Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Etelä-Pohjanmaan liitto

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

Kuvat: Sito Oy ja Laura Syväoja
Kartat: © Karttakeskus, L4356

Julkaisu B:56
ISBN 978-951-766-208-6 (nide)
ISBN 978-951-766-209-3 (verkkojulkaisu)
ISSN 1239-0607

Julkaisuvuosi 2014

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

ESIPUHE

Etelä-Pohjanmaan ensimmäisen, aluekehityslain 10§ mukaisen koko maakuntaa koskevan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen käynnistettiin kesäkuussa 2012. Suunnitelma on laadittu rinnan uuden maakuntastrategian valmistelun kanssa. Suunnitelmassa tarkastellaan, miten liikennejärjestelmän keinoin pystytään mahdollisimman hyvin tukemaan koko Etelä-Pohjanmaan kehittymistä. Työssä on hyödynnetty uuden liikennepolitiikan mukaista palvelutasoajattelua, jolla:

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

Suunnitelma on luonteeltaan strategisen tason suunnittelua, tavoitevuotena vuosi 2040. Pidemmän tähtäimen strategisten tavoitteiden ja linjausten pohjalta on määritelty keskeisenä suunnittelun tuloksena myös lyhyellä tähtäimellä käynnistettävät konkreettiset toimenpiteet. Toimenpiteissä on eroteltu priorisoidut valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet sekä maakuntatasolla edistettävissä olevat toimenpiteet. Huomattavaa on se, että toiminnallisia, eri sektoreiden välistä poikkihallinnollista yhteistyötä lisääviä toimenpiteitä esitetään perinteistä enemmän. Tällä pyritään tuomaan tehokkuutta ja aikaisempaa parempaa vaikuttavuutta myös liikennejärjestelmään. Toimenpiteitä määriteltäessä on otettu huomioon ennakoitavissa olevat liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen resurssit. Tehdyllä aluetyyppikohtaisella tarkastelulla on varmistettu eri alueiden tarpeiden tasapuolinen selvittäminen.

Suunnitelma on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa alueen yritysten, asukkaiden ja päätöksentekijöiden kanssa. Suunnitelmaluonnos oli lisäksi lausuntokierroksella. Suunnitelman valmistuttua laaditaan erillinen vastuutahoja sitouttava keskeisimmistä edistettävistä ja toteutettavista toimenpiteistä koostuva aiesopimus.

Suunnitelman laatimista ohjanneeseen ohjausryhmään ovat kuuluneet:
Tapio Liinamaa, Etelä-Pohjanmaan liitto, puheenjohtaja
Pauli Talvitie, Etelä-Pohjanmaan liitto
Jorma Ollila, Etelä-Pohjanmaan liitto
Seppo Rinta-Hoiska, Etelä-Pohjanmaan liitto
Jarmo Salo, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Anders Pulkkis, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Teija Snicker-Järvinen, Liikennevirasto
Kari Havunen, Seinäjoen kaupunki
Juha Takamaa, Kauhavan kaupunki
Anne Övermark, Lappajärven kunta
Kaisa Sippola, Ilmajoen kunta
Jouko Vuolle, Lapuan kaupunki
Ilkka Kajander, Ähtärin kaupunki
Veli Nummela, Teuvan kunta
Erkki Välimäki, Seinäjoki/K-8 ryhmä
Jouni Hänninen, Järvi-Pohjanmaan tekninen toimi
Pertti Kinnunen, Etelä-Pohjanmaan kauppakamari
Jukka Juurakko, Etelä-Pohjanmaan yrittäjät
Peter Ulmanen, Linja-autoliitto

Suunnitelman on laatinut konsulttina Sito Oy, jossa työstä on vastannut DI Petri Launonen.

Seinäjoella huhtikuussa 2014

ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO ETELÄ-POHJANMAAN ELY-KESKUS LIIKENNEVIRASTO

Sisällys

1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT 7

1.1 Liikennejärjestelmän kehittämiseen poikkihallinnollisuutta ja tehokkuutta 7
1.2 Toimintaympäristön muutokset muuttavat liikennejärjestelmän kehittämishaasteita 9
1.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso 10
1.3.1 Liikenneinfrastruktuuri 10
1.3.2 Liikkumisen palvelutaso 12
1.3.3 Elinkeinoelämän kuljetusten palvelutaso 18

2. TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA 22

2.1 Visio 2040 22
2.2 Toiminnan reunaehdot 23
2.3 Palvelutasotavoitteet ja kehittämisstrategia 23
2.3.1 Seinäjoen ydinalue 24
2.3.2 Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava 30
2.3.3 Muut keskukset 34
2.3.4 Haja-asutusalueet 38
2.3.5 Pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset 41
2.3.6 Yhteistyö ja toimintamallit 46

3. TOIMENPIDEOHJELMA 50

3.1 Valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet ja toimenpiteet 50
3.2 Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet 53

4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI 57

4.1 Toimenpiteiden toteutuminen edellyttää tehokasta ja jatkuvaa toimintaa 57
4.2 Keskeiset reunaehdot toteutuvat 57
4.3 Vaikuttavuus tarkastelualueittain 60
4.3.1 Ihmisten liikkumisen palvelutasoa kehitetään kattavasti 60
4.3.2 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan 61
4.3.3 Suunnitelman yritysvaikutukset pääosin välillisiä 62
4.3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittämiseen selkeät toimintamallit 62
4.4 Riskejä ja haasteita 63

5. SEURANTA JA EDISTÄMINEN 65

1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Liikennejärjestelmän kehittämiseen poikkihallinnollisuutta ja tehokkuutta

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

Nykyinen hallitusohjelma ja liikennepoliittinen selonteko korostavat liikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kanssa. Keskeistä on **palvelutasoajatteluun** perustuva liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen, jossa päätöksentekijät päättävät tavoiteltavasta palvelutasosta. Toimijat pyrkivät entistä monipuolisemmin toimenpitein saavuttamaan nämä asetetut tavoitteet käytettävissään olevilla resursseilla. **Uudessa liikennepolitiikassa** palvelutason parantaminen ei synny tekemällä enemmän vaan tekemällä viisaammin. Tarvitaan rohkeutta kehittää nykyisiä toimintatapoja ja löytää poikkihallinnollisesti uudentyyppisiä liikennejärjestelmään vaikuttavia toimenpiteitä – myös **kokeilemalla. Maankäytön, asumisen, liikennejärjestelmän, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän (MALPE) toimintaedellytysten suunnittelun ja toteuttamisen yhteensovittaminen** on tehokkaan toiminnan edellytys. Vain näin pystytään perinteisen liikenteen kysyntään vastaamisen ohella myös vaikuttamaan liikenteen kysyntään (liikkumistarpeet, liikenteen hinnoittelu ja tarjontaohjaus). Toimintaan tulee saada pitkäjänteisyyttä sekä samalla myös uusia toimijoita. Älyliikenteen keinot tulee saada osaksi normaalia toimintaa.

Valtakunnallinen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyö (ALLI) valmistuu vuonna 2014. Kehityskuvatyössä muodostetaan valtakunnallinen näkemys pitkällä tähtäimellä tavoiteltavasta aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Kehityskuvaa valmistellaan LVM:n, TEM:n ja YM:n, maakuntien liittojen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Liikneneviraston ja muiden keskeisten toimijoiden yhteistyönä ja sillä tulee olemaan huomattava vaikutus myös Etelä-Pohjanmaan kehittämisen kannalta.

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

Etelä-Pohjanmaan **maakuntastrategia** on juuri valmistunut. Asetettu visio ”Etelä-Pohjanmaa on hyvinvoivien ihmisten ja menestyvien yritysten uudistuva ja yhteistyötä rakentava kulttuurimaakunta” sitä avaavine strategisine tavoitteineen asettaa lähtökohdan myös maakunnan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Maakuntastrategian liikennejärjestelmää koskevat strategiset tavoitteet koskevat erityisesti vahvaa ja eheää infrastruktuuria (Etelä-Pohjanmaa tavoittelee älykkäitä ja innovatiivisia maakunnan erityispiirteet huomioon ottavia asumisen ja liikenteen ratkaisuja), mutta myös kaikkia muita osa-alueita – uudistumiskykyistä elinkeinoelämää, tulevaisuuden osaamistarpeita, hyvinvoinnin edistämistä sekä puhdasta toimintaympäristöä. Maakuntastrategian tavoitealueet ja erityisesti tavoiteltavat ratkaisut muodostavat osaltaan maakunnan liikennejärjestelmän tarkemman suunnittelun lähtökohtia. Esimerkkinä näistä ovat infrastruktuurin osalta älykkäät ja innovatiiviset maakunnan erityispiirteet huomioon ottavat asumisen ja liikenteen ratkaisut, vapaus monimuotoiseen ja monipaikkaiseen asumiseen, intensiivisen yhdyskuntarakenteen ja kasvun kehityskäytävät sekä nopeat ja korkeatasoiset ylimaakunnalliset yhteydet. Muiden osa-alueiden osalta on liikennejärjestelmällä suuri merkitys mm. hyvinvoinnin edistämiseen, elinkeinoelämän uudistumiskykyisyyden tukemiseen sekä maakunnan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Myös Etelä-Pohjanmaan toinen **vaihemaakuntakaava** (kauppa, liikenne ja maisema-alueet) on parhaillaan vireillä. Monet liikennettä koskevat merkinnät ovat vanhentuneet ja tällä suunnitelmalla luodaan osaltaan lähtökohtia maakuntakaavan tarkistukselle. Huomioitavaa on myös se, että Seinäjoen seudun kasvusopimus ja kytkentä INKA-ohjelmaan linkittyy vahvasti liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Maakunnassa ei ole aikaisemmin laadittu maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on noin 10 vuotta vanha. Seudullinen tai maakunnallinen liikennejärjestelmätyö ei ole vielä organisoituun työryhmätyöskentelyyn perustuvaa. Liikennesektorin kehittämistä tehdään eri tason työryhmissä mutta kokonaisuuden hallinta on hajanaista. Kehittäminen on suuria investointeja painottavaa, vaikka resurssit ja toimintaympäristö ovat murroksessa. **Liikennejärjestelmän ongelmia ei voida ratkaista enää yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallintokunnan voimin**, vaan tarvitaan laajaa eri osapuolten välistä yhteistyötä ja yksimielisyyttä edistettävien hankkeiden ja toimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksestä. Tämä edellyttää myös vuorovaikutuksen ja viestinnän kehittämistä niin päätöksentekijöiden, asukkaiden kuin elinkeinoelämän suuntaan. Esimerkiksi tämän suunnitelman yhteydessä tehtyyn päätöksentekijäkyselyyn vastanneiden mielestä kuntapäättäjien mahdollisuudet vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen ovat vähäiset, kuntien ja valtion työnjako liikenneasioissa on epäselvä eikä liikkujien tarpeita oteta riittävästi huomioon.

Lyhyellä tähtäimellä korostuu konkreettisesti myös **strategiatyön ja arkityön linkittyminen**. Tässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettävät kehittämislinjaukset ja toimenpiteet vaativat toteutuakseen jalkauttamista arkityöhön, aitoa uudentyyppisten toimenpiteiden hyötyjen näkemistä sekä yhdessä yli hallintokunta- ja organisaatiorajojen tapahtuvaa tekemistä.

