

ETELÄ-POHJANMAAN MAAKUNTAKAAVA

VAIHEKAAVA 2

KESKUSTATOIMINNOT, KAUPPA JA LIIKENNE

KAAVASELOSTUS



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava, vaihekaava 2
Keskustatoiminnot, kauppa ja liikenne

Julkaisu A:55

ISBN 978-951-766-281-9 (nide)

ISBN 978-951-766-282-6 (verkkajulkaisu)

ISSN 1237-993X

Julkaisuvuosi 2016

www.epliitto.fi

Kannen kuvat: Katri Korpela

SISÄLTÖ

1	Johdanto	5
2	Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan lähtökohdat.....	6
2.1	Maakuntakaava uudistaa keskusta-alueiden, kaupan ja liikennejärjestelmän maankäyttöä Etelä-Pohjanmaan maakunnassa.....	6
2.2	Maakuntakaava on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää	7
2.3	Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat säädökset	8
2.3.1	Maankäyttö- ja rakennuslaki	8
2.3.2	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	9
2.4	Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat alueelliset suunnitelmat.....	10
2.4.1	Maakuntastrategia	10
2.4.2	Maakuntakaavat	10
3	Etelä-Pohjanmaan nykytila ja kehitysnäkymät.....	12
3.1	Väestö	12
3.2	Työpaikat ja toimialat	13
3.3	Alue- ja yhdyskuntarakenne	15
3.4	Kaupan palveluverkko	17
3.4.1	Päivittäistavarakauppa	17
3.4.2	Erikoiskauppa.....	17
3.4.3	Ostovoiman siirtymä.....	18
3.4.4	Kehitystrendit ja tavoitteet	18
3.5	Liikennejärjestelmä.....	19
3.5.2	Raideliikenne	22
3.5.3	Lentoliikenne	23
3.5.4	Logistiikka	23

4	Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteet	27
4.1	Kaupan ja keskustatoimintojen alueiden tavoitteet	27
4.2	Liikenteen ja logistiikan tavoitteet	28
5	Maakuntakaavan laadintaprosessi	30
5.1	Aloitusvaihe	30
5.2	Valmisteluvaihe ja siitä saatu palaute	31
5.3	Ehdotusvaihe	31
5.4	Hyväksymisvaihe.....	32
6	Kaavan laadinnassa käytetyt selvitykset	32
6.1	Kaupan ja keskustatoimintojen selvitykset	32
6.2	Liikennejärjestelmän selvitykset.....	33
7	Maakuntakaavan sisällön kuvaus	34
7.1	Keskustatoimintojen verkko perusteluineen	34
7.2	Kaupan palveluverkko perusteluineen	38
7.3	Liikenne ja logistiikka perusteluineen	40
8	Maakuntakaavan merkinnät ja määräykset	46
8.1	Kumottavat merkinnät ja määräykset.....	46
8.2	Keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskauppa	46
8.3	Liikenne ja logistiikka	51
9	Maakuntakaavan vaikutukset.....	58
9.1	Arviointimenetelmät	58
9.2	Kaupan merkintöjen vaikutukset.....	58
9.2.1	Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajat	59
9.2.2	Vähittäiskaupan suuryksiköiden merkintöjen ja mitoituksen vaikutukset	60
9.2.3	Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt	60
9.3	Keskustatoimintojen merkintöjen vaikutukset	60

9.4 Liikennemerkitöjen vaikutukset	61
9.4.1 Moottoriväylät.....	61
9.5 Kaavan yhteisvaikutukset	63
9.5.1 Keskusta-alueiden kaupalliset palvelut	63
9.5.2 Palveluiden saavutettavuus.....	63
9.5.3 Elinkeinoelämän toimivuus ja kilpailutilanne	63
9.5.4 Maisema ja rakennettu ympäristö sekä arkeologinen kulttuuriperintö	64
9.5.5 Vaikutukset pohjavesiin.....	64
9.5.6 Vaikutukset alue ja yhdyskuntarakenteeseen.....	65
10 Maakuntakaavan oikeusvaikutukset	66
11 Maakuntakaavan toteuttaminen ja seuranta.....	68
Lähteet.....	69
Liitteet.....	71

1 Johdanto

Etelä-Pohjanmaan voimassa oleva kokonaismaakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 23.5.2005. Tämän jälkeen maakuntakaavaa on uudistettu vaiheittain. I vaihemaakuntakaava käsittelee tuulivoimaa. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 11.5.2015 ja päätti lähettää sen ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Nyt käsillä oleva II vaihemaakuntakaava käsittelee Etelä-Pohjanmaan keskustatoimintojen alueita, kaupallisia palveluja ja liikennejärjestelmää. Valmisteilla on myös III vaihemaakuntakaava, joka käsittelee suoluontoa, turvetuotantoa, bioenergiaa ja arvokkaita maisema-alueita.

Maankäyttö- ja rakennuslain 25 §:n mukaisesti maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen. Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa.

Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakuntakaavan laatisesta on vastannut liiton maakuntasuunnittelun tehtäväalue. Vastuullisena johtajana on toiminut suunnittelujohtaja Antti Saartenoja. Kaavan sisällöstä ovat vastanneet Markus Erkkilä, Timo Lakso, Elina Nieminen, Jorma Ollila, Seppo Rinta-Hoiska ja Mari Väänänen.

Vaihemaakuntakaavan laadinta käynnistyi maakuntahallituksen päätöksellä 18.2.2013.

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 8.9.–16.10.2015.

Maakuntakaavaehdotuksesta pyydettiin maankäyttö- ja rakennusasetuksen 13§:n mukaisesti lausunnot elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, jäsenkunnilta, kaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntien liitolta, muilta maakuntakaavan kannalta keskeisiltä viranomaisilta ja yhteisöiltä sekä niiltä ministeriöiltä, joita asia koskee.


Ehdotus asetettiin nähtäville MRL 65 § ja MRA 12 § mukaisesti 6.4.–6.5.2016 väliseksi ajaksi.

Kaava hyväksyttiin maakuntavaltuustossa MRL 31 § mukaisesti 30.5.2016.



Kai Pöntinen

Maakuntavaltuuston
puheenjohtaja



Lasse Anttila

Maakuntahallituksen
puheenjohtaja



Asko Peltola

Maakuntajohtaja



Antti Saartenoja

Suunnittelujohtaja

2 Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan lähtökohdat

2.1 Maakuntakaava uudistaa keskusta-alueiden, kaupan ja liikennejärjestelmän maankäyttöä Etelä-Pohjanmaan maakunnassa

Käsillä olevan maakuntakaavan tarkoituksena on saattaa ajan tasalle voimassa olevan maakuntakaavan liikennettä ja logistiikkaa sekä kauppaa ja keskustatoimintojen alueita koskevat merkinnät ja määräykset. Uudessa maakuntakaavassa otetaan huomioon sekä uudistuneet säädökset, että maakunnassa tapahtunut kehitys siten, että maakuntakaava pystyy ohjaamaan ja edistämään maakunnan kehitystä tarkoituksenmukaisella tavalla.

Toisen vaihemaakuntakaavan kaava-alue on Etelä-Pohjanmaan maakunta, joka muodostuu 17 kunnasta (kuva 1). Maakuntakaavan suorat vaikutukset kohdistuvat Etelä-Pohjanmaan maakuntaan. Kaavan vaikutusalueen muodostavat Etelä-Pohjanmaan lisäksi siihen rajautuvat naapurimaakunnat, ja erityisesti Etelä-Pohjanmaan maakuntaan rajoittuvat kunnat.

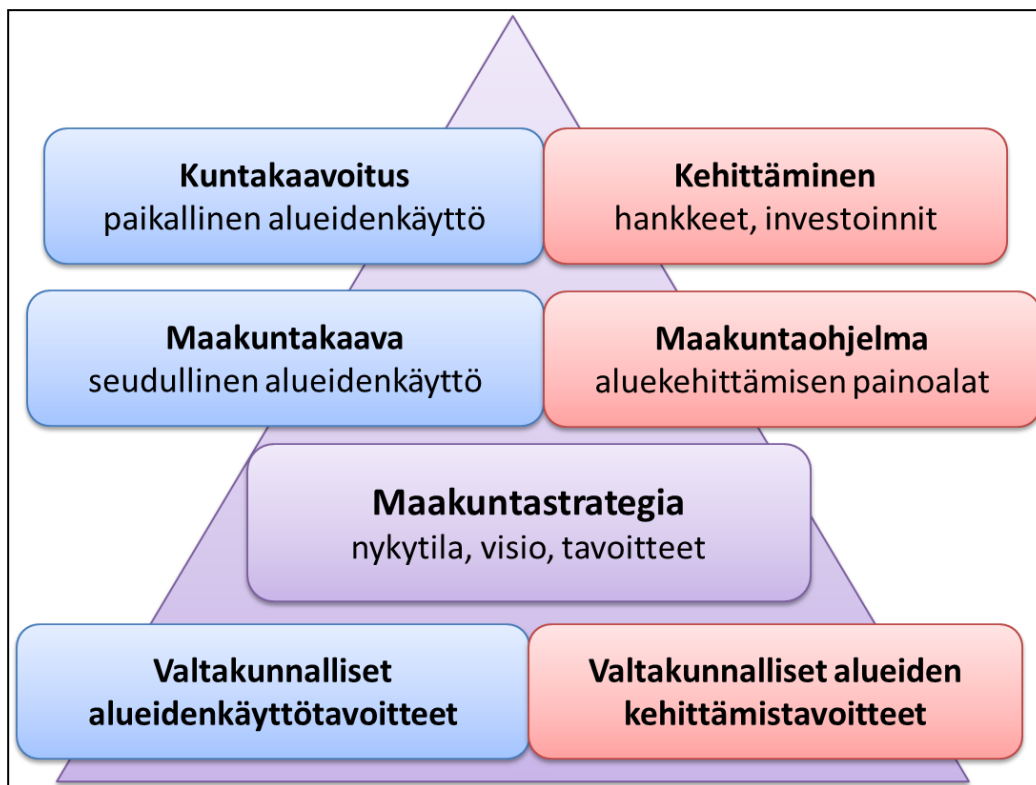


Kuva 1. Maakuntakaava-alueen kunnat ja siihen rajautuvat maakunnat.

2.2 Maakuntakaava on osa maakunnan suunnittelujärjestelmää

Etelä-Pohjanmaalla maakunnan suunnittelusta vastaa Etelä-Pohjanmaan liitto. Liitto valmistelee, koordinoi ja organisoii suunnitteluprosesseja sekä selvittää suunnitteluteemojen tiedolliset perusteet ja muodostaa suunnitteluesitykset. Maakunnan suunnitteluun kuuluvat alueiden kehittämislain (5 §) ja maankäyttö- ja rakennuslain (25 §) mukaan maakuntasuunnitelma, maakuntakaava ja alueellinen kehittämissuunnitelma (maakuntaohjelma) (kuva 2). Maakunnan suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttöta-voitteet ja valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet.

Maakuntasuunnitelmassa muodostetaan strategiset linjaukset ja tulevaisuuden näköalat, maakuntakaavas- sa muodostetaan maakuntasuunnitelman tavoitteiden mukaiset alueiden käytön linjaukset. Maakuntaoh- jelma kokoaa maakuntasuunnitelman, maakuntakaavan ja maakunnan toimijoiden näkemykset lyhyen täh- täimen strategiseksi toimenpidesuunnitelmaksi. Maakuntasuunnitelman, maakuntakaavan ja maakuntaoh- jelman ylläpito- ja laatu- ja laatimisprosessit hyödyntävät osittain samoja tausta-aineistoja ja vuorovaikutusfooru- meita. Maakuntakaavalla on kuitenkin erilainen tehtävä, erilaiset oikeusvaikutukset ja erilainen laadintasyk- li, mistä syystä suunnitteluprosessit ovat erillisiä.



Kuva 2. Maakunnan suunnittelujärjestelmä.

2.3 Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat säädökset

2.3.1 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maakuntakaavan laadinnan lähtökohdat ja oikeudelliset perusteet on säädetty maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL). Lain yleistavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen siten, että voidaan taata hyvä elinympäristö ja edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä. Laki myös linjaa kaavan osallisten mahdollisuuden osallistua sen valmisteluun, suunnittelun laadun ja vuorovaikutteisuuden tavoitteet, asiantuntemuksen monipuolisuuden sekä avoimen tiedottamisen periaatteet (MRL 1§).

Lain mukaan maakunnan liiton tulee huolehtia tarpeellisesta maakuntakaavan laatimisesta, kaavan pitämisestä ajan tasalla ja sen kehittämisestä (MRL 27 §). Maakuntakaavassa tulee ottaa huomioon maakunnan oloista johtuvat erityiset tarpeet, mutta samalla ne on sovittava yhteen valtakunnallisten tarpeiden kanssa.

MRL 28 § mukaan maakuntakaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota:

- 1) maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen,
- 2) alueiden käytön ekologiseen kestävyYTEEN,
- 3) ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin,
- 4) vesi- ja maa-ainesvarojen kestäväan käyttöön,
- 5) maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin,
- 6) maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen, sekä
- 7) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyYTEEN.

Kauppaan liittyvä maankäyttö- ja rakennuslain muutos tuli voimaan 15.4.2011 (9 a -luku, § 71 a-e). Sen mukaan maakuntakaavalla ohjataan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan yli 2 000 kerrosneliömetrin (k-m²) suuruista vähittäiskaupan myymälää (MRL 71 a §). Lain 71 b §:n mukaan suunniteltu maankäyttö ei saa haitata merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluja ja kehittämistä. Palvelut tulee olla saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukko- ja kevyellä liikenteellä. Kaavoituksella tulee edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuullisia ja liikenteen haitat mahdollisimman vähäisiä. Edelleen maakuntakaavassa tulee osoittaa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja sekä enimmäismitoitus riittävällä tarkkuudella.

Keskustatoimintojen alueella enimmäismitoitukseen sisällytetään vain yli 2 000 k-m²:n kokoiset myymälät. Sen sijaan keskustatoimintojen ulkopuolelle osoitetuilla vähittäiskaupan suuryksikön alueilla enimmäismitoitukseen sisällytetään myös alle 2 000 k-m²:n myymälät.

2.3.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) linjaavat kansallisia alueiden käytön suuntaviivoja pitkällä aikajänteellä. Tavoitteiden tarkoituksena on vastata isoihin alueidenkäytön haasteisiin, joita ovat muun muassa ilmastonmuutos, muuttoliike, yhdyskuntarakenteen hajautuminen, elinympäristön laatuvaatimukset, luonnon- ja rakennusperinnön säilyminen ja yhteysverkkojen toimivuus. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista tulee edistää maakunnan suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Huomattava osa tavoitteista on kohdennettu koskemaan nimenomaan maakuntakaavoitusta.¹

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

- toimiva aluerakenne,
- eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu,
- kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat,
- toimivat yhteysverkot ja energiahuolto,
- Helsingin seudun erityiskysymykset, sekä
- luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

II vaihemaakuntakaavan teemoina olevia kauppaa, liikennettä ja logistiikkaa sekä keskustatoimintoja koskevat erityisesti tavoitteet aluerakenteen toimivuudesta, eheytyvästä yhdyskuntarakenteesta sekä toimivista yhteysverkostoista. Aluerakennetta tulee kehittää monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyvin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena, joka koostuu maakuntakeskuksista, sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskuksista. Kaupunkiseutujen kehittämisessä tulee tukeutua olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita tulee kehittää monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen tapahtuu VAT:ien mukaan, kun palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Uusia toimintoja tulee suunnitella ensisijaisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Maakuntakaavoitukselle on osoitettu erityisesti tavoitteiksi henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä, kaupunkiseutujen palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen selvittäminen. Vähittäiskaupan suuryksiköt tulee sijoittaa yhdyskuntarakennetta tukevasti.

Liikennejärjestelmiä tulee tavoitteiden mukaan kehittää eri liikennemuotoja käsittelevinä ja yhdistävinä kokonaisuuksina, jotka palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Alueidenkäytöllä on turvattava merkittävien valtakunnallisten liikenneväylien jatkuvuus ja valtakunnallisesti merkittävien satamien sekä lentoasemien kehittämismahdollisuudet. Edelleen tavoitteena on myös henkilöautoilun tarpeen vähentäminen.

¹ Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ympäristöministeriö. 2009.

2.4 Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat alueelliset suunnitelmat

2.4.1 Maakuntastrategia

Sekä alueiden kehittämisen että aluesuunnittelun kannalta tärkein maakunnallinen suunnitelma on maakuntasuunnitelman ja -ohjelman yhdistävä maakuntastrategia.² Siinä linjataan tavoitteet Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän uudistamiseksi, osaamisen kehittämiseksi, hyvinvoinnin lisäämiseksi sekä aluerakenteen ja ympäristön eheyttämiseksi. Tavoitetilaksi vuodelle 2040 on aluerakenteen osalta määritelty alueiden erityispiirteiden vahvistaminen ja maakunnan monipuolisten mahdollisuuksien kestävä hyödyntäminen. Käytännössä tavoitteeseen pyritään muun muassa maakunnan erityispiirteet huomioon ottavien älykkäiden ja innovatiivisten asumisen ja liikenteen ratkaisujen kehittämällä, intensiivisen yhdyskuntarakenteen ja kasvun kehityskäytävien luomisella, sekä edistämällä nopeita ja korkeatasoisia ylimaakunnallisia yhteyksiä ja hiilineutraalia liikennettä.

Strategia jakaa Etelä-Pohjanmaan alueen kolmeen erityyppiseen vyöhykkeeseen:

1. kasvun ja intensiivisen rakentamisen kehityskäytävät, joita ovat:
 - a. Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava
 - b. Alajärvi–Vimpeli–Lappajärvi
 - c. Seinäjoki–Alavus–Ähtäri,
2. biotalouden tuotantoympäristöt ja niitä tukevat rakenteet, sekä
3. ekologiset vyöhykkeet ja niitä hyödyntävät elinkeinot

Vyöhykkeiden aluerakenteen perusta, maankäyttömuodot ja niiden yhteensovittamisen tarve ovat erilaisia. Strategiassa tunnistettu maankäytön intensiteetin vyöhykkeisyys tulee huomioida myös maakuntakaavan ratkaisuissa.

2.4.2 Maakuntakaavat

Etelä-Pohjanmaan voimassa oleva kokonaismaakuntakaava muodostaa pohjan ja antaa kaavan laadinnan rakenteelliset lähtökohdat sekä kaupan, liikenteen että keskustatoimintojen alueiden osalta. Kaavassa ovat olemassa kaikki ne elementit, joita uudella vaihemaakuntakaavalla tullaan päivittämään. Kokonaismaakuntakaava on edelleen toimiva, mutta se ei kaikilta osin enää vastaa muuttuneisiin säädöksiin eikä tunnista maakunnan muuttunutta toimintaympäristöä.

Vahvistusvaiheessa oleva Etelä-Pohjanmaan I vaihemaakuntakaava ohjaa tuulivoiman tuotantoa. Pääosa tuulivoiman tuotantoalueista sijoittuu etäälle pääliikenneväylistä ja taajamista. Siten vaihemaakuntakaavojen maankäyttömuodoilla ei ole juurikaan vaikutusta toisiinsa. Lähinnä tuulivoimarakentamisen aiheuttamat vaatimukset tieverkolle voivat johtaa joidenkin paikallisteiden ja siltojen parantamistoimenpiteisiin, mutta ne eivät ole mittaluokaltaan sellaisia, että niiden tueksi tarvittaisiin maakuntakaavan merkintöjä.

Naapurimaakuntien maakuntakaavoitustilanne selviää Ympäristöministeriön verkkosivuilta:

www.ym.fi > Maankäyttö ja rakentaminen > Maankäytön suunnittelun ohjaus > Maakuntakaavojen vahvistaminen

² Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

Etelä-Pohjanmaan naapurimaakunnissa on useita ympäristöministeriön vahvistamia maakuntakaavoja. Vahvistetuissa kaavoissa on käsitelty vaihtelevasti samoja asioita kuin Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakunta-kaavassa. Erityisesti kaupan ja liikenneverkkojen kehittämisen osalta maakuntakaavojen yhteensovitus ja vaikutusten arviointi ovat tärkeitä asioita.

2.4.3 Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on osa maakunnan strategista suunnittelujärjestelmää ja se tukee erityisesti alueidenkäytön ja elinkeinojen toimintaedellytysten kehittämistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa korostuvat palvelutaso sekä maankäytön, asumisen, liikennejärjestelmän, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän (MALPE) toimintaedellytysten suunnittelun ja toteuttamisen yhteensovittaminen.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut vuonna 2014.³ Siinä esitetään maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisnäkemys. Maakunta on jaettu viiteen aluetyyppiin ja niille kullekin on omat tavoitteensa. Aluetyypit ovat Seinäjoen ydinalue, kehityskäytävä Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava, muut keskukset, haja-asutusalueet sekä pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset.

Suunnitelmassa esitetyn vision mukaisia kehitettäviä toimenpiteitä ovat muun muassa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen, liikenneturvallisuus, turvalliset koulu- ja asiointimatkat, logistiikka-alueiden ja siihen liittyvien satamayhteyksien kehittäminen, kansallisten ja kansainvälisten kuljetusten liikenneturvallisuus ja kustannustehokkuus sekä ympäristöystävällisyys. Maakunnan kilpailukykyä edistetään parantamalla Seinäjoen liikenteellisen solmupisteen ja sitä kautta koko Etelä-Pohjanmaan saavutettavuutta.

2.4.4 Energia- ja ilmastostrategia

Ilmastonmuutoksen torjunta ja maakunnan omien energialähteiden parempi hyödyntäminen ovat vuonna 2014 valmistuneen ja vuoteen 2030 tähtäävän Etelä-Pohjanmaan energia- ja ilmastostrategian tärkeimmät lähtökohdat.⁴ Maakunta on erityisen riippuvainen fossiilisesta tuontienergiasta, vaikka myös täysi energiaomavaraisuus olisi mahdollista toteuttaa sekä energiatehokkuutta parantamalla että omaa energiatuotantoa lisäämällä.

Strategiassa tunnistetaan maankäytön, asumisen ja liikenteen huomattava merkitys energian kulutukseen ja sitä kautta kasvihuonepäästöjen määrään. Tavoitteiksi on asetettu sellaisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen, joka luo asukkaille mahdollisuuden toteuttaa vähähiilistä yhteiskuntaa omassa arjessaan. Maankäytön osalta tämä tarkoittaa muun muassa palvelujen, asumisen ja työn yhdistämistä toimiviksi kokonaisuuksiksi. Liikenteen osalta strategia kannustaa muun muassa kevyen- ja joukkoliikenteen käytön edistämiseen ja hiilineutraalin logistiikan kehittämiseen.

³ Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto. 2014.

⁴ Etelä-Pohjanmaan energia- ja ilmastostrategia 2014–2020. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

3 Etelä-Pohjanmaan nykytila ja kehitysnäkymät

3.1 Väestö

Etelä-Pohjanmaan väkiluku oli vuoden 2014 lopussa yhteensä 193 399 henkeä (taulukko 1).⁵ Väkiluku laski 1990-luvun lopun aikana yli kuudella tuhannella, mutta on 2000-luvun alusta lähtien tasaantunut noin 194 000 asukkaaseen.⁶ Koko maakunnan väestönkehitykseen vaikuttaa eniten voitollinen maahanmuutto, mutta osatekijänä on myös positiivinen luonnollinen väestönkasvu.⁷ Vaikka viime vuosina väkiluku on kasvanut vain Seinäjoen, Lapuan ja Ilmajoen kunnissa, on Etelä-Pohjanmaan väestö sijoittunut edelleen melko tasaisesti eri puolille maakuntaa (kuva 3).⁶

Tilastokeskuksen vuoden 2012 väestöennusteen mukaan Etelä-Pohjanmaan väkiluku olisi vuonna 2030 yhteensä 199 682 henkeä (taulukko 1).⁸ Näin ollen maakunnan väkiluku kasvaisi vuosina 2014–2030 noin 6300 henkeä eli noin kolme prosenttia. Kunnista väkiluku kasvaisi samalla aikavälillä ainoastaan Seinäjoella (+ 10 923 henkeä), Lapualla (+ 1 276) ja Ilmajoella (+ 1 288). Väestön ikärakenteen kehityksessä on selkeä trendi sekä koko maakunnan että yksittäisten kuntien osalta: työikäisten (16–64-vuotiaat) osuus väestöstä tulee vähenemään ja yli 65-vuotiaiden osuus kasvamaan. Työikäisiä on vuonna 2030 ennusteen mukaan 54 % maakunnan väestöstä, kun vastaava osuus vuonna 2014 oli 59 %. Yli 65-vuotiaiden osuus kasvaa vuosien 2014–30 välillä noin 6 %. Alle 16-vuotiaiden osuudessa ei tule ennusteen mukaan olemaan muutoksia. Etelä-Pohjanmaan maakuntastrategian visiossa on esitetty tavoitteeksi, että maakunnan väkiluku nousisi vuoden 2040 loppuun mennessä 210 000 henkeen ja maakunnassa on kyetty vastaamaan ikärakenteen muutoksista syntyneisiin haasteisiin.⁷

⁵ Maakuntien maapinta-ala (2015), väestö (2014) ja bruttokansantuote (2012). Suomi lukuina, väestö. Tilastokeskus.

⁶ Väestö 1990–2014 (Tilastokeskus). THL, Tilasto- ja indikaattoripankki Sotkanet.fi 2005–2015.

