnittelussa ja niiden huomioonottamiseen on selkeät menetelmät ja ohjeistukset etenkin infratoimenpiteiden osalta. Yritysvaikutusten huomioon ottaminen edellyttää jatkossa säännöllistä vuorovaikutusta elinkeinoelämän suuntaan.

Taulukko 7. Alueyryppikohtaisten palvelutasotavoitteiden toteutuminen (+=tavoite täyttyy vain osittain, ++=tavoite täyttyy kohtalaisesti, +++=tavoite täyttyy hyvin).

Alueyryppi/palvelutasotavoite	Tavoitteen toteutuminen
<b>Seinäjoen ydinalue</b>	
Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä laajemmin uusien liikkumisen palvelujen hyvä palvelutaso mahdollistaa henkilöauton käytön vähentämisen Seinäjoen ydinkeskustassa tehtävillä sekä keskustan ja reuna-alueiden välisillä työ- ja opiskelumatkoilla.	++
Ikäntyneet voivat tehdä päivittäiset asiointimatkat keskustaan omatoimisesti ja joustavasti paikallisliikenteeseen kytketyllä palveluliikenteellä ja uusilla liikkumispalveluilla.	+++
Harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä ja uusilla liikkumispalveluilla.	++
Koulumatkat ovat turvallisia.	++
Keskusta-alueen saavutettavuus henkilöautolla turvataan.	+++
Roveksen logistiikka-alue parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.	+++
Jakelukuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat.	++
<b>Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava</b>	
Liikenneturvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.	+++
Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan ja hinnaltaan kilpailukykyiset työ- ja opiskelumatkayhteydet väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Matkakäytöt ovat sujuvia sekä helppoja hallita ja maksaa.	++
Asiointi- ja harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.	+
Kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelut ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä. Koulumatkat ovat turvallisia.	++
Yritysten välinen yhteistyö parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.	++
<b>Muut keskukset</b>	
Keskustassa kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ovat turvallisia ja esteettömiä. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä turvataan	+++
Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkakäytävien palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla	+++
Työmatkat ovat mahdollisia Seinäjoelle joukkoliikenteellä vilkkaimmilla pendelöintisuunnilla	+++
Ikäntyneiden omatoimiset ja esteettömät asiointimatkat turvataan. Koulumatkat ovat turvallisia	+++
Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja vaurioitumattomuus sekä henkilöautomatkien turvallisuus varmistetaan	++
Jakeluliikenteen kuljetukset seutu- ja kuntakeskuksiin hoidetaan kustannustehokkaasti	++
<b>Haja-asutusalueet</b>	
Matka-ajaltaan ennakoitavat sekä turvalliset matkat ja kuljetukset ovat mahdollisia koko haja-asutusalueella	++
Esteettömät asiointimatkat haja-asutusalueelta lähimpään kuntakeskukseen turvataan kaksi kertaa viikossa.	+++
Koulumatkat ovat turvallisia ja matka-ajoiltaan kohtuullisia	++
Haja-asutusalueen kuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti	++
Tehokkaat tietoliikenneyhteydet, sähköiset palvelut sekä etätyömahdollisuudet vähentävät liikumistarpeita ja mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle hyvien liikenneyhteyksien varteen.	++

Aluetyyppi/palvelutasotavoite	Tavoitteen toteutuminen
<b>Pitkät ylilimaakunnalliset matkat ja kuljetukset</b>	
Nopeat työmatkat ja sujuvat matkakäytöt turvataan Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan sekä kansainvälisille jatkoyhteyksille	<b>+++</b>
Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa matka-ajaltaan kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä	<b>+++</b>
Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkakäytöjen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla	<b>+++</b>
Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti, turvallisesti ja häiriöttömästi	<b>+++</b>
Kuljetusten kustannustehokkuuden, vaurioitumattomuuden ja vihreyden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä	<b>++</b>
Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan pitkäjänteisesti	<b>++</b>
Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen sekä logistiikkatoimintojen keskittäminen parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen	<b>++</b>
Yhteydet Pohjanmaan satamien kautta ulkomaille ovat kilpailukykyiset verrattuna yhteyksiin Etelä- ja Lounais-Suomen satamista	<b>+</b>
<b>Yhteistyö ja toimintamallit</b>	
Maakunnassa tehtävä liikennejärjestelmätyö on jatkuvaa ja asiakaslähtöistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä	<b>+++</b>
Eri toimijoiden ja rahoittajatahojen kesken saavutetaan yhteinen näkemys maakunnan liikennejärjestelmästä, sen rahoittamisesta ja aikatauluista	<b>+++</b>
Liikenteeseen liittyvien eri työryhmien toiminta yhteensovitetaan ja päällekkäisyydet karsitaan	<b>++</b>
Liikenteen suunnittelu kytkeytyy niin maakunta-, seutu- kuin kuntatasolla tehokkaasti maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän suunnitteluun	<b>++</b>
Päätöksentekijät ymmärtävät liikenteen kehittämisen todelliset mahdollisuudet ja merkityksen osana maakunnan strategista kehittämistä	<b>+</b>
Liikennejärjestelmätyöhön otetaan mukaan monipuolisen toimenpidevalikoiman edellyttämät uudet osapuolet	<b>++</b>



### 4.3 Vaikuttavuus tarkastelualueittain

Tarkastelualuekohtaiset vaikutukset on arvioitu kokonaisuutena koskien ihmisten liikkumista, elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittämistä. Vaikutusarvioinnin taustalla on asetettujen palvelutasotavoitteiden toteutumisen arviointi.

#### 4.3.1 Ihmisten liikkumisen palvelutasoa kehitetään kattavasti

Kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien toimivuus on maakunnan kannalta keskeistä. Junaliikenteen palvelutaso pääradalla on tyydyttävä. Juna- vuoroja on jonkin verran lakkautettu. Säännöllisen lentoliikenteen loppuminen Seinäjoelta on tuonut vaikeuksia etenkin kansainvälisten matkaketjujen toimivuudelle. Aikataulujen muutokset turvaavat kuitenkin vaihdolliset yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle, ja tilanne on parantunut entisestään kehäradan avaamisen jälkeen. Toisaalta yhteydet Vaasan lentoaseman kautta ovat tällä hetkellä hyvät, kun jokaiselle lennolle on suora kutsubussikuljetus Seinäjoelta ja matkan varrella asuville. Yhteydet Helsingin lisäksi Tukholmaan ovat alueelta hyvät. Esitetyt toimenpiteet Vaasan suunnan yhteyksien kehittämiseksi ja mahdolliset lentoaseman lähiyhteyksien parantamistoimenpiteet turvaavat kansainväliset lentoliikenteen yhteydet myös Vaasasta.

Yhteydet pääkaupunkiseudulle ja yleensä pohjois-eteläsuunnassa ovat hyvät ja esitetyillä toimenpiteillä niitä voidaan edelleen kehittää. Vaasa-Seinäjoki -yhteys on monella tavalla maakunnan kannalta tärkeä ja suunnitelmassa on esitetty useita toimenpiteitä sen parantamiseksi sekä infraan että liikkumispalveluihin liittyen. Yhteydet itään ovat heikkotasoiset, mutta myös tarpeet ovat vähäisempiä. Tämä koskee erityisesti henkilöjunaliikennettä, mutta markkinaehtoinen liikenne tuonee parannuksen asiaan. Keski-Suomen ja idän suunnan yhteyksien merkitys kuitenkin kasvaa Äänekosken biotuotetehtaan myötä, minkä takia valtatiehen 18 liittyvien toimenpiteiden kiireellisyysluokkaa on nostettu kiireellisyysluokasta III luokkaan I.

Joukkoliikenteen kulutapaosuuden kasvattaminen on mahdollista Seinäjoen keskustan lisäksi Kauhajok-Seinäjoki-Kauhava-vyöhykkeellä. Tämä vaatii maankäytön, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteuttamisen vankkaa yhteensovit-

tamista sekä tarvelähtöistä suunnittelua siten, että myös ns. ”viimeisen mailin” ratkaisut otetaan tehokkaasti huomioon. Kysynnän lisäämistä vahvistavat onnistuessaan uusien liikkumispalveluiden (MaaS), liikenneturvallisuuden sekä digitalisaation edistämiseen esitetyt toimenpiteet.