Liikennejärjestelmän rahoitukseen käytetään Etelä-Pohjanmaalla vuosittain noin 88 M€. Kustannukset muodostuvat infrastruktuuri-investoinneista (14 M€), kunnossapidon kustannuksista (47 M€), joukkoliikenteen ostoista ja kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten kustannuksista (14 M€) sekä Kelan kuljetuskustannuksista (13 M€). Summassa eivät ole mukana kertaluontoiset suuret laajennus- tai kehittämisinvestoinnit. Suuria investointeja ei pystytä jatkossa enää toteuttamaan nykyisessäkään mittakaavassa, vaikka mm. pääradalla välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä ja valtatien 19 Seinäjoen ohikulkutien (Itäväylän) toteutuminen on juuri käynnistynyt. Suurin osa maakunnan liikennejärjestelmän vuotuisesta rahoituksesta käytetään nykyisten liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen ja on siten sidottu jatkuviin toimenpiteisiin. Perustienpidon rahoitus vaatisi tasokorjauksen, mutta sellaista ei ole näköpiirissä. Liikennejärjestelmän rahoituksen ei voida odottaa lähitulevaisuudessa myöskään kokonaisuutena lisääntyvän. Tarpeita on moninkertaisesti rahoitukseen nähden, joten priorisointi ja tehostaminen on välttämätöntä. Tämä tarkoittaa myös käyttäjien liikkumiseen ja kuljetuksiin panostamaa rahoitusta – jonka voidaan Etelä-Pohjanmaalla arvioida olevan yhteiskunnan panostamaan rahoitukseen nähden moninkertainen (arviolta noin 0,9 mrd. euroa/vuosi). Em. rahoitukseen vaikuttamalla voidaan saada liikennejärjestelmäkokonaisuuteen lisää vaikuttavuutta.

Ilmastonmuutoksen hillintä on keskeinen reunaehto niin alueidenkäyttö- kuin liikennepolitiikassa. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja siitä tieliikenteen osuus on noin 90 %. Vuoteen 2050 mennessä tavoitellaan kasvihuonekaasupäästöissä 80 %:n vähenemää. Tavoitteet ovat erittäin haastavat jo lyhyelläkin tähtäimellä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää erittäin vahvoja muutoksia myös Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämisen painotuksissa, vaikka mm. ajoneuvo- ja polttoaineteknologian kehittyminen tukeekin osaltaan tavoitteisiin pääsemistä. Liikkumistarpeiden vähentämisen ja järkevöittämisen sekä maankäytön ja liikenteen aidon yhteensovittamisen merkitys korostuu entistäkin enemmän, koska ilman alueellisten toimenpiteiden vaikuttavuutta ei ole mahdollista saavuttaa valtakunnallisiakaan tavoitteita.

1.2 Toimintaympäristön muutokset muuttavat liikennejärjestelmän kehittämishaasteita

Etelä-Pohjanmaalla asui vuonna 2012 noin **194 000 asukasta**. Väestö on valtakunnallisen trendin mukaisesti **keskittynyt Seinäjoelle** ja sen ympäristöön sekä **Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän varrelle**. Paikallisesti väestö on suhteellisesti keskittymässä myös seutu- ja kuntakeskuksiin, vaikka kokonaisuutena väestö on jakautunut vielä suhteellisen tasaisesti ja kyläasutus on vielä runsasta. Seinäjoen kasvuvauhti on ollut noin 1000 asukasta/vuosi samalla kun muu maakunta on menettänyt asukkaita. Tulevaisuudessa keskittymisen voidaan arvioida jatkuvan väestönkasvun pysyessä kokonaisuutena kuitenkin maltillisena; vuoteen 2040 mennessä kasvun arvioidaan olevan noin 4,3 %. Muiden seutukuntien arvioidaan menettävän edelleen väestöään samalla kun Seinäjoki jatkaa kasvuaan. Tämä luo toisaalta potentiaalia Seinäjoen seudun liikennejärjestelmän monipuoliseen kehittämiseen mutta luo samalla haasteita muun maakunnan liikennejärjestelmän ylläpidolle.

Maakunnan väestöstä 70 % asuu taajamissa, 13 % kylissä ja 17 % haja-asutusalueella. Keskuskunnat ovat kuitenkin yhdyskuntarakenteeltaan suhteellisen hajautuneita; koskien myös Seinäjokea. Monessa suuremmassakin kuntakeskuksessa alle kolmen kilometrin päässä ydinkeskustasta asuvien osuus koko väestöstä on vain noin 30-40 %. Esim. Seinäjoella alle kilometrin etäisyydellä keskustasta asuvien osuus on vain noin 10 %, kun taas 1-3 km etäisyydellä asuvien osuus on noin 30 %. Kokonaisuutena **taajama-alueet ovatkin väestön keskittymisestä huolimatta laajentuneet ja hajautuneet**, mikä näkyy myös maakunnan autoistumisessa sekä joukkoliikenteen vähäisessä merkityksessä. Tätä korostaa asutuksen sijoittuminen voimakkaasti ja nauhataajamamaisesti valta- ja kantateiden varsille - jossa myös suurin osa taajamista sijaitsee.

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

Yrittäjyys on Etelä-Pohjanmaalla vahvaa ja pk-yritysten merkitys maakunnan työllisyydelle keskeinen. Yritykset ovat kuitenkin pieniä ja yrityskannan vaihtuvuus vähäistä. Nykyisiä vahvoja aloja ovat koko maakunnan kannalta erityisesti koko elintarviketuotannon ketju (”kestävät ja tehokkaat ruokaratkaisut”), kauppa, metalliala, teknologiateollisuus ja rakentaminen. Elintarvikeklusterin osuus maakunnan tuotannon arvon lisäyksestä on yli kolminkertainen koko maahan verrattuna. Potentiaalisia nousevia toimialoja arvioidaan olevan mekatroniikka, logistiikka sekä Seinäjoen seudulla tieto- ja informaatioteknologia. Yritysten ja logistiikan kuljetusympäristöön vaikuttavat paikallisten muutosten lisäksi voimakkaasti globaalit trendit ja muutospaineet.

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

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

Yhdyskuntarakenteen ominaisuudet ja kehityssuunnat näkyvät voimakkaasti ihmisten liikkumistarpeissa ja liikkumisen suuntautumisessa. Se, missä ja minkälaisessa ympäristössä ihmiset asuvat, korreloi autonomistuksen, auton käytön ja matkojen määrän suhteen. Tulevaisuudessa palveluiden ja asutuksen edelleen keskittyessä sekä maankäytön todennäköisesti kääntyessä tiivistymistä kohti kestävien liikkumismuotojen suosion kasvattaminen on yhä ajankohtaisempaa ja realistisempaa, erityisesti Seinäjoella mutta myös muissa kuntakeskuksissa. Toisaalta tähän asti jatkunut yhdyskuntarakenteen hajautuminen yhdessä autoistumisen ja vahvan henkilöautoilua suosivan liikkumiskulttuurin kanssa tekee liikkumistarpeiden järkevöittämisen sekä kestävien kulkutapojen edistämisen haasteelliseksi. Yhdyskuntarakenteen hajautuva kehityssuunta tulisikin pystyä kääntämään – samalla kun koko maakunnan alue halutaan pitää asuttuna. Maakunnassa tavoitellaankin ns. hajakeskitettyä mallia, jossa pyritään tiivistämään keskuksia mutta pitämään myös maaseutu asuttuna. Tämä vaatii juuri maakunnan erityispiirteiden ja -vahvuuksien hyödyntämistä, mutta kestävällä tavalla. Samalla on huomioitava, että vuoden 2040 yhdyskuntarakenne ja infrastruktuuri on pääosin jo olemassa. Huomiota tuleekin kiinnittää kasvun suuntaamisen ohella myös nykyisten rakenteiden vajaakäytön ehkäisyyn.

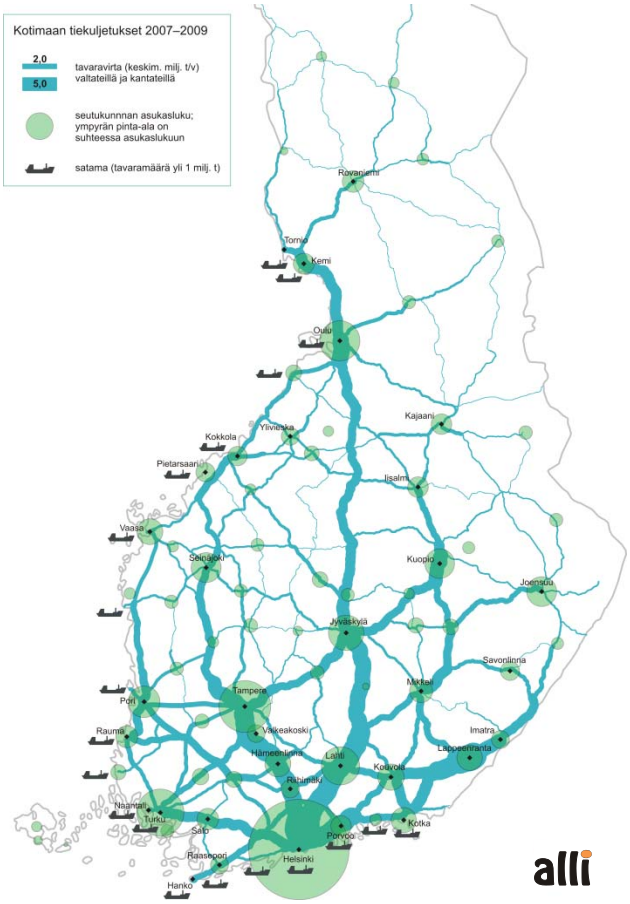
1.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso

1.3.1 Liikenneinfrastruktuuri

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

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

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

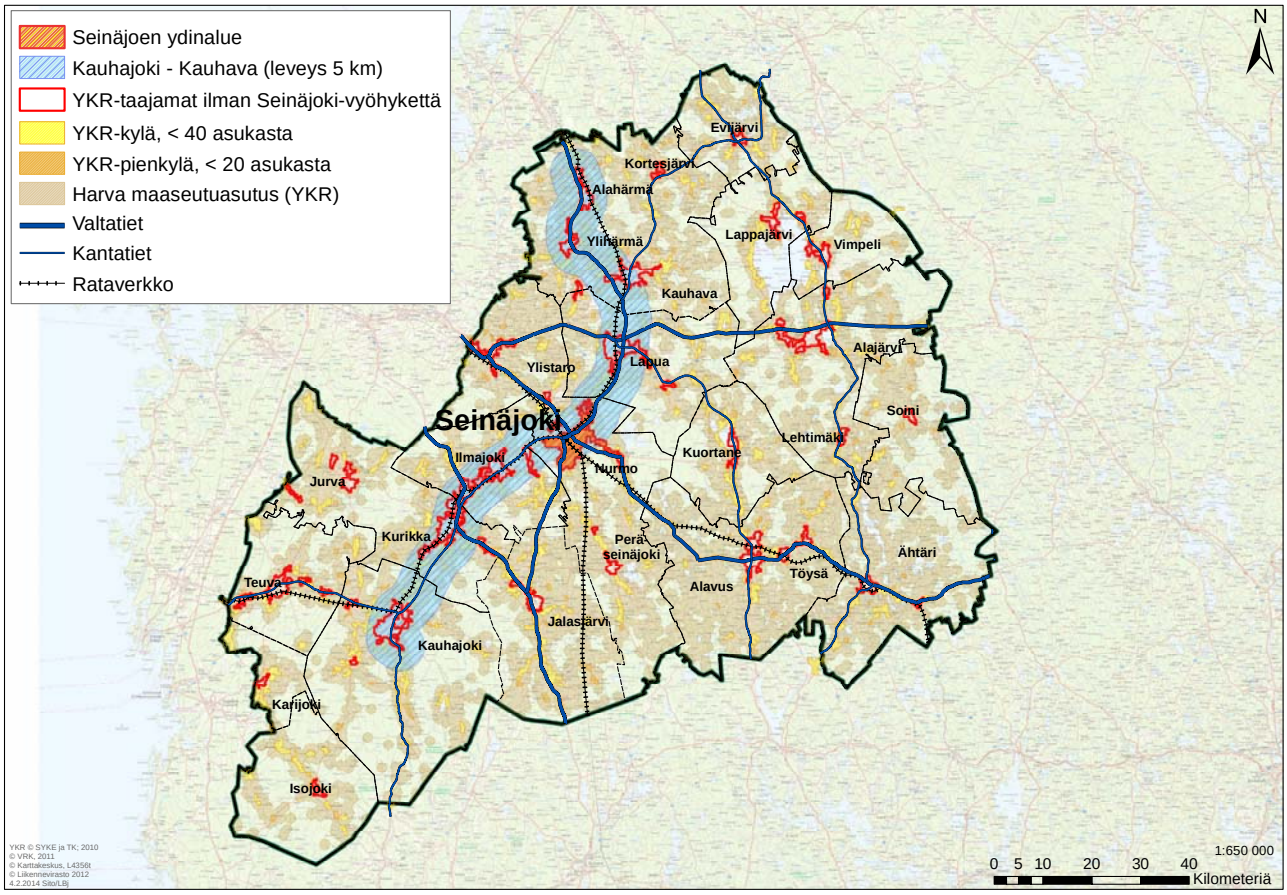


Kuva 1. Kotimaan tiekuljetukset 2007-2009. Lähde: Alli

matkakeskus, rautatieasemat, kehittymässä oleva Seinäjoen Roveksen logistiikkakeskus sekä Seinäjoen lentoasema – jonka säännöllinen reittilentoliikenne loppui kuitenkin keväällä 2013. Etelä-Pohjanmaan kannalta tärkeitä solmupisteitä ovat myös Pohjanmaan satamat Kaskinen ja Vaasa.

Liikenneverkkojen kattavuus on Etelä-Pohjanmaalla kokonaisuutena riittävä ja tulevaisuuden liikenneinfrastruktuuri siten jo pääosin perustaltaan valmis. Päätie- ja rataverkolla on kuitenkin vielä merkittäviä palvelutasopuutteita, erityisesti Kauhajoen-Seinäjoen-Kauhavan kehityskäytävälle sijoittuvilla valta- ja kantatiejaksoilla, pääradalla sekä myös muilla ylimaakunnallisiin liikenne-/kuljetuskäytäviin kuuluvilla yhteysväleillä.

Huomattavaa on, että isojen rakentamisinvestointien toteuttamismahdollisuudet ovat koko ajan vaikeutumassa. Infrastruktuurin kehittäminen suuntautuneekin jatkossa entistä enemmän nykyisten pääväylien vaiheittaiseen parantamiseen sekä pienempien erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta lisäävien toimenpiteiden toteuttamiseen. Samalla infrastruktuurin osalta on suurimmaksi haasteeksi nousemassa se, miten hyvin nykyistä infrastruktuuria pystytään pitämään kunnossa ja miten sen hoito ja ylläpito vastaa mahdollisimman hyvin asiakastarpeita sekä tarpeita liikennejärjestelmän kestävän kehityksen turvaamiseksi. Haastetta kasvattaa se, että tieliikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä esimerkiksi valtatiellä 18 välillä Seinäjoki-Vaasa 38 % (henkilöautot) sekä valtatiellä 3/19 välillä Tampere - Seinäjoki 37 %. Maakuntatasolla kasvuksi on ennustettu 22 % (lähde: valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2014-2030).



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

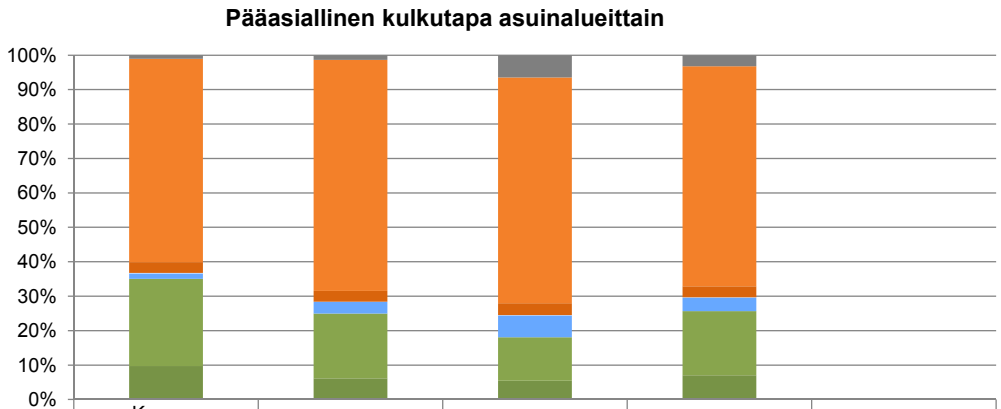
1.3.2 Liikkumisen palvelutaso

Liikkuminen perustuu Etelä-Pohjanmaalla vahvasti henkilöautoiluun

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

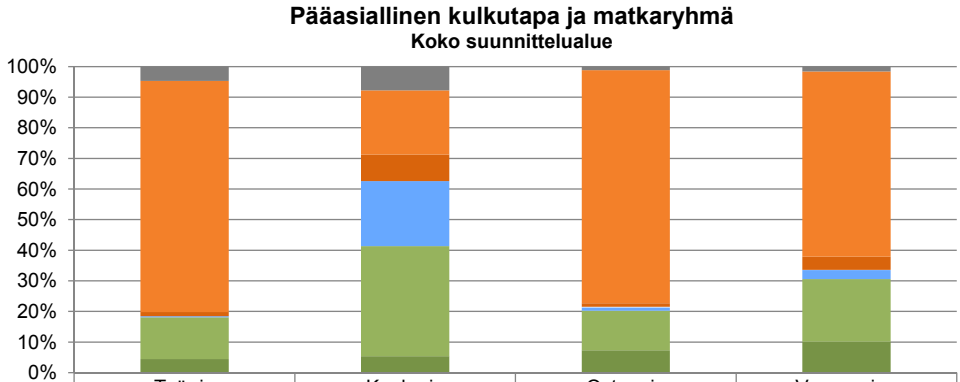
Kävelyn ja pyöräilyn suosio on suurin lyhyillä, 0-5 km pituisilla matkoilla – joita on mahdollista tehdä mm. toimintojen sijoittumisesta ja lyhyistä etäisyyksistä johtuen eniten kuntien keskusta- ja taajama-alueilla. Vastaavasti haja-asutusalueilla käytetään pidemmistä etäisyyksistä ja muiden liikennemuotojen puutteesta johtuen henkilöautoa yleensä huomattavasti enemmän. Etelä-Pohjanmaalla erot henkilöauton kulkutapaosuudessa eri alueiden välillä ovat kuitenkin normaalia pienempiä. Joukkoliikenteen asema on Etelä-Pohjanmaalla haasteellinen – myös Seinäjoen paikallisliikennealueella ja Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhykkeellä, joissa tarjonta ja potentiaali olisi suurin.

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



	Kunnan keskusta-alue	Muu kunnan taajama	Taajaman ulkopuoli	Suunnittelu-alue	Koko maa
Muu	1 %	1 %	6 %	3 %	
Henkilöauto	59 %	67 %	66 %	64 %	58 %
Mopo tai moottoripyörä	3 %	3 %	3 %	3 %	
Juna	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Linja-auto, muu julkinen liikenne	2 %	3 %	6 %	4 %	6 %
Polkupyörä	25 %	19 %	13 %	19 %	8 %
Jalankulku	10 %	6 %	5 %	7 %	21 %

Kuva 3. Asuinalueen tyyppi korreloi vahvasti eri kulkumuotojen käytön kanssa (lähde: Etelä-Pohjanmaan liikkumiskysely, toukokuu 2013).



	Työ- ja työasiamatkat	Koulu- ja opiskelumatkat	Ostos- ja asiontimatkat	Vapaa-ajan matkat
Muu	5 %	8 %	1 %	2 %
Henkilöauto	76 %	21 %	76 %	60 %
Mopo tai moottoripyörä	1 %	9 %	1 %	4 %
Juna	0 %	0 %	0 %	0 %
Linja-auto, muu julkinen liikenne	0 %	21 %	1 %	3 %
Polkupyörä	14 %	36 %	13 %	20 %
Jalankulku	4 %	5 %	7 %	10 %

Kuva 4. Eri kulkumuotojen suosio on huomattavan erilainen erityyppisillä matkoilla (lähde: Etelä-Pohjanmaan liikkumiskysely, toukokuu 2013).

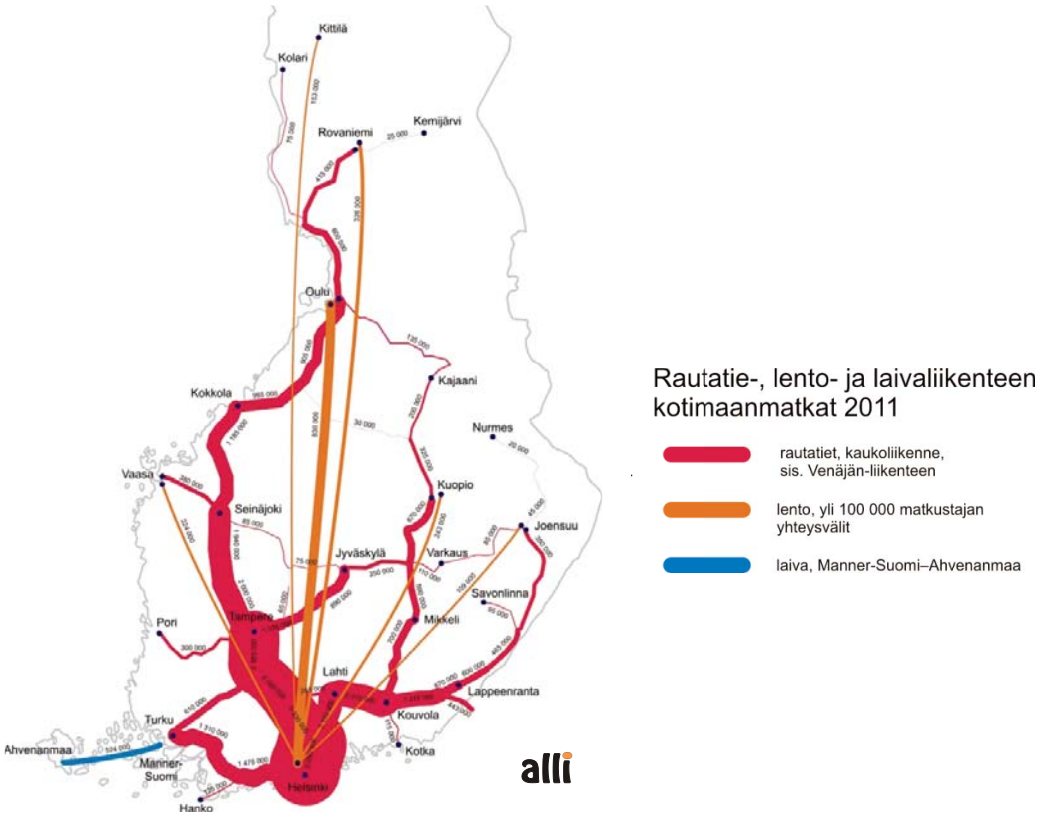
Palvelutasohaasteet

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

Etelä-Pohjanmaan osin nauhataajamamainen ja hajaantunut yhdyskuntarakenne yhdessä liikkumistottumusten kanssa muodostaa **kestävämpien kulkumuotojen** - joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämiselle merkittävän haasteen. Mahdollisuudet em. kulkumuotojen suosion lisäämiseen ovat suurimmat Seinäjoella sekä seutu- ja kuntakeskuksissa. Henkilöautoilua suosivan kehityssuunnan muuttaminen edellyttää myös pitkäjänteistä työtä ja liikkumistapavalintoihin vaikuttavien ratkaisujen vaikutusten tunnistamista. Tämä tulee ottaa huomioon myös liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä suunnattaessa.