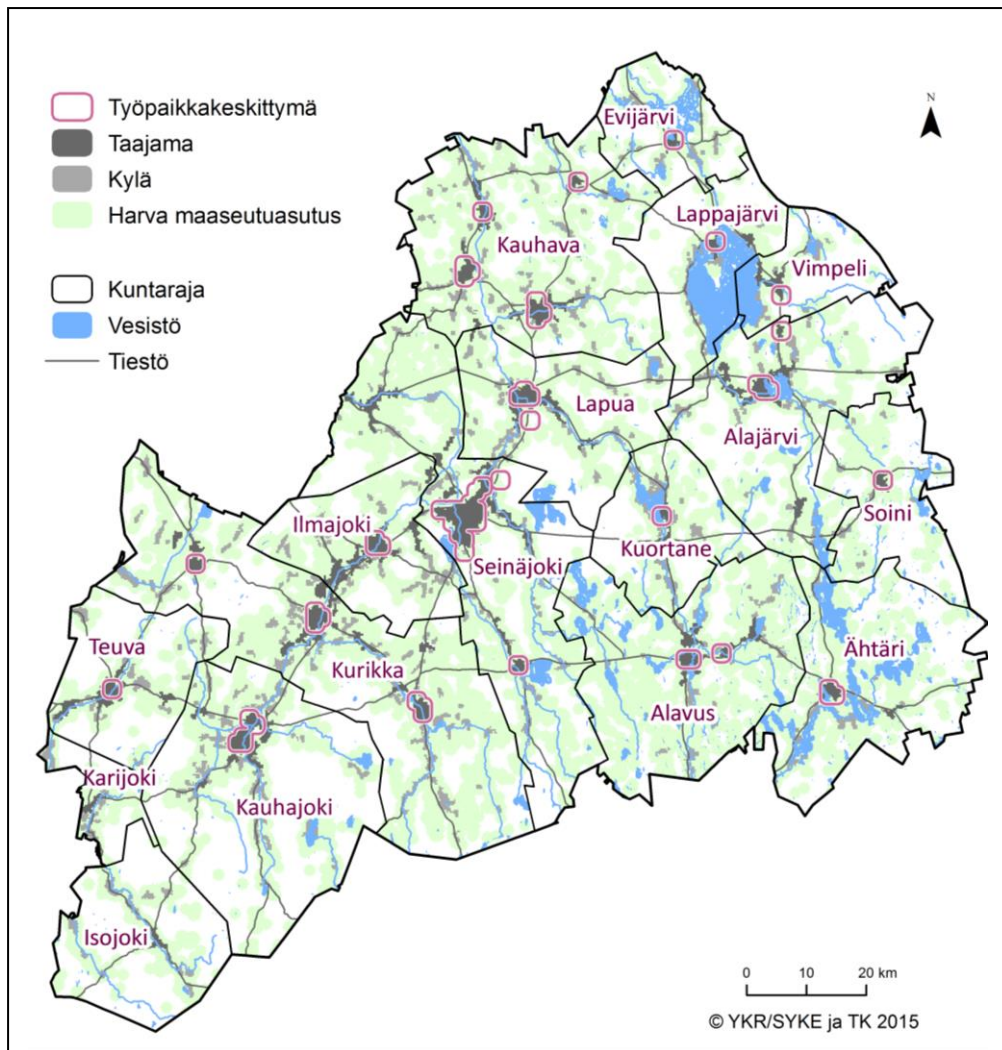
⁷ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

⁸ Väestöennuste 2030 (Tilastokeskus). Laskettu vuoden 2011 lopun väkiluvun perusteella. THL, Tilasto- ja indikaattoripankki Sotkanet.fi 2005–2015.

Taulukko 1. Etelä-Pohjanmaan maakunnan ja kuntien väkiluku vuonna 2014 ja Tilastokeskuksen ennuste väkiluvusta vuonna 2030, sekä eri ikäryhmien osuudet väestöstä vuosina 2014 ja 2030.

	Väkiluku		0-15-vuotiaiden osuus väestöstä (%)			16-64-vuotiaiden osuus väestöstä (%)			Yli 65vuotta täyttäneiden osuus väestöstä (%)		
	Vuonna 2014	Ennuste 2030	Vuonna 2014	Ennuste 2030	Muutos v. 2014-30	Vuonna 2014	Ennuste 2030	Muutos v. 2014-30	Vuonna 2014	Ennuste 2030	Muutos v. 2014-30
Alajärvi	10 171	9 243	20	21	1	57	48	-8	24	31	7
Alavus	12 103	11 498	19	19	0	57	49	-8	24	33	9
Evijärvi	2 651	2 419	17	18	1	57	50	-7	26	31	6
Ilmajoki	12 181	13 469	21	22	0	59	55	-4	19	23	4
Isojoki	2 198	1 912	13	15	1	57	46	-11	30	40	9
Jalasjärvi	7 884	7 340	17	19	2	58	50	-7	26	31	6
Karjajoki	1 409	1 371	12	14	2	58	48	-10	30	38	8
Kauhajoki	14 007	13 773	17	18	1	61	52	-8	23	30	8
Kauhava	16 908	15 662	18	17	-1	57	51	-6	25	32	7
Kuortane	3 727	3 271	17	16	-1	55	51	-4	29	34	5
Kurikka	14 188	13 432	17	16	0	59	52	-7	25	32	7
Lappajärvi	3 259	3 080	14	16	3	56	48	-8	30	36	5
Lapua	14 733	16 009	20	20	0	58	55	-3	21	25	3
Seinäjoki	60 880	71 803	19	19	0	63	58	-5	18	23	5
Soini	2 273	1 927	18	17	-1	55	48	-7	27	35	8
Teuva	5 543	5 054	16	17	1	54	48	-7	30	36	6
Vimpeli	3 106	2 890	18	19	1	58	50	-8	24	32	7
Ähtäri	6 178	5 529	16	16	0	57	48	-9	27	36	9
Etelä-Pohjanmaa	193 399	199 682	18	19	0	59	54	-6	22	28	6

Väestö 31.12.2014 ja väestöennuste 2030 (Tilastokeskus). THL, Tilasto- ja indikaattoripankki, Sotkanet.fi 2005-2015.



Kuva 3. Etelä-Pohjanmaan maakunnan taajamat, kylät ja pienkylät sekä harvan maaseutualueet ja työpaikkakeskittymät.

3.2 Työpaikat ja toimialat

Etelä-Pohjanmaalla oli vuonna 2012 yhteensä 78 732 työpaikkaa. Toimialoista eniten työpaikkoja on teollisuudessa sekä terveys- ja sosiaalipalveluissa, joissa kummassakin on noin 18 prosenttia kaikista työpaikoista. Yksityisellä sektorilla toimi noin puolet ja kunnallisella puolella noin kolmasosa alueella työssäkäyvistä. Vuonna 2012 Etelä-Pohjanmaalla työssäkäyviä yrittäjiä oli 12 556 ja yrittäjien osuus työllisistä oli maakunnista suurin, 12,3 %.^{9 10}

Etelä-Pohjanmaan työttömyysaste on maakuntien pienimpiä. Toukokuussa 2015 työttömien työnhakijoiden osuus työvoimasta oli 9,4 prosenttia, kun se koko maassa oli 12,5 prosenttia.¹¹ Työllisten määrä on vaihdellut Etelä-Pohjanmaalla 2000-luvulla noin 77 000–82 000 välillä ollen keskimäärin 80 % työvoiman koko-

⁹ Työssäkäyntitilastot 1987–2012 ja 2007–12. Tilastokeskus.

¹⁰ Yrityskatsaus 2014. Murroksia ja uudistumista. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu. Kilpailukyky. 39/2014.

¹¹ Työllisyyskatsaus. Toukokuu 2015. Työ- ja elinkeinoministeriö.

naismäärästä ja 41 % väestöstä.⁹ Etlan arvion mukaan Etelä-Pohjanmaan työttömyysaste tulisi laskemaan vuoteen 2017 mennessä 5,7 prosenttiin.¹²

Työllisten määrä on 2005–2015 välillä kasvanut Etelä-Pohjanmaalla etenkin liike-elämän (ammattillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta, hallinto- ja tukipalvelutoiminta) toiminnoissa sekä terveys- ja sosiaalipalveluissa. Suhteellisesti työllisten määrä on lisääntynyt runsaasti myös informaatio- ja viestintäalalla, kun taas mm. teollisuudessa, sähkö-, lämpö- ja vesihuollossa työllisten määrä on vähentynyt huomattavasti.¹³ Yritystoimipaikkojen henkilöstöstä valtaosa oli jalostusalalla vuonna 2012.¹⁴

Kansallisesti merkittävimpiä toimialoja Etelä-Pohjanmaalla ovat maatalous ja metsästys (osuus 12 % koko maan arvonlisäyksestä omalla toimialallaan vuonna 2012), elintarviketeollisuus (9,5 %), tekstiili-, vaatetus- ja nahkateollisuus (8,9 %) ja puuteollisuus (7,8 %). Etelä-Pohjanmaan toimialojen yhteenlasketun arvonlisäyksen osuus koko maan arvonlisäyksestä oli noin 3 %.¹⁵ Liikevaihdoiltaan suurimmat toimialat olivat vuonna 2013 teollisuus (39 % kaikkien toimialojen liikevaihdosta Etelä-Pohjanmaalla) ja kauppa (31 %).¹⁶ Teollisuuden osuus viennistä on Etelä-Pohjanmaalla yli 90 prosenttia kaupan osuuden ollessa vain muutaman prosentin. Etelä-Pohjanmaan viennin ja tuonnin osuudet koko maan arvosta ovat noin yksi prosentti.¹⁷

Tulevaisuuden haasteena Etelä-Pohjanmaalla on muun maan tapaan suurten ikäluokkien eläkkeelle jäämisestä ja työikäisten määrän vähenemisestä johtuva työvoimaresurssien heikentyminen. Tällä on merkittäviä alue- ja yhteiskuntapoliittisia vaikutuksia esimerkiksi elinkeinotoiminnan kehittämisen kannalta. Maakuntastrategiassa esitetään tulevaisuuden visiona, että Etelä-Pohjanmaa kehittyisi kansainvälisesti tunnetuksi yrittäjyysmaakunnaksi, johon syntyisi muun muassa uusia palvelualojen yrityksiä.¹⁸

¹² Työttömyysaste. Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan ml. ennusteet, %. ETLA:n alue-ennuste maakunnittain 1.11.2013. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos (ETLA).

¹³ Työlliset ja palkansaajat työnantajasektorin ja toimialan (TOL 2008) mukaan v. 2005–15, 15–74-vuotiaat. Tilastokeskus.

¹⁴ Yrityskatsaus 2014. Murroksia ja uudistumista. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. Kilpailukyky. 39/2014.

¹⁵ Aluetilinpito. Tuotanto ja työllisyys maakunnittain 2000–2012. Tilastokeskus.

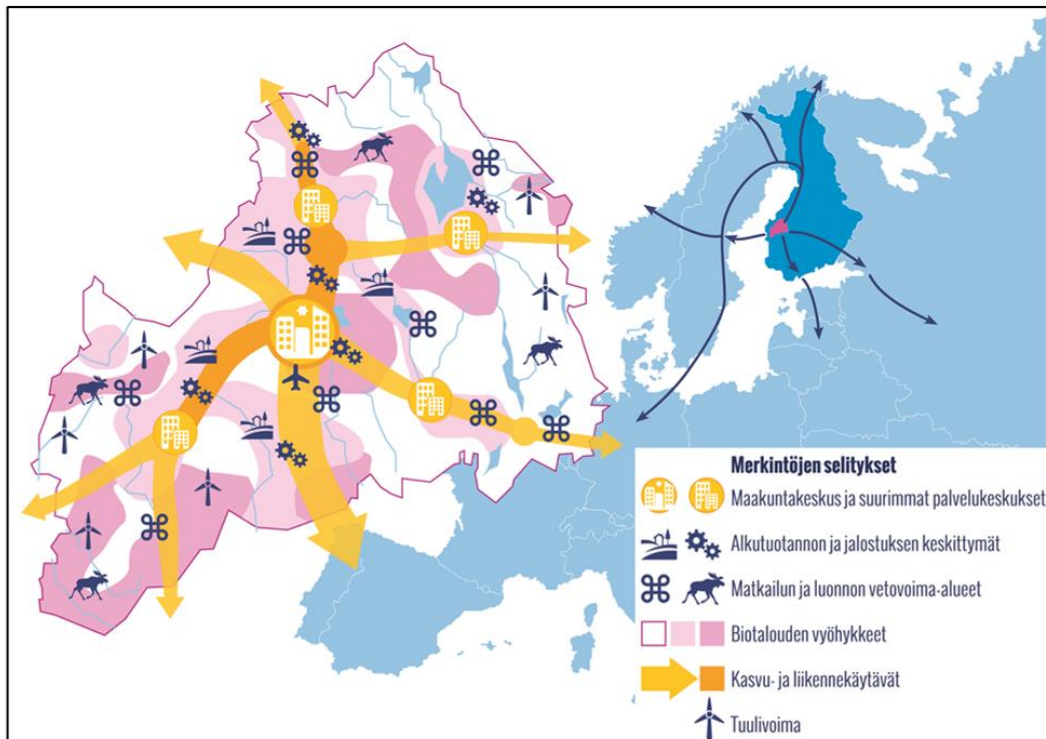
¹⁶ Alueellinen yritystoimintatilasto 2013. Tilastokeskus.

¹⁷ Tavaroiden ulkomaankauppa maakunnittain vuonna 2012. 2013:M18. Tulli.

¹⁸ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

3.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Kuvassa 4 on esitetty Etelä-Pohjanmaan alueellinen perusrakenne ja ylimatekunnalliset yhteydet.



Kuva 4. Etelä-Pohjanmaan alueellinen perusrakenne ja ylimatekunnalliset yhteydet.¹⁹

Etelä-Pohjanmaan alue- ja yhdyskuntarakennetta leimaa erinomainen logistinen sijainti, sillä maakunnan läpi kulkee valtakunnan pääteitä ja maakuntakeskus Seinäjoki on rataliikenteen solmukohta. Etelä-Pohjanmaalta on myös hyvät yhteydet rannikon satamiin ja Merenkurkun yli Ruotsiin.

Etelä-Pohjanmaa on pinta-alaltaan maakunnista kahdeksanneksi suurin ja väestötiheys, 14,4 asukasta/km², on koko maan väestötiheyttä (18 as/km²) alhaisempi.²⁰ Maakunnan sisäinen saavutettavuus on hyvä: maakunta on itä-länsisuunnassa noin 160 ja pohjois-eteläsuunnassa noin 180 kilometriä pitkä. Etäisyyttä maakunnan rajalta maakuntakeskus Seinäjoelle on pisimmillään noin 100 kilometriä. Lyhyet maakunnan sisäiset etäisyydet ovat mahdollistaneet hajautuneen tuotanto- ja palvelurakenteen ylläpidon ja kehittämisen.

Asutus on Etelä-Pohjanmaalla keskimääräistä hajautuneempaa ja taajama-aste (71 %) on koko maan keskiarvoa (85 %) selvästi alhaisempi.²⁰ Etelä-Pohjanmaallakin taajama-asumisen määrä on viime vuosikymmeninä lisääntynyt selvästi samalla kun väestö haja-asutusalueilla on vähentynyt ja osa alueista on autioitunut (kuva 5).²¹ Laajin tiiviin asumisen vyöhyke on muodostunut Kyrön- ja Lapuanjokien pääuomien varteen, jossa taajamien ketju ulottuu Kauhajoelta Kurikan, Ilmajoen, Seinäjoen ja Lapuan kautta Kauhavalle

¹⁹ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014. (kuvaa muokattu)

²⁰ Väestörakenne. Väestötiheys (1.1.2015) ja taajama-aste (31.12.2013) alueittain. Tilastokeskus.

²¹ Väestörakenne. Väestö asuinpaikan kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan sekä osuus väestöstä 1990–2013. Tilastokeskus.

saakka (kuva 3).^{22 23} Vyöhykkeen taajamissa asuu yhteensä noin 90 000 henkilöä ja sille sijoittuu noin 70 % koko maakunnan yritystyöpaikoista.²⁴ Toinen yhdyskuntarakenteen kasvualue on Seinäjoki–Vaasa-kehityskäytävä, joka erottuu Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvassa.²⁵



Kuva 5. Etelä-Pohjanmaan kaupunki- ja maaseutualueiden väestö vuosina 1990–2013.²⁵

Seinäjoen asema suhteessa muihin maakuntakeskuksiin on vahvistunut viime vuosien aikana. Muuttoliiketutkimuksen mukaan Seinäjoki oli maan vetovoimaisin kaupunki vuosina 2005–2010 ja se on ollut 2000-luvun alusta lähtien väestöltään nopeimmin kasvava maakuntakeskus.²⁶ Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan kaupungin väestön ennakoidaan jatkavan kasvuaan (taulukko 1)²⁷. Maakunnan tavoitteena on leviättä kasvua laajemmin maakunnan alueelle. Kasvu edellyttää liikenneyhteyksien, logistiikan ja palvelujen jatkuvaa parantamista.²²

Kehittyvä maakuntakeskus tarvitsee tuekseen elinvoimaisen maakunnan. Etelä-Pohjanmaalla tavoitellaan ns. hajakeskitettyä mallia, jossa pyritään tiivistämään keskuksia, mutta pitämään myös maaseutu asutuna ja turvaamaan palvelujen saatavuus maakunnan eri osissa. Maakunnan tavoitteena on luoda intensiivisen yhdyskuntarakenteen ja kasvun kehityskäytäviä, joissa yhdyskuntasuunnittelua ohjataan entistä painokkaammin ekologisuuden, eheyden ja liikkumistarpeen vähentämisen tavoitteisiin. Maaseutu rakentuu olemassa olevaan kyläverkostoon tukeutuen.²²

²² Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014

²³ Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Raportteja 2014.

²⁴ Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Liikennevirasto. 2011.

²⁵ Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050. Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö. 2015.

²⁶ Viiden suuren kaupunkiseudun demografinen kilpailukyky. Muuttoliikkeen määrä ja rakenne suurilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla. Timo Aro ja Anna Laiho. 2013.

²⁷ Väestöennuste 2030 (Tilastokeskus). THL, Tilasto- ja indikaattoripankki Sotkanet.fi 2005–2015.

3.4 Kaupan palveluverkko

Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko muodostuu vahvan Seinäjoen seudun ja Tuuriin rakentuneen ostosmatkailuun perustuvan kauppakeskittymän ympärille. Seudullisista keskuksista Lapua ja Kauhava, sekä Kauhajoki Suupohjan ja Alajärvi Järvi-Pohjanmaan kaupallisina keskuksina ovat merkittäviä. Uusia kaupan alueita on suunnitteilla muun muassa Tuuriin ja Seinäjoelle uuden ohitustien, Itäväylän varrelle.²⁸

Vähittäiskaupan toimipaikkojen lukumäärä on vaihdellut Etelä-Pohjanmaalla noin 1400–1440 välillä vuosina 2007–13. Vähittäiskaupan liikevaihto on kasvanut tasaisesti vuodesta 2007 alkaen ollen vuonna 2013 noin 1 672 000 (1000 euroa).²⁹

3.4.1 Päivittäistavarakauppa

Etelä-Pohjanmaalla toimi vuoden 2009 lopussa 169 päivittäistavaramyymälää. Myymälöistä 22 % on isoja valintamyymälöitä, ja hypermarketteja toimi kaksi, joista molemmat Seinäjoella. Asukaslukuun suhteutettuna Etelä-Pohjanmaalla oli 1145 asukasta yhtä päivittäistavaramyymälää kohti, mikä on selvästi vähemmän kuin koko maassa keskimäärin. Näin ollen maakunnan päivittäistavarakaupan palveluverkko on asukasmäärään suhteutettuna kattavampi kuin koko maassa keskimäärin.³⁰

Päivittäistavarakauppa on keskittynyt Seinäjoen seudulle, jossa toteutui 62 % maakunnan vuoden 2009 päivittäistavaramyynnistä. Etelä-Pohjanmaalla on päivittäistavarakaupassa kohtuullisen kireä kilpailutilanne, sillä S- ja K-ryhmien lisäksi alueella on vahvoja yksityisiä laajan tavaravalikoiman myymälöitä. Päivittäistavarakaupan myyntitehokkuus (€/my-m²/vuosi) on maakunnassa selvästi alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin. Ainoastaan Seinäjoella myyntitehokkuus on koko maan keskiarvoa suurempi.³⁰

Vähittäiskaupan suuryksiköiksi luokiteltavia päivittäistavaramyymälöitä (kerrosala yli 2000 m²) toimi Etelä-Pohjanmaalla vuoden 2009 lopussa 25 kappaletta. Puolet päivittäistavaramyymälöistä oli alle 400 myyntineliön pienmyymälöitä.³⁰

Etelä-Pohjanmaan asukkaista noin 73 % asui vuonna 2009 alle kolmen kilometrin etäisyydellä päivittäistavaramyymälästä. Eniten kolmen kilometrin vyöhykkeen sisällä on asukkaita Seinäjoen seudulla (76 % väestöstä) ja vähiten Kuusiokunnissa (66 %). Päivittäistavarakaupan palvelut ovat kuntakeskusten alueella hyvin saavutettavissa kevyellä liikenteellä.³⁰

3.4.2 Erikoiskauppa

Suomen ympäristökeskuksen tutkimuksen mukaan Etelä-Pohjanmaalle on muodostunut kuusi erikoiskaupan asiointialuetta: Kuusiokunnat (pl. Soini), Suupohjan kunnat, Seinäjoen seudun kunnat (pl. Lapua), Järvi-seutu (pl. Soini, Evijärvi), Lapua sekä Evijärvi, josta asiointi suuntautuu Pietarsaaren asiointialueelle.³¹

Etelä-Pohjanmaalla toimi vuoden 2009 lopussa yhteensä 834 erikoiskaupan myymälää, joista 65 % Seinäjoen seudulla. Toimialaryhmittäin eniten myymälöitä oli erikoiskaupan toimialalla (47 % kaikista erikoiskaupan myymälöistä), muoti- (15 %) ja rautakaupassa (11 %).³⁰

²⁸ Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitustarpeet 2030. Etelä-Pohjanmaan liitto. (julkaisematon)

²⁹ Vähittäiskaupan toimipaikat kunnittain 2013 ja Vähittäiskaupan toimipaikat kunnittain 2007–2012. Toimipaikat ja liikevaihto (1000). Tilastokeskus.

³⁰ Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys. Etelä-Pohjanmaan liitto, Finnish Consulting Group. 2011 (2015).

³¹ Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa. Suomen ympäristökeskus. 2012.

Asukaslukuun suhteutettuna maakunnassa on 232 asukasta yhtä erikoiskaupan myymälää kohden, mikä on selvästi vähemmän kuin koko maassa keskimäärin. Erikoiskaupan palveluverkko on päivittäistavarakaupan tapaan asukasmäärään suhteutettuna kattavampi kuin koko maassa keskimäärin. Kunnittain tarkasteltuna vähiten asukkaita yhtä erikoiskaupan myymälää kohti oli Alavuden Töysässä (160 asukasta) ja eniten Kuortaneella (398 asukasta). Maakunnan erikoistavarakaupan myynnistä 39 % toteutui Seinäjoella ja 16 % Alavuden Töysässä. Tilaa vaativan kaupan ja erikoiskaupan palveluverkkoa pidetään yleisesti maakunnan kunnissa puutteellisena.³²

3.4.3 Ostovoiman siirtymä

Ostovoiman nettosiirtymä oli Etelä-Pohjanmaalla vuonna 2009 positiivinen sekä päivittäistavarakaupassa (+ 10 %) että erikoiskaupassa (+35 %), eli maakunta sai ostovoimaa alueensa ulkopuolelta. Päivittäistavarakaupan nettosiirtymä oli positiivinen kaikissa Etelä-Pohjanmaan seutukunnissa ollen korkeimmillaan Kuusiokunnissa (Tuuri), + 46 %. Erikoiskaupan nettosiirtymä oli Kuusiokuntien (+ 152 %) ohella positiivinen Seinäjoen seudulla (+ 29 %), mutta negatiivinen Järvisseudulla (- 10 %).

Seinäjoen viime vuosien kasvu on ollut nopeaa myös kaupan palveluiden lisääntymisen osalta. Vähittäiskaupan valtakunnallisestikin korkea liikevaihto johtuu kaupungin asukkaiden ostovoimasta, mutta myös ostovoiman siirtymästä muualta maakunnasta Seinäjoelle.³²

3.4.4 Kehitystrendit ja tavoitteet

Seinäjoen kaupunki muodostaa tulevaisuudessakin maakunnan kaupallisen keskuksen, joka tarjoaa monipuolisia vähittäiskaupan palveluja. Maakunnan muut kunnat alakeskuksineen muodostavat palveluverkon, jossa kullakin keskuksella on oma kaupallinen roolinsa. Etelä-Pohjanmaan kaupan erityispiirteen, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tunnetun Tuurin kyläkaupan merkitys tulee säilymään tulevaisuudessakin.³²

Päivittäistavarakaupassa isot marketit säilyttävät vahvan asemansa, mutta kuluttajakenteen muutosten (mm. ikääntyminen, pienet kotitaloudet, auton käyttö) myötä asuinalueiden lähikauppojen tarve lisääntyy. Erikoiskaupan myymälöiden valikoimat tulevat kasvamaan ja monipuolistumaan. Kuntien keskuskeskukset ja alakeskuskeskukset voivat lisätä kaupallista vetovoimaansa erikoiskauppaa lisäämällä, sillä siihen kohdistuva ostovoima on kasvamassa. Tulevaisuudessa tulevat menestymään etenkin kaupunkirakenteeseen liittyvät kaupakeskukset ja kaupan keskittymät.³²

Verkkokaupan merkitys tulee pitkällä ajanjaksolla kasvamaan, mutta sen ei arvioida vaikuttavan nykyisten päivittäistavarakauppojen myymälätarpeeseen vuoteen 2030 mennessä.³² Tilastokeskuksen tutkimuksen mukaan 16–74-vuotiaat ostivat koti- ja ulkomaisista verkkokaupoista tavaraa, etenkin vaatteita ja jalkineita, lähes 2,9 miljardilla eurolla vuonna 2013. Verkkokauppa luo haasteita etenkin erikoiskaupalle ja kotimaiset kaupat ovatkin aktivoituneet asian suhteen.³³

Etelä-Pohjanmaan vähittäiskaupan ostovoiman arvioidaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä ja valtaosa kasvusta tapahtuu Seinäjoen seudulla. Tämä johtaa kaupan toimintamahdollisuuksien kehittymiseen ja kaupan liiketilän lisätarpeeseen. Kaupan laskennallinen rakentamispotentiaali Etelä-Pohjanmaalla vuoteen

³² Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys. Etelä-Pohjanmaan liitto, Finnish Consulting Group. 2011 (2015).