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on tärkeää joukkoliikenteeseen liittyvien matkaketjujen sujuvuuden ja helppouden turvaamisessa. Jos esitetyissä toimenpiteissä onnistutaan, voidaan joukkoliikenteen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta lisätä merkittävästi. Rahoituksen niukkuus asettaa kuitenkin kehittämiselle haasteita. Ilman joukkoliikenteen selkeästi radikaalimpia ja uudentyyppisiä kehittämistoimenpiteitä, liikkumiseen aktivoivaa asennevaikutusta ja yhteisölliseen kehittämiseen panostamista henkilöautoliikenteen rooli säilyy vähintään entisellään. Potentiaalia ja uusia toimintamalleja joukkoliikenteen ja laajemmin uusien liikkumispalvelujen kehittämiseksi on kuitenkin paljon ja ne on otettu toimenpiteissä hyvin huomioon.

Väestön ikääntyminen ja keskittyminen sekä liikennöinnin kustannusten nousu asettavat henkilöliikenteen hoitamiseksi jatkuvasti kasvavia haasteita. Suunnitelmassa esitetyillä toimintamalleilla ja MaaS-konseptilla pystytään vähintään katkaisemaan jatkuva henkilöliikennekustannusten nousu ilman asiakkaille tarjottavan palvelutason heikkenemistä. Vaikutusten realisoituminen on osin kiinni valtakunnallisen tason linjauksista ja päätöksistä mutta alueella itsessään on tässä suurin merkitys. Palvelutason ylläpito ja kehittäminen edellyttävät entistä tiiviimpää kunta-, hallintokunta- ja liikenneönsijäyhteistyötä sekä asukkaiden omaehtoisen kehittämisen tukemista ja aktivointia.

Esitettyjen liikkumisen ohjauksen motivoivien toimenpiteiden vaikutusten realisoituminen vaatii laajaa yhteistyötä, sitoutumista työhön sekä hankkeiden todellisten hyötyjen ymmärtämistä. Asenteiden muuttaminen tukemaan liikkumisen tavoitteita sekä yksilö- että päätöksentekijätasolla on haasteellista. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaalla yhteenkytkennällä voidaan minimoida ongelmien syntyminen maakunnan kasvualueilla. Pääosin tulee kuitenkin toimia jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin varassa. Suunnitelmassa esitetyillä asenteisiin vaikuttavilla toimenpiteillä voidaan liikkumista ohjata turvallisiin, terveellisiin, taloudellisiin ja ympäristöystävällisiin liikkumistottumuksiin ilman merkittäviä yhdyskuntarakenteen ja liikenneympäristön kehittämistoimenpiteitä.

Haja-asutusalueiden tiestöllä pystytään esitetyillä toimenpiteillä turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys, mutta alemman tieverkon kunto laskee. Tiestön täsmäkunnossapito turvaa kuitenkin kriittisimpien matkojen ja kuljetusten palvelutason. Vaikka esitetyillä toimenpiteillä pystytään kehittämään haja-asutusalueiden kutsujoukkoliikennettä ja liikkumispalveluja, tulee henkilöauton käyttö olemaan käytännössä päivittäisen työskäynnin edellytys. Yhdessä kunnossapito- haasteiden kanssa liikkumisen palvelutason turvaaminen tulee olemaan haja-asutusalueilla erittäin haasteellista.

Pääteiden kunnossapidon turvaaminen on maakunnassa tärkeää ja se on nostettu myös suunnitelman yhdeksi toimenpiteeksi, vaikka asia on priorisoitu kaikissa valtakunnallisissa strategioissa. Tämä yhdessä rahoitukseen vaikuttamisen kanssa varmistaa osaltaan maakunnan kannalta tärkeimmän liikenneverkon osan palvelutason. Esitetyt päätiehankkeet parantavat merkittävästi varsinkin liikenneturvallisuutta, mm. kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava sekä valtatiellä 3. Turvallisuutta pystytään parantamaan myös taajamissa, joissa toimenpiteet suunnitellaan kokonaisuutena kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyen. Liikenneturvallisuuden laajamittaisempi parantaminen riippuu kuitenkin liikenneturvallisuustyön ja asenteisiin vaikuttamisen onnistumisesta.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tunnistettujen kriittisimpien matkojen palvelutaso paranee merkittävästi esitetyillä toimenpiteillä. Tämä tapahtuu osin muiden matkojen kustannuksella, koska merkittävimmät kehittämistoimenpiteet on esitetty juuri kriittisimmille matkoille.

#### 4.3.2 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan

Kuljetusten keskittyminen jatkuu tulevaisuudessa. Päätiestön sekä keskeisten ratojen liikennöitävyyden ja kunnossapidon merkitys pysyy suurena. Esitetyt suuret pääväylien investoinnit kohdistuvat keskeisille kuljetuskäytävälle ja tulevat toteutuessaan parantamaan paitsi Etelä-Pohjanmaan kannalta tärkeiden elinkeinoelämän alojen myös laajemmin valtakunnallisesti merkittävien kuljetusketjujen palvelutasoa. Samalla maakunnan logistinen asema paranee. Etenkin satamayhteyksiä turvaavilla toimenpiteillä on maakuntaa laajempi vaikuttavuus. Suuri osa investointihankkeista toteutunee pitkällä tähtäimellä ja siten myös vaikutukset realisoituvat vasta pidemmällä aikajänteellä.

Vaikka puutteelliset valtatiejaksot vaikuttavat hieman kuljetusketjujen palvelutasoon, on kunnossapidon säilyttäminen korkeatasoisena koko päätieverkolla kuljetusten kannalta oleellista. Vähäliikenteisen tieverkon päivittäinen liikennöitävyys pystytään esitetyillä toimenpiteillä turvaamaan, mutta tiestön laajempaan parantamiseen ei ole mahdollisuuksia rahoituksen niukkuuden vuoksi. Tiestön kunnan huononeminen uhkaa heikentää kuljetusten kustannustehokkuutta, vaikka kunnossapidon toimintamallien, täsmähoidon sekä kunnossapitoyhteistyön kehittämällä pyritään turvaamaan elinkeinoelämän kannalta keskeiset kuljetukset myös vähäliikenteisellä maantieverkolla sekä yksityisteillä.

Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon priorisoinnilla ei voida olettaa olevan merkittävää vaikutusta kuljetusketjujen palvelutasoon. Priorisointia on tehty pitkään ja kokonaisuutena vähäliikenteisen tieverkon kunnossapitoon ohjattu resurssi on niin pieni, ettei sen uudelleen kohdentamisella voida olettaa olevan merkittävää vaikutusta. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty priorisoitaviksi matkailua, kakkosasumista ym. vähäliikenteisestä tieverkosta riippuvaista toimintaa, joten todellisuudessa mahdollisuudet palvelutason nostoon elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta ovat vähäiset.

Roveksen logistiikka-alueen kehittämällä sekä muilla terminaali-alueilla ja puunkuormauspaikoilla tuetaan Etelä-Pohjanmaan logistisen aseman hyödyntämistä sekä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta. Esitetyt toimenpiteet alueen toteuttamiseen sitouttamiseksi sekä logistiikkayhteistyön ja -osaamiseen kehittämiseksi tulisivat palvelemaan useita eri toimialoja. Esitetyillä kehittämissä toimenpiteillä mahdollistetaan eri kuljetusmuotojen

potentiaalin parempi hyödyntäminen ja kuljetusmuotojen välisen yhteistyön kehittäminen osana toimivia kuljetusketjuja.

Yhteistyömallien kehittämisellä pystytään vaikuttamaan erityisesti pk-yritysten toimintaedellytyksiin. Kuljetusten yhdistelyssä potentiaalia on etenkin maakunnan sisäisten jakelukuljetusten tehostamisessa. Haasteena voi kuitenkin olla kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen sekä tätä kautta todellisten vaikutusten aikaansaaminen. Jotta halutut vaikutukset realisoituvat, tulisi löytää taho, joka ottaisi kokonaisvastuun toimenpiteiden koordinoinnista ja edistämisestä maakunnassa.