Etelä-Pohjanmaan **sisäinen joukkoliikenne** perustuu pääosin linja-autoliikenteeseen. Junaliikenteen merkitys on pääradan asemien välillä kuitenkin suuri. Alueella kulkee pitkämatkaista pikavuoroliikennettä sekä kuntien välistä ja sisäistä vakiovuoroliikennettä. Linja-autoliikenteen keskuspaikkana toimii Seinäjoki. Alueellinen joukkoliikenteen kysyntä perustuu suurelta osin koululais- ja opiskelijaliikenteeseen; työmatkapendelöinti joukkoliikenteellä on vähäistä.

Seinäjoella joukkoliikenteen rooli on paikallisliikenteestä huolimatta vähäinen ja joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoilun kanssa heikko. Paikallisliikenteen linjasto kattaa valtaosan kaupungin keskustaajamasta, mikä mahdollistaisi työ-, opiskelu- ja asiointimatkat myös joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen käyttö edellyttää Seinäjoella käyttäjältä kuitenkin suunnitelmallisuutta ja liikkumisen tarkkaa rytmittämistä harvojen vuorojen mukaan. Seinäjoen kaupunkialueella ei ole myöskään yhdyskuntarakenteen näkökulmasta intensiivistä joukkoliikennevyöhykettä, vaikka paikallisliikennealue kattaakin lähes koko kaava-alueen. Paikallisliikenteen taksat ovat



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

edullisia, mutta syy joukkoliikenteen käyttämättömyyteen on enemmänkin rahoituksen niukkuudesta johtuvissa vuorotarjonnan ja linjaston puutteissa sekä mm. autoistumista tukeneessa maankäytössä ja liikkumistottumuksissa.

Seinäjoki (matkakeskus) on maakunnan **kaukoliikenteen** solmukohta. Seinäjoen matkakeskuksen kautta tehtäviin matkaketjuihin sisältyvien vaihtojen helppoudessa ja informaation tasossa on puutteita, vaikka matkakeskuksen sijainti on hyvä. Kaukoliikenteen sekä erityisesti Seinäjoen paikallisliikenteen yhteenkytkentä on nykyisin vielä puutteellista. Myös liityntäpysäköintijärjestelyt ovat jo nykytilanteessa riittämättömät.

Pääradan vuorotarjonta ja suhteellisen nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle vastaavat asiakastarpeita kohtuullisen hyvin, vaikka yhteyksien nopeuttamisessa olisi edelleen vahvaa potentiaalia jo pieninkin toimenpitein. Junaliikenteen kulkutapaosuus pääradan suuntaisessa pitkämatkaisessa liikkumisessa on jo nykyisin vahva, erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla. Seinäjoen lentoaseman vuoroliikenteen keskeytymisen jälkeen tehdyt junaliikenteen aikataulumuutokset mahdollistavat nykyisin toimivat, tosin aikataulujen tiukkuudesta johtuen häiriöalttiit työasiamatkayhteydet Helsinki-Vantaalta aamulla lähteville jatkoyhteyksille. Seinäjoelta lähtee henkilöliikennettä myös Vaasan suuntaan sekä Haapamäen kautta Jyväskylän suuntaan. Haapamäen radan varrella asemapaikkoina ovat mm. Alavus, Tuuri ja Ähtäri. Suupohjan radalla ei ole henkilöliikennettä. Junaliikenne on erityisesti osa valtakunnallista kaukoliikennettä, mutta sillä on rooli myös paikallisen liikennetarjonnan vahvistamisessa. Vaasan suunnan yhteyksien merkitys on korostumassa niin Seinäjoen ja Vaasan välisen yhteistyön lisääntymisen kuin Vaasan lentoaseman liityntäyhteyksien kehittämisen kannalta.

Liikkuminen **Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävällä** perustuu vahvasti henkilöauton käyttöön, vaikka muista pääteiden suuntaisista yhteyksistä poiketen käytävällä on keskitasoiset joukkoliikenteen palvelut. Välillä Seinäjoki-Lapua-Kauhava joukkoliikenteen tarjontaa lisää em. sijainti pääradan varressa. Joukkoliikenteellä olisi mahdollisuus olla kehityskäytävällä nykyistä kilpailukykyisempi, mikäli nykyinen tarjonta suunniteltaisiin selkeämmäksi ja yhdyskuntarakennetta suunniteltaisiin vahvemmin joukkoliikenteen houkuttelevuus huomioon ottaen. Työ- ja opiskelumatkat ovat mahdollisia päärataa pitkin Kauhavalta ja Lapualta Seinäjoelle, joten hen-

kilöauton käyttö ei ole välttämätöntä. Junan houkuttelevuus edellyttää kuitenkin sujuvia matkaketjuja liityntäliikenteineen molemmissa päissä. Kokonaismatka-aika maakunnan sisäisessä liikkumisessa on kuitenkin tästä huolimatta vielä junaliikennettä pidempi. Lisäksi em. rautatieasemien läheisyydessä asuvien määrä ei ole kovin suuri. Toisen suunnan Seinäjoki-Lapua-Kauhava työmatkaliikkuminen junalla ei onnistu aamuisin aikataulupuutteista johtuen.

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

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

Haja-asutusalueilla on perinteinen joukkoliikenne tiensä päässä. Matkat eivät ole mahdollisia joukkoliikenteellä pääteiden varsia lukuun ottamatta - uusin keinoin voi olla kuitenkin mahdollista turvata myös autottomien liikkumis- ja siten myös haja-asutusalueilla asumismahdollisuuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus vaihtelee vahvasti eri alueilla. Seututasolla katsottuna erot eivät ole kovinkaan suuria, mutta aluetyypeittäin erot ovat huomattavia. Vahvimmillaan kävely ja pyöräily on kaupunkien/kuntien keskusta-alueilla sekä myös pienemmissä taajamissa, joissa etäisyydet ovat lyhyitä ja toimintojen sijoittuminen tukee liikkumista myös muutoin kuin henkilöautolla. Yhdyskuntarakenteesta johtuen kävelyn osuus on keskuksissa kuitenkin pääosin selkeästi pyöräilyä pienempi. Pyöräily on suositumpaa 1-5 km matkoilla, jolloin se kilpailee Seinäjoella enemmän myös jo haasteellisen paikallisliikenteen kanssa. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseen on kuitenkin potentiaalia kaikilla keskusta-alueilla ja taajamissa tehtävillä matkoilla, erityisesti työ- ja työasiamatkoilla, joissa käytön esteet (esim. tavaroiden kuljettaminen) ovat vähäisimmät. Haasteen aiheuttaa keskustojen ulkopuolella kuitenkin maakunnalle tyypillinen hajaantunut teiden varsille sijoittuva asutus, minkä vuoksi etäisyydet muodostuvat keskustojen reuna-alueillakin pitkiksi. Lyhyellä tähtäimellä pyöräilyn edistämisen potentiaali onkin kävelyä suurempi. Toisaalta maankäytössä tapahtuvat muutokset, esim. täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen antavat mahdollisuuksia sekä kävelyn että pyöräilyn lisäämiseen. Samanaikaisesti haasteena on kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden säilyttäminen lyhyilläkin matkoilla sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kulkumuotona heikentävä työmatkojen keskipituuksien jatkuva kasvu. Myös mopoilun lisääntyminen on vähentänyt erityisesti pyöräilyn suosiota nuorten keskuudessa.

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

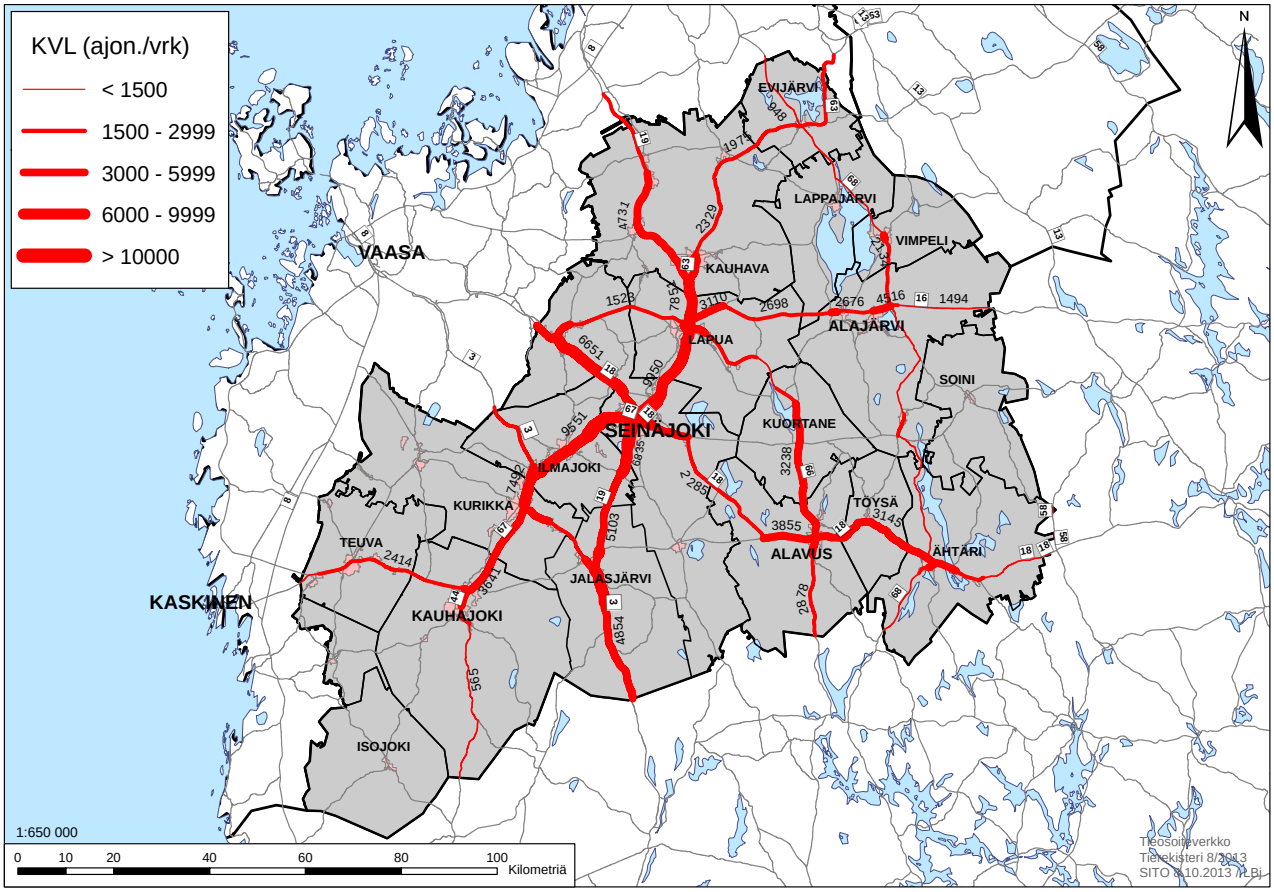
Henkilöauton käytön helppous, mukavuus ja mm. liikkumisen hinta suhteessa joukkoliikenteeseen houkuttelevat auton omistamiseen ja sitä kautta käyttöön. Henkilöautoilu onkin kaikilla alueilla ja myös matkatyypeillä selkeästi suosituin vaihtoehto (koulu- ja opiskelumatkoja lukuun ottamatta). Maankäytön ja myös palvelujen hajaantuminen on yhdessä liikkumistottumusten, autoistumisen sekä mm. kaupunkien sisäisen ja pitkämatkaisen liikkumisen sekoittumisen kanssa johtanut Seinäjoen seudun päätieverkolla kasvaviin palvelutasohaasteisiin. Tämä näkyy jo nykyisin erityisesti kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava (Seinäjoen keskustaan johtavalla valtatiellä 19, erityisesti välillä Seinäjoki-Lapua sekä myös kantatiellä 67). Liikenneturvalli-