³³ Heikko talous heijastuu vähittäiskauppaan. Internetin kautta ostetaan eniten vaatteita ja jalkineita. https://www.stat.fi/artikkelit/2014/art_2014-12-08_009.html?s=0#4. Tilastokeskus. Päivitetty 23.2.2015.

2030 mennessä on noin 500 000 k-m². Laskennallisesta kokonaismitoituksesta noin 40 % on erikoistavara-kaupassa ja päivittäistavara-, auto- ja tilaa vaativassa kaupassa noin viidesosa kussakin.^{34 35}

Kaupan palveluverkosta on muodostettu Etelä-Pohjanmaalla kolme rakennemallia. Rakennemalli 2 (”Seutukuntakeskukset vahvistuvat”) luo parhaat edellytykset Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon alueellisesti tasapainoiselle kehitykselle sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumiseksi.³⁴ Rakennemallin pohjalta on määritelty tavoitteita ja kaupan sijoittumisen periaatteita: Etelä-Pohjanmaalla on tavoitteena vahvistaa Seinäjoen ja Tuurin kaupallista vetovoimaa valtakunnallisesti merkittävänä kaupan sijaintipaikkoina ja asiointikohteina. Eritasoisten keskusten kaupallista vetovoimaa vahvistetaan tarjoamalla riittävästi liiketilaa keskustojen alueilla ja tarvittaessa osoittamaan kaupalle alueita keskustatoimintojen alueen ulkopuolelta. Vähittäiskaupassa on tavoitteena päivittäistavara-kaupan kysynnän ja tarjonnan tasapainottaminen sekä keskusten kaupallisen vetovoiman turvaaminen ja vahvistaminen erikoiskaupassa. Tavoitteena on myös kaupan saavutettavuuden turvaaminen kaikille väestöryhmille.³⁵

3.5 Liikennejärjestelmä

Etelä-Pohjanmaan maakunnan sisäinen saavutettavuus on hyvä ja etäisyydet lyhyitä, mikä on osaltaan mahdollistanut tasapainoisen tuotanto- ja palvelurakenteen ylläpidon ja kehittämisen.³⁶ Maakunnan väestö ja palvelut ovat keskittymässä seutu- ja kuntakeskuksiin, mikä luo haasteita maakunnan liikennejärjestelmän palvelutasolle ja ylläpidolle. Toisaalta se tuo potentiaalia esimerkiksi Seinäjoen seudun liikennejärjestelmän monipuoliseen kehittämiseen. Joukkoliikenteen merkitys on Etelä-Pohjanmaalla vähäinen ja henkilöauton käyttöön perustuvat työmatkat ovat pidentyneet ja pendelöinti erityisesti Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-linjalla sekä Vaasan ja Seinäjoen välillä on runsasta (kuva 6).^{37 38}

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän visio vuodelle 2040 on: *”Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden”*. Toiminnan keskeisiä reunaehtoja ovat muun muassa liikenteen päästöjen vähentäminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja liikkumistarpeiden vähentäminen rakentamisen, palvelujen ja työpaikka-alueiden oikeanlaisella suunnittelulla. Tavoitteena on myös liikenneturvallisuuden parantaminen, sillä maakunnassa tapahtuu asukaslukuun suhteutettuna eniten henkilövahinko- onnettomuuksia koko maassa.³⁷

3.5.1 Tieliikenne

Tieliikenne on Etelä-Pohjanmaan pääliikennemuoto ja liikkuminen perustuu vahvasti henkilöauton käyttöön.³⁷ Maakunnassa on noin 4600 kilometriä maanteitä, mikä on noin kuusi prosenttia kaikista Suomen maanteistä. Maanteiden liikennesuoritteesta Etelä-Pohjanmaan osuus on noin viisi prosenttia.³⁹

³⁴ Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys. Etelä-Pohjanmaan liitto, Finnish Consulting Group. 2011 (2015).

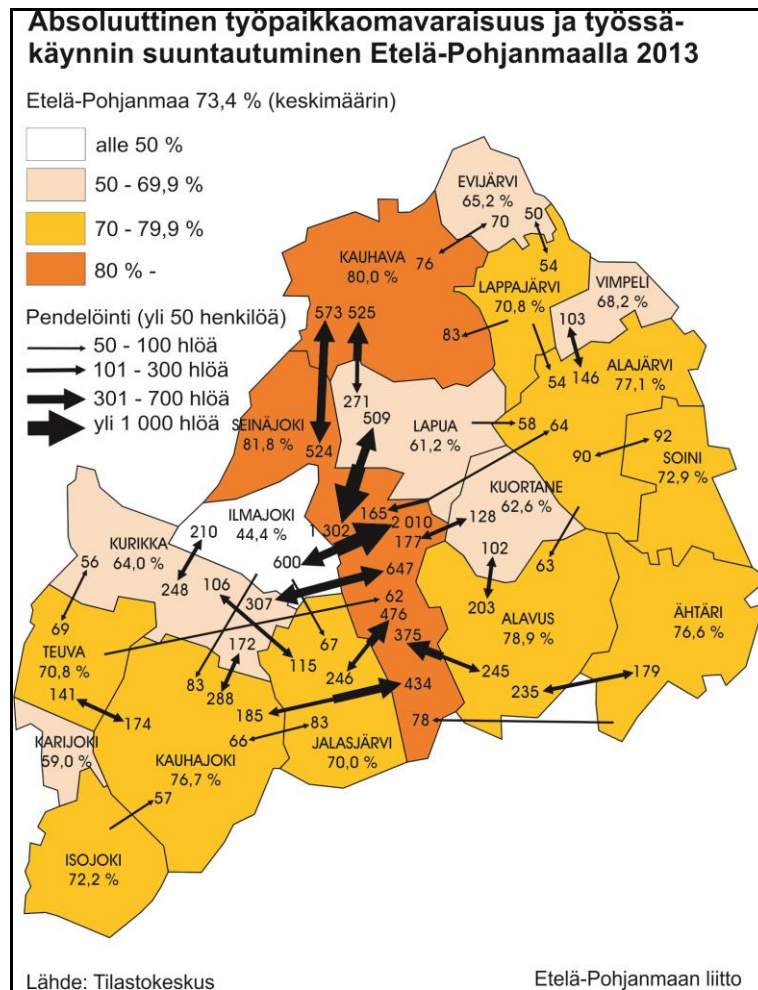
³⁵ Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitustarpeet 2030. Etelä-Pohjanmaan liitto. (julkaisematon)

³⁶ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

³⁷ Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto. 2014.

³⁸ Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Raportteja 2014.

³⁹ Tietilasto 2014. Liikenneviraston tilastoja 7/2015. Liikennevirasto.



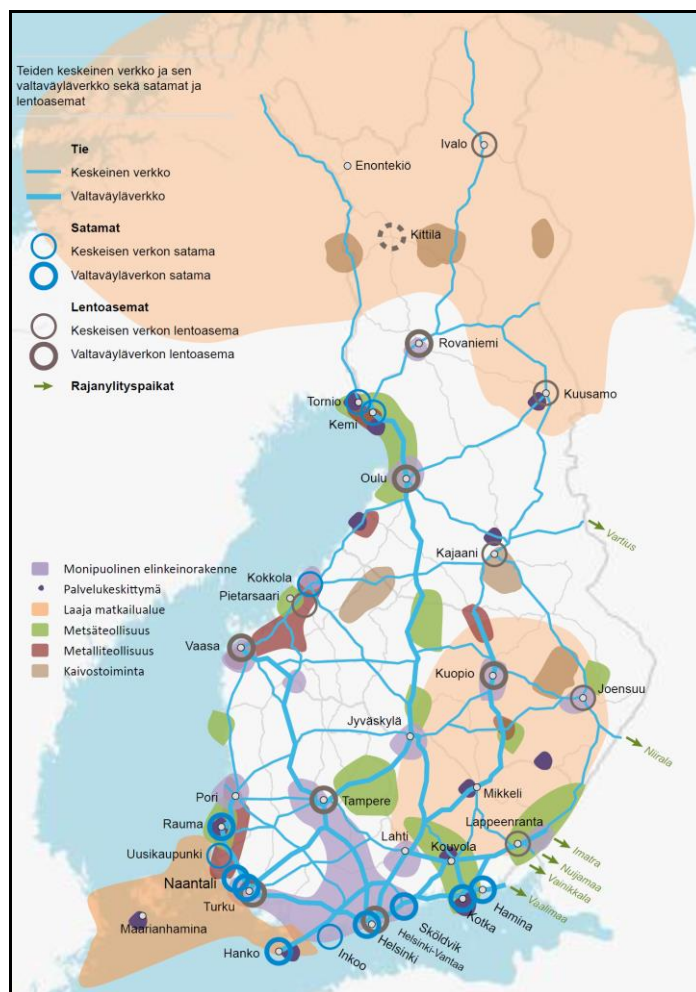
Kuva 6. Absoluuttinen työpaikkaomavaraisuus ja työssäkäynnin suuntautuminen Etelä-Pohjanmaalla vuonna 2013 (Tilastokeskus ja Etelä-Pohjanmaan liitto).

Etelä-Pohjanmaa on tieverkon valtakunnallinen solmukohta. Maakuntaa halkovat maan tärkeimpiin etelä-pohjoissuuntaisiin yhteyksiin kuuluva valtatie 3 (Helsinki–Vaasa) ja valtatie 19 (Jalasjärvi–Uusikaarlepyy), jotka yhtyvät valtatie 8:aan ja jatkuvat etelässä Turkuun ja pohjoiseen aina Oulun seudulle saakka. Itä-länsisuunnassa maakunnan läpi kulkevat valtatieltä 16 (Kyyjärvi–Ylistaro) ja 18 (Jyväskylä–Seinäjoki–Vaasa). Muita valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeitä yhteyksiä ovat kantatiet 44 (Äetsä–Kauhajoki), 63 (Kauhava–Ylivieska), 66 (Orivesi–Lapua), 67 (Kaskinen–Seinäjoki) ja 68 (Virrat–Pietarsaari).

Liikenneviraston linjauksen mukaan Etelä-Pohjanmaalla kulkevien valtateiden 3, 18 ja 19 tietyt osat kuuluvat Suomen valtaväyläverkkoon (kuva 7). Maan keskeiseen tieverkkoon kuuluvat osin valtatie 3 ja 19, sekä valtatie 16 kokonaisuudessaan.⁴⁰

Maakunnan valta- ja kantateiden tiekohtaiset liikennemäärät vaihtelevat runsaasti. Voimakkaimmat liikennevirrat ovat valtatiellä 19 Kauhavan ja Seinäjoen välillä, kantatiellä 67 Kurikan ja Seinäjoen välillä, valtatiellä 18 Seinäjoen ja Pohjanmaan maakunnan välillä sekä valtatiellä 3 Jalasjärven ja Pirkanmaan maakunnan

⁴⁰ Liikenne kohti tulevaa. Nykytilanne. Kalvosarja 18.3.2015. Liikennevirasto.



Kuva 7. Suomen teiden keskeinen verkko, satamat ja lentoasemat. (Liikennevirasto 2015).⁴¹

välillä. Valtatiet 3 ja 19 muodostavat merkittävän pohjois-eteläsuuntaisen, raskaiden ajoneuvojen käyttämän väylän. Muita merkittäviä raskaan liikenteen ajoneuvovirtojen leikkauspisteitä ovat valtatie 18 ja kantatien 66 leikkauskohta Alavudella, kantateiden 63 ja 68 leikkaus Evijärvellä, kantateiden 44 ja 67 leikkaus Kauhajoella sekä valtatie 16 ja kantatien 68 leikkaus Alajärvellä. Liikenneviraston Tieliiikenteen kuntanusteen mukaan tieliikenne Etelä-Pohjanmaan valtateilla kasvaa 36 % vuosina 2010–40.^{42 43}

Maakunnan päätieverkko on hyväkuntoinen, mutta ohituskaistojen ja 2+2-kaistojen rakentaminen on tietyillä väleillä välttämätöntä jo nykyisten liikennemäärien ja niiden voimakkaan kasvun vuoksi. Päätieyhetydet (valtatie 18 ja 16, kantatie 44) maakunnan ulkopuolelle vaativat myös parantamista. Liikenteen välityskyvyn suhteen ongelmallisimpia ovat valtatie 18 ja 19 sekä kantatie 67. Niiden parannustoimenpiteet ovat välttämättömiä liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi valtateiden varsilla

⁴¹ Liikenne kohti tulevaa. Nykytilanne. Kalvosarja 18.3.2015. Liikennevirasto.

⁴² Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Liikennevirasto. 2011.

⁴³ Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Raportteja 2014

sijaitsevien teollisuusalueiden liittymiin on kiinnitettävä huomiota. Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapito on tärkeää erityisesti maa- ja metsätalouden sekä turvetuotannon kuljetusten kannalta.^{44 45}

Etelä-Pohjanmaan tieverkon kehittämisen merkittävin lähiajan investointi on Seinäjoen Itäinen ohikulkutie (valtatie 19), jolla on valmistuttuaan vuonna 2017 merkittävät vaikutukset Seinäjoen keskustan raskaan liikenteen vähenemiseen, päästöihin ja liikenneturvallisuuteen.⁴⁵

3.5.2 Raideliikenne

Seinäjoki on rautatieliikenteen merkittävä solmukohta, josta lähtee rautatie viiteen eri suuntaan. Seinäjoen kautta kulkeva päärata (Helsinki–Seinäjoki–Tornio) on osa Euroopan unionin liikenteen ydinverkostoa (TEN-T -verkko).⁴⁶ Rataosalla Seinäjoki–Oulu toteutetaan mittavaa, vuonna 2017 loppuun mennessä valmistuvaa hanketta, jossa perusparannetaan nykyinen yksiraiteinen rata ja rakennetaan uusia kaksoisraideosuuksia.⁴⁷ Myös välillä Tampere–Seinäjoki on pääradan vuoteen 2030 ulottuvien tavoitetilatarpeiden listauksessa mainittu muun muassa 1–2 raidetta sekä lisäraideosuuksien ja kohtauspaikkojen lisääminen tarpeen mukaan.⁴⁸ Seinäjoki–Tampere-väli on Suomen kolmanneksi vilkkain rataosa matkustajamäärän ollessa vuosittain yli 2 miljoonaa matkustajaa.⁴⁹

Seinäjoen liikenteellisestä keskuksista lähtevät maakunnalliset ja ylimaakunnalliset raideyhteydet ovat hyviä, mutta rataosuudet vaativat edelleen myös kehittämistä. Seinäjoelta Vaasaan kulkee sähköistetty ratayhteys, jolla olisi tarvetta henkilö- ja tavaraliikenteen kohtaamispaikalle joukkoliikenteen palvelutason kehittämiseksi ja poikittaisen tavaraliikenteen mahdollistamiseksi Ruotsin Uumajaan saakka. Seinäjoelta Kaskisiin kulkevan sähköistämättömän tavaraliikennetiedon peruskorjauksesta on käyty pitkään keskustelua. Muun muassa TEN-T -verkostoon kuuluva Kaskisten satama ja sitä ympäröivä teollisuus ovat riippuvaisia toimivasta ratayhteydestä.^{46 50 51} Seinäjoelta Jyväskylään kulkevalla sähköistämättömällä rataosuudella on sekä matkustaja- että tavaraliikennettä, mutta radan kunto on paikoin heikko.⁵²

Seinäjoen lentoaseman säännöllisen vuoroliikenteen loppumisen myötä toimivien maantie- ja raideyhteyksien merkitys etenkin lentokentistä lähimpänä sijaitsevalle Vaasan lentoasemalle on korostunut. Lentoliikenteen saavutettavuuden lisäksi parempi raideliikenteen vuorotarjonta Vaasaan palvelisi myös muuta työ- ja työasiamatkaliikennettä.⁵³

⁴⁴ Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto. 2014.

⁴⁵ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

⁴⁶ TEN-T-verkot. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/ten#.Vb9cuPntlBd> (päivitetty 30.7.2015). Liikennevirasto.

⁴⁷ Ratahanke Seinäjoki–Oulu. http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/kaynnissa/seinajoki_oulu#.Vb9ksfntlBc (päivitetty 9.4.2015). Liikennevirasto.

⁴⁸ Suomi-käytävän päärata. Helsinki–Hämeenlinna–Tampere–Seinäjoki–Kokkola–Oulu–Kemi–Tornio. http://www.epliiitto.fi/images/Esite_Suomi-kaytavan_paarata_2015.pdf. Suomi-käytävän päärataryhmä 2015.

⁴⁹ Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050. Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö. 2015.

⁵⁰ Seinäjoki–Kaskinen-radon perusparannuksen hankearviointi. Vertailuvaihtoehtoina radan tehostettu kunnossapito ja radan liikenteen lakkaaminen. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2011. Iikkanen, P. & Mukula, M. Liikennevirasto.

⁵¹ Kaskinen–Seinäjoki rautatien kehityskelpoisuus selvitys. Hellman, P. 2015.

⁵² Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi–Tampere–ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen kehittämisohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 1/2009. Liikenne- ja viestintäministeriö.

⁵³ Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto. 2014.

Henkilöliikenteen lisäksi Etelä-Pohjanmaa on raideliikenteessä merkittävä tavaraliikenteen solmukohta. Seinäjoen ratapiha toimii keskeisenä solmukohtana usealta suunnalta tulevalle tavaraliikenteelle ja se on merkittävä raakapuuliikenteen keskus. Seinäjoen raakapuuterminaali kuuluu Liikenneviraston terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämisen toimenpiteiden joukkoon. Liikenneviraston selvityksessä kuormauspaikkaverkoston ehdotettuja kuormauspaikkoja olisivat Alavus ja Kauhava.⁵⁴ Kaavan valmisteluvaiheen aikana esiin tulleita kuormauspaikkoja ovat pääradan varrella sijaitsevat Roves (Seinäjoki) ja Haukineva (Peräseinäjoki). Terminaali- ja kuormausverkoston kehittäminen koko maan laajuudelta kuormittaisi jatkossa etenkin Seinäjoki–Tampere-välin rataverkkoa. Ratayhteydet Pohjanmaan satamiin tuovat Etelä-Pohjanmaalle ja sen teollisuudelle merkittävää kilpailuetua, ja Pohjanmaan pääradan merkitys tulee kasvamaan Pohjois-Suomen raaka-ainekuljetusten kasvaessa.⁵⁵ Myös Kaskisten ja Haapamäen ratojen merkitys kasvaisi maakunnasta lähtevien puutavarakuljetusten suuntautuessa Äänekosken biotuotetehtaalle ja osittain myös Pietarsaaren tehtaalle.

3.5.3 Lentoliikenne

Lentoliikennetoiminta on Etelä-Pohjanmaalla mahdollista Seinäjoen lentoaseman lisäksi Kauhavan entisen lentosotakoulun alueella sekä viidellä tilapäiseen lentotoimintaan tarkoitettulla kevytlentopaikalla.⁵⁶ Seinäjoen lentoaseman säännöllinen reittiliikenne loppui keväällä 2013. Säätiöpohjaista lentoasemaa kehitetään jatkossa erityisesti charter- ja tavaraliikenteen kenttänä siten, että se palvelisi alueen kaupan, teollisuuden ja matkailun tarpeita nykyistä paremmin. Alueella on valmius ottaa vastaan yrityksiä, jotka hyötyvät lentoliikennetoiminnasta ja tukevat sitä.^{55 56} Etelä-Pohjanmaan maakuntastrategian tavoitteena vuodelle 2040 on Seinäjoen lentoaseman toimintakonseptin kehittäminen ja toiminnan jatkuvuuden varmistaminen.⁵⁵

Finavia Oyj on lopettanut Kauhavan lentoaseman ylläpidon Puolustusvoimien vetäytyessä Kauhavalta vuoden 2014 lopussa. Vuoden 2015 alussa alueen hallinta siirtyi LSK Business Park Oy:lle, jonka tarkoituksena on kehittää alueelle uusia liiketoimintamahdollisuuksia⁵⁷ ja hyödyntää olemassa olevia lentotoimintaan liittyviä rakenteita. Etelä-Pohjanmaan lentokenttien tilanne heijastelee lentoliikenteen yleistä murrostilaa, jossa maakuntakenttien reittiliikennettä on vaikea saada kannattavaksi.⁵⁶

3.5.4 Logistiikka

Etelä-Pohjanmaan liikenteellinen sijainti Suomen logistiikan kokonaiskentässä on merkittävä (kuva 8). Kuvassa etelä–pohjoissuuntainen ja Ruotsin kautta Eurooppaan suuntautuva yhteys kuvaa TEN-T-rataydinverkkoa (*Bothnian Corridor*). Itä–länsi-suuntainen yhteys kuvaa Keskipohjolan vihreää kuljetuskäytävää (*The Midnordic Green Transport Corridor*). Kartalla esitettyjen yhteyksien lisäksi on tärkeää kehittää yhteyttä Pohjois-Suomen kautta suoraan Jäämerelle.^{55 58} Logistisen tehokkuuden, liikenteen samoin kuin markkinoiden ja asiakkaiden sijainnin kannalta Kurikka–Seinäjoki–Lapua-vyöhyke on logistiikan sijoittumi-

⁵⁴ Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen. Ikkonen, P. & Sirkkiä, A. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2001. Liikennevirasto.

⁵⁵ Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

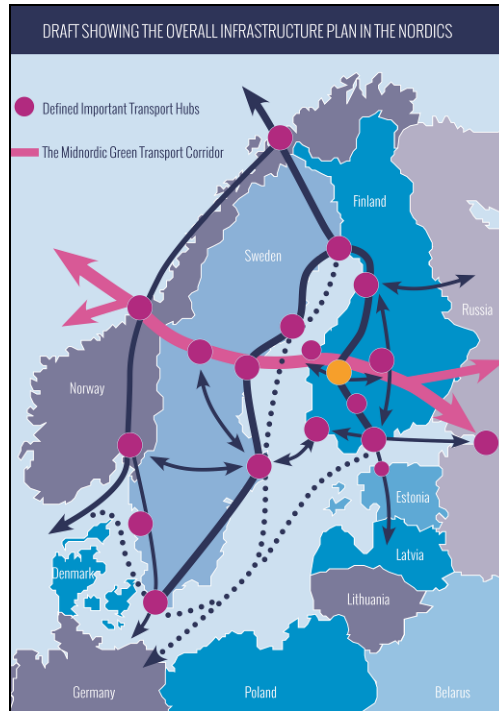
⁵⁶ Etelä-Pohjanmaan venesatamat, lentoasemat ja -paikat. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2015.

⁵⁷ LSK Business Park - uusia mahdollisuuksia loistavalla paikalla. <http://www.lskbusinesspark.fi/fi/yritys.html>. Viitattu 10.8.2015.

⁵⁸ Keskipohjolan Vihreä Kuljetuskäytävä (Midnordic Green Transport Corridor). <http://www.midnordictc.net/finska/start.4.6752c0a612fe1e1590480005523.html>. Viitattu 11.8.2015.

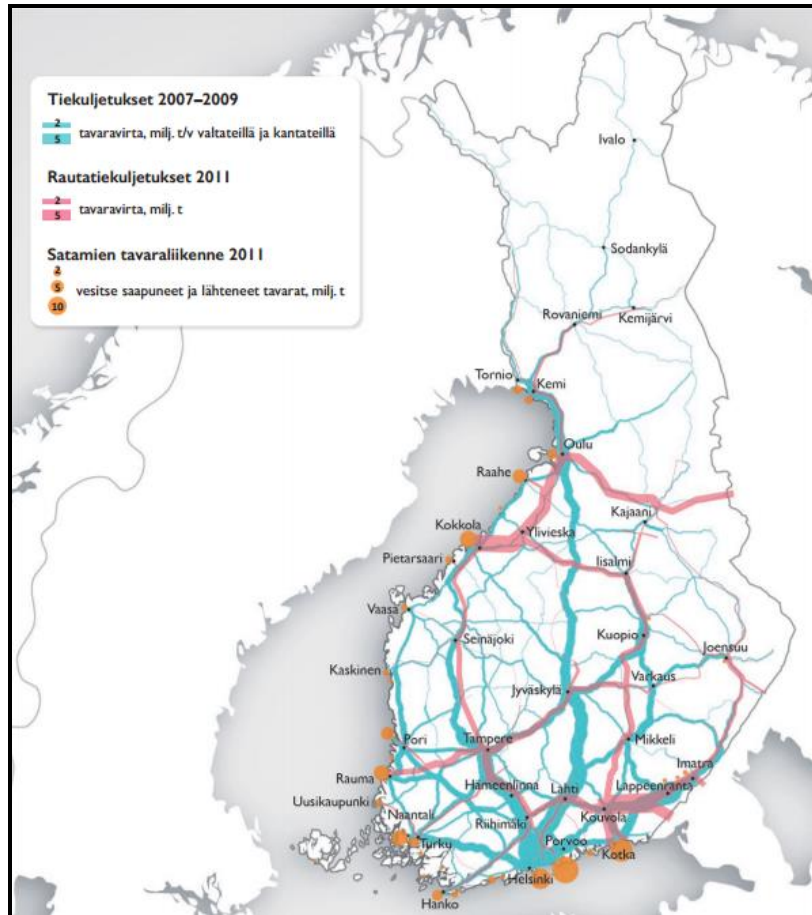
sen kannalta maakunnan keskeisintä aluetta ja Seinäjoki on yksi Suomen tärkeimmistä sisämaan kuljetusten läpikulku- ja risteysalueista.⁵⁹

Etelä-Pohjanmaalta lähtevinä tavaravirtoina suurimmat tonnimäärät suuntautuvat Pohjanmaalle, sekä myös Pirkanmaalle ja Keski-Suomeen (kuva 9). Suurimmat maakuntaan saapuvat tavaravirrat tulevat Pohjanmaalta, Satakunnasta, Uudeltamaalta ja Pirkanmaalta.⁵⁹



Kuva 8. Pohjolan liikenteelliset solmukohdat ja yhteydet.

⁵⁹ Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Liikennevirasto. 2011.