#### 4.3.3 Suunnitelman yritysvaikutukset lähinnä välillisiä

Suunnitelman linjaukset ja toimenpiteet ovat yritysten näkökulmasta oikean suuntaisia ja niiden määrätietoisella toteuttamisella voidaan olettaa olevan positiivisia vaikutuksia yrityksiin ja yrittäjyyteen. Näitä ovat muun muassa liikkumisen uusien palvelujen syntyminen, monipuolisen kuljetusjärjestelmän turvaaminen, kuljetusten kannalta tärkeiden sata-mayhteyksien varmistaminen, vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon varmistaminen sekä kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien kehittäminen.

Suunnitelmassa esitetyt linjaukset ja toimenpiteet logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön parantamiseksi mahdollistavat uusien, etenkin pk-yritysten tukemiseen tarkoitettujen toimintamallien kehittämisen. Uusilla ratkaisuilla mahdollistetaan yritysten keskittyminen ydinliiketoimintaan, kun logistiikkatoimintoja voidaan ulkoistaa kustannustehokkaasti. Samalla luodaan mahdollisuuksia alentaa yritysten logistiikkakustannuksia. Logistiikkaosaamisen laajentaminen ja syventäminen parantaa yritysten toimitusketjujen hallintaa, lisää yritysten kilpailukykyä ja luo mahdollisuuksia myös uuden yritystoiminnan kehittämiselle.

Ihmisten liikkumismahdollisuuksien sekä liikkumisympäristön viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden kehittämisellä on myös merkittäviä välillisiä vaikutuksia yrittäjyyteen. Yhä palveluvaltaisemmaksi muuttuva elinkeinorakenne edellyttää myös palveluiden hyvää saavutettavuutta. Toimivat liikenneyhteydet ja suunnitelman tavoitteena oleva liikennejärjestelmä ovat merkittävä osa yritysten toimintaympäristöä, jonka kehittäminen tukee myös yrittäjyyttä.

Uusien liikkumispalveluiden kehittäminen ja käyttöönotto luo mahdollisuuksia myös aivan uudelleenlaisen yritystoiminnan syntymiselle. Liikkuminen on ihmisten perustarve, jonka täyttämiseen voidaan tarjota uudennlaisia ratkaisuja ja niistä ollaan myös valmiita maksamaan. Tämä edellyttää rohkeutta kyseenalaistaa olemassa olevat rakenteet ja toimenpiteiden ennakkoluulotonta edistämistä. Tämä koskee etenkin kaikkia suunnitelmassa esitetyjä julkisen liikenteen kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä.

#### 4.3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittämiseen selkeät toimintamallit

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on yksi Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämisen perusedellytys, koska niin rahoitus kuin henkilöresurssit ovat pienenemässä. Vähemmällä enemmän -ajattelu vaatii myös koko maakunnassa uudentyypistä ajattelua, johon tässä suunnitelmassa esitetyt avaukset antavat mahdollisuuksia. Suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuudet tehokkaan yhteistyön, luottamukseen perustuvien henkilösuhteiden ja pitkäjänteisesti toteutettavien toimintamallien kehittymiselle. Joillakin osaluilla ja seuduilla kynnys yhteistyöhön voi olla korkea, jolloin vaikuttavuuden toteutuminen voi vaarantua. Kehittämisestä vastaavien ja siihen osallistuvien julkisten organisaatioiden yhteistyön on toimittava tehokkaasti, jotta voidaan lähteä kehittämään toimintamalleja asiakasyhteistyöhön.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tehostavat eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ja mahdollistavat tässä esitettyjen toimenpiteiden suunnitelmallisen edistämisen. Toimintatavan ulottaminen myös seutu- ja kuntatasolle on vaikutusten konkretisoimiseksi erittäin tärkeää.

Yhteistyön perustaksi esitetty kokonaisuuden hallinta, ns. MALPE-ajattelu, tehostaa alueen kehittämiseksi tehtävää työtä. Lisäksi eri sektoreilla tehtävien toimenpiteiden vaikutusten tunnistaminen johtaa toiminnan tehostumiseen kaikilla sektoreilla. Ajatustavan hyödyntäminen edellyttää kuitenkin sen konkretisointia kaikille suunnittelu- ja päätöksentekotasolle.

Suunnitelman tavoitteiden ja haluttujen vaikutusten toteutuminen edellyttää lisäksi päätöksentekijöiden ja muiden keskeisten toimijoiden sitouttamista yhteisesti asetettuihin päämääriin. Ilman sitoutumista ja strategioiden jalkauttamista jää vaikutusten aikaansaaminen vajaaksi. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön suurimpia haasteita tulee olemaan juuri yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin ja toimintamalleihin sitoutuminen.

Yhteistyön kehittämisessä on huomioitava taustaorganisaatioiden henkilöresurssit ja etenkin muut aluekehitykseen liittyvät olemassa olevat yhteistyömallit. Liikenteen kehittämisen vaikuttavuus edellyttää entistä enemmän asioiden käsittelyä osana muita MALPE-osa-alueita. Tämä tulee ottaa huomioon myös yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa. Päätöksentekijöiden, asukkaiden ja yritysten sitoutumisen merkitys korostuu jatkossa, mikä edellyttää uudenlaisia toimenpiteitä myös vuorovaikutuksessa. Suunnitelma antaa tähän hyvät lähtökohdat.

## 4.4 Riskejä ja haasteita

Suurimman riskin tavoitteiden toteutumiseksi muodostaa se, ettei suunnitelmassa selkeänä lähtökohdaksi olevaan käytännön kehittämiseen painottuvaan työhön sitouduta. Jos kehittämistä koordinoivat organisaatiot ja johtavat henkilöt keskittyvät infratoimenpiteiden edistämiseen ilman, että saman aikaan vietään vahvasti eteenpäin myös liikkumisen aktivointi- ja edistämistoimenpiteitä, uusia liikkumispalveluita ja logistiikkayhteistyön lisäämistä sekä kytketään työhön uusia toimijoita, jäävät suunnitelman tavoitteet toteutumatta. Toiminnallisten toimenpiteiden edistäminen edellyttää sekä organisaatioiden välistä tehokasta yhteistyötä, sitoutumista tavoitteisiin ja linjauksiin (yhteinen totuus) että linjausten viemistä vahvasti arkityöhön kaikilla alue- ja organisaatiotasoilla. Tämä luo pohjan sille, että liikennejärjestelmän keskeisimmät toimijat ja rahoittajat, ihmiset ja yritykset, saadaan myös sitoutumaan tavoitteisiin.

Julkisten rahoitusresurssien niukkuus on erittäin merkittävä riski. Vaikka suunnitelman lähtökohdaksi on ollut riittävä realismi, vaatii palvelutasotavoitteiden kautta määriteltyjen toimenpiteiden toteuttaminen ja vaikutusten aikaansaaminen merkittävästi resursseja. Sekä valtion että kuntien resurssitilanne on vaikea. Suurelta osin kyse on kuitenkin sitoutumisesta, yhteistyön lisäämisestä ja uusien toimintamallien käyttöönotosta, erityisesti liikkumisen palvelujen osalta. Suunnitelman toteutumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että suunniteltu yhteistyö toteutuu ja toiminta tehostuu. Huonosti toimivat prosessit tai tiedonkulun estyminen voivat vaikeuttaa tavoitteiden toteutumista merkittävästi. Liiallinen maakunnan sisäinen kilpailu ja turvautuminen perinteisiin toimintatapoihin voi myös vaarantaa yksimielisyyttä vaativan maakuntatason kehittämisen.

Suurten investointien toteuttamisesta päätetään valtakunnan tasolla. Esimerkiksi pääradan ja sen liikenteen kehittäminen osana TEN-T-ydinverkkoa on selkeästi osa valtakunnallista ja Eurooppa-tason liikenneverkon kehittämistyötä. Muiden yhteysvälien kehittäminen voi viivästyä, vaikkakin suunnitelmassa on esitetty suhteellisen maltillisia toimenpiteitä ja uuden liikennepolitiikan mukaisia vaiheittaista toteuttamista tukevia etenemispolkuja.