suuteen ja matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyvien palvelutaso-ongelmien ennakoidaan kasvavan ko. yhteysväleillä huomattavasti seuraavan 20 vuoden aikana. Seinäjoen ohitustien valmistuminen poistaa kuitenkin keskustan läpi kulkevan valtatieliikenteen ongelmia sekä mahdollistaa osaltaan keskustan kehittämisen houkuttelevammaksi myös muilla kulkutavoilla. Palvelutaso-ongelmat korostuvat nykyisin myös valtateiden 3 ja 19 liittymässä Jalasjärvellä sekä myös muutoin valtatielle 3 sijoittuvien taajamien kohdilla.

Seutu- ja kuntakeskuksissa liikkuminen perustuu voimakkaasti henkilöautoiluun. Henkilöautoilun osalta korostuvat erityisesti pääväylien liikenneturvallisuuteen liittyvät palvelutasopuutteet sekä pääteiden ja vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon kunto ja kunnossapito-ongelmat. Matka-aikojen ennakoitavuus on hyvä. Haja-asutusalueilla ovat erityisenä haasteena rahoituksen niukkuudesta johtuva liikkumisen palvelutasoon (liikenneturvallisuus ja matka-aikojen ennakoitavuus) suoraan vaikuttava tiestön kunnon heikkeneminen ja talvihoidon puutteet sekä liikkumisen henkilöautoriippuvaisuus.

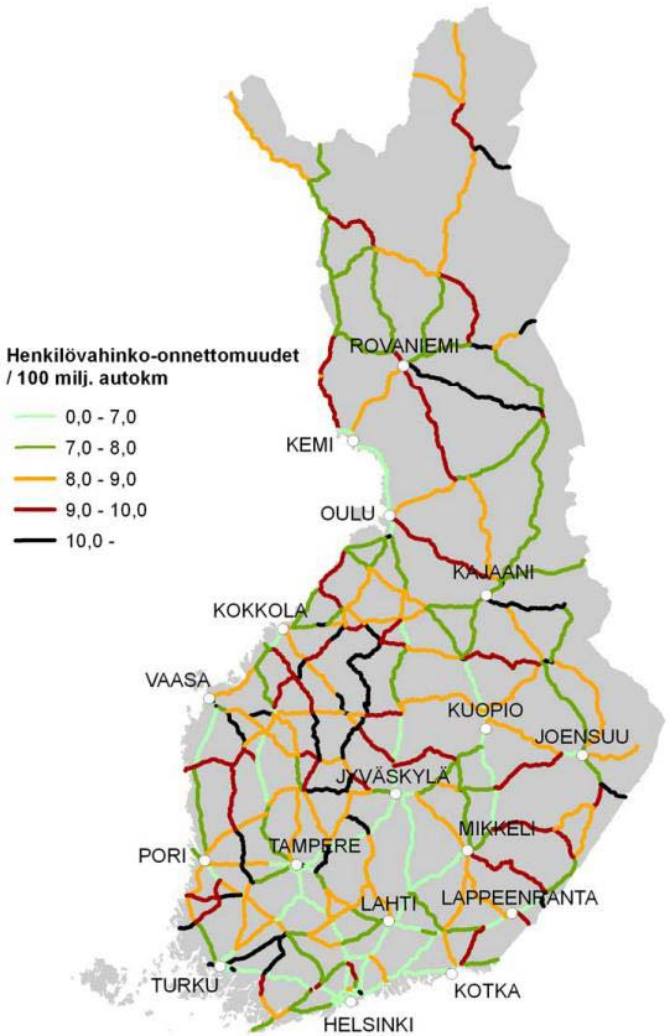
Maakunnan liikennesuorite keskittyy pääteille (liikennesuoritteesta 60 %, mutta tiepituuksista 18 %, kuva 6). Muutoin suuri osa maanteistä on vähäliikenteisiä. Liikennemäärät ovat viime aikoina kasvaneet voimakkaasti Seinäjoen seudun ydinalueella, erityisesti valtateillä 18 ja 19. Liikenne on kasvanut kuitenkin myös muilla pääteillä, tosin selvästi hillitymmin. Haja-asutusalueella liikenne on monin paikoin vähentynyt. Kehityksen voidaan arvioida jatkuvan suurelta osin samansuuntaisena, mikäli Seinäjoen seudulle keskittyvä kehitys jatkuu eikä maakunnan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehityssuuntiin saada aikaiseksi merkittäviä muutoksia.

Etelä-Pohjanmaalla tapahtuu yhdessä Kymenlaakson kanssa asukaslukuun suhteutettuna eniten **henkilövahinko-onnettomuuksia** koko maassa. Vuonna 2012 suunnittelualueella kuoli liikenneonnettomuuksissa 18 ja loukkaantui 362 henkilöä. Loukkaantuneiden määrä on ollut vuosina 2008–2012 kuitenkin hienoisessa laskussa. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat vakavuudeltaan hieman maan keskitasoa vakavampia. Asukaslukuun suhteutettuna maakunnassa tapahtuu alkoholi-onnettomuuksia selvästi koko maan keskiarvoa enemmän. Kuole-



Kuva 6. Maanteiden liikennemäärät Etelä-Pohjanmaalla vuonna 2012 (keskimääräinen vuorokausiliikenne).

maan johtaneet onnettomuudet painottuvat valta- ja kantateille, joilla tapahtuu keskimäärin seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosittain. Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävälle sijoittuvien valta- ja kantateiden liikenneturvallisuus on heikentynyt liikennemäärien kasvun myötä. Polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksien määrä asukasta kohden on selkeästi maan keskiarvoa korkeampi. Maakunnan liikenneturvallisuustilanne ja väestön ikääntyminen korostavat liikenneympäristön ja liikennepalvelujen selkeyttä ja esteettömyyttä tulevaisuudessa.



Kuva 7. TARVA-ohjelmalla lasketut henkilövahinko-onnettomuusasteet päätieverkolla (Liikennevirasto 2012d).

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

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

1.3.3 Elinkeinoelämän kuljetusten palvelutaso

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

Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän kehitys on riippuvainen globaaleista markkinoista. Kilpailu kiristyy jatkuvasti ja **kilpailukyvyn säilyttäminen on avainasemassa** myös Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämän näkökulmasta. Elinkeinoelämän toiminnan syklit ovat entistä lyhyempiä ja toiminnan näkyvyys sekä ennustettavuus entistä vaikeampaa. Vihreiden arvojen merkitys kasvaa. Hiilijalanjäljen seuraaminen on entistä tärkeämpää ja toimitusketjuilta vaaditaan vihreiden arvojen noudattamista. Globalisaation vaikutukset ovat nähtävissä Etelä-Pohjanmaalla selvästi. Taantuman aiheuttama kysynnän lasku on vähentänyt paikallista alihankintaa. Maataloudessa toiminnan tehostaminen on johtanut viime vuosina maataloustuottajien määrän merkittävään vähentymiseen ja samalla tilakokojen kasvuun. Myös Venäjään liittyvät mahdollisuudet ja toisaalta epävarmuustekijät vaikuttavat Etelä-Pohjanmaan yritysten toimintaan.

Elintarvike- ja metalliteollisuuden sekä maatalouden kuljetusketjujen toimivuuden tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat kustannustehokkuus ja toimitusvarmuus. **Kuljetuskustannukset** tuovat Etelä-Pohjanmaan yrityksille erityisen haasteen verrattuna eurooppalaisiin kilpailijoihin pitkien kuljetusmatkojen johdosta. Tulevaisuudessa vientiyritysten kuljetuskustannukset voivat nousta entisestään mm. rikkidirektiivin johdosta. Juuri toteutettujen raskaan liikenteen massa- ja mittamuutosten kuljetuskustannushyötyjä ei pystytä infrapuutteista johtuen juurikaan realisoimaan. Kuljetuskaluston tehokas käyttö (eli korkeat täyttöasteet) onkin maakunnan kuljetusketjujen kustannustehokkuuden kannalta tärkeää. Toimitusvarmuuden osalta merkittävää ovat asiakkaiden tiukat aikatauluvaatimukset. Toimituksilta vaaditaan minuuttiaikataulua ja toimintaa seurataan tiiviisti. Pienetkin säästöt tai vastaavasti myöhästymiset kuljetusaikataulusta voivat olla merkittäviä.

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

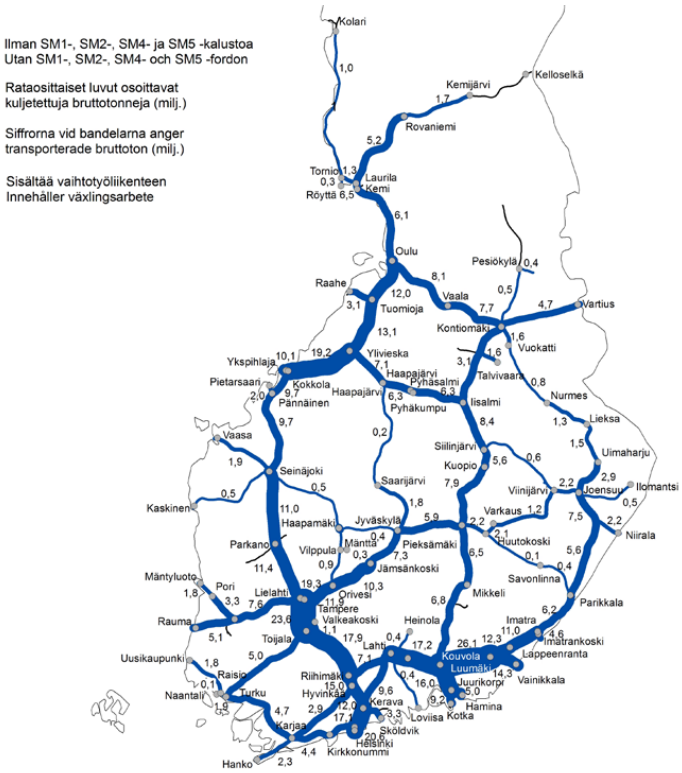
Etelä-Pohjanmaan läpi kulkee kaksi kansainvälistä **kuljetuskäytävää**. Botnian käytävä on osa TEN-T-ydinverkkoa. Itä-länsisuuntaisen Keskipohjolan kuljetuskäytävän tavoitteena on luoda vaihtoehtoisia ympäristöystävällisiä sekä kustannustehokkaita kuljetusreittejä perinteisille kuljetusreiteille. Käytäviä pyritään kehittämään vihreiden arvojen mukaisesti ja luomaan niistä luontevia intermodaalisia käytäviä, joissa maantie-, rautatie- ja merikuljetukset toimisivat yhtenä kokonaisuutena. Käytävät ovat haastattelujen ja kyselytutkimusten mukaan vielä kuitenkin melko tuntemattomia maakunnan elinkeinoelämälle.