Kuva 9. Kotimaan tie- ja rautatiekuljetusten päävirrat ja satamien tavaraliikenne vuosina 2007–11.⁶⁰

Etelä-Pohjanmaan teollisuuden ja yritystoiminnan rakenne on kuljetusintensiivinen johtuen runsaasti kuljetuksia ja varastointia vaativan elintarviketeollisuuden vahvasta roolista maakunnassa. Myös teräsrakenne- ja puutoimialat sekä maatalous vaativat kuljetuksia. Maakunnassa toimiikin useita yrityksen omaa tuotantoa ja jakelua palvelevia logistiikkakeskuksia, kuten Atrian elintarvikealan logistiikkakeskus Nurmassa.⁶¹ Alueen yritysten toimintaedellytysten kannalta on tärkeää, että alueen infrastruktuuri mahdollistaa erilaisen kuljetusmuotojen tehokkaan käytön ja toimivat yhteydet myös kansainvälisille markkinoille.⁶²

Seinäjoelle ollaan kehittämässä logistiikkaan painottuvien yritysalueiden kokonaisuutta (*Nordic Logistics City of Seinäjoki*, NLC Seinäjoki), johon kuuluu kolme logistiikka-alueita.⁶³ NLC Cargo on logistiikka-alue ja yhdistettyjen kuljetusten raideliikenneterminaali Seinäjoen Itäisen ohikulkutien, Seinäjoki–Haapamäkiradan ja Rovoksen/Kapernaumin teollisuus- ja logistiikka-alueen välissä.⁶⁴ Alueen kehittämisessä avainasiana ovat nykyaikaiset logistiset palvelut ja toimintaympäristö, mikä palvelee elinkeinoelämän logistisia

⁶⁰ Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Auerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050. Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö. 2015.

⁶¹ Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Liikennevirasto. 2011.

⁶² Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014.

⁶³ NLC Seinäjoki - Intermodaalinen logistiikkakeskus. NCL-II, Loppuraportti. Etelä-Pohjanmaan liitto, SEEK. 2013.

⁶⁴ Seinäjoen maakunnallinen logistiikka-alue. EP-Logistics Oy, Etelä-Pohjanmaan liitto, SEEK. 2012.

tarpeita yli maakuntarajojen.⁶⁵ Vuonna 2011 valmistuneessa logistiikkaselvityksessä on NLC Seinäjoen lisäksi tunnistettu 16 maakunnan tasolla kehitettävää logistiikka-aluetta, jotka ovat painottuneet teollisesti, kaupallisesti, logistisesti tai yritysalueena.⁶¹

NLC Timber on Seinäjoelle suunniteltu uusi raakapuuterminaali.⁶³ Liikenneviraston mukaan Suomen puukuljetuksien tehostaminen on tarpeellista kehittämällä muun muassa raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkoston. Verkoston kehittämisselvityksessä yhdeksi päähankkeeksi on noussut Seinäjoelle rakennettava uusi raakapuuterminaali, jota täydentäisivät puunkuormauspaikat Alavudella ja Kauhavalla.⁶⁶ Metsäkeskuksen puuterminaalihankkeessa esitettiin Etelä-Pohjanmaalle kolmeatoista ainespuun puskurivarastoksi ja metsäenergiaterminaaliksi soveltuvaa sijaintipaikkaa, joihin kuuluvat muun muassa Kauhavan entisen lentosotakoulun alue ja Matalamäen risteysalue, joka sijaitsee Seinäjoen Itäisen ohikulkutien varrella.⁶⁷ Vuoden 2016 alussa on asiantuntijaryhmän toimesta nostettu esiin seuraavat lastauspaikat: em. Matalamäen risteysalue (Roves, Seinäjoki) ja Haukinevan alue (Peräseinäjoki), sekä Teuvan, Kauhajoen ja Alavuden alueet.

Kolmantena osana logistiikkakokonaisuuteen kuuluu NLC Airport, joka muodostuu Seinäjoen lentoasemasta ja viereisestä Rengonharjun yritysalueesta.⁶³

⁶⁵ NLC Seinäjoki, Nordic Logistic City Seinäjoki. <http://www.nlcseinajoki.fi/pages/fi/etusivu.php>. Viitattu 10.8.2015.

⁶⁶ Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen. Ilikkanen, P. & A. Sirkiä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2001. Liikennevirasto.

⁶⁷ Ainespuun puskurivarastoilla ja metsäenergian terminaaleilla tehoa puunhankintaan. Metsäkeskus. 2014.

4 Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakunta- kaavan tavoitteet

Maakuntakaavan tavoitteiden keskeisinä lähtökohtina ovat olleet Etelä-Pohjanmaan maakuntastrategia 2014–2020, Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys, Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Etelä-Pohjanmaan energia- ja ilmastostrategia, maakuntakaavan sisältövaatimukset (MRL 28§), valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja valtakunnalliset alueiden kehittämistavoitteet.

4.1 Kaupan ja keskustatoimintojen alueiden tavoitteet

Kaupan sijainnin ohjausta koskevien tavoitteiden pohjalla on vuonna 2011 valmistuneessa Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvityksessä asetetut tavoitteet, joita on kaavan laadintavaiheessa päivitetty vastaamaan maakunnan nykytilannetta.

Maakuntakaavan tavoitteena on sovittaa yhteen toimivan vähittäiskaupan kilpailun edellytykset kestävän yhdyskuntakehityksen kanssa. Kaupan palveluiden tulee olla hyvin saatavilla kaikille väestöryhmille asuinpaikasta riippumatta. Kaupalle osoitetaan myös riittävästi vaihtoehtoisia liikepaikkoja alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä kaupan palveluverkon kehittämisen kannalta hyvillä paikoilla.

Maakuntakaava tukee ensisijaisesti keskusta-alueita vähittäiskaupan sijaintipaikkoina ja mahdollistaa tämän periaatteen toteutumisen. Maakuntakaava tunnistaa Seinäjoen ja Tuurin kaupallisen vetovoiman vahvistamisen valtakunnallisesti merkittävänä kaupan sijaintipaikkoina ja asiointikohteina. Tavoitteena on turvata riittävät ja hyvin saavutettavat kaupalliset palvelut niin maakunnan keskeisillä kasvuvyöhykkeillä kuin maakunnan reuna-alueilla. Tämä edellyttää kaupan toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaamista seutu- ja kuntakeskuksissa.

Mikäli keskustasijainti esimerkiksi kaupan laatu huomioon ottaen ei ole mahdollista, osoitetaan kaupalle alueita keskustatoimintojen alueen ulkopuolelta siten, että kauppa sijoittuu liikenteellisesti ja muun yhdyskuntarakenteen näkökulmasta soveltuville paikoille.

Tämän vaihemaakuntakaavan tavoitteena on osoittaa sellainen keskustatoimintojen alueiden verkosto, joka turvaa tasapainoisen alueellisen kehityksen maakunnassa ja tukee keskustapalvelujen hyvää saavutettavuutta. Keskustatoimintojen alueet sisältävät monipuolisesti erilaisia palveluja, asumista ja työpaikkoja. Keskustatoimintojen alueet sovitetaan maakunnan omista lähtökohdista nouseviin erityisiin tarpeisiin. Samalla otetaan huomioon väestön, palvelujen ja työpaikkojen alueellisessa sijoittumisessa tapahtuneet muutokset sekä kuntarakenteessa ja palvelujen käytössä tapahtunut kehitys.

4.2 Liikenteen ja logistiikan tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat merkittäväällä tavalla liikenneratkaisuja. Tavoitteiden mukaan aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Etelä-Pohjanmaa liittyy osaksi ylimaakunnallista aluerakennetta ensisijaisesti valta-ten ja pää ratojen kautta.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden lisäksi on laadittu useita liikenteeseen liittyviä valtakunnallisia selvityksiä ja strategioita. Liikennepoliittisessa selonteossa (2012) esitetään liikenteen visio 2030+, jonka päätavoitteena on luoda kilpailukykyä ja hyvinvointia. Sen osatavoitteita ovat:

- Liikennejärjestelmän palvelutaso perustuu asiakkaiden tarpeisiin, maan eri osien vahvuuksia tukien. Elinkeinoelämällä on edellytykset globaalisti kilpailukykyiseen toimintaan ja Suomen logistisella tehokkuudella on kompensoitu maantieteellistä asemaamme.
- Jokaisella on mahdollisuus toimivaan arkeen. Elinympäristö ja liikennepalvelut toimivat niin, että liikkuminen on turvallista, helppoa ja kestävää.
- Liikennejärjestelmä on toimintavarma ja ennakoitava. Kokonaisvaltainen ajattelu ja taloudellinen ohjaus varmistavat, että kasvun kestävyys taataan. Liikenteen haitat minimoidaan ja resurssit käytetään tehokkaasti.
- Käyttäjillä on saatavilla erilaisiin liikkumistarpeisiin vaihtoehtoja ja edellytykset tehdä vastuullisia valintoja. Elinympäristön viihtyisyys ja puhtaus luovat hyvinvointia.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on määritelty visio vuoteen 2040: *Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden.*

Liikennejärjestelmän yksityiskohtaiset palvelutasotavoitteet on määritelty aluetyypeittäin Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Alueet ovat: Seinäjoen ydinalue, Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-kasvukäytävä, muut keskukset ja haja-asutusalueet sekä lisäksi pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset.

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

- Toiminta on asiakaslähtöistä ja tehokasta. Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.
- Ratkaisuissa hyödynnetään monipuolista keinovalikoimaa. Kehittämistyöhön otetaan mukaan tämän edellyttämät uudet osapuolet.
- 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- ja kuljetusmuotojen potentiaali huomioon ottaen.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen varautuminen, luonnonympäristö-, maisema- ja kulttuuriarvot sekä yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.

Vaihemaakuntakaavan tavoitteet on johdettu valtakunnallisista ja maakunnallisista alueiden käyttöä linjaavista tavoitteista.

- Etelä-Pohjanmaan saavutettavuutta, liikenteellistä ja logistista asemaa vahvistetaan eri liikenne-
muotojen yhteistyötä kehittämällä.
- Päätieverkkoa kehitetään riittävillä nelikaistaisilla ja ohituskaistaosuuksilla ja toimivilla risteysjärjestyksillä sekä muilla parannustoimenpiteillä.
- Alemmanasteista tieverkkoa kehitetään perustienpidon hoidon määrärahojen sallimissa rajoissa.
- Päärataverkkoa kehitetään siten, että turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen toimivuus ja kapasiteetti pitkällä aikavälillä riittävillä kaksoisraideosuuksilla ja kohtaamispaikoilla ja muilla parannustoimenpiteillä.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pyritään edistämään olemassa olevilla rata- ja tieverkoilla.
- Eri kuljetusmuotojen yhteistyötä pyritään edistämään kehittämällä logistiikka-alueita.
- Tavara- ja henkilöliikenteen terminaaleille pyritään varaamaan riittävät alueet.
- Asutus ja muut melulle herkät toiminnot sekä maanpuolustuksen ja sotilasilmailun tarpeet otetaan huomioon.

5 Maakuntakaavan laadintaprosessi

5.1 Aloitusvaihe

Vaihemaakuntakaavan valmistelu käynnistyi 18.2.2013, kun Etelä-Pohjanmaan maakuntahallitus päätti kaavan vireille tulosta. Kaavaprosessin vireille tulosta tiedotettiin ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville helmi–maaliskuussa 2013. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määriteltiin vaihemaakuntakaavan osalliset ja osallistumismenetelmät (taulukko 2).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin lausuntoja ja palautteita yhteensä 24 taholta. Ensimmäinen viranomaisneuvottelu kaavan lähtökohdista ja tavoitteista käytiin 18.3.2013 ja sen pohjalta täydennettiin

Taulukko 2. Vaihemaakuntakaavan osalliset ja osallistumismenetelmät.

Osalliset		Osallistumismenetelmä- ja vaihe
Kaava-alueen kunnat	Alajärvi, Alavus, Evijärvi, Ilmajoki, Isojoki, Jalasjärvi, Karijoki, Kauhajoki, Kauhava, Kuortane, Kurikka, Lapua, Lappajärvi, Seinäjoki, Soini, Teuva, Vimpeli, Ähtäri	<ul style="list-style-type: none"> esittely- ja keskustelutilaisuudet luonnos- ja ehdotusvaiheissa lausuntopyynnöt osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS), kaavaluonnoksen ja -ehdotuksen nähtävillä olon yhteydessä
Kaava-alueen viranomaiset	Etelä-Pohjanmaan ELY -keskus, Länsi-Suomen aluehallintovirasto, Liikennevirasto ja Trafi, Finavia, Pelastuslaitos, Länsi-Suomen sotilasläänin esikunta	<ul style="list-style-type: none"> lakiin perustuvat viranomaisneuvottelut muu prosessin aikainen viranomaisyhteistyö lausunnot OAS-, luonnos- ja ehdotusvaiheissa
Ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa	<ul style="list-style-type: none"> kaava-alueen maanomistajat ja heitä edustavat yhteisöt alueen kuntien asukkaat ja heitä edustavat yhteisöt kaupan alan yritykset kuljetus- ja liikennealan yritykset 	<ul style="list-style-type: none"> viralliset tiedotuslehdet: Ilkka, Pohjalainen, Uutispäivä Demari. Paikallislehdet tarpeen mukaan. OAS, luonnos- ja ehdotusvaiheissa aineiston nähtävillä pito kuntien ilmoitustauluilla ja liiton internetsivuilla mielipiteiden ja muistutusten vastaanotto ja käsittely OAS, luonnos- ja ehdotusvaiheissa
Yhteisöt joiden toimialaa maakuntakaavotus koskee	MTK Etelä-Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaan yrittäjät, Etelä-Pohjanmaan kauppakamari, SKAL-Pohjanmaa, Linja-autoliitto, Finrail Oy	<ul style="list-style-type: none"> lehti-ilmoitukset, aineiston nähtävillä olon kuntien ilmoitustauluilla ja liiton internetsivuilla mielipiteiden ja muistutusten vastaanotto ja käsittely OAS, luonnos- ja ehdotusvaiheissa
Kaava-alueeseen rajautuvat maakunnat ja kunnat	Keski-Pohjanmaan, Keski-Suomen, Pirkanmaan, Pohjanmaan ja Satakunnan maakunnat sekä Etelä-Pohjanmaan maakuntaan rajautuvat kunnat (23 kpl)	<ul style="list-style-type: none"> lausunnot OAS-, luonnos- ja ehdotusvaiheissa

osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Aloitusvaiheessa jatkettiin jo alkuun saatettujen, ja käynnistettiin uusien kaavaan liittyvien selvitysten tekoa.

Etelä-Pohjanmaan maakuntahallitus päätti 19.1.2015 vaihemaakuntakaavojen II ja III sisältöjen uudistamisesta siten, että vaihemaakunnassa II ollut kulttuurimaisemien teema siirrettiin vaihemaakuntakaavaan III.

5.2 Valmisteluvaihe ja siitä saatu palaute

Vaihemaakuntakaavan valmisteluvaiheessa järjestettiin erilliset tiedotus- ja keskustelutilaisuudet kunnille ja kaupan toimijoille (12.5.2015). Kaavaratkaisuista käytiin lisäksi kuntakohtaisia neuvotteluja kesän 2015 aikana yhteensä kahdeksan kunnan kanssa. Keväällä ja kesällä pidettiin myös kolme työneuvottelua Ympäristöministeriön kanssa (11.3., 28.5., 12.8.).

Maakuntahallitus päätti 24.8.2015 valmisteluvaiheen kuulemisen aloittamisesta. Kaavaluonnos ja siihen liittyvät valmistelumateriaali olivat nähtävillä 8.9.–16.10.2015. Kuulutusilmoitus julkaistiin Ilkassa (6.9.), Pohjalaisessa (6.9.) ja Demokraatissa (8.9.). Nähtävilläolon aikana järjestettiin kaksi kaavaluonnoksen esittelytilaisuutta, joista toinen oli avoin yleisölle ja toiseen oli kutsuttu kuntien, ELY-keskuksen, kauppakamarin ja Seinäjoen kaupungin kehitysyrityksen edustajia. Kaavaluonnoksesta saatiin 31 lausuntoa tai muistutusta, joista 14 tuli jäsenkunnista, neljä naapurimaakunnista, seitsemän muilta viranomaisilta ja kuusi yrityksiltä tai yksityishenkilöiltä. Lausuntojen pohjalta käytiin kuntakohtaisia neuvotteluja kuuden kunnan kanssa. Valmisteluvaiheen palautetta käsiteltiin Ympäristöministeriön kanssa käydyssä työneuvottelussa 11.12.2015 ja maakuntahallituksessa 14.12.2015. Maakuntahallitus hyväksyi lausuntoihin ja muistutuksiin annetut vastineet 18.1.2016.

Valmisteluvaiheessa tehtiin kaavan vaikutusten arviointi. Maakuntahallitus päätti vaikutusten arvioinnin toteuttajasta kokouksessaan 15.6.2015 ja ensimmäinen ohjausryhmän kokous pidettiin 13.8. Vaikutusten arvioinnista järjestettiin työpaja 5.10. Arviointi valmistui joulukuussa 2015.

5.3 Ehdotusvaihe

Maakuntakaavaehdotuksesta pyydettiin 11.2.2016 voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennusasetuksen 13§:n ja maakuntahallituksen päätöksen (18.1.2016 § 3) mukaisesti lausunnot elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, jäsenkunnilta, kaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntien liitolta, muilta maakuntakaavan kannalta keskeisiltä viranomaisilta ja yhteisöiltä sekä niiltä ministeriöiltä, joita asia koskee. Lausuntoja saatiin määräaikaan mennessä yhteensä 25 kappaletta.

Lausuntoja ja niiden pohjalta valmisteltuja vastineita on käsitelty MRL 66§ mukaisessa viranomaisneuvottelussa 18.3.2016. Lisäksi lausuntojen huomioimisesta on käyty neuvotteluja eri toimijoiden kanssa ennen ja jälkeen viranomaisneuvottelujen.

Lausuntojen ja viranomaisneuvottelun pohjalta on valmisteltu lopullinen kaavaehdotus. Ehdotus asetettiin julkisesti nähtäville MRL 65 § ja MRA 12 § mukaisesti 6.4. - 6.5.2016 väliseksi ajaksi. Ehdotuksen nähtäville asettamisesta kuulutettiin Ilkka-lehdessä 5.4.2016.

Ehdotuksesta ei enää lähetty lausuntopyyntöjä, mutta halutessaan viranomaiset ja muut osalliset saivat jättää muistutuksen. Lisäksi nähtävilläolon aikana (19.4.2016) järjestettiin kaikille avoin yleisötilaisuus Seinäjoella.

Nähtävillä olon aikana saatiin 6 muistutusta kunnilta ja 2 muistutusta yksityishenkilöiltä. Muistutukset eivät aiheuttaneet kaavaratkaisuun olennaisia muutoksia, mutta niiden pohjalta kaavaratkaisuun tehtiin pieniä tarkistuksia ja täydennettiin kaavaselostusta tarvittavin osin.

5.4 Hyväksymisvaihe

Maakuntakaava hyväksyttiin maankäyttö- ja rakennuslain 31§ mukaisesti maakuntavaltuustossa 30.5.2016. Hyväksymispäätöksen yhteydessä maakuntakaavan keskustatoimintojen verkkoa täydennettiin kahdella keskustatoimintojen alakeskuksella, Kurikan Jurvalla sekä Kauhavan Korttesjärvellä.

6 Kaavan laadinnassa käytetyt selvitykset

6.1 Kaupan ja keskustatoimintojen selvitykset

Etelä-Pohjanmaan keskusverkkoselvitys

Kaupan ja keskustatoimintojen alueet liittyvät läheisesti toisiinsa. Tästä syystä maakuntakaavatasolla oli tarpeen selvittää myös keskustatoimintojen alueiden nykytila maakunnassa. Selvityksen tarvetta lisäsi valtakunnallisten tarkastelujen sopimattomuus suhteessa Etelä-Pohjanmaan erityisiin olosuhteisiin. Eteläpohjalaiset keskustatoimintojen alueet ovat muun muassa keskimääräistä väljemmin rakentuneita ja harvempaan asuttuja. Alueiden määritysten pohjana käytettiin kuitenkin valtakunnallisia kriteereitä, mutta sovellettuna maakunnan tilanteeseen. Selvityksen tuloksena saatiin maakunnan taajamien luokittelu niiden keskusmerkityksen mukaisessa järjestyksessä sekä erityisesti Seinäjoen keskustaajaman keskustatoimintojen alueen nykyistä täsmällisempi raja.

Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys

Maakuntakaavan tavoiteasetannan ja kaupaa koskevien ratkaisujen ensimmäinen perusselvitys on valmistunut vuonna 2011. Raportissa kuvataan kaupallisten palvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta maakunnassa sekä esitetään vaihtoehtoisia kaupan rakennemallivaihtoehtoja. Selvitys antaa myös suuntaviivoja kaupan mitoitukselle. Luvut on laskettu seuduittain, joten ne eivät suoraan sovellu käytettäväksi maakuntakaavan mitoituksen pohjana.

Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitustarpeet 2030

Palveluverkkoselvitystä täydentämään laadittiin vuonna 2014 kaupan palveluverkon nykytilaa ja mitoitusta koskeva selvitys. Selvityksessä päivitettiin kaupan määrää, laatua ja sijoittumista suhteessa Suomen ympäristökeskuksen määrittämiin keskusta-alueille tai keskustojen ulkopuolisille kaupan alueille. Lisäksi selvityksessä arvioitiin kunnittain vähittäiskaupan mitoitusta käyttäen apuna ympäristöministeriön julkaisemaa tuoretta kaupan kaavoituksen opasta.

Seinäjoen vähittäiskaupan selvitys

Seinäjoen kaupunki on selvittänyt vuonna 2014 valmistuneessa raportissa erikseen kaupan sijoittumista ja mitoitustarvetta kasvavana maakuntakeskuksena. Raportti vastaa maakuntakaavatason selvitykselle asetettuja vaatimuksia, joten se on otettu mukaan myös maakuntakaavan valmisteluaineistoksi. Selvitys täydentää edellisiä koko maakuntaa koskevia analyysejä ja antaa tarkemman kuvan kaupan sijoittumisen mahdollisuuksista kaupunkirakenteeseen ja suhteessa Seinäjoen keskustarakenteeseen ja kasvusuuntiin.

6.2 Liikennejärjestelmän selvitykset

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Etelä-Pohjanmaan ensimmäinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2014. Siinä kuvataan, millainen liikennejärjestelmän palvelutaso Etelä-Pohjanmaan erityyppisillä alueilla on vuonna 2040 ja muodostetaan yhteenveto liikennejärjestelmän nykytilasta ja tulevaisuuden haasteista sekä näistä johdetuista kehittämistarpeista.

Kauhajoki–Kauhava-palvelutasoselvitys

Maakunnan keskeisen kehityskäytävän päätieverkkoa koskeva palvelutasoselvitys valmistui vuonna 2014. Selvityksen on laatinut Etelä-Pohjanmaan ELY -keskus. Raportissa linjataan Kt 67 ja Vt 19 tärkeimmät kehittämiskohteet ja vaiheittain eteneminen. Raportti soveltuu käytettäväksi maakuntakaavan taustaineistona.

Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys

Liikenneviraston vuonna 2011 julkaisema Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvityksen lähtökohtana on ollut suunnitella logistiikan, yhdyskuntarakenteen ja liikenteen näkökulmasta mahdollisimman kilpailukykyiset ja kehittämiskelpoiset toiminta-alueet. Selvitys on laadittu palvelemaan maakunnan ja kuntien maankäytön suunnittelua.

Valtatie 3 Tampere–Vaasa, Palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys

Pirkanmaan ELY-keskus on tehnyt liikennepoliittiseen selontekoon liittyen jatkoselvityksenä valtatie 3 Tampere–Vaasa-välin kehityskäytäväselvityksen. Yhteysväliä parannetaan liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta. Yhteysvälihankkeen suunnitteluvalmius on hyvä ja kustannusarvio on 158 milj. euroa. Selvitys on valmistunut keväällä 2015. Etelä-Pohjanmaa alueella merkittävimmät uudet hankkeet ovat Jalasjärvelle osoitetut kaksi ohituskaistaosuutta ja vt:n 3 ja kt:n 19 liittymäkohdan kevennetty eritasoliittymä sekä Kurikkaan osoitetut kaksi eritasoliittymää.

Keskustaajamien ulkopuolella sijaitsevien yritysten kuljetusten, logistiikan ja niitä palvelevan tieverkon kehittämisseelvitys

Työssä kartoitettiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella keskustaajamien ulkopuolella toimivien yritysten logistiikan kehittämistarpeita sekä määritettiin potentiaalisia logistiikan yhteistoimitarpeita. Toimintaympäristönä olivat liikennemääriltään keskitason maantiet ja vähäliikenteinen tieverkko. Tuloksia voidaan hyödyntää liikennejärjestelmätyössä, tiestön kunnossapidon kohdentamisessa ja alueen elinkeinojen kehittämisessä. Työssä toteutetaan myös useita erilaisia liikenneverkollisia analyysejä koskien kuljetuksia ja tienpitoa. Työ valmistuu syksyllä 2015.

Etelä-Pohjanmaan venesatama- ja lentoasemaselvitys

Etelä-Pohjanmaan liiton omana työnä valmistellussa maakuntakaavan taustaselvityksessä käydään läpi nykyisessä maakuntakaavassa merkityt venesatamat ja lentoasemat ja paikat sekä arvioidaan niiden nykytilaa ja seudullista merkitystä.

7 Maakuntakaavan sisällön kuvaus

7.1 Keskustatoimintojen verkko perusteluineen

Keskustatoimintojen alueiden verkon määrittäminen tehtiin Elina Niemisen laatiman selvityksen pohjalta.⁶⁸ Selvityksessä muodostettiin keskustatoimintojen kriteeristö, jonka mukaisesti Etelä-Pohjanmaan taajamia arviointiin.