Rahoituksen niukkuus voi johtaa varsinkin vähälukuisen liikenneverkon kunnan huononemiseen, vaikka pieniä tehokkaasti kohdennettuja toimenpiteitä ja toiminnan tehostamista tehdäänkin koko ajan. Priorisoinnissa voidaan pitkällä aikavälillä joutua tekemään vaikeita päätöksiä kohteiden ja toimintojen luokituksen ja niihin suunnattujen resurssien

suhteen. Etenkin alueilla, joilla asukas- ja liikennemäärät vähenevät, voidaan kunnossapidosta joutua tinkimään. Liikennepalvelujen osalta on esitetyillä toimenpiteillä mahdollista turvata haja-asutusalueiden liikkumista, mutta se edellyttää rohkeita uusien toimintamallien käyttöönottoja.

Maakunnan sisäisen joukkoliikenteen järjestäminen on haastavaa etenkin Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhykkeen ulkopuolella. Kehittäminen vaatii uutta ajattelua, nykyisten toimintamallien kyseenalaistamista ja liikkuminen palvelunakonseptointia.

Kestävien kulkutapojen suosioon vaikuttavat ihmisten asenteet eivät muutu helposti, vaan usein tarvitaan positiivisten kannustimien lisäksi taloudellista motivointia ja muita liikkumisen ohjauksen keinoja. Yksi keskeisistä liikennejärjestelmäsuunnittelun mahdollisuuksista ja laajemmin vaikuttavuuden kannalta keskeisistä toimenpiteistä liittyy maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän koordinoimiseen jo suunnitteluvaiheessa (kuntien kaavoituksen pitkäjänteistä suunnittelua MALPE-periaatteiden mukaisesti) siten, että kestävä liikkuminen ja kuljetukset

ovat houkuttelevia jo alun alkaen alueidenkäyttöä kehitettäessä. Tämä on erittäin haastavaa ja edellyttää vielä merkittävää suunnittelu- ja sopimusjärjestelmän uudistamista sekä sektoriajattelun purkamista. Lisäksi suuri osa liikkumis- ja kuljetustarpeisiin vaikuttavasta työstä tehdään muilla yhteiskunnan sektoreilla.

Kokonaisuutena Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on realistinen ja asetetut palvelusotavoitteet toteutuvat suhteellisen hyvin. Suunnitelman käytäntöön vienti vaatii jatkossa vielä toimenpiteiden konkretisointia, jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamallien kehittämistä sekä rohkeaa uudistamista. Suurimmat riskit liittyvät tavoitteisiin sitoutumiseen ja ulkoisiin tekijöihin, joihin voidaan varautua ainoastaan jatkuvan maakunnallisen liikennejärjestelmätyön keinoin.



## 5. SEURANTARAPORTTI

Vuoden 2017 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on liitetty erillinen seurantaraportti. Se koskee visioon 2040 liittyviä toiminnan reunaehtoja sekä palvelutasotavoitteisiin ja kehittämisstrategiaan liittyviä muutoksia. Samoin seurantaan on liitetty eri aluetyyppien palvelutasotavoitteisiin, kärkitoimenpiteisiin, yhteistyöhön ja toimintamalleihin sekä koreihin I ja II liittyvä seuranta (muuttuneet tilanteet). Lisäksi on tehty maakunnallisesti edistettäviin toimenpidetaulukoihin vastaavat päivitykset (muuttuneet tilanteet). Seurannan helpottamiseksi vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelman ja vuoden 2017 liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset on molemmat esitetty peräkkäin.

### 5.1 Palvelutasotavoitteiden, kärkitoimenpiteiden ja kärkihankkeiden arviointi sekä maakunnallisesti edistettävissä olevien toimenpiteiden seuranta

#### 5.1.1 Palvelutasotavoitteiden seuranta

Tässä palvelutasotavoitteiden seurannassa ja arvioinnissa on ensin verrattu taulukkomuodossa vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja vuonna 2017 päivitettyä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toisiinsa. Oleellisia muutoksia on vain vähän.

<b>Visioon 2040, toiminnan reunaehtoihin ja palvelutasotavoitteisiin ja kehittämisstrategiaan vain vähäisiä muutoksia (vuoden 2017 lj-suunnitelmassa lähes samat)</b>	
<p><b>Seinäjoen ydinalueelle asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2014 ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn hyvä palvelutaso mahdollistaa henkilöauton käytön vähentämisen Seinäjoen ydinkeskustassa tehtävillä sekä keskustan ja reuna-alueiden välisillä työ- ja opiskelumatkoilla.</li> <li>Ikäänntyneet voivat tehdä päivittäiset asiointimatkat keskustaan omatoimisesti ja joustavasti paikallisliikenteeseen kytketyllä palveluliikenteellä.</li> <li>Harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.</li> <li>Koulumatkat ovat turvallisia.</li> <li>Keskusta-alueensaavutettavuushenkilöautolla turvataan.</li> <li>Roveksen logistiikka-alue parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetus- käytävien entistä paremman hyödyntämisen.</li> <li>Jakelukuljetusten täsmällisyys ja kustannustehokkuus paranevat.</li> </ul>	<p>Seinäjoen ydinalueelle asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2017 ovat lähes samat, mutta uusien liikkumispalvelujen kehittämisen merkitystä on korostettu kolmen ensimmäisen tavoitteen osalta</p>
<p><b>Kehityskäytävälle Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2014 ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenneturvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat koko kehityskäytävällä. Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti ja häiriöttömästi.</li> <li>Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan ja hinnaltaan kilpailukykyiset työ- ja opiskelumatkayhteydet väleillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki. Matka- ketjut ovat sujuvia ja helppoja hallita.</li> <li>Asiointi- ja harrastusmatkat ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.</li> <li>Kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelut ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä. Koulu- matkat ovat turvallisia.</li> <li>Yritysten välinen yhteistyö parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.</li> </ul>	<p>Kehityskäytävälle Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2017 ovat lähes samat, mutta toisessa tavoitteessa on korostettu matkaketjun maksamisen helppoutta</p>
<p><b>Muille keskuksille asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2014 ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keskustassa kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ovat turvallisia ja esteettömiä. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä turvataan.</li> <li>Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkaketjujen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.</li> <li>Työmatkat ovat mahdollisia Seinäjoelle joukkoliikenteellä viikkaimmilla pendelöintisuunnilla.</li> <li>Ikäänntyneiden omatoimiset ja esteettömät asiointimatkat turvataan. Koulu- matkat ovat turvallisia.</li> <li><u>Elintarvike- ja metalliteollisuuden</u> kuljetusten kustannustehokkuus ja vaurioitumattomuus sekä henkilöautomatkojen turvallisuus varmistetaan.</li> <li>Jakeliikenteen kuljetukset seutu- ja kuntakeskuksiin hoidetaan kustannustehokkaasti.</li> </ul>	<p>Kehityskäytävälle Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2017 ovat samat, paitsi "Elintarvike- ja metalliteollisuuden"-käsite on korvattu sanalla "Elinkeinoelämän" kuljetusten ...</p>
<p><b>Haja-asutusalueille asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2014 ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Matka-ajaltaan ennakoitavat sekä turvalliset matkat ja kuljetukset ovat mahdollisia koko haja-asutusalueella.</li> <li>Esteettömät asiointimatkat turvataan haja-asutusalueelta lähimpään kuntakeskukseen kaksi kertaa viikossa.</li> <li>Koulumatkat ovat turvallisia ja matka- ajoiltaankohtuullisia.</li> <li>Haja-asutusalueiden maa- ja metsä- talouden sekä bioenergian kuljetukset on mahdollista hoitaa kustannustehokkaasti.</li> <li>Haja-asutusalueen kuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti.</li> <li>Tehokkaat tietoliikenneyhteydet, sähköiset palvelut sekä etätömahdollisuudet vähentävät liikkumistarpeita ja mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle hyvien liikenneyhteyksien varteen.</li> </ul>	<p>Kehityskäytävälle Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava asetetut palvelutasotavoitteet / lj-suunnitelma 2017 ovat samat</p>