Yhtenä merkittävänä kuljetuskäytäviin liittyvänä kehityshankkeena on pitkään vireillä ollut Seinäjoen Roveksen maakunnallinen logistiikka-alue. Alue sijaitsee rakennettavan ohikulkutien (Itäväylän) ja Haapamäen radan risteyskohdassa. Alueelta on suora tieyhteys Kapernaumin ja Roveksen teollisuusalueille sekä Seinäjoen lentoasemalle. Tavoitteena on alueen ja toimintojen yhdistäminen liiketaloudellisesti kannattavasti ja luoda maakuntaan kaikki kuljetusmuodot yhdistävä, monipuolisia varastointi- ja muita logistiikkapalveluita tarjoava alue.

Etelä-Pohjanmaalla **tiekuljetusten osuus** on rautatiekuljetuksiin verrattuna selvästi **valtakunnallista keskiarvoa suurempi**. Maakunnan päätieverkko on kuljetusten näkökulmasta vielä hyväkuntoinen ja erityisesti päätieyhteyksiä etelän suuntaan pidetään hyvinä. Päätieyhteydet Porin ja Turun (kantatie 44 Äetsä - Kauhajoki) sekä Jyväskylän ja Kuopion (valtatie 18) suuntaan vaatisivat kuitenkin parantamista. Valtatien 16 kunnossapito on alueen vientiteollisuuden kuljetusten kannalta erittäin tärkeää. Yhteys Seinäjoki-Lapua-Kauhava koetaan maakunnan veturiyritysten kannalta pullonkaulaksi. Myös yhteydet Evijärvi-Kaustinen (kantatie 63) sekä Ruona-Alajärvi (yhteys kantatieltä 66 maantietä 711 pitkin Alajärvelle) nähdään ongelmallisina väleinä. Kuljetusten kannalta

tunnistettu ongelmakohde on myös valtateiden 3 ja 19 risteys Jalasjärven kohdalla. Valtateiden varsilla sijaitsevien teollisuusalueiden liittymien parantamistoimenpiteiden viivästyminen uhkaa muodostaa pullonkauloja alueiden kehittymiselle. Rakenteilla oleva Seinäjoen itäinen ohikulkutie (Itäväylä) tuo odotettua tehokkuutta ja nopeutta kuljetuksiin Seinäjoen osalta. Kaivosteollisuuteen liittyvien asiakkuuksien kannalta maantieyhteys Pohjois-Ruotsiin on tärkeä.

Etelä-Pohjanmaalla on paljon teollisuutta, joka valmistaa **erikoiskuljetuksia** vaativia kappaleita. Maakunnan tieverkko on erikoiskuljetusten näkökulmasta hyvätasoista. Valta- ja kantateistä suuri osa kuuluu valtakunnalliseen suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon. Yleisten teiden osalta kuljetuksia eniten hankaloittava tekijä on risteys- ja liittymäalueiden ahtaus etenkin alemmalla tieverkolla. Maakunnan pääteiden siltojen tilanne on erikoiskuljetusten kannalta hyvä. Ainoastaan Kyrönjoen silta valtatiellä 3 on kierrettävä. Uusien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpien normaaliliikenteessä sallittujen massojen muutoksen myötä on Kyrönjoen sillalle asetettu painorajoitus. Merkittävän sijaintinsa takia silta aiheuttaa haittaa raskaalle liikenteelle.



Kuva 8. Bruttotonnit rataosittain vuonna 2012 (Liikennevirasto 2013).

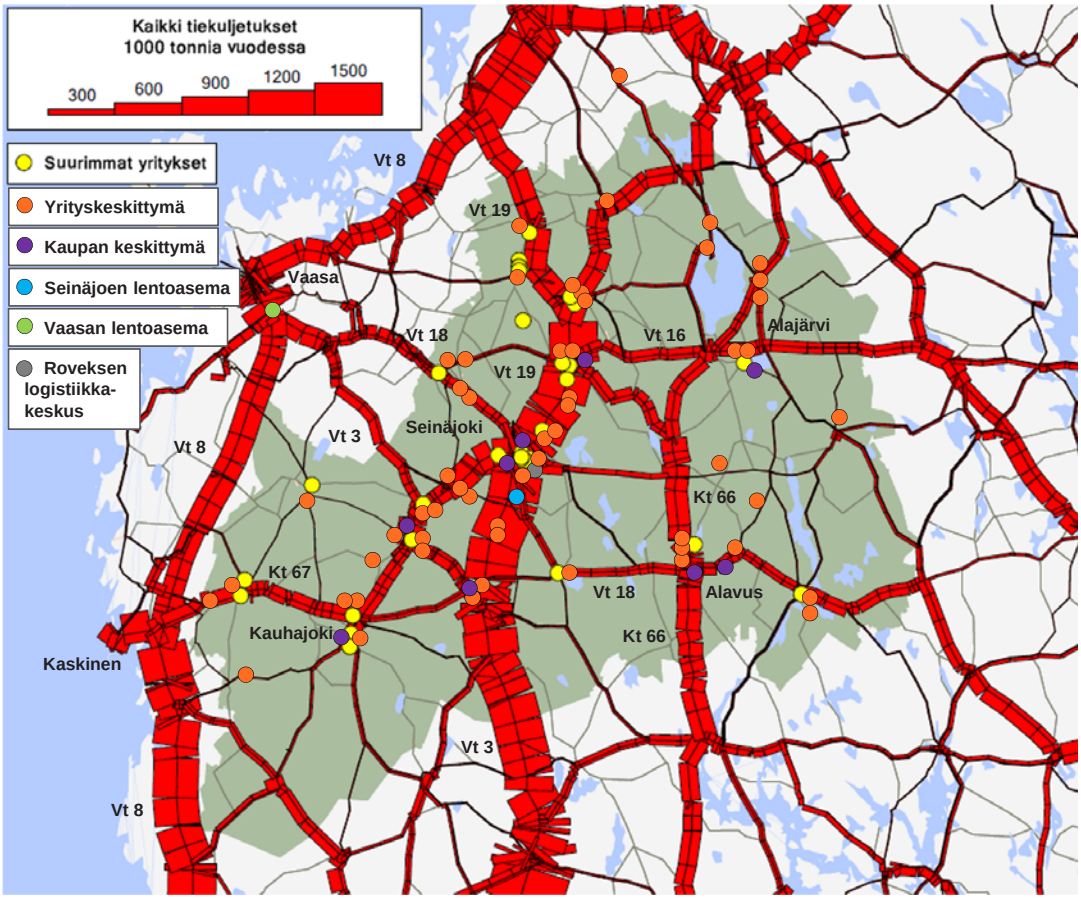
Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon merkitys on tärkeää erityisesti maa- ja metsätalouden sekä turvetuotannon kuljetusten kannalta. Vähäliikenteisen tieverkon kunto on paikoitellen huono. Lisäksi tilakokojen ja tämän myötä kuljetuskaluston kasvu edellyttää parempaa tieverkon rakenteellista kuntoa. Kaikkein huonoimmassa kunnossa ovat yksityis- ja pihatiet.

Maakunnan kuljetusten kannalta tärkeimmät **satamat** ovat Helsingin, Turun, Porin ja Vaasan satamat sekä vientikuljetuksissa myös Kaskisten satama. Sekä Vaasan että Kaskisten satamilla on läheisyytensä johdosta potentiaalia maakunnan elinkeinoelämän osalta laajempaan hyödyntämiseen. Suurimpana ongelmana ovat puutteet Vaasan sataman laivaliikennepalvelujen toimintavarmuudessa sekä Kaskisten osalta huono rautatieyhteys satamaan.

Rautatiekuljetukset keskittyvät Etelä-Pohjanmaalla lähinnä raakapuukuljetuksiin. Ongelmana on vähäliikenteisten raideosuuksien rapistuminen. Seinäjoella on raakapuukuljetusten terminaali, lisäksi Alavudella, Teuvalla ja Kauhavalla sijaitsevat kuormauspaikat. Raakapuukuljetusten lisäksi rautateillä on vähäisissä määrin muita kuljetuksia. Yritykset olisivat kiinnostuneita käyttämään rautatiekuljetuksia enemmänkin, mutta tällä hetkellä maakunnassa junalastaukset tuotekuljetusten osalta eivät ole mahdollisia, lähimmät toimivat lastauspaikat sijaitsevat Pirkanmaalla. Pääradan välityskyvyn kehittäminen sekä Roveksen logistiikkakeskuksen kehittyminen vahvistavat tulevaisuudessa rautatieliikenteen kehittämismahdollisuuksia. Raakapuukuljetusten on arvioitu lisääntyvän pääradalla tulevaisuudessa huomattavasti, mikä tulee vaikuttamaan selkeästi myös pääradan kuljetusmääriin (lähde: Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2011).

Seinäjoen lentoaseman reittiliikennetoiminta on keskeytynyt. Lentoaseman hyödyntäminen tavaraliikenteen kenttänä on nostettu viime aikoina vahvemmin esille.

Etelä-Pohjanmaalla elinkeinoelämän toimijat tekevät runsaasti yhteistyötä omien toimialojensa sisällä. Maakunnan **veturiyritykset hallinnoivat omia toimitusketjujaan ja toiminta on pitkälle optimoitua**. Globaaleissa yrityksissä ja yritysverkostoissa toiminta optimoidaan yhtenä kokonaisuutena eikä aina yksittäisten yritysten toiminnan kannalta. Päätöksiä esimerkiksi kuljetuksiin liittyen voidaan tehdä maakunnan ulkopuolella. Toisaalta Etelä-Pohjanmaalla



Kuva 9. Etelä-Pohjanmaan maantiekuljetukset, vuosien 2007-2009 keskiarvo.

tehdään paljon yhteistyötä kuljetusketjujen osalta suurten yritysten sekä maakunnassa sijaitsevien kuljetusliikkeiden välillä. Veturiyritysten ja kuljetusliikkeiden välinen toimiva yhteistyö perustuu pitkäaikaisiin ja erittäin tiiviisiin kumppanuuksiin.