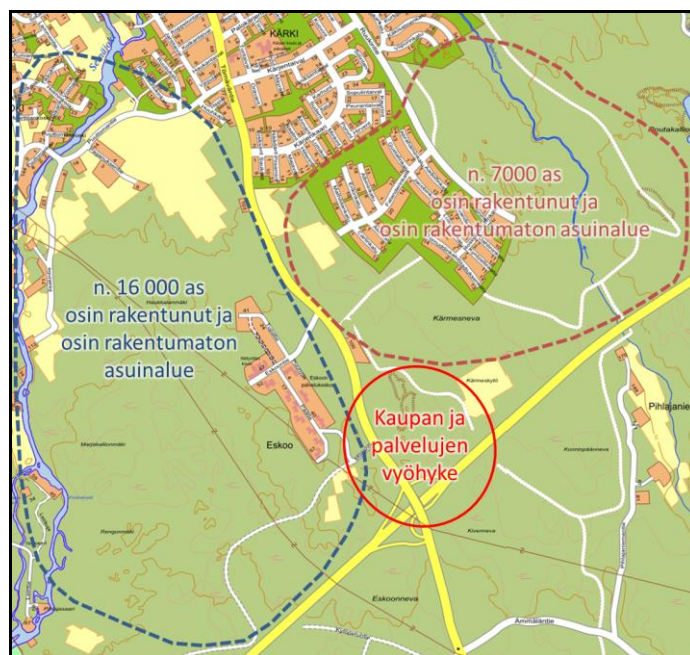
Maakunnassa on yhteensä 50 taajamaa. Selvityksen antamien tulosten mukaan taajamista voidaan maakuntakaavaan merkitä suoraan keskustatoimintojen alueeksi 15 kriteerit täyttäneitä taajamaa (taulukko 3). Näiden lisäksi maakuntakaavaan merkitään keskustatoimintojen alueeksi Evijärven, Karijoen ja Soinin kuntakeskukset. Näiden taajamien osalta kriteerit eivät etenkään palvelujen monipuolisuuden osalta täysin täytyneet. Ollessaan kuitenkin itsenäisten kuntien hallinnollisia ja toiminnallisia keskuksia, on ne syytä osoittaa

⁶⁸ Etelä-Pohjanmaan keskusverkkoselvitys. Nieminen, E. Etelä-Pohjanmaan liitto. 2015.

maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueiksi. Keskustatoimintojen alueiden kokonaismääräksi tulee siten 18.

Maakunnassa tapahtuneiden lukuisten kuntaliitosten vuoksi kuntarakenteen sisällä on nykyään useita entisiä kuntakeskuksia, jotka ovat säilyttäneet keskustatoimintojen alueille tunnusomaiset piirteet. Näitä keskustaajamia oli selvityksen mukaan neljä kappaletta: Alahärmän, Peräseinäjoen, Ylihärmän ja Ylistaron kirkonkylät. Lisäksi maakuntakaavan hyväksymispäätöksen yhteydessä keskustatoimintojen alakeskuksiksi päätettiin merkitä Jurvan ja Korttesjärven kirkonkylät. Nämä taajamat käsitellään kaavassa keskustatoimintojen alakeskuksina.

Seinäjoen kaupungin voimakas väestönkasvu aiheuttaa jatkuvaa painetta avata uusia asuinalueita. Tilastokeskuksen väestöennusteen 2040 (31.10.2015) mukaan Seinäjoen väkimäärä kasvaa vuoteen 2030 mennessä noin 9300 asukkaalla ja vuoteen 2040 mennessä noin 12 500 asukkaalla. Seinäjoen väestönkasvusta on sijoittunut kaupunkikeskustan alueelle (noin 7 km säteelle ydinkeskustasta) 102–151 prosenttia vuosina 2011–2013. Kasvun painopistealue on keskustassa sekä keskustan eteläpuolella, ja edellyttää uuden aluekeskuksen muodostamista Eskoon alueelle (kuva 10).⁶⁹ Seinäjoen kaupunki omistaa merkittävän määrän maaomaisuutta Eskoon alueelta ja kehittää sitä strategisesti merkittävimpana asutuksen laajenemissuunnana. Eskoon aluekeskuksen kehittäminen turvaa tasapainoisen palvelujen saavutettavuuden, koska varsinkin kaupalliset palvelut ovat keskittyneet keskustajaaman pohjoisosiin. Aluekeskus tulee muodostumaan myös seudullisesti merkittäväksi, koska se sijaitsee tulevan Itäväylän välittömässä läheisyydessä. Eskoon alue on näillä perusteilla syytä merkitä kaavaan keskustatoimintojen alakeskus -merkinnällä. Keskustatoimintojen alakeskuksia tulee maakuntakaavaan siten yhteensä seitsemän kappaletta.



Kuva 10. Eskoon aluekeskuksen osin rakentuneiden ja osin rakentumattomien asuinalueiden ennustetut väestömäärät, sekä kaupan ja palvelujen vyöhyke.

⁶⁹ Seinäjoen vähittäiskaupan selvitykset. Loppuraportti. Seinäjoen kaupunki, FCG suunnittelu ja tekniikka. 2014.

Taulukko 3. Maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet.

Taajama	Kunta	Taajaman väestö	Kaavamerkintä
Seinäjoen kt.	Seinäjoki	47 454	C
Lapuan kt.	Lapua	10 619	C
Kauhajoen kt.	Kauhajoki	8 959	C
Ilmajoen kk.	Ilmajoki	7 437	C
Kurikan kt.	Kurikka	6 213	C
Kauhavan kt.	Kauhava	5 613	C
Alajärven kt.	Alajärvi	5 165	C
Alavuden kt.	Alavus	4 070	C
Ähtärin kt.	Ähtäri	3 632	C
Jalasjärven kk.	Jalasjärvi	3 379	C
Teuvan kk.	Teuva	2 936	C
Vimpelin kk.	Vimpeli	2 156	C
Lappajärven kk.	Lappajärvi	1 480	C
Kuortaneen kk.	Kuortane	1 329	C
Soinin kk.	Soini	1 066	C
Evijärven kk.	Evijärvi	970	C
Isojoen kk.	Isojoki	875	C
Karjjoen kk.	Karjjoen	556	C
Ylistaron kk.	Seinäjoki	2 610	Ca
Alahärmän kk.	Kauhava	2 300	Ca
Ylihärmän kk.	Kauhava	2 238	Ca
Jurvan kk.	Kurikka	1 989	Ca
Peräseinäjoen kk.	Seinäjoki	1 610	Ca
Kortesjärven kk.	Kauhava	601	Ca

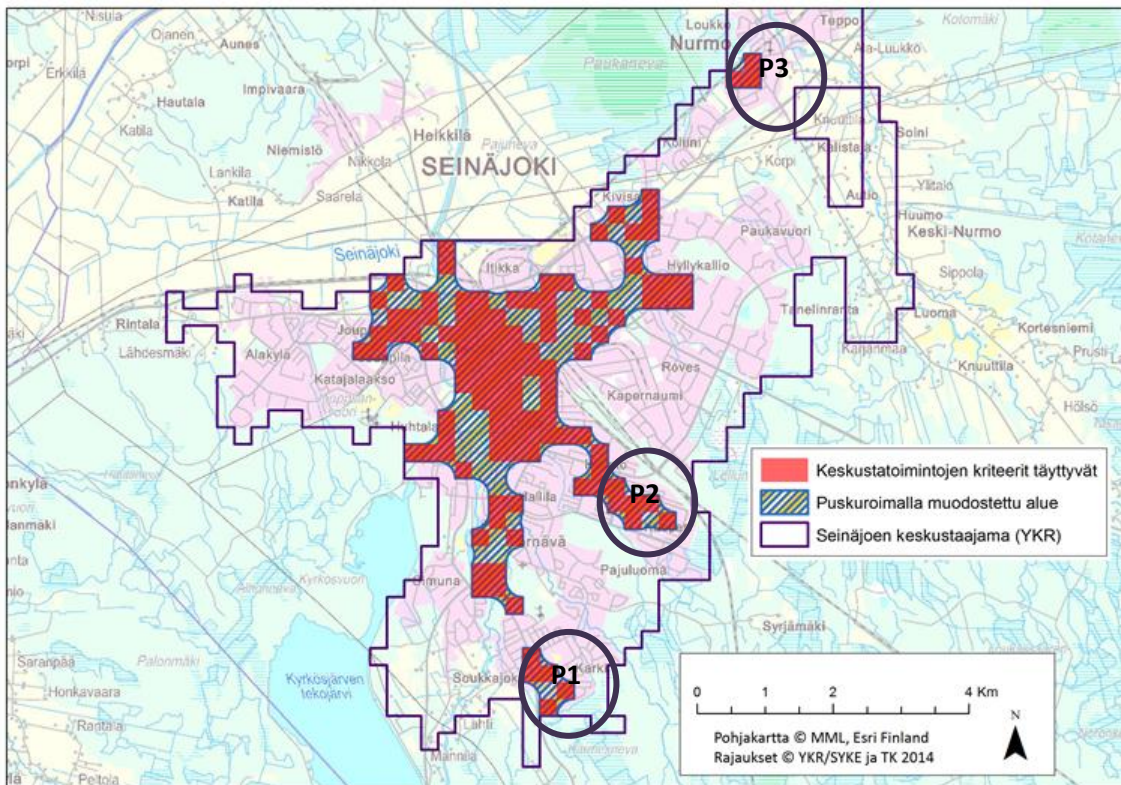
Edellä mainituilla perusteilla maakuntakaavaan tulee yhteensä 25 keskustatoimintojen aluetta. Tämä on puolet kaikista alueen taajamista. Vuoden 2005 maakuntakaavaan verrattuna uusi kaavaratkaisu vähentää keskustatoimintojen alueiden määrää kolmella. Vähennys vastaa maakunnassa tapahtunutta väestön ja toimintojen keskittymistä, mutta ratkaisu tukee edelleen tavoitetta säilyttää koko maakunta elinvoimaisena.

Vaihemaakuntakaavassa kohdemerkinnöillä osoitettujen keskustatoimintojen sekä keskustatoimintojen alakeskusten sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että alueesta muodostuu toiminnallisesti eheä keskustahakuisiin toimintoihin painottuva kokonaisuus. Kohdemerkinnän tulkinnan tulee perustua ensisijaisesti toiminnallisen kokonaisuuden muodostumiseen. c-kohdemerkintä kattaa

- Alajärvellä ydinkeskustan lisäksi Mäntylän alueen sekä Kirkonseudun urheilualueen asemakaavoitettua aluetta

- Alavudella ydinkeskustan lisäksi Koliston ja Himasen asemakaavoitetut alueet
- Kauhajoella ydinkeskustan lisäksi Filppulan ja Lellavan alueet
- Kauhavalla ydinkeskustan lisäksi Passin, Vähä-Passin sekä Mäki-Hannuksen alueet
- Kurikassa ydinkeskustan lisäksi Huovintien alueen
- Lapualla ydinkeskustan lisäksi Alangon ja Kelikon alueet
- Ilmajoella ydinkeskustan lisäksi Palon ja Siltalan alueet
- Jalasjärvellä ydinkeskustan lisäksi Osmolan alueen
- Ähtärissä ydinkeskustan lisäksi Hankolan alueen

Seinäjoen–Nurmon keskustaajama on levittäytynyt varsin laajalle alueelle. Tästä syystä on maakuntakaavankin mittakaavassa tarpeen määrittellä tarkemmin se osa taajamasta, joka varsinaisesti vastaa keskustatoimintojen aluetta. Myös tässä työssä keskusverkkoselvitykseen muodostettiin kriteerit, jotka ottivat huomioon paikalliset olosuhteet. Tulokseksi saatiin yhtenäinen keskustatoimintojen alue, jonka pinta-ala on 10,57 neliökilometriä (kuva 11). Keskustatoimintojen alueella asuu 18 085 asukasta väestön tiheyden ollessa yli 1 700 asukasta/km². Työpaikkoja alueelle sijoittuu lähes yhtä paljon kuin väestöä, yhteensä 13 191. Verrattuna vuoden 2005 maakuntakaavan keskustatoimintojen alueeseen, joka on pinta-alaltaan 19,93 km², on uusilla kriteereillä laskettu alue 9,36 km² pienempi. Maakuntakaavassa on alueesta perusteltua rajata edelleen pois Törnävän (P1), Kasperin (P2) ja Nurmon (P3) paikalliskeskukset, joilla ei ole seudullista merkitystä. Tällä päästään muun muassa kaupan sijainnin ohjauksen osalta huomattavasti nykyistä keskustahakuisempaan ratkaisuun.



Kuva 11. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän (YKR) ruutuaineistolla määritelty Seinäjoen keskusta-
toimintojen alue.

7.2 Kaupan palveluverkko perusteluineen

Kaupan palveluverkon tavoiteasettelua laadittaessa keskeisiä kysymyksiä ovat olleet seudullisesti merkittävän kaupan osuus kokonaiskaupan alasta sekä mikä osuus kaupasta on keskustahakuista ja toisaalta paljonko kauppaa ohjataan keskusta-alueiden ulkopuolelle. Peruslähtökohta kaupan palveluverkolle on, että keskustan ulkopuolelle voidaan osoittaa kaupan toimintoja, jotka eivät kilpaile keskusta-alueen kanssa ja toisaalta paljon tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa.

Kaupan palveluverkon kaavaratkaisu edellyttää vähittäiskaupan kokonaismitoituksen arvioimista. Kokonaismitoitus arvioidaan kaupan toimialoittain. Keskusta-alueille ja keskustan ulkopuolisille kaupan alueille osoitetaan enimmäismitoitukset. Keskusta-alueilla enimmäismitoitukseen lasketaan vain yli 2000 kerrosneliömetrin kokoiset myymälät kun taas keskustan ulkopuolisilla kaupan alueilla mukaan lasketaan myös alle 2000 kerrosneliömetrin myymälät.

Kokonaismitoitusta laskettaessa kokonaismyynnin lähtötietoina on huomioitu väestömäärät, päivittäistavarakaupan ostovoima sekä ostovoiman siirtymä. Tavoitevuoden mitoitusta varten on laskennassa otettu huomioon ennustettu väestönkasvu, ostovoiman kasvu sekä ostovoiman siirtymä. Näillä tiedoilla on saatu tavoitevuoden kokonaismyynti, josta on johdettu myyntitehokkuudella ja ylimitoituskertoimella tavoitevuoden myyntiala, joka puolestaan on muunneltu kerrosalaksi (taulukko 4). Kokonaismitoituksessa huomioidaan toimialoittain päivittäistavarakauppa, erikoistavarakauppa, paljon tilaa vaativa kauppa ja autokauppa.

Taulukko 4. Vähittäiskaupan kokonaismitoituksen arviointi 2030.⁷⁰

	Kaupan toimiala				Kauppa yhteensä
	Päivittäistavara-kauppa	Erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa erikoistavarakauppa	Autokauppa	
k-m ²	224 803	449 592	238 878	226 545	1 139 818

Vuonna 2012 Etelä-Pohjanmaalla kaupan pinta-alaksi arvioitiin noin 625 000 k-m². Siten tavoitevuodelle 2030 kaupan laskennalliseksi lisärakentamistarpeeksi saadaan noin 500 000 k-m² (taulukko 4).

Taulukko 5. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan mitoitukset C- ja km-alueilla.

Merkintä	Enimmäismitoitus (1000 k-m ²)	Nykyinen kauppa (1000 k-m ²)	Uusi kauppa (1000 k-m ²)
C / Ca	250	118	132
km	220	35	185
km-ma	190	104	86
Yhteensä	660	257	403

Seinäjoen keskusta-alueelle ei ole kaavaratkaisussa osoitettu enimmäismitoitusta. Kaavaratkaisussa kaupan lisärakentamisen mitoituksluvut muodostuvat seuraavasti: seudullisesti merkittävät suuryksiköt keskusta-alueilla 132 000 kerrosalaneliometriä, luku ei sisällä Seinäjoen keskusta-aluetta. Keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet 185 000 kerrosalaneliometriä. Tuurin ja Powerparkin matkailua palvelevat kaupalliset alueet 86 000 k-m². Seudullisesti merkittävää kaupan lisärakentamista muodostuu siis yhteensä 403 000 k-m². Kaupan lisärakentamisen noin 500 000 k-m² kokonaismitoitukseen peilaten muulle kaupan rakentamiselle jää siis yhteensä 97 000 k-m².

Kaavaratkaisussa on huomioitu uuden kaupan mitoitus sekä nykyiset vähittäiskaupan neliöt vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitusoppaan mukaisesti siten, että keskustatoimintojen alueilla vain yli 2000 kerrosneliömetrin kokoiset myymälät sisältyvät enimmäismitoitukseen. Kaavoitusoppaan mukaisesti maakuntakaavoituksessa ja sen enimmäismitoituksen määrittelyssä huomioidaan keskustatoimintojen alueilla vain vähittäiskaupan suuryksiköt eli yli 2000 kerrosneliömetrin myymälät. Kun enimmäismitoitus osoitetaan kerrosneliömetreinä, lasketaan mukaan sekä olemassa oleva että uusi 2000 kerrosneliömetrin ylittävien myymälöiden kerrosala. Käytäntö mahdollistaa sen, että kuntakaavoituksessa voidaan kaavoittaa enintään 2000 kerrosneliömetrin kokoisia myymälöitä keskustatoimintojen alueelle riippumatta maakuntakaavassa osoitusta enimmäismitoituksesta. Vastaavasti vähittäiskaupan suuryksiköiden alueella enimmäismitoitukseen lasketaan mukaan alueen kaikki kaupan kerrosala eli vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalan lisäksi myös pienemmät kaupan yksiköt. Enimmäismitoitukseen lasketaan mukaan sekä olemassa oleva että uusi kerrosala.⁷¹

⁷⁰ Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitustarpeet 2030. Etelä-Pohjanmaan liitto.

⁷¹ Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on osoitettu kohdemerkinnällä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa keskustan ulkopuolelle sijoittuvien vähittäiskaupan suuryksiköiden tarkempi sijoittuminen, laajuus sekä mitoitustarve on määriteltävä siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittymiseen. Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa km-kohdemerkinnän tulkinta perustuu yleispiirteisen suunnittelun lähtökohtaan. Kohdemerkintä voi siis kattaa yhtenäisen toiminnallisen alueen vaikka aluetta halkoisi esimerkiksi valta- tai kantatie, rautatie tai joki. Alue tulee kuitenkin suunnitella kokonaisuutena huomioiden ja lieventäen esimerkiksi edellä mainittujen tekijöiden aiheuttamia estevaikutuksia liikennejärjestelyissä.

Tuurin ostosmatkailualueella on vuonna 2010 valmistuneen vaikutusarvioinnin mukaan 6 miljoonaa asiakaskäyntiä vuodessa. Alueen matkailijoista 2/3 saapuu yli 100 kilometrin etäisyydeltä, eli käytännössä Etelä-Pohjanmaan maakunnan ulkopuolelta. Asiakkaiden yhdensuuntainen ostosmatka on keskimäärin 150 km. Kaupan myynti on ollut päivittäistavarassa 40 % ja erikoistavarassa 91 % alueen omaa ostovoimaa suurempi. Näillä perusteilla Tuurin ostosmatkailun vaatimia kaupan mitoituksia ei voida käsitellä maakuntakaavassa samojen laskelmien perusteella kuin muita tavanomaisia keskusta-alueita tai vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alue vaatii myös erilaisen, matkailun asiakasvirrat huomioivan merkintätyyppin, joka kuvastaa Tuurin alueen matkailullista luonnetta. Selvityksen mukaan Tuurin alueen kaupan pinta-ala oli vuonna 2010 noin 80 000 k-m².⁷² Kaavojen sallima rakennusoikeus Tuurissa on noin 200 000 k-m², josta Tuurinportin uudelle asemakaava-alueelle on mahdollista toteuttaa noin 27 000 k-m² uutta kaupan rakentamista. Kauhan Alahärmässä sijaitseva Powerparkin kaupallinen alue huomioidaan vaihemaakuntakaavassa myös matkailun asiakasvirrat huomioivalla merkinnällä.

7.3 Liikenne ja logistiikka perusteluineen

Vaihemaakuntakaavassa käsitellään maakunnan liikenteen ja logistiikan kehittämistä eri aikajänteillä. Vaihemaakuntakaavassa on toisaalta pitkän tähtäimen kehittämistarvetta osoittavat merkinnät, joiden osalta suunnittelu on vasta käynnistymässä ja toisaalta lyhyemmän aikavälin suunnittelumerkinnät, joiden suunnitelmavalmius on hyvä ja toteutuminen mahdollista lähitulevaisuudessa.

Vaihemaakuntakaavassa käsitellään pitkän aikavälin strategisia kysymyksiä liittyen valtakunnallisen tie- ja raideliikenteen ja eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseen. Vaihemaakuntakaavan ratkaisulla on vaikutuksia koko valtakunnan liikennejärjestelmään ja logistiikkaan sekä niiden toimivuuteen. Merkintöjen tarkoituksena on, että jatkosuunnittelussa varattaisiin mm. riittäviä maastokäytäviä tulevaisuutta silmällä pitäen mahdollisesti vuosikymmenien päästä konkretisoituville hankkeille.

Maakuntakaavassa tavoitteena on parantaa liikenneoloja monin eri keinoin. Kehityskäytävillä pyritään maankäytön ja liikenteen hyvään vuorovaikutukseen ja hyviin kestäviin ratkaisuihin. Joukkoliikennettä edistetään äly- ja digitekniikkaa hyödyntäen sekä käytännön kehittämistoimin joukkoliikenteen laadukäytävillä. Kevyen liikenteen kehittäminen korostuu kaupunkiseuduilla. Eri liikennemuotojen keskinäisen yhteistyön kehittäminen ja logistiset ratkaisut kuten yhdistetyt kuljetukset ja logistiikkakeskukset edesauttavat elinkeinoelämän kilpailukykyä.

⁷² Tuurinportti ja Tuurin yleiskaavan laajennus, Kaupalliset ja sosiaaliset vaikutukset. Entrecon, 2010.

Pääteille on osoitettu tarpeellisia rakentamis- ja parantamiskohteita perustuen liikennemääriin ja maakunnan sijaintiin valtakunnallisten kuljetusten keskeisiin pohjois-etelä- ja itä-länsi -suuntaisiin läpikulkusuuntiin. Infrastruktuurin rakentaminen on jäänyt puutteelliseksi noin kahden viimeisen vuosikymmenen ajan ja liikenteen palvelutaso on laskenut huomattavasti, ollen jo heikolla tasolla useissa kohdin päätteitä. Pääväylille kohdentuu maakunnan merkittävän suuri sisäinen pendelöinti, sekä maakunnan elinkeinorakenteesta johdettu traktori- ja muu hidas liikenne, jolloin myös liikenneturvallisuus on huomattavasti heikentynyt johtuen sekoittuneesta liikenteestä pääväylillä.

Maakunnassa on runsaasti alemmanasteisia teitä ja niiden varsilla on Suomen voimakkain elintarvikeklusteri ja merkittävästi monipuolisia teollisuus- ja työpaikkakeskittyymiä. Uusin haaste tieverkolle on maakunnan bioenergiaresurssien lisääntyneet kuljetustarpeet maakunnan alemmanasteisia teitä pitkin. Monet näistä teistä ovat myös henkilöliikenteen läpikulkuteitä maakunnasta toiseen ja läheisiin palvelukeskuksiin. Tällöin liikenneturvallisuus on uhattuna teiden huonon tiegeometrian ja kapeuden vuoksi. Tästä syystä alemmanasteiselle tiestölle on monin paikoin merkittävää parantamistarvetta.

Rataliikennettä pyritään parantamaan perustuen tehtyihin selvityksiin ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Kantatien 44 osalta on tehty ratkaisu, että itäinen uusi tieyhteys poistetaan maakuntakaavasta ja parannetaan tien nykyistä linjausta. Kokonaisratkaisu on tällöin kustannustehokkaampi ja alueella oleva tärkeä pohjaveden muodostumisalue voidaan samalla suojata muiden parantamistoimenpiteiden yhteydessä. Tässä yhteydessä on järkevää myös oikaista tielinjausta ja rauhoittaa kyläalueet sekä ottaa huomioon alueen maisema-arvot.

Seinäjoen seutu on viiden ratasuunnan risteys, ja alueelta on suorat ratayhteydet useimpiin Pohjanlahden ja Etelä-Suomen satamiin. Pääratayhteys Helsinki–Seinäjoki–Oulu on osa kansainvälistä Botnia-käytävää (Suomi-käytävää). Logistista asemaa hyödynnetään pitkän tähtäimen varauksien suunnittelussa osoittamalla parantamismerkintä / kaksoisraiteen varaus välille Seinäjoki–Tampere ja muut eritasoiset parantamismerkinnät muille pääradoille sekä uusia varauksia logistisille toiminnoille myös maantie- ja lentoliikenteen tarpeisiin.

Etelä-Pohjanmaan maakunnan läpi kulkee keskeisiä päätteitä (Liikennevirasto 2010) ja uudemman määritellyn mukaisia valtaväyläverkon ja keskeisen tieverkon teitä (Liikennevirasto 2015). Maakunnan sisäisen kehityskäytävän tieyhteydet valtatie 19 ja kantatie 67 ovat suurten liikennemääriensä vuoksi verrattavissa keskeisen verkon statukseen, koska näillä päätteillä on merkittävästi pitkän matkan raskasta liikennettä. Näille tieyhteyksille on osoitettu aluevarausmerkintöjä; valta- tai kantatie, uusia eritasoliittymiä tai merkittävästi parannettavia liittymiä samalla varausmerkinnällä. Pääteitä koskevien merkintöjen sisältö on määritelty siten, että ne mahdollistavat ensivaiheessa merkittävät parantamistoimenpiteet ja myöhemmin korkeatasoisemmat rakentamistoimenpiteet. Raskaan liikenteen määrä ja kuljetusten yhteenlasketut tonnimäärät sekä tulevaisuuden tarpeet ovat myös korostuneet merkittävästi parannettavien maanteiden määrittämisessä.