<p><b>Pitkille ylimaakunnallisille matkoille ja kuljetuksille asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nopeat työasiamatkat ja sujuvat matkaketjut turvataan Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan sekä kansainvälisille jatkoyhteyksille.</li> <li>Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa matka-ajaltaan kilpailukykyinen kauko- liikenteessä keskeisillä yhteysväleillä.</li> <li>Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkaketjujen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.</li> <li>Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti, turvallisesti ja häiriöttömästi.</li> <li>Kuljetusten kustannustehokkuuden, vaurioitumattomuuden ja vihreyden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä.</li> <li>Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan pitkäjänteisesti.</li> <li>Roveksen logistiikka-alueen toteuttaminen sekä logistiikkatoimintojen keskittäminen parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.</li> <li>Yhteydet Pohjanmaan satamien kautta ulkomaille ovat kilpailukykyiset verrattuna yhteyksiin Etelä- ja Lounais-Suomen satamista.</li> </ul>	<p><b>Pitkille ylimaakunnallisille matkoille ja kuljetuksille asetetut palvelutasotavoitteet / Ij-suunnitelma 2017 ovat samat, paitsi Roveksen logistiikka-alueen koskien on ko. kohtaan lisätty: ”Kaskisten sataman kehittäminen ja radan parantaminen / tehostettu kunnossapito olisivat oleellisia toimenpiteitä Roveksen logistiikkatoimintojen edistämiseksi”</b></p>
<p><b>Yhteistyölle ja toimintamalleille asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maakunnassa tehtävä liikennejärjestelmätyö on jatkuvaa ja asiakaslähdistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä.</li> <li>Eri toimijoiden ja rahoittajatahojen kesken saavutetaan yhteinen näkemys maakunnan liikennejärjestelmästä, sen rahoittamisesta ja aikatauluisista.</li> <li>Liikenteeseen liittyvien eri työryhmien toimintayhteensovitetaan ja päällekkäisyydet karsitaan.</li> <li>Liikenteen suunnittelu kytkeytyy niin maakunta-, seutu- kuin kuntatasolla tehokkaasti maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän suunnitteluun.</li> <li>Päätöksentekijät ymmärtävät liikenteen kehittämisen todelliset mahdollisuudet ja merkityksen osana maakunnan strategistakehittämistä.</li> <li>Liikennejärjestelmätyöhön otetaan mukaan monipuolisen toimenpidevalikoiman edellyttämät uudet osapuolet.</li> </ul>	<p><b>Yhteistyölle ja toimintamalleille asetetut palvelutasotavoitteet / Ij-suunnitelma 2017 ovat samat, paitsi on lisätty uusi alakohta ”Seudulliset liikennetyöryhmät eivät ole kokoontuneet säännöllisesti, ja siksi on harkinnassa laajemman Ij-työryhmän päätöksenteon tiedottamisen lisäksi seudullisen/kuntakohtaisen yhteistyön aktivoiminen (kts. kuvan 13 muutettu tilanne)”</b></p>



### 5.1.2 Kärkihankkeiden seuranta ja arviointi

Tässä kärkihankkeiden seurannassa ja arvioinnissa on ensin verrattu taulukkomuodossa vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja vuonna 2017 päivitettyä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toisiinsa. Oleellisia muutoksia on jonkin verran.

Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kärkihankkeet on jaettu kahteen koriin, I KORIIN JA II KORIIN	
Kärkitoimenpiteet I korissa ja II korissa / Ij-suunnitelma 2014 ovat seuraavat:	Kärkitoimenpiteet I korissa ja II korissa / Ij-suunnitelma 2017 ovat seuraavat:
<b>I KORI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävää</li> <li>Seinäjoki-Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botniankäytävää</li> <li>Valtatie 3 Tampere-Jalasjärvi-Kurikka-Vaasa</li> </ul>	<b>I KORI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävää</li> <li>Seinäjoki-Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botniankäytävää</li> <li>Valtatie 3 Tampere-Jalasjärvi-Kurikka (yhteinen liikennekäytävä vt 3 / kt 67 Kurikassa)</li> <li>Seinäjoki-Vaasa-päätieosuus (vt 18) ja ratayhteys Seinäjoki-Vaasa sekä Seinäjoki-Vaasa-alueen kehittämiskäytävän liikenne- ja maankäytön kehittäminen sekä yhteensovittaminen</li> </ul>
<b>II KORI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seinäjoki-Vaasa-liikennekäytävä (ratayhteys ja vt 18)</li> <li>Seinäjoki-Jyväskylä-liikennekäytävä (valtatie 18 välillä Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä osana Keski-Pohjolan kuljetuskäytävää sekä Haapamäen radan liikennöitävyyden turvaaminen)</li> <li>Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen</li> <li>Lisäksi laaditaan maakunnallinen kehittämissuunnitelma em. valtakunnan tason investointihankkeiden lisäksi elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja ylimaakunnallisten kuljetusten kannalta tärkeimpien teiden selvittämiseksi ja priorisoimiseksi toimenpiteineen, kiireellisimpänä kohteena mt 711 suunnittelu. Ensimmäisessä vaiheessa vt 16, kt 44, kt 63 ja mt 711 osalta palvelutaso turvataan ottamalla huomioon hoidon ja ylläpidon tarpeet tulevissa ELY:n alueurakoissa.</li> </ul>	<b>II KORI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seinäjoki-Jyväskylä-liikennekäytävä (vt 18 ja Haapamäen rata)</li> <li>Kaskisten radan ja tieyhteyksien sekä satamayhteyksien liikennöitävyyden turvaaminen</li> <li>Alempiasteisen tieverkon kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nosto ja jatkuvuus. Vuosien 2016–2018 korjausvelkapaketin kohteiden onnistunut ”tasmähoito” alempiasteisen tieverkon ongelmakohteissa ja korjausvelkapaketin ohjelman jatkaminen.</li> </ul>
Lisäksi alempiasteisen tieverkon kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nosto on päätetty nostaa kärkihankkeiden rinnalle, koska asialla on Etelä-Pohjanmaalle erityisen suuri merkitys. Raskaan liikenteen mitta- ja massamuutokset lisäävät paineita rahoituksen nostolle.	

### 5.1.3 Maakunnallisesti edistettävissä olevien toimenpiteiden seuranta ja arviointi

Taulukkoja 3, 4 ja 5 on ajantasaistettu siten, että osa toimenpiteistä / toteutuneet on poistettu vuoden 2017 Ij-suunnitelmasta, osaa on ajantasaistettu tai kiireellisyysluokkaa on muutettu. Vuoden 2014 Ij-suunnitelman ja vuoden 2017 Ij-suunnitelman taulukot ovat peräjälkeen.

Taulukko 3. Jatkuvan liikennejärjestelmätöön toimintamallien kehittäminen / LJ-SUUNNITELMA 2014

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>MALPE-yhteistyö ja uudet toimintamallit</b>		
Ylimaakunnallisen liikennejärjestelmätöön organisointi yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY:n ja naapurimaakuntien kanssa (muutettu sisältöä)	I	E-P:n liitto
Maakunnallisen liikennejärjestelmätöryhmän toiminnan käynnistäminen ja aktiivinen toiminta (toteutunut) <b>POISTETTU</b>	I	E-P:n liitto
Seudullisten liikennetyöryhmien toiminnan käynnistäminen, ryhmien hyödyntäminen hallintokunta- ja kuntarajat ylittävänä yhteistyöelimenä. Nykyisten ryhmien, esim. Seinäjoen seudun MAL-työryhmän hyödyntäminen (muutettu sisältöä)	I	Kunnat, ELY
Liikennejärjestelmää koskevan asiakas- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuksen organisointi (muutettu sisältöä)	I	E-P:n liitto
MALPE-osa-alueita koskevien yhteistyömallien määrittely perustettavien ryhmien toimintaan tukeutuen (muutettu sisältöä)	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Maapolitiittisten toimenpiteiden monipuolistaminen (toteutunut) <b>POISTETTU</b>	II	Seinäjoki
Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen auditoinnin laajentaminen koko maakuntaan (viisas liikkuminen) (muutettu sisältöä)	II	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Hajarakentamisen periaatteiden maakunnallinen määrittäminen (poistettu) <b>POISTETTU</b>	II	E-P:n liitto, ELY
Vuosittaisen Länsi-Suomi-tasoisien liikennefoorumien järjestäminen (muutettu sisältöä)	II	Maakuntaliitot

Taulukko 3. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamallien kehittäminen / LJ-SUUNNITELMA 2017