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

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

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

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

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

- Liikennejärjestelmän rahoitus on niukkaa. Kehittäminen edellyttää yhä vahvempaa priorisointia, yhteistyön lisäämistä yli liikennesektorin rajojen sekä laajemman mutta aikaisempaa tehokkaamman keinovalikoiman käyttämistä.
- Liikenteen kysyntään, mm. liikkumistarpeisiin vaikuttaminen edellyttää liikennesektoria laajempaa ja pitkäjänteistä strategisen tason työtä.
- Kestävien kulkumuotojen suosion lisäämiseen on potentiaalia erityisesti Seinäjoella ja seutu- ja kuntakeskuksissa mutta myös kehityskäytävällä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava. Yhdyskuntarakenne ja liikkumiskulttuuri asettaa tälle kuitenkin merkittäviä haasteita. Liikkuminen on maakunnassa hyvin henkilöautoistunutta.
- Pääradan nopeat junayhteydet pääkaupunkiseudulle luovat rungon maakunnan saavutettavuudelle, vaikka yhteyksissä on vielä palvelutasopuutteita.
- Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvä ylikunnallinen ja myös eri hallintokuntien välinen yhteistyö on vähäistä, jolloin myös toiminta on osin tehotonta. Yhteistyön puute koskee myös kuljetuksia – erityisesti jakelukuljetuksia sekä haja-asutusalueen tavarakuljetuksia.
- Joukkoliikenneyhteydet ja matkaketjut seutu- ja kuntakeskuksista Seinäjoelle ovat osin puutteellisia, vaikka palvelevatkin ns. joukkoliikenteen pakkokäyttäjiä.
- Etelä-Pohjanmaalla tapahtuu yhdessä Kymenlaakson kanssa asukaslukuun suhteutettuna eniten henkilövahinko-onnettomuuksia.
- Etelä-Pohjanmaan logistinen sijainti on hyvä. Seinäjoki muodostaa valtakunnallisestikin merkittävän risteyspaikan.
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen mahdollistaa eri kuljetusmuotojen tarkoituksen mukaisen yhdistelyn ja tarpeelliset muut logistiikkapalvelut
- Yhteydet Pohjanmaan satamiin ovat osin puutteellisia. Vaasan sataman laivaliikennepalveluiden toimintavarmuus ei tällä hetkellä vastaa täysin elinkeinoelämän tarpeita.
- Seinäjoen itäinen ohikulkutie (Itäväylä) poistaa lähivuosina Seinäjoen keskustan läpi nykyisin kulkevan valtatieliikenteen ongelmia. Erityisesti valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on kuitenkin merkittäviä palvelutasopuutteita.
- Haja-asutusalueen tiestön kunto on rapistumassa rahoituksen niukkuudesta johtuen. Myös nykyisenkaltainen joukkoliikenne on tullut haja-asutusalueilla tiensä päähän.
- Etelä-Pohjanmaalla ei tehdä vielä organisoitua jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Strategiatyö ja arkityö eivät linkity.

2. TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA

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

Visio ja tavoitteet muodostavat lähtökohdan kehittämislinjausten ja -toimenpiteiden muodostamiselle ja ovat siten päätöksentekijöiden näkemys maakunnan liikennejärjestelmän tavoitetilasta. Visio ja tavoitteet hyväksyttiin maakuntahallituksessa helmikuussa 2013. Kehittämisstrategia ja esitettävät kärkitoimenpiteet on määritelty täyttämään yhteisesti hyväksytyt tavoitteet.

2.1 Visio 2040

Liikennejärjestelmän visioksi vuodelle 2040 määriteltiin seuraavaa:

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden.

Kuva: Laura Syväoja

2.2 Toiminnan reunaehdot

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

- **Toiminta on asiakaslähtöistä ja tehokasta**. Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.
- Ratkaisuissa hyödynnetään **monipuolista 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-/kuljetusmuotojen potentiaali huomioon ottaen.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon **ilmastonmuutokseen varautuminen, luonnonympäristö-, maisema- ja kulttuuriarvot** sekä **yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.**

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

2.3 Palvelutasotavoitteet ja kehittämisstrategia

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

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

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

2.3.1 Seinäjoen ydinalue

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

Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

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

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

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

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen lähtökohta tavoitteisiin pääsemiselle

Liikennejärjestelmän kehittämisen osalta tulee tunnistaa erot koskien liikenteen kysyntään vaikuttamista (mm. liikkumistarpeet, liikenteen hinnoittelu ja tarjontaohjaus) ja perinteisempää liikenteen kysyntään vastaamista. Mikäli asetetut tavoitteet halutaan saavuttaa, tulee myös liikenteen kysyntään vaikuttaminen ottaa nykyistä vahvemmin kehittämiskohteeksi. Vaikutukset liikkumistarpeisiin ja -tapoihin tulee ottaa systemaattisesti huomioon kaikessa alueiden käytön suunnittelussa. Liikenteen hinnoittelun osalta päätökset syntyvät valtakunnan tasolla. Tarjontaohjaus edellyttää pitkäjänteistä työtä, mutta on pääosin toteutettavissa alueellisin toimin.

Seinäjoen keskusta-alueen täydennysrakentamisella, laajemmin yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä ja tiivistämisellä sekä samalla tehtävällä viisaan liikkumisen edistämisellä on mahdollista vähentää ja järkevöittää liikkumistarpeita sekä suunnata keskusta-alueella tapahtuvaa ja sinne suuntautuvaa liikkumista nykyistä enemmän kestäviin kulkumuotoihin; kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämisellä on myös suora yhteys maakuntastrategiassakin mainittuun kokonaisvaltaiseen hyvinvoinnin edistämiseen esim. kansanterveyden ja ennaltaehkäisyn näkökulmasta. Kävelypainotteisemman ympäristön luominen lisää myös viihtyisyyttä ja hyvinvointia. Myös joukkoliikenteen merkitys on tässä suuri; ehkäistäessä mm. henkilöautoilusta syntyviä haittoja sekä turvatessa liikkumisen tasa-arvoisuutta eri käyttäjäryhmille. Henkilöautosta riippumaton keskustan saavutettavuus lisää ajanviettomahdollisuuksia keskustassa kauempana asuville, mikä vahvistaa keskustan kaupallista kehittymistä. Osana keskustan kehittämistä on käynnissä Toriparkki-projekti sekä Smart Station-hanke (liittyen ratapiha-alueen kehittämiseen). Asema-alueen kehittäminen on myös keskeinen teema kaupungin ja valtion välisessä kasvusopimuksessa.

Eheyttämisessä on tärkeää huomioida **uusien asuin- ja työpaikka-alueiden** sekä **kaupallisten ja julkisten palvelujen sijoittuminen**. Ihmisten arkiliikkuminen perustuu vahvasti em. kolmen toiminnon välille ja niiden sijoittumisella on erittäin suuri merkitys liikkumistarpeen kehittymiseen. Toimintojen sijoittumisen osalta on huomattavaa, että etäisyydet ovat Seinäjoella suhteellisen lyhyitä – mutta yhteydet on suunniteltu suurelta osin henkilöautoilijan näkökulmasta. Siten lähelläkin toisiaan sijaitsevien toimintojen väliset kevyen liikenteen yhteydet ovat paikoin puutteelliset.

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

Yhdyskuntarakenteen kehittäminen haluttuun suuntaan edellyttää myös **maapolitiikassa** onnistumista. Jatkossa tuleekin miettiä, tuleeko maapoliittisia keinoja monipuolistaa Seinäjoella halutun kehityssuunnan varmistamiseksi.

Myös asuntotyyppiratkaisut ja niiden sijoittuminen sekä palvelujen järjestämistavat vaikuttavat vahvasti liikkumistarpeisiin ja palvelujen saavutettavuuteen. Palveluverkon osalta tulee kiinnittää huomiota myös lähipalvelujen saavutettavuuteen kävellen ja pyörällä kuin keskittyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen saavutettavuuteen niin kävellen, pyörällä kuin joukkoliikenteellä.

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

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

Viisaan liikkumisen edistäminen liikennejärjestelmän kehittämisen kärjeksi

Viisaan liikkumisen, ts. kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä järkevän henkilöauton käytön edistäminen tulee käynnistää ja nostaa Seinäjoella liikennejärjestelmän kehittämisen kärkeen. Onnistuessaan viisaalla liikkumisella voidaan osa henkilöliikenteen kasvusta ohjata ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin sekä siten tukea palvelutasotavoitteiden toteutumista. Fyysisten toimenpiteiden edistämisen ohella on entistä tärkeämpää vaikuttaa **ihmisten asenteisiin**, lisätä em. kulkumuotojen **arvostusta** ja löytää mahdollisimman vaikuttavia pieniäkin toimenpiteitä mm. markkinoinnin ja informaation lisäämisen keinoin. Erilaisissa valintatilanteissa on myös lisättävä **neuvontaa liikkumisen vaikutuksista** aikaan, kustannuksiin, päästöihin ja mm. terveyteen.

Seinäjoen seudulle tulee laatia viisaan liikkumisen kokonaissuunnitelma. Toimenpiteiden toteuttamisessa on kuitenkin järkevää lähteä liikkeelle pienempinä kokonaisuuksina. Seudulliset periaatteet tulee **konkretisoida** jo suunnittelun aikana **kuntatasolle ja eri hallintokuntiin** sekä **käynnistää toiminta jo suunnittelutyön aikana.** Onnistunut suunnittelutyö löytää toimijat ja pysyvät toimintamallit sekä edistää viisasta liikkumista eri tasoilla ja organisaatioissa. Käynnistämiseen voi hakea esimerkiksi valtakunnallista hankerahoitusta.

Viisasta liikkumista tulee edistää **yhteistyössä** eri organisaatioiden ja sidosryhmien, esim. kaupunkialueen **suurimpien työnantajien, urheiluseurojen ja eri järjestöjen kanssa**. Yhteistyöhön kannattaa hakea mukaan myös aivan uudentyyppisiä toimijoita, esim. kaupungin liikuntapuolen edustajia. Hyväksi osoittautunut keino on se, että kaupunki näyttää esimerkkiä omissa organisaatioissaan ja käynnistää omat liikkumisenohjaustoimenpiteensä. Viisaan liikkumisen osalta on tärkeää huomioida, että sen merkitys ja kustannushyöty on onnistuessaan erittäin suuri. Potentiaalia kehittämiseen on paljon, mutta työ vaatii pitkäjänteisyyttä ja todellisten hyötyjen ymmärtämistä.

Liikenneturvallisuustyö kytketään viisaan liikkumisen edistämiseen

Viisaan liikkumisen edistäminen kytketään yhteen perinteisen liikenneturvallisuustyön kanssa. Turvavälineiden käytön lisäämiseksi ja hyvän liikennekäyttäytymisen edistämiseksi tulee hakea uusia vaikuttavampia ja monipuolisempia keinoja. Viisaan liikkumisen edistäminen tukee myös muutoin liikenneturvallisuustilanteen parantamista, mutta se edellyttää myös pieniä rakenteellisia parannustoimenpiteitä sekä kevyen liikenteen reitistön hyvää kunnossapitoa.

Liikenneturvallisuuden fyysisten ongelmakohteiden korjaamista tulee jatkaa pienenevistä resursseista huolimatta. Kohteiden priorisointi perustuu Seinäjoen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelmiin. Suunnitelma tulee pitää ajantasaisena sekä määrittää erityyppisille alueille sovellettavat yhteiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet. Myös koulujen ympäristöjen, jättöliikennejärjestelyjen ja koulureittien jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista tulee tehdä systemaattisesti ja yhtenäisin periaattein. Priorisoinnissa tulee entistä vahvemmin huomioida viisas liikkuminen. Esimerkiksi turvallisten kävellen ja pyörällä tehtävien koulumatkojen edellytys on olemassa oleva kevyen liikenteen väylä.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee ottaa käyttöön valtakunnallisen kehityksen mahdollistamassa tahdissa automaattinen nopeusvalvonta myös kaupungin katuverkon ongelmallisimmissa kohteissa. Tämä mahdollistunee lähivuosien aikana.