Luettelo suunnitelluista tai tarpeellisista eritasoliittymistä perusteluineen (eritasoliittymä tai merkittävästi parannettava liittymä):

- Vt 3: vt:n 3 ja vt:n 19 risteys, etl (suunnitteilla) Jalasjärvellä, vt:n 3 ja kt:n 67 risteys (eteläinen, suunnitelma valmis) ja vt:n 3 ja kt:n 67 risteys (pohjoinen) Kurikassa.
- Vt 18: Pohjankaaren etl/risteyssilta Seinäjoella (suunnitelma valmis), Tanelinrannan eritasoliittymä Seinäjoella, vt:n 18 ja kt:n 68, etl (uusi paikka) Ähtärissä, Halkosaaren eritasoliittymä Seinäjoella (Ylistaro), vt:n 18 ja vt:n 16 risteys merkittävästi parannettava risteys, Putulan merkittävästi parannettava risteys Alavudella ja Tuurin etl Alavudella.
- Vt 19: Tepon merkittävästi parannettava liittymä /risteyssilta (suunnitelma valmis) Seinäjoella, Jouttikallio ja Muurimäki (tarkistettu suunnitelma valmis) Lapualla, Lapuan Koveron risteys (suunnitelma valmis /uudelleenarvionti ja 4-kaistaisuus), vt:n 19 ja kt:n 63 risteys, merkittävästi parannettava liittymä Kauhavalla, Leinosentie uusi eritasoliittymä Ylihärmän keskustan alueella ja Alahärmä 2 kpl eritasoristeyksiä / Powerpark ja keskusta (tieverkkosuunnitelma).
- Kt 67: Seinäjoen Jouppi (suunnitelma valmis), Suupohjan eritasoliittymä Seinäjoen Alakylässä, Ilmajoen Ahonkylä ja Ilmajoen keskusta, kt:n 67 ja kt:n 44 risteys Kauhajoen Aronkylässä.
- Kt 66 Mäyryn merkittävästi parannettava liittymä, Kuortane

Taulukko 6. Merkittävästi parannettavat tieyhteydet perusteluineen.

Tieosuus	Parantamistoimenpiteet ja perustelut
Valtatie 19 / Seinäjoki–Lapua	Parantaminen 2-ajorataiseksi suurten liikennemäärien vuoksi (n. 19 000-10 000 ajon/vrk). Liikennekäytävällä sekoittuu pitkänmatkan liikenne, paikallinen työssäkäyntiliikenne ja hidas maatalousliikenne. Tieosuus on osa kehittämisvyöhykettä, jolle kohdistuu merkittävää liikenteen ja maankäytön kasvua. Tieyhteyden liikenneturvallisuus ja palvelutaso ovat heikolla tasolla. Suunnitteluvalmius on hyvä.
Kantatie 67 / Seinäjoki–Ilmajoki	Parantaminen 2-ajorataiseksi suurten liikennemäärien vuoksi (n. 12 000 ajon/vrk). Liikennekäytävällä sekoittuu pitkänmatkan liikenne, paikallinen työssäkäyntiliikenne ja hidas maatalousliikenne. Tieosuus on osa kehittämisvyöhykettä, jolle kohdistuu merkittävää liikenteen ja maankäytön kasvua. Tieyhteyden liikenneturvallisuus ja palvelutaso ovat heikolla tasolla. Palvelutasosuunnitelma on tehty, mutta yleisuunnitelma puuttuu.
Valtatie 3 / Jalasjärvi–Pirkanmaan maakuntaraja	Parantaminen suurten liikennemäärien vuoksi, erityisesti raskaan liikenteen kannalta. Vt 3 on myös TEN-T -tie, jonka kuuluu eurooppalaiseen kattavaan verkkoon. Maakunnan alueelle on vt:n 3 uudelleenarvioinnissa osoitettu merkittäviä parannettavia kohteita.
Valtatie 19 / Lapua–Alahärmä	Tien parantaminen välityskyvyltään valtatie luokkaa vastaavaksi. Säännölliset ohituskaistaosuudet, merkittävät risteysalueiden parantamiset ja melunsuojaus tarpeellisissa kohdissa. On perusteltua myös suurten liikennemäärien vuoksi, erityisesti raskaan liikenteen kannalta osana maakunnan merkittävintä kehityskäytävää Kauhava–Seinäjoki–Kauhajoki.
Kantatie 44 / Kauhajoki (Havuskylä)–Satakunnan maakuntaraja	Tien parantaminen kantatien luokkaa vastaavaksi tien nykyisellä linjauksella. Kyseessä merkittävät rakenteiden ja luiskien sekä kevyen liikenteen järjestelyt / liikenneturvallisuus sekä maisema-alueiden ja pohjavesialueiden huomioiminen. Voimassa olevan maakuntakaavan mukainen itäinen linjausvaraus on poistettu, jolloin merkittävät parantamistoimenpiteet nykyisellä linjauksella ovat tarpeellisia.
Kantatie 63 / Evijärvi–Keski-Pohjanmaan maakuntaraja	Tien parantaminen kantatien luokkaa vastaavaksi mm. tien oikaisut ja leventämiset. Aiemmin on parannettu väli Evijärveltä Kauhavalle. On tarpeen jatkaa tieyhteyden parantamistoimenpiteitä Evijärveltä pohjoiseen päin, koska kt 63 on merkittävä raskaan liikenteen väylä.
Kantatie 67 / Ilmajoki–kt 67 / vt 3 liittymä	Yhteysväkillä on merkittävät liikennemäärät, noin 7500 ajon./vrk. Ohituskaistaosuudet ja rinnakkaistieyhteydet ovat tarpeellisia maatalous-

liikenteen ja vilkkaan työmatkaliikenteen vuoksi. On osa maakunnan merkittävintä kehityskäytävää Kauhava–Seinäjäki–Kauhajoki.

- Kantatie 68 / Ähtäri–
Lehtimäki Tien parantaminen kantatien luokkaa vastaavaksi. Kyseessä merkittävät rakenteiden ja luiskien sekä kevyen liikenteen järjestelyt ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Merkintä käsittää kantatie 68 oikaisun Ähtäriin keskustassa osayleiskaavan osoittaman linjauksen mukaisesti. Tieosuus liittyy tielinjauksen oikaisun jälkeen valtatiehen 18 uuden tai merkittävästi parannettavan liittymän kautta. Tiesuhteudella on aiemmin parannettu muita kt 68 tieosuuksia.
- Seututie 661 / Isojoki–
Päntäne Tie on tärkeä maakunnallinen väylä työssäkäynnille ja elinkeinoelämälle: teollisuus, maa- ja metsätalous sekä matkailu. Kyseessä on tien oikaisu, rakennemuutokset ja leventäminen.
- Seututie 687 / Teuva–Karijoki Tie on tärkeä maakunnallinen väylä työssäkäynnille ja elinkeinoelämälle: teollisuus, maa- ja metsätalous sekä matkailu. Kyseessä on tien oikaisu, rakennemuutokset ja leventäminen. Sijoittuu vähäliikenteisten teiden (KVL<400) priorisoinnissa hyvin.
- Seututie 711 / Ruona (Kuortane)–Alajärvi–Lappajärvi Raskaan liikenteen tonnimäärät ovat merkittävän suuret seututasoiselle maantielle. Kuljetukset suuntautuvat pohjoiseen ja etelään. Tiesuhteys on lyhin reitti etelä-pohjoissuuntaisille kuljetuksille sekä eri vienti- ja tuontisatamiin. Tien eteläpäähän osuudella pohjaveden suojaamistoimenpiteet ovat välttämättömiä.
- Seututie 750 / Vimpeli–Keski-Pohjanmaan maakuntaraja Raskaan liikenteen tonnimäärät ovat merkittävän suuret seututasoiselle maantielle. Kuljetukset suuntautuvat pohjoiseen ja etelään. Alueella on merkittävää raskasta teollisuutta.
- Yhdystie 7140 / Soini–Vehu / Keski-Suomen maakuntaraja Raskaan liikenteen tonnimäärät ovat merkittävän suuret yhdystietasoiselle tielle. Kuljetukset suuntautuvat pohjoiseen ja etelään. Alueella on merkittävää raskasta teollisuutta. Tiesuhteys palvelee merkittävää suorinta tiesuhteysttä eri maakuntien välillä pohjoisesta kaakkoon (Jyväskylä). Alueelle tulossa merkittävä tuulivoimaloiden alue. Tien varteen on tulossa puutavaran lastauspaikka ja uusi tuulivoimaloiden alue.
- Yhdystie 7421 / Vimpeli–
Kurejoki Liikennemäärä tieosuudella on Vimpelin päässä noin 1500 ajon./vrk ja keskimäärin noin 800 ajon./vrk. Tiesuhteys on tärkeä alueen elinkeinoelämälle ja läpikulkua välittävänä tienä laajemminkin (lyhentää matkoja koillis-kaakkois-suunnassa) sekä Lakeaharjun laskettelukeskukselle.

Kaavakartalla on osoitettu joukkoliikenteen laatukäytävä, jolla osoitetaan työ-, opiskelu- ja asiointimatkojen sekä matkailun kannalta tärkeimmät joukkoliikenteen laatukäytävät. Päätieverkolla joukkoliikenteen laatukäytäviä ovat osuudet Seinäjoki–Vaasa, Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava, Seinäjoki–Ähtäri, Seinäjoki–Jalasjärvi (eteläinen maakunnan raja) ja Lapua–Alajärvi. Rataverkolla joukkoliikenteen laatukäytäviä ovat osuudet Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Tampere, Seinäjoki–Kokkola ja Seinäjoki–Jyväskylä.

2. vaihemaakuntakaavan liikenneverkkoa koskevat tarkistukset eivät muuta Etelä-Pohjanmaan voimassa olevan kokonaismaakuntakaavan perusratkaisua. Liikenneverkon pääperiaatteet ja toiminnallinen rakenne säilyvät ennallaan.

8 Maakuntakaavan merkinnät ja määräykset

8.1. Kumottavat merkinnät ja määräykset

Maakuntakaavaan kuuluu kartta kumottavista merkinnöistä.

Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kumotaan merkintöjä ja määräyksiä useilla eri perusteilla. Kumottavat merkinnät ja määräykset on esitetty kaavaselostuksen liitteessä I.

Voimassa olevasta Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta kumotaan merkintöjä seuraavin perustein:

1. Merkintä kumotaan tarpeettomana tai vanhentuneena.
2. Merkinnän suunnittelumääräys muuttuu merkittävästi.
3. Alueen ensisijainen maankäyttömuoto muuttuu merkittävästi.
4. Merkintöjä yhdenmukaistetaan.

Vanhentuneita tai tarpeettomiksi käyneitä merkintöjä ovat esimerkiksi tieliikenteen yhteystarve ja ohjeelliset uudet tielinjausmerkinnät, jotka nykyisen uuden liikennepolitiikan aikana joudutaan korvaamaan kehittämällä olemassa olevaa tieverkkoa. Merkittäviä suunnittelumääräysten muutoksia tapahtuu erityisesti keskustatoimintojen ja vähittäiskaupan suuryksikkömerkintöjen osalta, joissa lainsäädäntömuutosten johdosta tullaan suunnittelumääräyksillä osoittamaan mitoitukset seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupalle. Alueen ensisijainen maankäyttömuoto muuttuu esimerkiksi Seinäjoen Itikanmäen kohdalla, jossa puolustusvoimien toiminnot korvautuvat keskustatoiminnoilla.

8.2 Keskustatoimintojen alueet ja vähittäiskauppa

Etelä-Pohjanmaan 2. vaihemaakuntakaavan alue- ja kohdemerkintöjä sekä kehittämisperiaatemerkintöjä tarkistetaan kaupan palveluverkon ja aluerakenteen osalta vastaamaan tämänhetkistä suunnittelu- ja rakentamistilannetta sekä tavoitetilannetta vuodelle 2030.

Maakuntakaavassa esitettävän kaupan palveluverkon ja aluerakenteen kehittämisen lähtökohtana on tasapainoinen palveluverkko ja alueiden kytkeytyvyys toisiinsa sekä maakunnallinen kokonaismitoitus ja mitoitusterusteet.

Yleistä:

Vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettava tukemaan yhdyskuntarakennetta. Suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon tasapainoisen palveluverkon kehittäminen, olemassa olevien keskustatoimintojen alueiden kaupalliset palvelut ja niiden toiminta- ja kehitysedellytykset, yhdyskuntarakenteen muu kehitys sekä palveluiden hyvä saavutettavuus.

Alueiden yleis- ja asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota asuin- ja työpaikka-alueiden ja lankulku- ja pyöräily- sekä joukkoliikenteen mahdollisimman suoriin ja hyviin yhteyksiin kaupan ja muiden palvelujen kesken.

Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien pohjavesien laatu ei huononnu tai antoisuus pienene, ja että kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.

Koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys:

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajaksi määritellään, ellei selvitysten perusteella taajamakohtaisesti muuta osoiteta:

- päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 2000 k-m²
- päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 3 000 k-m² Alajärven, Alavuden, Kauhajoen, Kauhavan, Kurikan, Lapuan, Ilmajoen, Jalasjärven, Seinäjoen, Teuvan sekä Ähtärin kunnassa
- päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 5 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)
- erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 3 000 k-m²
- erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 5000 k-m² Alajärven, Alavuden, Kauhajoen, Kauhavan, Kurikan, Lapuan, Ilmajoen, Jalasjärven, Seinäjoen, Teuvan sekä Ähtärin kunnassa
- erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on Seinäjoella 10 000 k-m² kaavakartalla osoitetulla kaupallisella vyöhykkeellä (km²)

Edellä mainitut rajat ylittävät kaupan suuryksiköt osoitetaan maakuntakaavassa erikseen kerrosalaimoituksineen. Edellä mainittuja pienempiä, paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköjä on mahdollista toteuttaa kunnan omaan suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin perustuen.

C

Keskustatoimintojen alue, (C)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan Seinäjoen keskustatoimintojen alue, johon sijoittuu keskustahakuisia hallinto-, kauppa-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluja sekä asumista. Alueelle sijoittuu eri liikennemuotoja yhdistelevä matkakeskus.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda edellytyksiä vetovoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskuksen kehittymiselle varaamalla alueita tiivistä kaupunkirakentamista ja monipuolisia palveluja varten sekä määrittelemällä korkeatasoisen kaupunkikuvan kehittämisen periaatteet.

Keskusta-alueen kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan ja muun taajaman selkeään rajaukseen, keskusta-alueen viihtyisyyteen ja esteettömyyteen sekä alueen liittymiseen muuhun kaupunkirakenteeseen. Alueen kehittymistä tulee tukea täydentämällä olevaa kaupunkirakennetta.

Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä, eri liikennemuotoja yhdistelevistä matkaketjuista, turvallisista ja kattavista kevyen liikenteen yhteyksistä sekä turvattava valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle ei osoiteta enimmäiskerrosalaa.



Keskustatoimintojen alue, kohdemerkintä (c)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan seudullista merkitystä omaavan kuntakeskuksen ydinalue. Keskustatoimintojen alueella on asutuksen lisäksi hallintoon, palveluihin ja kauppaan liittyviä toimintoja. Lapualla, Kauhavalla ja Ähtärissä keskustatoimintojen alueelle sijoittuu eri liikennemuotoja yhdistelevä matkakeskus.

Suunnittelumääräys:

Keskustojen kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota ydinkeskustan ja muun taajaman selkeään rajaukseen, keskusta-alueen viihtyisyyteen ja esteettömyyteen. Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja turvallisista kevyen liikenteen yhteyksistä sekä turvattava valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota alueen kaupallisen palvelutarjonnan vahvistamiseen, palveluiden saavutettavuuteen ja keskustatoimintojen alueen täydentämiseen. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlasketut enimmäiskerrosalat:

- Alajärvi 25 000 k-m²
- Alavus 20 000 k-m²
- Kauhajoki 35 000 k-m²
- Kauhava 30 000 k-m²
- Kurikka 20 000 k-m²
- Lapua 30 000 k-m²
- Ilmajoki 25 000 k-m²
- Jalasjärvi 15 000 k-m²
- Ähtäri 15 000 k-m²

Muille keskustatoimintojen alueille ei saa sijoittaa tässä maakuntakaavassa kuntakohtaisesti määritellyjä, seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajan ylittäviä yksiköitä.

Kohdemerkinnällä osoitetun keskustatoimintojen alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että alueesta muodostuu toiminnallisesti eheä



Keskustatoimintojen alakeskus, kohdemerkintä (ca)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan seudullista merkitystä omaavat keskustatoimintojen alakeskukset, jotka täydentävät keskustatoimintojen alueiden muodostamaa palvelurakennetta. Alakeskuksissa on asutuksen lisäksi palveluihin, hallintoon ja kauppaan liittyviä toimintoja.

Suunnittelumääräys:

Alakeskuksen kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota viihtyisyyteen ja esteettömyyteen. Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja turvallisista kevyen liikenteen yhteyksistä sekä turvattava maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

- *Seinäjoen Eskoon alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 20 000 k-m²*
- *Kauhavan Alahärmän alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 15 000 k-m²*

Muille keskustatoimintojen alakeskusten alueille ei saa sijoittaa tässä maakuntakaavassa kuntakohtaisesti määriteltyjä, seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajan ylittäviä yksiköitä.

Kohdemerkinnällä osoitetun keskustatoimintojen alakeskuksen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että alueesta muodostuu toiminnallisesti eheä keskustahakuisiin toimintoihin painottuva kokonaisuus.



Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemerkintä (km)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikön alue, joka ei sijoitu keskustatoimintojen alueelle (C, c, ca).

Suunnittelumääräys:

Vähittäiskaupan suuryksiköiden tarkempi sijoittuminen sekä mitoitus on suunniteltava siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittymiseen. Alueiden käytön suunnittelussa on turvattava maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Alueelle voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueiden saavutettavuuteen myös joukko- ja kevyellä liikenteellä on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Vähittäiskaupan yhteenlasketut enimmäiskerrosalat:

- *Alajärvi, pohjoinen sisääntulotie 5 000 k-m²*
- *Kauhajoki, Aronkylä 10 000 k-m²*
- *Kurikka, Magneetti 15 000 k-m²*

- Lapua, Novapark 20 000 k-m²
- Seinäjoki, Eskoo 70 000 k-m²

Kauhajoen Aronkylässä merkinnän osoittamalle alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Seinäjoen Eskoossa merkinnän osoittamalle alueelle Itäväylän sisäpuolelle saa sijoittua seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa enintään 20 000 k-m². Merkinnän osoittamalle alueelle Itäväylän ulkopuolelle ei saa sijoittua seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmien toteuttamiseen.



Merkitykseltään seudullinen matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikkö, kohdemerkintä (km-ma)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävä matkailua palveleva vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksikköjen alue, joka ei sijoitu keskustatoimintojen alueelle (C, c, ca). Merkitykseltään seudullisia matkailua palvelevia vähittäiskaupan suuryksikköjen alueita kehitetään ensisijaisesti muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten.

Suunnittelumääräys:

Matkailua palvelevien vähittäiskaupan suuryksiköiden alueiden tarkempi sijoittuminen sekä mitoitus on suunniteltava siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittymiseen. Alueiden käytön suunnittelussa on turvattu maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt.

Alueelle voidaan osoittaa yksi tai useampi merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueiden saavutettavuuteen myös joukko- ja kevyellä liikenteellä on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Vähittäiskaupan yhteenlasketut enimmäiskerrosalat:

- Kauhava, Alahärmä, Powerpark 10 000 k-m²
- Alavus, Tuuri, 180 000 k-m²

Kauhavan Alahärmän Powerparkin alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Alavuden Tuuriin saa sijoittua seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa enintään 30 000 k-m².



Kaupallinen vyöhyke (km1)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikön vyöhyke, joka ei sijoitu keskustatoimintojen alueelle (C, c, ca).

Suunnittelumääräys:

Vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitus ja tarkempi sijoittuminen on suunniteltava siten, ettei niillä ole yksin tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittymiseen. Suuryksiköiden toteuttamisen ajoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sitoa muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmien toteuttamiseen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlasketut enimmäiskerrosalat:

- Roves 100 000 k-m²



Kaupallinen vyöhyke (km²)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan maakuntakeskuksen kasvualue, jossa alueen omaan ostovoimaan perustuen vähittäiskaupan seudullisen merkittävyyden kriteerit poikkeavat muusta maakunnasta.

Suunnittelumääräys:

Vyöhykkeen alueella päivittäistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 5 000 k-m² ja erikoistavarakaupan seudullisesti merkittävän suuryksikön koon alaraja on 10 000 k-m².

8.3 Liikenne ja logistiikka

Maakuntakaavassa esitettävän tieverkon ja logistiikan suunnittelun lähtökohtana on palveluverkko ja alueiden kytkeytyvyys toisiinsa sekä teiden liikennemäärien perusteella arvioitu merkittävyys tieverkolla. Valta- ja kantateiden muodostama kokonaisuus on täydennetty tarvittavilta osin ottamalla mukaan merkittävät seutu- ja yhdystiet. Tieverkon aluevarausten pääperiaatteena on tiestön kehittäminen nykyisellä paikallaan.

Voimassaolevan maakuntakaavan ohjeellinen uusi tielinjaus tai uuden tien vaihtoehtoinen linjaus sekä ohjeelliset eritasoliittymät ovat viiva- ja kohdemerkintöinä poistuneet 2. maakuntakaavasta kokonaisuudessaan. Kaikki kumottavat ja poistuvat merkinnät esitetään erillisellä kumottavien merkintöjen ja määräysten kaavakartalla ja tämän selostuksen liitteenä olevassa taulukossa.



Merkittävästi parannettava 2-ajoratainen valta- tai kantatie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan monikaistaisia moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja, erillisillä ajoradoilla varustettuja valta- tai kantateitä.

2-ajorataisina valta- tai kantatienä maakuntakaavassa osoitetaan nykyisille tielinjauksille toteutettavat valtatie 19 osuus Seinäjoki – Lapua ja kantatien 67 osuus Seinäjoki – Ilmajoki sekä vt:n 3 ja kt:n 67 yhteinen liikennekäytävä Kurikassa.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kehityskäytävän Kauhajoki – Seinäjoki –Kauhava erityispiirteet; kasvava työmatka- ja raskas liikenne, kehittyvä joukkoliikenne sekä maa- ja metsätalouden liikennetarpeet. Tiesuhteuksilla tulee varautua rinnakkais-tieverkoston rakentamiseen. Tielinjaus on sovittava ympäristöön ja maisemaan. Tiesuunnittelussa ja maankäytön suunnittelussa tulee varautua kevyen liikenteen järjestelyihin erityisesti taajamien ja kyläasutuksen kohdalla. Suunnittelussa on huomioitava arvokkaat maisema-alueet, ympäristö ja melunsuojaus.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

2-ajoratainen valtatie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan 2+2- tai 2+1-kaistaiset tai keskikaiteella erotetut 1+1-kaistaosuudet Seinäjoen Itäväylällä.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

vt / kt

Valta- tai kantatie, TEN-T -tie / vt 3

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan kattavan verkon TEN-T -tie (vt 3) ja valta- ja kantatiet. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä ja kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakunnan sisäistä verkkoa. Suunnittelussa ja rakentamisessa valta- ja kantateille on asetettu korkeammat laatu- ja palvelutasotavoitteet.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon päätieverkon liikennemäärät, liikenteen sujuvuus ja kasvu sekä liikenneturvallisuus. Merkittävästi parannettavia risteysjärjestelyjä ja muita parannustoimenpiteitä on mahdollista toteuttaa edellä mainittujen näkökohtien perusteella. Suunnittelussa on huomioitava arvokkaat maisema-alueet, ympäristö ja melunsuojaus.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Seututie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan seututiet. Seututiet yhdistävät kuntakeskukset tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet ylempi-luokkaiseen verkkoon.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Tärkeä yhdystie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan yhdystiet, jotka yhdistävät kyläkeskuksia kuntakeskuksiin tai jotka toimivat verkollisesti vielä laaja-alaisemmin.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Merkittävästi parannettava valta- tai kantatie, seututie tai yhdystie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävästi parannettavat tieosuudet (valta-, kanta- seutu- ja yhdystiet) joiden kunto, tiegeometria tai liikennemäärät tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien merkittävää parantamista.

Suunnittelumääräys:

Tiejaksolla Ilmajoki–Koskenkorva (kt 67) tulee varautua jatkuvaan ohituskaistaosuuteen tai säännöllisiin ohituskaistaosuuksiin ja tiejaksolla Jalasjärveltä etelään (vt 3) ja Lapua–Alahärmä (vt 19) säännöllisiin ohituskaistaosuuksiin. Muualla merkinnän osoittamilla maanteillä (vt / kt / st / yt) tulee varautua teiden merkittävään rakenteelliseen parantamiseen tie-linjausten ja -rakenteiden sekä risteysalueiden osalta. Tiejaksolla Kauhajoelta etelään (kt44) yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon Hyypänjokilaakson maisemanhoitoalueen perustamispäätös ja sen käyttö- ja hoitosuunnitelma. Suunnittelussa on huomioidava arvokkaat maisema-alueet, ympäristö ja melunsuojaus. Valtakunnallisesti arvokkailla maisema-alueilla suunnittelun lähtökohtana tulee olla alueen erityisarvojen turvaaminen. Merkintä ei edellytä koko tiejakson parantamista.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

vt-st

Tieluokan muutos

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan tieluokan muutos valtatiestä seututiekiksi vt18 nykyisellä linjauksella tiejaksolla Ähtärin Myllymäki - Keski-Suomen raja.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

vt

Uusi valtatie

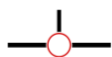
Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan liikenneverkon palvelutason parantamisen kannalta olennaiset valtteiden uudet linjaukset.

Suunnittelumääräys:

Tielinjaus on sovitettava ympäristöön ja maisemaan. Tiesuunnittelussa ja maankäytön suunnittelussa tulee varautua kevyen liikenteen järjestelyihin taajamien ja kylämäisen asutuksen kohdalla.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.



Uusi eritasoliittymä tai merkittävästi parannettava liittymä

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

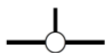
Merkinnällä osoitetaan valta- ja kantateiden uudet eritasoliittymät, kevennetyt eritasoliittymät tai olemassa olevien eritasoliittymien ja liittymien parantamiset.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon päätieverkon liikennemäärät, liikenteen sujuvuus ja kasvu sekä liikenneturvallisuus. Uusia eritasoliittymiä ja merkittävästi

parannettavia risteysjärjestelyjä ja muita parannustoimenpiteitä on mahdollista toteuttaa kevennetysti edellä mainittujen näkökohtien perusteella huomioiden nykyinen ja tuleva tarve.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.



Eritasoliittymä

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat eritasoliittymät.