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>MALPE-yhteistyö ja uudet toimintamallit</b>		
Ylimaakunnallisen liikennejärjestelmätyön kehittäminen yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY:n ja naapurimaakuntien kanssa	jatkuvaa	Maakuntien liitot, ELY
Maakunnallisen liikennejärjestelmäryhmän toiminnan kehittäminen ja aktiivinen toiminta	jatkuvaa	E-P:n liitto
Liikennejärjestelmää koskevan asiakas- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuksen ylläpito ja kehittäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto
Seudullisten liikennetyöryhmien toiminnan käynnistäminen / kunnallinen liikenneturvallisuusyhtiö, ryhmien hyödyntäminen hallintokunta- ja kuntarajat ylittävänä yhteistyöelimenä, ml. liikenneturvallisuusyhtiö.	I	E-P:n liitto, kunnat
MALPE-osa-alueita koskevien yhteistyömallien määrittely ja kehittäminen perustettavien ryhmien toimintaan tukeutuen (mukana rakennemallityö ja hajarakentaminen)	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Määrävuosittain Länsi-Suomen- tai Etelä-Pohjanmaan ELY-alueen laajuisen liikennefoorumin järjestäminen	I	ELY, maakunnat
Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen arvioinnin laajentaminen koko maakuntaan (liikenne palveluna)	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY

Taulukko 4. Ehdotus vuosina 2014–2020 käynnistettäväksi suunnitelmiksi ja selvityksiksi / LJ-SUUNNITELMA 2014

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Selvitykset ja suunnitelmat</b>		
Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisina säilyttäminen, samalla yhteisten liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteiden määrittäminen, kävelyn ja pyöräilyn ympärikuotisten laatuikäytävien määrittäminen sekä keskeisten koulureittien, jättöliikenteen sekä koulujen ympäristöjen systemaattiset vaaranpaikkakartoitukset	jatkuvaa	ELY, kunnat (ELY=> seudull. LIITU-suunnitelmat, kunnat)
Seinäjäki-Tampere-liikennekäytävän (päärata ja vt 3) Ij-tason esiselvitys (muutettu sisältöä)	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vt 3 Tampere-Vaasa uudelleenarviointi (toteutunut) <b>POISTETTU</b>	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vt 19 ja kt 67 Kauhajoki-Seinäjäki-Kauhava-kehityskäytävän Ij-tason kehittämiselvitys (muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä)	I	ELY, Liikennevirasto
Kauhajoki-Seinäjäki-Kauhava-kehityskäytävän maankäytön kehityskuvaselvitys (muutettu sisältöä)	I	E-P:n liitto, kunnat
Seinäjäki-Tampere-radan Ij-tason kehittämiselvitys (muutettu sisältöä)	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vaasa-Seinäjäki-liikennekäytävän Ij-tason esiselvitys (muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä)	I	ELY, kunnat, liitot
Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisten kokonaissuunnitelmien laatiminen sekä hankintaorganisaatiomallien määrittely (muutettu sisältöä)	I	Seutujen keskuskäytävät, ELY:t
Seinäjäoen seudun viisaan liikkumisen strategia, toiminnan käynnistäminen jo suunniteltu lutyön aikana (muutettu sisältöä)	I	Seinäjäki
Toimeenpanosuunnitelma kuntakeskusten ja haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistämiseksi, pilotointi (muutettu sisältöä)	I	Alavus, Ähtäri, Kuortane, E-P:n liitto, ELY
Maakunnallinen puu- ja bioterminaaliselvitys (toteutunut) <b>POISTETTU</b>	I	Metsäkeskus, E-P:n liitto
Palvelutasoselvitys ylimentaalisia kuljetuksia välittävistä maanteistä (toteut.) <b>POISTETTU</b>	I	ELY, E-P:n liitto
Keskustojen esteettömyyskartoitukset (määritelty toisessa kohdassa)	I-II	Kunnat
Mt 711 Ruona-Alajärvi parantamiselvitys (yhteys kantatielle 66), (muutettu/ I-kiireellisyys)	II	ELY
Vähäliikenteisen tiestön ylläpito- ja priorisointisuunnitelma, (tehty / korjausvalkapaketti)	II	ELY
Roveksen itäisen ohikulkutien alueen kehittämissuunnitelma, (muutettu/ I-kiireellisyys)	II	Seinäjäki
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimointiselvitys kahdessa pilottikunnassa, (muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä)	II	Kunnat
Liityntäliikenne ja -pysäköintiselvitys, (muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä)	III	E-P:n liitto
Vt 18 Seinäjäki-Ähtäri-Jyväskylä, Ij-tason esiselvitys vaiheittain parantamisen mahdollisuuksista (määritelty toisessa kohdassa, kiireellisyysluokan muutos)	III	ELY, Liikennevirasto

Taulukko 4. Ehdotus vuosina 2017–2023 käynnistettäväksi suunnitelmiksi ja selvityksiksi / LJ-SUUNNITELMA 2017

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Selvitykset ja suunnitelmat</b>		
Rakennemallityön suunnittelu ja edistäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, ELY,
Aluevaraussuunnitelma Seinäjoki-Tampere -yhteysvälin kaksoisraiteista	I	Liikennevirasto, liitot
Vt 19 ja kt 67 Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kehityskäytävän yleis- ja tiesuunnitelmat	I	ELY, Liikennevirasto
Vt 18 Laihia–Seinäjoki–Ähtäri–Jyväskylä, Ij-tason esiselvitys ja tiesuunnitelmat osa-alueittain, tien parantaminen ja Ähtäri-Multia -oikaisun toteuttaminen vaiheittain	I	ELY, Liikennevirasto
Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava ja (Laihia)–Isokyrö–Seinäjoki-kehityskäytävien maankäytön ja liikenteen kehityskuvaselvitys (visio 2040)	I	E-P:n liitto, kunnat
Seudullisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien päivittämistarpeen arviointi ja päivitystyön käynnistäminen tarpeen mukaan	I	ELY=> seudull. LIITU-suunnitelmat, kunnat
Mt 711 Ruona-Alajärvi parantamissuunnitelma ja toteutus (yhteys kantatielle 66)	I	ELY
Mt 663 Kauhajoki–Päntäne–Isojoki tiesuunnitelma	I	ELY
Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisten kokonaissuunnitelmien laatiminen, hankintaorganisaatiomallien määrittely sekä kytkeminen liikkuminen palveluna-konseptiin Liityntä.- liikkumis- ja pysäköintiselvitys. Digitalisoinnin hyödyntäminen ja MaaS-pilotoitien kokemukset joukkoliikenteessä ja palvelutasossa.	I	Seutujen keskuskaupungit, kunnat ja ELY:t, liitot
Roveksen itäpuolen kehittämissuunnitelma	I	Seinäjoki

Taulukko 5. Ehdotus käynnistettäväksi / toteutettaviksi toimenpiteiksi / LJ-SUUNNITELMA 2014

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Tie- ja katuverkko, infra ja kunnossapidon varmistaminen</b>		
Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infran kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nostoon (ml. raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet)	jatkuvaa	E-P:n liitto, ELY, kunnat
Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen (edellyttää rahoitustason nostoa)	jatkuvaa	ELY, Liikennevirasto
Kaupunkien/kuntien katuverkon maankäytön tiivistämiseen kytkettävät toimenpiteet	jatkuvaa	Kunnat
Keskustojen kävely- ja pyöräilypainotteinen kehittäminen	jatkuvaa	Kunnat
Kanta- ja seututeiden (kt 44, kt 63, kt 66, kt 68, mt 661, mt 663, mt 697, mt 711, mt 733 ja mt 750) sekä alemman tieverkon asiakastarpeita vastaavan liikennöitävyyden turvaaminen kehittämällä täsmäkunnossapitoa, hoidon/ylläpidon tasalaatuisuutta, vuorovaikutusta ja mobiili- informaation saatuvautta, <b>(muutettu sisältöä)</b>	jatkuvaa	ELY
Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen kunta- ja seutukohtaisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien mukaisesti, koulureittien ja koulujen ympäristöjen, kevyen liikenteen laatuikäytävien sekä palvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuuden priorisointi toimenpiteiden kohdentamisessa, <b>(muutettu sisältöä)</b>	jatkuvaa	Kunnat, ELY
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen sekä mobiilipalvelujen käyttöönotto seuraavien kilpailutusten yhteydessä	jatkuvaa	ELY
Kevyen liikenteen laatuikäytävien priorisointi ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa	I	Kunnat, ELY
Keskustojen esteettömyyskartoitusten toimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen	II	Kunnat
Kuntien kadunpito-yhteistyön kehittäminen, <b>(muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä)</b>	II	Kunnat
Yksitysteiden kunnossapidon kehittäminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhteinäistäminen sekä avustuskohteiden priorisointi)	II	Kunnat, ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääteillä ja -kaduilla (valtakunnallisen kehityksen tahdissa)	II	ELY, kunnat
ELY:n ja kuntien välisen kunnossapito-yhteistyön kehittäminen, <b>(muutettu sisältöä / yhdistetty sisältöä ja kiireellisyysluokkaa)</b>	III	ELY, kunnat