Valtakunnallisesti merkittävä päärata

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan kaksoisraideosuudet Seinäjoki–Ruha sekä Seinäjoki–Pohjois-Louko.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus



Rautatie

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan muut henkilö- ja / tai tavaraliikenteen radat.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava liikennemäärien kasvuun. Liikennepaikkoja ja pysäkkejä kehitettäessä huomioidaan tavarajoukkoliikenne sekä toimivuus matkaketjujen osana. Seinäjoki-Vaasa rataosuudella tulee varautua kohtaamispaikkaan tai -paikkoihin, tasoristeysten poistamiseen, radan perusparannukseen sekä nopeuden nostamiseen. Seinäjoki-Kaskinen ja Seinäjoki-Jyväskylä-rataosuuksilla tulee varautua tarpeen mukaisiin perusparantamistoimenpiteisiin perustuen liikenteellisiin selvityksiin.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus



Valtakunnallisesti merkittävä päärata, merkittävä parantaminen

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluva, nopeaa henkilöliikennettä ja raskasta tavaraliikennettä palveleva sähköistetty päärata, joka on osa TEN-T-rataa Helsingistä Ouluun (Tornio) sekä Bothnian käytävää. Merkinnällä osoitetaan puuttuvat kaksoisraideosuudet ja/tai kohtaamispaikkaosuudet tai muut parantamistoimenpiteet, yhteysvälit Pohjois-Louko–Jalasjärvi (eteläinen maakunnan raja) ja Ruha–Kauhava (pohjoinen maakunnan raja)

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tavarajoukkoliikenteen välityskyvyn parantamiseen kaksoisraideosuuksin tai muihin parantamistoimenpiteisiin väleillä Pohjois-Louko–Jalasjärvi (eteläinen maakunnan raja) sekä Ruha–Lapua–Kauhava (pohjoinen maakuntaraja). Rataa tulee kehittää TEN-T-tasoisena eurooppalaisena ja kansainvälisenä

ratayhteytenä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon liikenteen sujuvuus, asemien kehittäminen, liityntäpysäköinti ja joukkoliikenne.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Matkakeskus

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan Seinäjoen, Lapuan, Kauhavan ja Ähtärin matkakeskukset.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon palvelutason parantaminen, matkaketjujen vaihtoyhteyksien kehittäminen eri liikennemuotojen ja linjojen välillä. Tulee edistää alueiden liityntäpysäköintiä ja kevyen liikenteen saavutettavuuden edistämistä.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

TEN **TEN-T-rata**

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan TEN-T -ydinverkkoon kuuluva päärata, joka on osa kansainvälisesti merkittävää Bothnian-käytävää.

JL **Joukkoliikenteen laatukäytävä**

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan työ-, opiskelu- ja asiointimatkojen sekä matkailun kannalta tärkeimmät joukkoliikenteen laatukäytävät päätie- ja rataverkolla.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa joukkoliikenteen tarpeet huomioon mahdollistamalla eri liikennemuotoja ja -linjoja yhdisteleviä matkaketjuja. Palvelutasa tulee kehittää joukkoliikenteen saavutettavuutta, pysäkkitiheyttä, esteettömyyttä, infrastruktuuria ja vuorotarjontaa kehittämällä.

Lentoasema ja lentopaikka

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnöillä osoitetaan lentoliikenteen siviili-ilmailua, sotilaslentotoimintaa tai harrastustoimintaa palvelevia alueita.

Lentoasema: Seinäjoki, Kauhava

Lentopaikka: Alajärvi, Alavus ja Kauhajoki sekä Jalasjärven ja Ähtärin kevytlentopaikat

Suunnittelumääräys:

Lentomelualueet rakentamismääräyksineen ja ääneneristysarvoineen sekä lentoesteiden korkeusrajoitukset tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.



Venepaikka

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävät veneilysatamat: Evijärven Sillankorva, Lapajärven Vanhalanranta ja Katajalahti, Ähtärinjärven Suninsalmi, Mekkoranta ja Ähtärinsalmi.

Suunnittelumääräys:

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.



Veneväylä

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan vesiväylärekisterin mukaiset yleiset kulkuväylät.



Melualue

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan alueet, joilla lentoliikenne saattaa aiheuttaa meluvaikutuksia.

Melualueeksi on merkitty Seinäjoen ja Kauhavan lentoasemien ympäristö. Kauhavan lentoaseman melualue perustuu aikaisemman sotilaslentotoiminnan aiheuttamaan meluarvioon. Seinäjoen lentoaseman melualue on määritelty Lden 55 dB 21.3.2012 tilanteen mukaisesti.

Suunnittelumääräys:

Melualueen tarkempi rajausta tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa määrittellä lentoasemien tulevan käytön mukaisesti. Alueelle ei tule suunnitella sijoitettavaksi uusia toimintoja, jotka ovat herkkiä meluhaitoille. Yleis- ja asemakaavoituksessa ja rakennussuunnittelussa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston antamien melutason ohjearvojen vaatimukset.



Logistiikka-alue, kohdemerkintä (lo)

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävät eri liikennemuotoja yhdistävät tavaraliikenteen terminaalit Ilmajoen Rengonharjulla ja Seinäjoen Roveksessa.

Suunnittelumääräys:

Logistiikka-alueelle on varattava riittävä terminaali-alue kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja varastotoimintoja harjoittavia kuljetusyhtiöitä varten sekä sujuva pääsy yleiseltä tie- ja rataverkolta. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa tulee turvata logistiikka-alueen ja siihen liittyvän muun toiminnan kehittämisedellytykset.

Logistiikka-alueelle saa sijoittaa käyttötarkoitusta tukevia teollisia, kaupallisia, hallinnollisia tai koulutukseen liittyviä toimintoja.

Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.



Logistiikan kehittämisen vyöhyke

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät logistiikan vyöhykkeet Seinäjoen Itäväylän ja Kauhavan LSK Business Park:in alueilla.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa tulee turvata alueiden kehittymisedellytykset multimodaalisina logistiikan kehittämisen vyöhykkeinä. Tavoitteena on alueiden kehittyminen tavaraliikenteen kansainvälisinä raide-, lento- ja tieliikenteen yhteyksinä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee mahdollistaa yhdys- tai sivuradan sijoittuminen alueelle. Logistiikka-alueelle saa sijoittaa teollisia, kaupallisia, hallinnollisia tai koulutukseen liittyviä toimintoja.



Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-käytävän kehittämisalue

Merkinnän tarkempi kuvaus ja suunnitteluperiaate:

Merkinnällä osoitetaan Kauhajoki–Seinäjoki–Kauhava-vyöhykkeen kasvualueet, jossa sijaitsevat merkittävimmät asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät. Alueet rakentuvat yhä tiiviimmäksi tie- ja yritys- sekä asuinalueiden vyöhykkeeksi.

Suunnittelumääräys:

Alueiden maankäyttö- ja liikenneratkaisuihin on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta varmistetaan lähi- ja kaukoliikenteen sekä maankäytön toimiva ja turvallinen yhteensovittaminen siten, että alueiden läpi kulkevan päätieverkon (vt 19 ja kt 67) liikennöitävyys säilyy korkeatasoisena. Suunnittelussa on huomioitava arvokkaat maisema-alueet, ympäristö ja melnsuojaus.

9 Maakuntakaavan vaikutukset

Vaihemaakuntakaavan vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten selvittäminen ohjaa vuorovaikutteista suunnittelutyötä ja vaikuttaa kaavaratkaisujen muodostumiseen koko kaavaprosessin ajan. Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille ja päättäjille tietoa kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä ja haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista.

Vaikutusten arvioinnista säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) ja -asetuksessa (MRA). Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Sitä laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvittäviä ovat muun muassa vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, ilmastoon, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, sekä liikenteeseen. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Maakuntakaavan vaikutusten arviointi on tehtävä siinä laajuudessa kuin maakuntakaava yleispiirteisenä suunnitelmana edellyttää.

9.1 Arviointimenetelmät

Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointi on toteutettu kaavaluonnokseen perustuen syksyn 2015 aikana. Vaikutusten arvioinnin on suorittanut WSP Finland Oy. Kaavaselostuksen maakuntakaavan vaikutukset -kappaleen tulokset pohjautuvat WSP Finland Oy:n vaikutusten arviointiin ellei lähteenä ole muuta mainittu. Vaikutusten arviointi työtä on ohjannut ohjausryhmä johon on kuulunut edustajia Etelä-Pohjanmaan liitosta, Etelä-Pohjanmaan Ely-keskuksesta sekä Seinäjoen kaupungilta. Osana vaikutusten arviointia on myös järjestetty kaavan osallisille laaja työpaja. Maakuntakaavan vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on ollut maakuntakaavaan laadintaan liittyvät keskeiset taustaselvitykset ja kaavaluonnos. Vaikutusten arvioinnissa selvitetään muun muassa maankäyttöratkaisujen vaikutuksia keskustatoiminnoille tyypillisten palvelujen saavutettavuuteen, kaupan ratkaisujen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, palvelujen saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn, sekä liikennetarkaisujen vaikutuksia saavutettavuuteen ja alueen kilpailukykyyn kehitykseen.

Vaikutusten arviointia on lisäksi tehty liiton omana työnä suunnittelun yhteydessä ja liikenteen ja logistiikan osalta myös kaavan taustaselvityksissä.^{73 74}

Vaihekaavan toteutumisen seurannassa tullaan kiinnittämään huomiota etenkin niihin seikkoihin, joihin kaavaratkaisuilla on tunnistettu olevan vaikutuksia.

9.2 Kaupan merkintöjen vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Vaikutusten arvioinnissa huomio onkin erityisesti kiinnitetty keskustojen ulkopuolisiin vähittäiskaupan suuryksiköihin ja niiden vaikutuksiin.

⁷³ Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikennevirasto. 2014.

⁷⁴ Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys. Loppuraportti. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto, Liikennevirasto. 2011.

9.2.1 Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajat

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja. Seudullisella suuryksiköllä tarkoitetaan myös sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan vaikutuksia seudulliseen keskus- tai palveluverkkoon yhden kunnan alueella. Seudullista merkitystä omaavan suuryksikön koon kynnyks voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta. Alaraja voi vaihdella maakunnan sekä myös yksittäisen kunnan alueella. Koon alarajan määrittäminen tulee perustua vaikutusten arviointiin, minkä kokoisella kaupan alueella, kaupan laatu (toimiala) huomioon ottaen, voidaan katsoa olevan seudullisia vaikutuksia.

Seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajaa on arvioitu tutkimalla, kuinka paljon asukkaita vähittäiskaupan suuryksikkö tarvitsee toimiakseen keskimääräisellä myyntitehokkuudella. Tarkastelu on tehty erikseen päivittäistavarakaupassa ja erikoiskaupassa. Maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt alarajat toimivat päivittäistavarakaupassa hyvin laadun mukaan tarkasteluna. Laskennalliseen myyntiin verrattuna raja on hieman korkea Teuvalla ja Ähtärissä, joissa molemmissa asukasmäärä jää alle 7000. Molemmissa kunnissa päivittäistavarakauppa toimii kuitenkin paikalliselta asukas pohjalta eikä kerrosalaltaan 3000 k-m² suuruinen supermarket muuta tilannetta merkittävästi. Maakuntakaavassa osoitettu 3000 k-m²:n alaraja erikoiskaupalle on laskennalliseen asukas pohjaan nähden hieman korkea maakunnan pienemmissä kunnissa Evijärvellä, Lappajärvellä, Soinissa, Vimpelissä, Isojoella ja Karijoella. Näissäkin kunnissa voi 3000 k-m² suuruinen myymälä hyvin kuitenkin olla paikallinen toimialasta ja kaupan laadusta riippuen.

Maakuntakaavassa osoitettu 5000 k-m²:n alaraja erikoiskaupalle on laskennalliseen asukas pohjaan nähden pääosin sopiva sille osoitetuissa kunnissa. Teuvalla asukasmäärä jää alle 6000, mutta ei merkittävästi. Toisaalta yleisesti 5000 k-m²:n erikoiskaupan myymälät ovat jo kohtalaisen suuria, eikä tällaisia maakunnassa juurikaan ole suurimpia kuntia lukuun ottamatta. Toiminnasta riippuen tämän suuruiset myymälät voivat hyvinkin vaatia seudullisen asiakaskunnan, mutta tätä pitää tapauskohtaisesti tutkia yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Tämän rajan alittavia ei siis automaattisesti kaikkialla voida tulkita paikallisesti merkittäväksi myymäläksi.

Seinäjoen km²-vyöhykkeelle osoitetut muuta maakunnan aluetta suuremmat alarajat ovat perusteltuja alueen suuren väestön perusteella. Vyöhykkeellä nostetaan vain seudullisesti merkittävän kaupan suuryksikön alarajaa, joten vyöhykkeelle ei osoiteta mitoitusta. Asukkaita tämän vyöhykkeen sisällä on jo tällä hetkellä lähes 46 000, joten ne riittävät hyvin esitetyille vähittäiskaupan suuryksiköiden alarajoille. Tätä suuremmat yksiköt ovat kuitenkin todennäköisesti jo niin vetovoimaisia, että vaikka asukasmäärä lähellä riittääkin, ne vetävät kuitenkin merkittävästi asiakkaita lähialueen ulkopuolelta. Kaupallinen vyöhyke (km²) ulottuu laajemmaksi kuin nykyinen taajama-alue, mutta taajama-alue tulee tulevaisuudessa kasvamaan. Eteläinen Seinäjoki on keskustan ohella toinen merkittävä asutuksen kasvualue kaupungissa. Voimassa olevassa osayleiskaavassa (Eteläisen Seinäjoen ja Itäväylän osayleiskaava 2025) alueelle on osoitettu laajentumisalueita asumiselle, palveluille ja työpaikoille.

Eskoon alakeskuksen osalta riskinä on koko mitoituksen toteutuminen keskustahakuisena kauppakeskukseksi, mikä kilpailee Seinäjoen ydinkeskustan kanssa ja heikentää ydinkeskustan keskustapalvelujen kehittämistä.

9.2.2 Vähittäiskaupan suuryksiköiden merkintöjen ja mitoituksen vaikutukset

Kaavaluonnoksessa esitetyt merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt on arvioitu kohdekohtaisesti osana vaikutusten arviointia. Vaikutusten arvioinnissa on huomioitu mitoituksen suhdetta liiketilan lisätarpeeseen ja nykyisiin palveluihin, vaikutukset keskustaan, sijainti yhdyskuntarakenteessa, saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä, asiointimatkat ja vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

9.2.3 Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt

Kaavaratkaisussa on osoitettu kaksi merkitykseltään seudullista matkailua palvelevaa vähittäiskaupan suuryksikköjen aluetta; Alahärmän Powerpark sekä Alavuden Tuuri. Powerparkin alueella enimmäismitoitus on 10 000 k-m², eikä alueella saa sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa. Merkintä mahdollistaa noin 6000 k-m² uutta kaupan rakentamista. Powerparkin alueen kaupallisia palveluita kehitetään muuta kuin keskustahakuista kauppaa varten. Powerparkin alueella ei ole haitallisia vaikutuksia Alahärmän keskustaan.

Alavuden Tuurin enimmäismitoitus on 180 000 k-m². Tällä hetkellä alueella on noin 100 000 k-m² olevaa vähittäiskauppaa. Merkittävin yksikkö keskuksessa on Veljekset Keskinen Oy. Maakuntakaavan mitoitus mahdollistaa alueen huomattavan kehittämisen. Alueelle voidaan sijoittaa merkittävä määrä mm. tilaa vaativaa kauppaa. Tuurin osalta alueen vetovoimaisuus ja mitoitus perustuu pitkälti ostosmatkailuun ja ostovoiman siirtymään. Tuurin mitoitus on huomattava suhteessa kuusiokuntien keskustatoimintojen alueiden mitoitukseen. Kaavaratkaisu ei kuitenkaan muuta jo olemassa olevaa tilannetta, jossa alueen seudullisesti merkittävä kauppa on hakeutunut Tuuriin ja keskustatoimintojen alueille sijoittuu jatkossakin palveluita, jotka ovat suunnattu paikallisille markkinoille. Tuuri on valtakunnallisesti merkittävä ostosmatkailukohde, joten asiointimatkat alueelle ovat huomattavan pitkiä. Tuurin mitoitus mahdollistaa myös uusien toimijoiden tulon alueelle, joten kaavaratkaisu edistää toimivan kilpailun edellytyksiä alueella.

9.3 Keskustatoimintojen merkintöjen vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Riittävä keskustatoimintojen alueiden verkosto turvaa tasapainoisen alueellisen kehityksen maakunnassa ja tukee keskustapalvelujen hyvää saavutettavuutta. Lähtökohtaisesti keskustaan sijoitetut vähittäiskaupan suuryksiköt tukevat laissa määriteltyjä kaupan sisältövaatimuksia. Ne mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen keskustaan. Keskustassa vähittäiskaupan suuryksiköt tavoittavat yleensä parhaiten lähialueen asutuksen ja keskustassa palvelut ovat parhaiten saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevytliikenteellä.

Seinäjoen keskustatoimintojen alueelle ei ole kaavaratkaisussa osoitettu enimmäismitoitusta, sillä se on laajan vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymä. Maakuntakeskuksen kasvaminen vaikuttaa positiivisesti koko maakunnan elinvoimaan. Keskustahakuinen kauppa (esim. muotikauppa) hakeutuu voimakkaasti suuriin keskuksiin. Mikäli maakuntakeskus ei ole riittävän monipuolinen, ostovoimaa suuntautuu maakunnan ulkopuolelle suurempiin keskuksiin. Maakuntakeskuksen kaupan kasvu ei ole pienistä keskuksista pois, vaan se on pois muualle siirtyvästä ostovoimasta. Näin ollen maakuntakeskuksen mitoittaminen ei ole merkittävä tekijä muiden alueen keskustojen kehittymiselle.

Keskustatoimintojen alueiden kohdemerkintöjä on kaavaluonnoksessa osoitettu yhteensä 22, joista kolme on keskustatoimintojen alakeskusta. Kohdemerkinnöistä on seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan enimmäismitoitus osoitettu yhdeksälle keskustatoimintojen alueelle ja kahdelle alakeskukselle. Keskustatoimintojen alueiden verkko mahdollistaa asutukseen pohjautuvan tasapainoisen palveluverkon muodostumisen maakuntaan. Merkintöjä on kaikilla seuduilla keskustoissa, joilla on edellytyksiä seututasoisten palvelujen kehittämiseksi. Järviseudun seutukunnassa on Alajärvellä keskustatoimintojen alue, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kuusiokuntien seutukunnassa on kaksi keskustatoimintojen aluetta, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, Alavus ja Ähtäri. Seinäjoen seudulla kaikki kunnat ovat niin suuria, että niiden keskustoissa on edellytyksiä seudullisesti merkittävillä vähittäiskaupan suuryksiköille. Keskustojen lisäksi alueelle on osoitettu myös kaksi alakeskusmerkintää, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä, Kauhavan Alahärmään ja Seinäjoen Eskoon alueelle. Suupohjan seudulla on vain yksi keskustatoimintojen alue Kauhajoella, jonne voi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Keskustojen uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta on verrattu keskustahakuisen kaupan (päivittäistavara- ja erikoiskauppa) liiketilän lisätarpeeseen. Useilla seuduilla keskustan mitoitus jää alle puoleen keskustahakuisen kaupan maksimitarpeesta. Liiketilatarpeeseen nähden keskustat eivät ole ainakaan ylimitoitettuja. Tarvetta jää myös pienille kaupan myymälöille sekä paikallisesti toteutettavaksi. Kysymykseksi nousee pikemmin, onko keskustoihin osoitettu mitoitus riittävä, jotta kauppa keskustassa pystyy kunnolla kehittymään. Kun keskusta-alueet on tulkittu laajoina, voi alueelle hakeutua myös tilaa vaativaa kauppaa, jolle ei lähtökohtaisesti näytä olevan mitoitukseen nähden riittävästi tilaa kehittyä keskustoissa.

Maakuntakaavaluonnoksessa osoitettuun Eskoon alakeskukseen saa sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön tai suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 80 000 k-m². Kaupan laatu alueella painottuu keskustahakuisiin toimintoihin, eli pääosin päivittäistavarakauppaan ja erikoiskauppaan. Mikäli Eskoon alakeskus rakentuu enimmäismitoituksen mukaisena, siitä muodostuu Seinäjoen keskustan kanssa kilpaileva kaupan keskus. Lähialueen asutus ei kasva niin paljon, että se kokonaisuudessaan mahdollistasi mitoituksen mukaisen kaupan keskuksen, vaan ostovoimaa alueelle tarvitaan merkittävästi lähialueen ulkopuolelta. Mikäli Eskoon alueelle sijoittuu enimmäismitoituksen suuruinen keskustanhakuisen erikoiskaupan kauppakeskus, Seinäjoen keskustan kehittäminen todennäköisesti hidastuu. Tämän johdosta kaavaratkaisua on muutettu lopulliseen kaavaratkaisuun siten, että jatkossa alakeskuksen mitoitus Eskoossa on 20 000 k-m². Vastaavasti alueen KM-merkinnän mitoitusta on nostettu ja päivittäistavarakaupan osuutta rajoitettu.

9.4 Liikennemerkitöjen vaikutukset

9.4.1 Moottoriväylät

Huomattavin uusi liikennettä koskeva merkintä kaavaluonnoksessa on ”uusi moottori- tai moottoriliikennetie”. Sillä osoitetaan ”2+2-kaistaisia moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja, pääosin erillisellä keskikaitteella erotetuilla ajoradoilla varustettuja maanteitä.” Uutena moottori- tai moottoriliikennetienä maakuntakaavassa osoitetaan pääosin nykyisten teiden liikennekäytäviin toteutettavat valtatie 19 osuus Seinäjoen–Lapua, kantatie 67:n osuus Seinäjoki–Ilmajoki sekä valtatie 3 ja kantatien 67 yhteinen liikennekäytävä Kurikassa. Moottoriväylien vaikutuksia on arvioitu liikenteen, maankäytön ja ympäristön näkökulmista.

Näitä kaikkia leikkaavat sosiaaliset vaikutukset on tuotu esiin siinä laajuudessa kuin niitä vaihemaakunta-kaavan perusteella on mahdollista arvioida.

Moottoriväylien myötä paikallisen joukkoliikenteen sujuvuus kehityskäytävällä voidaan taata, mutta samalla sen suhteellinen kilpailukyky henkilöautoon nähden heikkenee. Joukkoliikenteen ongelma alueella ei ole sujuvuus, vaan vähäisistä käyttäjämääristä aiheutuva heikko palvelutaso. Kilpailuasetelman heikkenemisen myötä palvelutason nostaminen vaikeutuu. Vaikutukset maankäyttöön voivat vaikuttaa laajemmin koko paikalliseen joukkoliikennejärjestelmään: potentiaalisten matkustajien sijoittuminen vaikuttaa mm. joukkoliikenteen matkustajamääriin ja siten kysyntään ja kilpailukykyyn. Hajautuva yhdyskuntarakenne vaikeuttaa joukkoliikenteen järjestämistä, mutta jos taas Ilmajoen ja Lapuan taajamat vahvistuvat, voi vaikutus joukkoliikenteen kysyntään olla positiivinen.

Liikenneturvallisuuden kannalta moottoriväylillä on positiivisia vaikutuksia. Kävelijän ja pyöräilijän kannalta moottoriväylän rakentaminen vähentää vaarallisia tasossa ylityksiä ja liikkumiseen liittyvä turvallisuuden tunne paranee, kun ylitykset tehdään rakenteellisesti eritasossa. Haittapuolena kävely- ja pyöräilymatkat pitenevät moottoriväylän estevaikutuksen vuoksi, mikä vähentää niiden houkuttelevuutta. Rinnakkaisväylien ja eritasossa järjestettyjen ylitysten merkitys on suuri.

Saavutettavuuden kannalta työmatkat taajamasta toiseen sujuvoituvat moottoriväylien myötä, joten ne osaltaan vahvistavat yhtenäistä työssäkäyntialuetta ja tukevat yritysten työvoiman saatavuutta. Toisaalta työssäkäyntialueiden laajenemisen myötä liikennemäärät erityisesti henkilöautoliikenteessä kasvavat.

Saavutettavuus paranee erityisesti henkilöautolla, kun matka-ajat nopeutuvat ja tarjolla oleva kapasiteetti riittää vilkkaimpinakin aikoina. Kestävien kulkutapojen saavutettavuus pystytään myös moottoriväylien mukaisessa tilanteessa ratkaisemaan. Ongelmaksi saattaa muodostua palvelurakenne, jos se suurelta osin muokkautuu henkilöautoliikenteen mukaan.

Keskustapalvelujen saavutettavuuden kannalta moottoriväylät parantavat Seinäjoen keskustapalvelujen saavutettavuutta henkilöautolla kauempaa. Toisaalta jos Seinäjoen parempi saavutettavuus houkuttelee matkoja Seinäjoelle oman keskuksen sijaan ja siten heikentää muiden keskustojen (Lapua, Ilmajoki, Kurikka) palveluja, keskustapalvelujen saavutettavuus muualla heikkenee kaikilla välineillä.

Palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä moottoriväylillä on kahtalaisia vaikutuksia. Moottoriväyläosuudet parantavat hieman pitkämatkaista ja taajamien välistä linja-autoliikennettä, kun matka-aika nopeutuu ja matka-ajan ennakoitavuus paranee. Paikallisesti taajamien välillä palvelutaso heikkenee, koska pysäkkejä voi olla vain kohdissa, joissa on eritasoliittymä tai muu erityisjärjestely. Toinen vaihtoehto on bussiliikenteen tai osan siitä siirtyminen rinnakkaistielle, mikä taas voi pidentää matka-aikoja ja vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta (tai toisaalta tuoda palvelun lähemmäs käyttäjiä). Tämä on huomioitava tarkemmassa suunnittelussa. Palvelujen saavutettavuuteen kevyellä liikenteellä moottoriväylät eivät juuri vaikuta, koska moottoriväylät kulkevat pääosin taajaman ulkopuolella ja Seinäjoella taajamassa on eritasoratkaisut käytössä jo nykyisinkin. Mahdollinen moottoriväylistä aiheutuva keskustapalvelujen heikentyminen muualla kuin Seinäjoella huonontaisi kuitenkin epäsuorana vaikutuksena palvelujen saavutettavuutta joukko- ja kevyellä liikenteellä.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivuuteen ja kilpailutilanteeseen: Moottoriväylät nopeuttavat matka-aikoja ja parantavat matka-aikojen ennakoitavuutta moottoriväylän suuntaisessa liikenteessä. Siten vaikutukset elinkeinoelämälle, etenkin kuljetuksille, ovat positiivisia.