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit</b>		
Roveksen logistiikka-alueen toteutumisen varmistaminen, (muutettu sisältöä)		
- Maanhankinnan edistäminen	jatkuvaa	Seinäjoki
- Logistiikka-alueeseen perustuvien yhteistyömallien yms. ajantasaisina säilyttäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, Seinäjoki
- Päättöksentekijöiden ja toimijoiden sitouttaminen alueen toteuttamiseen; aiesopimus	I	E-P:n liitto, Seinäjoki
Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen	jatkuvaa	E-P:n liitto
Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen tapauskohtaisesti (mm. tuulivoima), (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	ELY, kunnat
Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen, (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	E-P:n liitto, Liikennevirasto
Kuljetusten yhdistelyn seudullinen pilotointi Kuusiokuntien alueella, laajentaminen kokemusten pohjalta muille seuduille, (muutettu sisältöä)	II	Kunnat
Bio- ja puuterminaalien kehittäminen, (muutettu sisältöä ja kiireellisyysluokkaa)	II	Kunnat, Livi

Joukkoliikenne, henkilökuljetukset ja matkaketjujen sujuvuus		
Seinäjoen paikallisliikennesuunnitelman toteuttaminen (vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, vuorot matkakeskuksen kautta, informaation ja tiedottamisen parantaminen), (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	Seinäjoki
Työasiamatkoja palvelevien liityntäyhteyksien varmistaminen Helsinki-Vantaan, Tampereen ja Vaasan lentoasemille, (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	ELY, kunnat, yritykset
Parkanon aseman (päärata) toiminnan turvaaminen (myös Pendolinot), liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaaminen, (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, VR
Joukkoliikenteen maakunnallisen palvelutasosuunnitelman ylläpito ja toteuttaminen (mm. liityntäyhteyksien parantaminen Seinäjoelle, palvelutason parantaminen Alavuden suunnan yhteyksissä jne.)	jatkuvaa	ELY
Haapamäen radan henkilöliikenteen ja asemien toiminnan turvaaminen, markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen, (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, VR
Seili-palveluliikenteen kehittäminen (päivittäin kauppakeskuksiin, informaation parantaminen, kiinteät välipysäkit jne.)	jatkuvaa	Seinäjoki
Maakuntarajat ylittävien joukkoliikennevuorojen turvaaminen	jatkuvaa	ELY
Seinäjoen lentoaseman charterliikenteen kehittäminen, (muutettu sisältöä)	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat
Junalla tehtävän työmatkayhteyden järjestäminen aamuisin Seinäjoelta Vaasaan	jatkuvaa	E-P:n liitto, Livi, VR
Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen, eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen	I	Kunnat, ELY
Seudullisten joukkoliikenne- ja henkilökuljetuskoordinaattorien nimeäminen ja toiminnan käynnistäminen, (poistettu / muutettu sisältöä) ***	I	Kunnat, E-P:n liitto
Avointen asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen, (yhdistetty sisältöä, kiireell.luokan muutos)	II	Kunnat
Yhteisöisten joukkoliikennetarkaisujen (mm. kyläbussi, kimppakyyti) pilotointi ja laajentaminen muihin kuntiin, (poistettu / muutettu sisältöä) ***	II	Kunnat
Matkailuelinkeinon tarvitsemien liikennepalvelujen kehittämisen kytkentä matkailupalvelujen kehittämiseen	II	Kunnat
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi pääradalla, Vaasa- Seinäjoki-radalla sekä Haapamäen radalla	II	LVM, VR, LAL
Seinäjoen matkakeskuksen liityntäpysäköintitarkaisujen kehittäminen (parkkitalo)	II	Seinäjoki
Matka-ajoiltaan kohtuullisten koulukyytien periaatteiden määrittäminen ja käyttöönotto	II	Kunnat, E-P:n liitto
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimoinnin käynnistäminen kahdessa pilottikunnassa, jatkossa laajentaminen muihin kuntiin, (poistettu / muutettu sisältöä) ***	II	Kunnat
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen runkoreitin toteuttaminen, joukkoliikenneinfran ja informaation parantaminen, (muutettu ja kiireellisyysluokkaa)	III	ELY, kunnat

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Viisas liikkuminen</b> (poistettu / muutettu sisältöä) *** => korvattu <b>MaaS / digitalisaatio</b>		
Valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen viisaan liikkumisen toimenpiteiden toteuttamisessa	jatkovaa	Kunnat, ELY
Seinäjoen seudun viisaan liikkumisen strategian toteuttamisen käynnistäminen (kunta-, työnantaja-, järjestö- ym. -kohtaiset konkreettiset toimenpiteet)	I	Kunnat
Seinäjoen seudulla saatavien viisaan liikkumisen hyvien käytäntöjen soveltaminen myös muissa seutu- ja kuntakeskuksissa	II	Kunnat
Viisaan liikkumisen edistämiseen kytkettävän liikennekasvatustyön kehittäminen ja ulottaminen uusiin toimintoihin	II	Kunnat, ELY
Seurojen, järjestöjen ja suurimpien työnantajien kytkeminen mukaan viisaan liikkumisen edistämiseen	II	Kunnat, E-P:n liitto

Taulukko 5. Ehdotus käynnistettäväksi / toteutettaviksi toimenpiteiksi / LJ-SUUNNITELMA 2017

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Tie- ja katuverkko ja kunnossapidon varmistaminen</b>		
Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infran kunnan sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nostoon (ml. raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet)	jatkovaa	E-P:n liitto, ELY, kunnat
Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen (edellyttää rahoitustason nostoa)	jatkovaa	ELY, Liikennevirasto
Kaupunkien/kuntien katuverkon maankäytön tiivistämiseen kytkettävät toimenpiteet	jatkovaa	Kunnat
Keskustojen kävely- ja pyöräilypainotteinen kehittäminen	jatkovaa	Kunnat
Muiden kantateiden (kt 44, kt 63, kt 66, kt 68) ja muiden seututeiden (st 661, st 663, st 697, st 711, st 733) sekä korjausvelkapaketin 2016–2018 kohteet ja alemman tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen	jatkovaa	Liikennevirasto, ELY
Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen päivitettyjen kunta- ja seutukohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti	jatkovaa	Kunnat, ELY
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen, mobiilipalvelujen ja uusien reaaliaikaisten tiedonkeruumenetelmien käyttöönotto seuraavien kilpailutusten yhteydessä. ELYn ja kuntien välisen kunnossapitotyön kehittäminen.	jatkovaa	ELY, kunnat
Kevyen liikenteen laatuikäytävien priorisointi ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa	I	Kunnat, ELY
Keskustojen esteettömyyskartoitusten toimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen	II	Kunnat
Kuntien kadunpitoyhdistyksen ja yksityisteiden kunnossapidon kehittäminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhtenäistäminen sekä avustuskohdeiden priorisointi)	II	Kunnat, ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääteillä ja -kaduilla (valtakunnallisen kehityksen tahdissa)	II	ELY, kunnat
<b>Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit</b>		
Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen: maanhankinta, logistiikka-alueeseen perustuvien yhteistyömallien yms. ajantasaisina säilyttäminen ja pistoraideinfra sekä päätöksentekijöiden ja toimijoiden sitouttaminen alueen toteuttamiseen	jatkovaa	E-P:n liitto, Seinäjoki
Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen	jatkovaa	E-P:n liitto, kunnat
Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen tapauskohtaisesti (mm. tuulivoima), ELY-keskus pyrkii parantamaan ja pitämään esteistä vapaana hyväksytyjä ERIKU-reittejä	jatkovaa	ELY, kunnat
Bio- ja puutermiinalien sekä puunkuormausalueiden kehittäminen (Seinäjoki, Alavus, Teuva, Haukineva, Härmä) ja määrän lisääminen maakunnan tarvetta vastaavalle tasolle	jatkovaa	E-P:n liitto, kunnat, Liikennevirasto, ELY
Kaskisten radan ja satamayhteyksien sekä tieyhteyksien kehittämien	I	E-P:n liitto, Liikennevirasto, ELY
Kuljetusten yhdistelyn pilotointi	II	Kunnat

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyysluokka	Vastuu
<b>Joukkoliikenne, henkilökuljetukset ja matkaketjujen sujuvuus</b>		
Seinäjoen paikallisliikenteen kehittäminen ja toteuttaminen (vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen)	jatkuvaa	Seinäjoki
Työmatkoja (asiointi- ja vapaa-ajanmatkoja) palvelevien liityntäyhteysien varmistaminen pääraidoilla ja pääteillä naapurimaakuntiin ja Helsinkiin mukaan lukien Vaasan, Helsinki-Vantaan ja Tampereen lentoasemat.	jatkuvaa	ELY, liitot, kunnat, yritykset, livi, VR
Parkan aseman toiminnan turvaaminen (myös Pendolinot), liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaaminen	jatkuvaa	Liitot, kunnat, livi, VR
Joukkoliikenteen maakunnallisen palvelutasosuunnitelman ylläpito ja toteuttaminen (mm. liityntäyhteysien parantaminen Seinäjoelle, palvelutason parantaminen Alavuden suunnan yhteyksissä jne.)	jatkuvaa	ELY
Haapamäen radan henkilöliikenteen ja asemien toiminnan turvaaminen, markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen (markkinaehtoinen liikenne)	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, ELY, VR, livi, LVM
Seili-palveluliikenteen kehittäminen (päivittäin kauppakeskuksiin, informaation parantaminen, kiinteät välipysäkit jne.)	jatkuvaa	Seinäjoki
Maakuntarajat ylittävien joukkoliikennevuorojen turvaaminen	jatkuvaa	Liikennevirasto, ELY
Seinäjoen lentoaseman toiminnan kehittäminen	jatkuvaa	Yritykset, E-P:n liitto, kunnat
Erikseen kaksoiskaupunkialueen työmatkaliikenteen palvelutason parantaminen välillä Seinä-joki-Vaasa ja joukkoliikenteen palvelutason nosto: matkaketjut, yhteydet Vaasan lentoasemalle	jatkuvaa	Liitot, livi, VR, ELY, LVM
Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen, eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen / asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen ottaen huomioon MaaS-konsepti	I	Kunnat, ELY, E-P:n liitto
Matkailuelinkeinon tarvitsemien liikennepalvelujen kehittämisen kytkentä matkailupalvelujen kehittämiseen	II	Kunnat
Seinäjoen matkakeskuksen liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen	II	Seinäjoki
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi pääradalla, Vaasa- Seinäjoki-radalla sekä Haapamäen radalla	II	LVM, VR, LAL, ELY, livi
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen runkoreitin toteuttaminen, joukkoliikenneinfran ja informaation parantaminen	II	ELY, kunnat, liikennöitsijät
<b>Liikkuminen palveluna (MaaS), digitalisaatio, liikenneturvallisuus</b>		
Valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen em. osa-alueiden toimenpiteiden toteuttamisessa	jatkuvaa	Kunnat, E-P:n liitto, ELY
Monipuolinen liikenneturvallisuustyö sekä hyvien käytäntöjen jatkuvuus ja levittäminen	jatkuvaa	ELY, E-P:n liitto, kunnat
Seinäjoen MaaS- palvelun kehittäminen pilotin kokemusten perusteella	I	ELY, E-P:n liitto, Seinäjoki
MaaS-pilotin laajentaminen muualle maakuntaan / Kokkolan MaaS-pilotti	I	ELY, E-P:n liitto, kunnat
Yhteisöllisten joukkoliikennetkaisuuden (mm. kyläbussi, kimppakyyti) pilotointi ja laajentaminen osana MaaS-palveluja	II	ELY, E-P:n liitto, kunnat
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi	II	LVM, VR, LAL

## LIITE 1. Seudulliset ja kunnalliset liikenneturvallisuussuunnitelmat

Alavuden, Kuortaneen, Töysän ja Ähtärin liikenneturvallisuussuunnitelma (2009). Tiehallinto Vaasan tiepiiri, Alavuden kaupunki, Kuortaneen kunta, Ähtärin kaupunki.

Härmänmaan liikenneturvallisuussuunnitelma (2005). Tiehallinto Vaasan tiepiiri. Ramboll.

Ilmajoen liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys (2014). Ramboll.

Järviseudun liikenneturvallisuussuunnitelma (2011). Oy Talentek Ab.

Lapuan liikenneturvallisuussuunnitelma (2015). Alanko Noora.

Suupohjan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma (2006). Tiehallinto Vaasan tiepiiri. Painotalo Casper Oy, Kurikka 2007.

Uuden Seinäjoen kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma. Seinäjoki, Nurmo ja Ylistaro. (2008). Tiehallinto Vaasan tiepiiri, Seinäjoen kaupunki, Nurmon kunta, Ylistaron kunta, Liikenne- ja viestintäministeriö.

## LIITE 2. Uusimmat selvitykset

### 2016–17

Etelä-Pohjanmaan rakennemalli (2017) (pdf)

Päärata Helsinki–Tornio esiselvitys. Radanvarren maakuntaliitot (2016) (pdf)

Matkaketjuseelvitys. Vaasa-Seinäjoki-Kokkola. Pohjanmaan liitto, Etelä- ja Keski-Pohjanmaan liitot, Ramboll (2016) (pdf)

Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso. LIVI 34/ 2016

### 2015

Esite: Suomi-käytävän päärata. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-Seinäjoki-Kokkola-Oulu-Kemi-Tornio. Suomi-käytävän päärataryhmä (2015) (pdf)

Lentoliikennestrategia 2015–2030. Liikenne- ja viestintäministeriö (2015) (pdf)

Kehityskäytävä välillä Vaasa-Seinäjoki, esiselvitys. Pohjanmaan ja E-Pohjanmaan liitot, Livi, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Sito ym. (2015) (pdf)

Valtatie 3 Tampere-Vaasa. Palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys. Pirkanmaan ELY-keskus (2015) (pdf)

### 2014

Kauhajoki–Kauhava palvelutasoselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2014) (pdf)

Ainespuun puskurivarastoilla ja metsäenergian terminaaleilla tehoa puunhankintaan. Suomen metsäkeskus (2014) (pdf)

Etelä-Pohjanmaan vähäliikenteisen tieverkon priorisointi. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2014) (pdf)

### 2013

Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomääritys. Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2014–2018.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2013) (pdf)

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. BGLC- ja NECL II -hankkeiden yhteenvetoselvitys. Etelä-Pohjanmaan liitto & Sito (2013) (pdf)

Esite: Keskipohjan kuljetuspalveluselvitys. NECL II -hankkeen osaselvitys 3.4. Keski-Suomen liitto (2013) (pdf)

Etelä- ja Keski-Pohjanmaan tuulivoima ja erikoiskuljetukset. E-Pohjanmaan liitto, K-Pohjanmaan liitto, E-Pohjanmaan ELY-keskus & Ramboll (2013) (pdf)

### 2012

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys, Vaasa-Seinäjoki. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2012) (pdf)

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys, Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2012) (pdf)

Seinäjoki-Kaskinen-radnan parantaminen. Alueellisten vaikutusten ja vaiheittain toteuttamisen selvitys. Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Kaskisten satama, Kaskisten kaupunki, Sito ym. (2012) (pdf)

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma. Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2012) (pdf)

Valtatien 18 parantaminen välillä Ähtäri–Multia ja maantien 621 parantaminen välillä Liesjärvi-Keuruu, aluevarausuunnitelma. K-Suomen liitto (2012) (pdf)

### 2011

Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto & Livi (2011) (pdf)



Etelä-Pohjanmaan liitto