Yhdyskuntatalouden kannalta uuden moottoriväylän rakentaminen edellyttää kokonaisuutena varsin suurta investointia, huomioiden sekä rinnakkaisen verkon rakentamiseen ja parantamiseen liittyvät tarpeet. Ylläpitokustannukset kasvavat, kun moottoriväylän lisäksi ylläpidettävänä on myös rinnakkainen tieyhteys.

Kauhajoki-Kauhava -palvelutasoselvityksen alustavan laskelman perusteella jo moottoriväyläosuuksien rakentaminen 2+2-kaistaiseksi tieksi eritasoliittymineen maksaisi vähintään n. 180 miljoonaa euroa. Tuon lisäksi tulisivat moottoriväylän vaatimat eritasoratkaisut muissa kohdissa sekä rinnakkaisteiden kustannukset.

Vaikutusten arvioinnin tulosten pohjalta *uusi moottori- tai moottoriliikennetie* -merkintä muutetaan muotoon *merkittävästi parannettava 2-ajoratainen valta- tai kantatie*.

9.5 Kaavan yhteisvaikutukset

9.5.1 Keskusta-alueiden kaupalliset palvelut

Kaavaratkaisulla ohjataan seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa keskusta-alueille ja siten vahvistetaan keskustojen merkitystä. Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle osoitetut vähittäiskaupan suuryksiköiden merkinnät perustuvat pääosin joko jo olemassa oleviin kaupallisiin kohteisiin tai yksityiskohtaisemmalla kaavoituksella mahdollistettuihin kaupan sijaintipaikkoihin. Suunnittelumääräyksillä on tarvittavin osin rajattu päivittäistavarakaupan osuutta, jotta alueet eivät kilpaile keskusta-alueiden kanssa. Keskustamerkinnot tukevat kaupan sisältövaatimuksia ja mahdollistavat keskustojen kehittämisen sekä vähittäiskaupan sijoittumisen keskusta-alueelle.

9.5.2 Palveluiden saavutettavuus

Parannettavat tiet parantavat palveluiden saavutettavuutta henkilöautoilla. Keskustojen kehittäminen parantaa erityisesti keskustapalveluiden saavutettavuutta. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta ratkaiseva merkitys saavutettavuuteen on sillä, millaista kauppaa kohteisiin tulee. Mikäli keskustan ulkopuolelle sijoituu keskustapalveluita täydentäviä, keskusta-alueille sopimattomia palveluita niin vaikutukset saavutettavuuteen ovat positiivisia. Mikäli taas yksiköt korvaavat keskustassa sijaitsevia palveluita niin keskusta-alueiden palvelut huononevat ja vaikutukset saavutettavuuteen etenkin joukko- ja kevyellä liikenteellä ovat negatiivisia. Saavutettavuus joukkoliikenteellä on Etelä-Pohjanmaalla ylipäättään huono, eikä pienehköjen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen juurikaan vaikuta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin.

9.5.3 Elinkeinoelämän toimivuus ja kilpailutilanne

Elinkeinoelämän ja kaupan toimivuuteen ja kilpailutilanteeseen vaikuttavat keskustojen ja kaupan merkinnät sekä kaupan mitoitus ja osaltaan myös liikenteen merkinnät. Kaavaratkaisussa osoitetut merkityksellään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköiden merkinnät luovat vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja sellaisille kaupan yksiköille, joiden sijoittuminen keskusta-alueille on hankalaa. Matkailua palvelevat vähittäiskaupan suuryksiköt tarjoavat kaupalle mahdollisuuksia hyödyntää matkailuvirtojen ostovoimaa. Keskustojen merkinnät mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen keskustaan. Seinäjoen mitoittamatta

jättäminen tukee monipuolisen palvelurakenteen muodostumista ja edistää elinkeinoelämän toimivuutta ja kilpailua.

Liikenneyhteyksien parantamiset nopeuttavat matka-aikoja ja parantavat kuljetusten matka-aikojen ennakoitavuutta. Siten vaikutukset ovat elinkeinoelämälle positiivisia. Joukkoliikenteen käyttö on vähäistä asiointimatkoilla, joten joukkoliikenteen laatukäytävillä tuskin on merkittävää vaikutusta kauppaan ja kilpailutilanteeseen. Joukkoliikenteen laatukäytävät luovat kuitenkin edellytyksiä työvoiman saatavuuden parantamiselle keskustatoimintojen alueilla.

9.5.4 Maisema ja rakennettu ympäristö sekä arkeologinen kulttuuriperintö

Kaavaratkaisun vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön sekä arkeologiseen kulttuuriperintöön muodostuvat uusista tai merkittävästi parannettavista teistä sekä osittain kaupan ja muiden keskustatoimintojen toimitiloista. Teiden rakentamisesta tai parantamisesta valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin kohdistuu vaikutuksia Ilmajoen Alajoella sekä Kauhajoen Hyypänjokilaaksossa. Erityisesti tiejaksolla Kauhajoelta etelään (kt44) yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon Hyypänjokilaakson maisemanhoitoalueen luonnonsuojelulain mukaisen perustamispäätöksen (5.8.2009) huomiointi ja sen liitteenä oleva käyttö- ja hoitosuunnitelma. Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -käytävän kehittämisalue ja uudet valtatie voivat aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia luonnonsuojeluohjelman alueisiin, luonnonsuojelualueisiin ja Natura2000-kohteisiin erityisesti Seinäjoen ja Ilmajoen välisellä osuudella. Teiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon maisema-alueisiin ja ympäristöön sekä arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset siten, ettei suunnitteluratkaisulla merkittävästi haitata näiden kohteiden säilymistä. Kaupalliset vyöhykkeet, kaupan kohdemerkinnät ja keskustatoimintojen alueiden merkinnät tukevat maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Kaavaratkaisun osalta on myös huomioitava, että mm. arkeologista kulttuuriperintöä käsittelevät kaavamerkinnot säilyvät edelleen voimassaolevan maakuntakaavan mukaisena. Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa on osoitettu merkittävät muinaisjäännekohteet (I-luokka), jonka suunnittelumääräyksen mukaan *Arkeologiset, muinaismuisto- ja muut arvot on otettava huomioon siten, että varmistetaan näihin liittyvien arvojen säilyminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Muinaisjäännekohteisiin vaikuttavista hankkeista on pyydettävä museoviranomaisen lupa.*

9.5.5 Vaikutukset pohjavesiin

Kaavaratkaisun vaikutukset pohjavesiin muodostuvat erityisesti liikenteen merkinnöistä. Osa merkittävästi parannettavista teistä sijoittuu pohjavesialueille. Merkittävästi parannettava valta- tai kantatie, seutu- tai yhdystie -merkinnällä olevia teitä sijoittuu seuraaville pohjavesialueille Kauhava: Pöyhösenkangas B, Ilmajoki: Koskenkorva, Kurikka: Aronlähde, Kauhajoki: Pahalähde, Hyypänmäki, Kivistönkangas, Karhukangas 1, Järvikangas A, B ja C. Alajärvi: Hyöringinharju, Menkijärvi, Rävärummunkangas, Soini: Kaihiharju.

Lentopaikoista Kauhajoen ja Alajärven sijaitsevat pohjavesialueilla.

Keskustatoimintojen alueita tai niiden alakeskuksia sijoittuu osittain pohjavesialueille Alavuden ja Kurikan keskustassa sekä Alahärmässä. Lisäksi Kurikan Magneetin vähittäiskaupan suuryksikkö sijoittuu pohjavesialueelle.

Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakuntakaavassa ei käsitellä pohjavesiä, vaan niitä koskevat merkinnät säilyvät edelleen voimassaolevan maakuntakaavan mukaisena. Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa on esitetty

pohjavesialueet, ja niitä koskee suunnittelumääräys: *Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava niin, että pohjaveden laatu ei huonone eikä alueen antoisuus pienene. Vaihemaakuntakaavan yleisessä suunnittelumääräyksessä käsitellään pohjavesiä vastaavalla tavalla: Alueiden käytön suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella sijaitsevien pohjavesien laatu ei huononnu tai antoisuus pienene, ja että kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvot säilyvät.*

9.5.6 Vaikutukset alue ja yhdyskuntarakenteeseen

Vaihemaakuntakaavan II merkintöjen vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen määrittyvät toisaalta kaupan suuryksiköiden ja toisaalta liikenneverkon merkintöjen kautta. Merkinnot yhdessä vaikuttavat palvelujen sijoittumiseen, kaupan rakenteeseen, asumisen sijoittumiseen, (muiden kuin palvelujen) työpaikkojen sijoittumiseen ja sitä kautta toimintojen välisiin suhteisiin, jotka puolestaan heijastuvat liikkumiseen (liikkumisen kohteet ja kulkumuodot). Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen sekä kestävien liikkumismuotojen edistämisen tavoitteiden näkökulmasta suurimman riskin muodostavat keskustojen reuna-alueille tai niiden ulkopuolelle sijoittuvat seudullisesti merkittävät kaupan suuryksiköt. Yhdessä korkeatasoisemmista tieyhteyksistä johtuvan paremman saavutettavuuden kanssa ne tukevat autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Kun joukkoliikenteen osuus on koko maakunnan alueella vähäinen, eikä sen oleelliseen kasvattamiseen ole edellytyksiä maakuntakaavan keinoin, maakuntakaavan mahdollisuudet ovat kävelyn ja pyöräilyn tukemisessa. Se puolestaan edellyttää tiivistä yhdyskuntarakennetta, jossa matkat ovat niin lyhyitä, että kävely tai pyöräily olisi luontevasti ensisijainen kulkumuoto.

Keskustatoimintojen alueiden verkko mahdollistaa asutukseen pohjautuvan tasapainoisen palveluverkon muodostumisen maakuntaan. Keskustatoimintojen alueina on huomioitu kaikki keskustat, joilla on edellytyksiä seututasoisten palveluiden kehittämiseen. Kaavaratkaisu vahvistaa Seinäjoen asemaa maakunnan kaupallisena keskustana. Tuurin mitoitus on suuri suhteessa sen vaikutusalueen keskustatoimintojen alueiden mitoitukseen. Mitoitus ei kuitenkaan muuta jo olevaa tilannetta.

10 Maakuntakaavan oikeusvaikutukset

Maakuntakaavaehdotuksessa esitetyt suunnitteluratkaisut perustuvat yleispiirteisen suunnittelun lähtökohtiin. Maakuntakaavassa esitettävät rajaukset ja merkintöjen sijainnit eivät siis ole tarkkapiirteisiä, vaan niiden on tarkoitus tarkentua yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä yleiskaavan selvitysten ja vaikutusten arviointien perusteella.

Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä sitä täydentävä asetus (895/1999, MRA) määrittävät raamit alueiden käytön suunnittelulle. MRL:n mukainen alueiden käytön suunnittelujärjestelmä muodostuu valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista sekä yleispiirteisistä ja yksityiskohtaisista kaavoista. Yleispiirteisistä kaavoista maakuntakaavan laatii maakuntaliitto ja yleiskaavan kunta. Myös yksityiskohtaisen asemakaavan laadinnasta vastaa kunta. Suunnittelujärjestelmän periaatteen mukaisesti yleispiirteisempi kaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yksityiskohtaisempaa kaavaa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 4 § mukaisesti maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Maakunnan suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset tavoitteet sovittaen ne yhteen alueiden käyttöön liittyvien maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita (MRL 25 §). Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen. Maakuntakaava voidaan maankäyttö- ja rakennuslain 27 § mukaisesti laatia myös vaiheittain, kuten Etelä-Pohjanmaan II vaihemaakuntakaava on laadittu. Vaihemaakuntakaavalla kumotaan osa vahvistetun kokonaisuusmaakuntakaavan merkinnöistä ja huomioidaan uusilla merkinnöillä mm. kaupan suuryksiköjä koskevat lakimuutokset.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32.1 § mukaisesti maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaavan keskeiset periaatteet sekä suunnitteluratkaisut toimivat siten yksityiskohtaisemman kaavoituksen lähtökohdana. Suunnittelujärjestelmän mukaisesti maakuntakaavan kaavaratkaisut sekä muun muassa esitetyt aluevaraukset täsmentyvät kuntakaavoituksen yhteydessä. Maankäyttö- ja rakennuslain 32.2 § mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Velvoite koskee kaikkia valtion ja kuntien viranomaisia, jotka harjoittavat alueiden käyttöön liittyviä suunnittelu- ja toteuttamistehtäviä. Maankäyttö- ja rakennuslain 32.3 § mukaisesti maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Osalla vaihemaakuntakaavan liikenneverkostoja koskevista merkinnöistä on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan kaavassa erityisellä määräyksellä laajentaa tai supistaa. Maankäyttö- ja rakennuslain 33 § mukaisesti alueella, jolla rakentamisrajoitus on voimassa, ei lupaa rakentamiseen saa myöntää siten, että vaikeutetaan maakuntakaavan toteutumista. Lupa on kui-

tenkin myönnettävä, jos maakuntakaavasta johtuvasta luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai, milloin alue on katsottava varatuksi muun julkisyhteisön tarkoituksiin, tämä lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta (ehdollinen rakentamisrajoitus). Haittaa arvosteltaessa ei oteta huomioon omistussuhteissa maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen tapahtuneita muutoksia, ellei niitä ole tehty maakuntakaavan toteuttamista varten. Jos maakuntakaavan aluevaraus pääasiallisesti vastaa rakennuslain (370/1958) mukaisen seutukaavan aluevarausta, ei vastaavasti myöskään seutukaavan hyväksymisen jälkeen omistussuhteissa tapahtuneita muutoksia oteta huomioon. Maakunnan liitto voi, jos se maankäytön järjestämisen turvaamiseksi on tarpeen, kieltää käyttämästä aluetta, jolla kaavaehdotuksen tai hyväksytyn kaavan mukaan on rakentamisrajoitus, kaavaehdotuksen tai kaavan vastaiseen rakentamiseen (rakentamisrajoitus). Rajoitus ei koske jo olevaan asuntoon kuuluvan talousrakennuksen rakentamista eikä maa- ja metsätalouden harjoittamista varten tarpeellista rakentamista. Rajoitus on voimassa, kunnes maakuntakaava on vahvistettu, kuitenkin enintään kaksi vuotta. Asianomainen ministeriö voi erityisestä syystä pidentää tätä aikaa enintään kahdella vuodella.

11 Maakuntakaavan toteuttaminen ja seuranta

Käsillä olevassa maakuntakaavassa esitettyjen ratkaisujen toteuttaminen on sekä julkisen että yksityisen sektorin vastuulla. Julkinen sektori vastaa ennen muuta kaavassa esitettyjen liikenneverkollisten tavoitteiden toteuttamisesta. Yksityinen sektori, ensisijassa kaupan toimijat, päättävät ensisijassa maakunnan kaupallisten palvelujen kehittämisestä. Keskusta-alueet puolestaan kehittyvät sekä julkisen että yksityisen sektorin yhteistoimin.

Toimiva yhteysverkosto on maakunnan kilpailukyvyyn, elinvoimaisuuden ja hyvän elämän perusedellytys. Liikenteen välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden heikentyminen edellyttääkin useiden liikennehankkeiden, etenkin parannettavien risteysten ripeää toteuttamista. Julkisen talouden rahoitusvaikeudet tulevat kuitenkin sekä lyhyellä että myös pidemmällä aikajänteellä vaikeuttamaan monen maakuntakaavassa esitetyn liikenneverkon kehittämistoimenpiteen toteuttamista. Siksi asiasta vastuussa olevien viranomaisten onkin aktiivisesti etsittävä perinteisen valtion budjettirahoituksen lisäksi myös uusia innovatiivisia tapoja investointien toteuttamiseen. Hankkeiden toteuttamisen järjestyksestä ja rahoitusmalleista tulee sopia erikseen Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liitettävällä aiesopimuksella.

Vähittäiskauppa elää myös murroskautta. Ostovoiman kehitys, verkkokaupan kasvu ja kuluttajakäyttäytymisen muutokset voivat vaikuttaa kaupan rakentamisratkaisuihin ennakoidusta poikkeavalla tavalla. Siten maakuntakaavan toteutumisen ennustaminen on tältä osin vaikeaa. Suurimmissa kunnissa on kuitenkin vireillä kaupan rakentamishankkeita, joita maakuntakaava osaltaan on mahdollistamassa. Myönteistä on, että hankkeet näyttäisivät sijoittuvan useimmiten keskusta-alueille. Uudet hankkeet voivat toisaalta lisätä ostovoiman siirtymää pienemmiltä paikkakunnilta, mikä näkyy kaupan keskittymisenä. Vaikka maakuntakaavalla pyritään alueellisesti tasapainoiseen kaupan palvelujen kehittämiseen, on palveluverkon kehitys ensisijaisesti kaupan toimijoiden sisäinen asia.

Etelä-Pohjanmaan heikko väestökehitys muualla kuin Seinäjoen kaupunkiseudulla heijastuu keskusta-alueille niiden hitaana uudistumisena. Käytöstä poistuville kiinteistöille on vaikea löytää uutta käyttöä saati että niitä korvattaisiin uudisrakentamisella. Monen keskusta-alueen toiminnot ovat ensisijaisesti julkisen sektorin varassa. Sosiaali- ja terveyspalvelujen uudistus sekä koulutuspalvelujen keskittäminen voivat heikentää monen keskusta-alueen asemaa entisestään. Maakuntakaavassa on kuitenkin osoitettu varsin kattava keskustatoimintojen alueiden verkosto. Kaavan toteuttaminen edellyttääkin aktiivista keskustojen kehittämistä etenkin taantuvilla seuduilla. Toisaalta kasvualueilla maakuntakaava edellyttää keskusta-alueiden eheyttämistä ja tiivistämistä.

Maakuntakaavan toteutumista seurataan siten, että siitä tullaan antamaan arvio maakuntavaltuustolle vuosittain tehtävän kaavoituskatsauksen yhteydessä. Arvio annetaan vähintään kerran valtuustokaudessa. Kaavaa tarkistetaan, mikäli arvio antaa siihen aihetta. Varsinaisesti kaavan tarkistus tehdään noin 10 vuoden jaksoissa.

Lähteet

- Aro, T. & Laiho, A. 2013. Viiden suuren kaupunkiseudun demografinen kilpailukyky. Muuttoliikkeen määrä ja rakenne suurilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla.
- Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014. Etelä-Pohjanmaan energia- ja ilmastostrategia 2014–2020.
- Etelä-Pohjanmaan liitto. 2014. Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden eväät - maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014–2017.
- Etelä-Pohjanmaan liitto. 2015. Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkon nykytila ja mitoitustarpeet 2030.
- Etelä-Pohjanmaan liitto. 2015. Etelä-Pohjanmaan keskusverkkoselvitys. Nieminen, E.
- Etelä-Pohjanmaan liitto. 2015. Etelä-Pohjanmaan venesatamat, lentoasemat ja -paikat.
- Etelä-Pohjanmaan liitto & Finnish Consulting Group. 2011 (2015). Etelä-Pohjanmaan kaupan palveluverkko 2030 -selvitys.
- Etelä-Pohjanmaan liitto & SEEK. 2013. NLC Seinäjoki - Intermodaalinen logistiikkakeskus. NCL-II, Loppuraportti.
- Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus & Liikennevirasto. 2014. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Etelä-Pohjanmaan liitto & Liikennevirasto. 2011. Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys.
- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Raportteja 2014. Kauhajoki-Kauhava palvelutasoselvitys.
- Entrecon. 2010. Tuurinportti ja Tuurin yleiskaavan laajennus, Kaupalliset ja sosiaaliset vaikutukset.
- EP-Logistics Oy, Etelä-Pohjanmaan liitto & SEEK. 2012. Seinäjoen maakunnallinen logistiikka-alue.
- Elinkeinoelämän tutkimuslaitos (ETLA). Työttömyysaste. Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan ml. ennusteet, %. ETLA:n alue-ennuste maakunnittain 1.11.2013.
- Hellman, P. 2015. Kaskinen-Seinäjoki rautatien kehityskelpoisuus selvitys.
- Keskipojolan Vihreä Kuljetuskäytävä (Midnordic Green Transport Corridor). <http://www.midnordictc.net/finska/start.4.6752c0a612fe1e1590480005523.html>. Viitattu 11.8.2015.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. Seinäjoki-Jyväskylä- ja Haapamäki-Orivesi-Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen kehittämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 1/2009.
- Liikennevirasto. Liikenne kohti tulevaa. Nykytilanne. Kalvosarja 18.3.2015.
- Liikennevirasto. Ratahanke Seinäjoki-Oulu. http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/kaynnissa/seinajoki_oulu#.Vb9ksfntlBc (päivitetty 9.4.2015).
- Liikennevirasto. Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormaustaikkaverkon kehittäminen. Iikkanen, P. & Sirkiä, A. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2001.
- Liikennevirasto. Seinäjoki-Kaskinen-radan perusparannuksen hankearviointi. Vertailuvaihtoehtoina radan tehostettu kunnossapito ja radan liikenteen lakkaaminen. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2011. Iikkanen, P. & Mukula, M.
- Liikennevirasto. TEN-T-verkot. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/ten#.Vb9cuPntlBd> (päivitetty 30.7.2015).
- Liikennevirasto. Tietilasto 2014. Liikenneviraston tilastoja 7/2015.
- LSK Business Park. Uusia mahdollisuuksia loistavalla paikalla. <http://www.lskbusinesspark.fi/fi/yritys.html>. Viitattu 10.8.2015.
- Metsäkeskus. 2014. Ainespuun puskurivarastoilla ja metsäenergian terminaaleilla tehoa puunhankintaan.
- NLC Seinäjoki. Nordic Logistic City Seinäjoki. <http://www.nlcseinajoki.fi/pages/fi/etusivu.php>. Viitattu 10.8.2015.

Seinäjoen kaupunki & FCG suunnittelu ja tekniikka. 2014. Seinäjoen vähittäiskaupan selvitykset. Loppuraportti.

Suomen ympäristökeskus. 2012. Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa.

Suomi-käytävän päärataryhmä 2015. Suomi-käytävän päärata. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-Seinäjoki-Kokkola-Oulu-Kemi-Tornio. http://www.epliiitto.fi/images/Esite_Suomi-kaytavan_paarata_2015.pdf

Tilastokeskus. Maakuntien maapinta-ala (2015), väestö (2014) ja bruttokansantuote (2012). Suomi lukuina, väestö.

Tilastokeskus. Väestö 1990–2014. THL, Tilasto- ja indikaattoripankki Sotkanet.fi 2005–2015.

Tilastokeskus. Alueellinen yritystoimintatilasto 2013.

Tilastokeskus. Alueellinen yritys- ja työllisyys maakunnittain 2000–2012.

Tilastokeskus. Heikko talous heijastuu vähittäiskauppaan. Internetin kautta ostetaan eniten vaatteita ja jalkineita. https://www.stat.fi/artikkelit/2014/art_2014-12-08_009.html?s=0#4. Päivitetty 23.2.2015.

Tilastokeskus. Työpaikat toimialan (TOL 2002) mukaan alueittain 1993–2007.

Tilastokeskus. Työssäkäyntitilastot 1987–2012 ja 2007–12.

Tilastokeskus. Väestöennuste 2030. Laskettu vuoden 2011 lopun väkiluvun perusteella. THL, Tilasto- ja indikaattoripankki Sotkanet.fi 2005–2015.

Tilastokeskus. Väestörakenne. Väestö asuinpaikan kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan sekä osuus väestöstä 1990–2013.

Tilastokeskus. Väestörakenne. Väestötiheys (1.1.2015) ja taajama-aste (31.12.2013) alueittain.

Tilastokeskus. Vähittäiskaupan toimipaikat kunnittain 2013 ja Vähittäiskaupan toimipaikat kunnittain 2007–2012. Toimipaikat ja liikevaihto (1000).

Tulli. Tavaroiden ulkomaankauppa maakunnittain vuonna 2012. 2013:M18.

Työ- ja elinkeinoministeriö. Työllisyyskatsaus. Toukokuu 2015.

Työ- ja elinkeinoministeriö. Yrityskatsaus 2014. Murroksia ja uudistumista. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. Kilpailukyky. 39/2014.

Ympäristöministeriö. 2013. Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus. Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013.

Ympäristöministeriö. 2009. Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt. Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö & Maa- ja metsätalousministeriö. 2015. Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050.

Liitteet

LIITE 1. Kumottavat maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset.

Merkintä	Merkinnän selitys
<i>Kehittämisperiaatemerkinnot</i>	
	Ohjeellinen uusi tielinjaus tai uuden tien vaihtoehtoinen linjaus
	Tieliikenteen yhteystarve
	Merkittävästi parannettava tieosuus
	Radan sähköistämistarve
	Pääradan 2-raiteisuustarve
	Nopean junaliikenteen rata
	Perusparannettava rata
<i>Kohde- ja viivamerkinnot</i>	
	Seutukuntakeskuksen keskustatoimintojen alue
	Kuntakeskuksen keskustatoimintojen alue
	Keskustatoimintojen alakeskus
	Vähittäiskaupan suuryksikkö (km)
	Vähittäiskaupan suuryksikkö (km-1)
	Teollisuus- ja varastoalue <ul style="list-style-type: none"> Lentokenttä / Ilmajoki
	Puolustusvoimien alue <ul style="list-style-type: none"> Varasto- ja varikkoalue / Itikanmäki, Seinäjoki
	Matkakeskus / julkisen liikenteen vaihtopaikka
	Lentoasema / lentokenttä
	Venesatama
	Veneväylä
	Uudet tiet ja linjat
	Valtatie / kantatie
	Seututie
	Yhdystie
	Tieluokkamuutos / yhdystie seututieksi
	Eritasoliittymä / Ohjeellinen eritasoliittymä
	Päärata ja liikennepaikka sekä liikennepaikan varaus
	Ohjeellinen tietoliikenneverkko / -yhteys
<i>Aluevarausmerkinnot</i>	
	Keskustatoimintojen alue / Maakuntakeskus



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
REGIONAL COUNCIL OF SOUTH OSTROBOTHNIA

WWW.EPLIITTO.FI