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

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria ja ympärivuotista kunnossapitoa kehitetään priorisoidusti

Tiivistyvällä keskusta-alueella ja sinne suuntautuvilla yhteyksillä panostetaan kävelyn ja pyöräilyn **ympärivuotisiin** olosuhteisiin sekä turvalliseen ja viihtyisään liikkumisympäristöön. Tämä tarkoittaa keskustan kävelypainotteista kehittämistä jo tehtyjen suunnitelmien mukaisesti sekä **kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien** määrittämistä, toteuttamista ja priorisoimista infrastruktuurin kehittämisessä sekä väylien ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa. Kunnossapidon ajoituksessa tulee ottaa huomioon erityisesti työ-, opiskelu- ja koulumatkalaiset. Laatukäytävät tulee merkitä myös yleiskaavaan. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä tulee ottaa huomioon entistä vahvemmin myös keskeisten lähipalveluiden (ja työpaikka-alueiden) saavutettavuus. Suunnittelussa sekä rakennusohjeissa tulee huomioida keskustan ja matkakeskuksen pyöräparkit.

Pysäköintijärjestelyjä kehitetään

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

Seinäjoen matkakeskuksen alueen liityntäpysäköintijärjestelyjä kehitetään, jotta erityisesti kaukoliikenteen matkaketjut ovat sujuvia ja siirtyminen junaan on Seinäjoella helppoa. Käytännössä tämä tarkoittanee pidemmällä tähtäimellä parkkitalon toteuttamista, koska nykyisten liityntäpysäköintipaikkojen määrä ei ole riittävä. Kehittäminen tulee kytkeä laajemmin koko keskusta-alueen pysäköintijärjestelyjen kehittämiseen.

Paikallisliikenteen kehittämiseen uudentyyppinen ote

Seinäjoen paikallisliikenteen linjaston ja palvelutason kohdennetulla ja maankäytön kehittämiseen kytketyllä kehittämisellä pyritään kasvattamaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kehittäminen pohjautuu juuri valmistuneeseen Seinäjoen paikallisliikennesuunnitelmaan. Suunnitelmaa tulee lähteä toteuttamaan prioriteetteina erityisesti työmatkaliikennettä palvelevien vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, paikallisliikenteen sekä ELY:n hankkiman joukkoliikenteen parempi yhteensovittaminen, kaikkien vuorojen ohjaaminen kulkemaan jatkossakin matkakeskuksen kautta sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen. Toimenpiteet ovat suurelta osin toteutettavissa kaupungin ja liikennöitsijän yhteisvoimin, mutta paikallisliikenteen ja ELY:n liikenteiden yhteensovittaminen edellyttää uudentyyppistä yhteistyötä. Paikallisliikenteen linjastoa pystyttäisiin yksinkertaistamaan ja nopeuttamaan kustannusneutraalisti, mikäli ELY-liikenteen vuoroja voitaisiin ohjata paikkaamaan paikallisliikenteellä aiemmin kierrettyjä lenkkejä. Palvelutaso paranisi, mutta resursseja ei tarvitse käyttää joukkoliikenteeseen nykyistä enempää.

Kaikki paikallis- ja seutuliikenteen vuorot tulisi jatkossakin liikennöidä Seinäjoen matkakeskuksen kautta. Tämä mahdollistaa toimivat matkaketjut ja liitynnät kaukoliikenteeseen. Siirtyminen kulkutavasta toiseen tulee tehdä mahdollisimman helpoksi ja hyvin informoiduksi.

Linjastosuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös palveluverkossa tapahtumassa olevat/tapahtuneet muutokset. Keskustaa ympäröivien kauppakeskusten saavutettavuutta joukkoliikenteellä tulee parantaa. Lisäksi tulisi määritellä joukkoliikenteen korkean palvelutason erilliskohteet sekä kaupunginosat, joista liikennöintiajan tulee mahdollistaa harrastusmatkat erilliskohteisiin. Tarve tulee selvittää yhdessä asukkaiden ja eri seurojen/järjestöjen kanssa.

Väestön ikääntymiseen vastataan avoimella esteettömällä joukkoliikenteellä

Ikääntyneiden liikkumiselle asettamiin palvelutasovaatimuksiin pyritään vastaamaan ensisijaisesti avoimilla liikennepalveluilla. Erilliskuljetusten käyttö minimoidaan. Matkojen yhdistelykäytäntöjä ja kustannusseurantaa tulee selkeyttää. Jatkossa tulee yhdistelykäytännöissä ottaa huomioon myös Kelan kuljetukset (heti kun valtakunnallinen kehitys antaa tähän mahdollisuuden).

Seili-palveluliikenne tulisi sovittaa jatkossa muutamalla kiinteällä välipysäkillä muun paikallisliikenteen katvealueita täydentäväksi. Palveluliikenne tulisi myös liittää osaksi joukkoliikenteen matkahakupalvelua. Myös palveluliikenteen kehittämisen asiakasvuorovaikutusta tulee lisätä.

Myös laajakaistaverkon toimivuudella merkitystä

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

Roveksen logistiikka-alueen toteutuminen varmistettava

Roveksen logistiikka-alueen merkitys on koko maakunnan logistisen aseman hyödyntämisen ja eri kuljetuskäytävien kehittämisen kannalta suuri. Mikäli hanke ei lähde lähivuosina liikkeelle on koko hankkeen toteutuminen vaarantumassa. Toimijat ja päätöksentekijät tulee sitouttaa hankkeeseen aiesopimuksella. Samalla tulee alueelle laaditut suunnitelmat ja yhteistyömallit säilyttää ajantasaisina.

Alueelle on itäväylän valmistumisen jälkeen tarpeen laatia kaavoitusta tukeva kehittämissuunnitelma. Näin alueen kehittämiseen saadaan lisää suunnitelmallisuutta.

Elinkeinoelämän tarpeet otettava vahvemmin huomioon infrastruktuuria kehitettäessä

Seinäjoen keskustan liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä tulee ottaa huomioon entistä paremmin myös kaupunkilogistiikka. Keskusta-alueella tulee olla riittävästi tilaa, jotta jakeluliikenne sekä muu huoltoliikenne myös raskaalla kalustolla onnistuu. Tämä ei ole ristiriidassa esim. keskustan kävelypainotteisen kehittämisen kanssa, mutta vaatii osallistavampaa ja huoltoliikenteen tarpeet aidosti huomioivaa suunnittelua. Sujuvan liikenteen varmistamiseksi myös opastuksia keskeisiin kohteisiin tulee parantaa. Kehittämistoimenpiteiden yksilöimiseksi tulee tärkeimmät kohteet määrittää sekä varmistaa, että opastus näihin kohteisiin on katkeamaton ja toimii hyvin. Kuljetusten tarpeet tulee ottaa huomioon myös hoidossa ja ylläpidossa, esim. tärkeimpien kaupunkialueelle sijoittuvien reittien talvihoidon tehostamisessa.

Yritysten ja viranomaisten välisen jatkuvan suunnitteluyhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittäminen on myös oleellinen kehittämiskohde. Nykyisin yritykset eivät tiedä tarpeeksi hyvin, mitä kaupungissa suunnitellaan eivätkä pysty ottamaan tätä toiminnassaan riittävän hyvin huomioon (lähde: haastattelut ja kyselytutkimukset). Kehittäminen kytkeytyy laajemmin jatkuvan liikennejärjestelmätyön kehittämiseen (luku 2.3.6).

Kärkitoimenpiteet Seinäjoen ydinalueella:

- Vasta valmistuneen paikallisliikennesuunnitelman toteuttaminen, erityisesti vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, paikallisliikenteen ja ELY:n hankkiman joukkoliikenteen yhteensovittaminen, kaikki vuorot jatkossakin matkakeskuksen kautta sekä informaation ja tiedottamisen parantaminen.
- Keskustan jalankulkupainotteisen kehittämisen jatkaminen laadittujen suunnitelmien mukaisesti.
- Pyöräilyn ympärivuotisten laatukäytävien määrittäminen, priorisointi kunnossapidossa ja parantamistoimenpiteissä sekä merkitseminen yleiskaavoihin.
- Viisaan liikkumisen, ts. kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä järkevän henkilöauton käytön edistämistä koskevien toimenpiteiden konkretisointi sekä käynnistäminen.
- Maapoliittisten toimenpiteiden monipuolistaminen ja strategisen maankäytön suunnittelun kehittäminen
- Aiesopimuksen laatiminen Roveksen logistiikka-alueen toteuttamisesta (päätöksentekijät ja toimijat); lisäksi maanhankinnan edistäminen sekä yhteistyömallien ajantasaisena säilyttäminen.

2.3.2 Kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava

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

Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

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

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

- Pääradan kapasiteettiongelmat (erityisesti yksiraiteisuus) Seinäjoelta etelään aiheuttavat ongelmia sekä matkoille että kuljetuksille. Pääradan välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä. Seinäjoen Itäväylä poistaa lähivuosina Seinäjoen keskustan läpi nykyisin kulkevan valtatieliikenteen ongelmia. Valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on kuitenkin merkittäviä liikenneturvallisuuteen, kuljetusten kustannustehokkuuteen sekä ennakoidulla liikenteen kasvulla myös lisääntyviä matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyviä palvelutasopuutteita (Seinäjoki-Nurmo-Lapua, Seinäjoki-Kurikka).
- Joukkoliikenteen palvelutaso Seinäjoelle jää Ilmajokea ja Lapuaa lukuun ottamatta joukkoliikennesuunnitelman palvelutasotavoitteesta. Seutuliikenne palvelee hyvin koululaisia ja opiskelijoita. Matka-ajat eivät ole kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa. Joukkoliikenteen reitit kulkevat useaa vaihtoehtoista reittiä; tarjonta hajautuu. Koulujen loma-aikana palvelutaso laskee merkittävästi. Pääradan junaliikenteen vuorotarjonta on osin puutteellista eikä mahdollista henkilöauton kanssa kilpailukykyistä työmatkaliikkumista maakunnan sisällä. Juna- ja linja-autoliikenteessä ei voi hyödyntää samoja lipputuotteita.
- Asiointimatkamahdollisuudet kehityskäytävällä ovat nykytilanteessa rajalliset. Rajallisella joukkoliikenteen tarjonnalla ei nauhataajamamaisen kehityskäytävän varrelle kyetä tuottamaan riittävää palvelutasoa koulu- ja opiskelumatkoja lukuun ottamatta. Vuorotarjonta ei mahdollista arjen asiointiliikkumisen kaipaamia aikatauluoustoja. Harrastusmatkojen suhteen puutteellinen liikennöintiaika rajoittaa iltoihin ja viikonloppuihin painottuvaa harrastustoimintaa.
- Taajama-alueiden onnettomuuksista noin puolet on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Turvalaitteiden käyttö on vähäistä.
- Yritysten välistä yhteistyötä ei kuljetusten osalta nykyään juurikaan tehdä.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Kehityskäytävän kehittämiseen pitkäjänteisyyttä

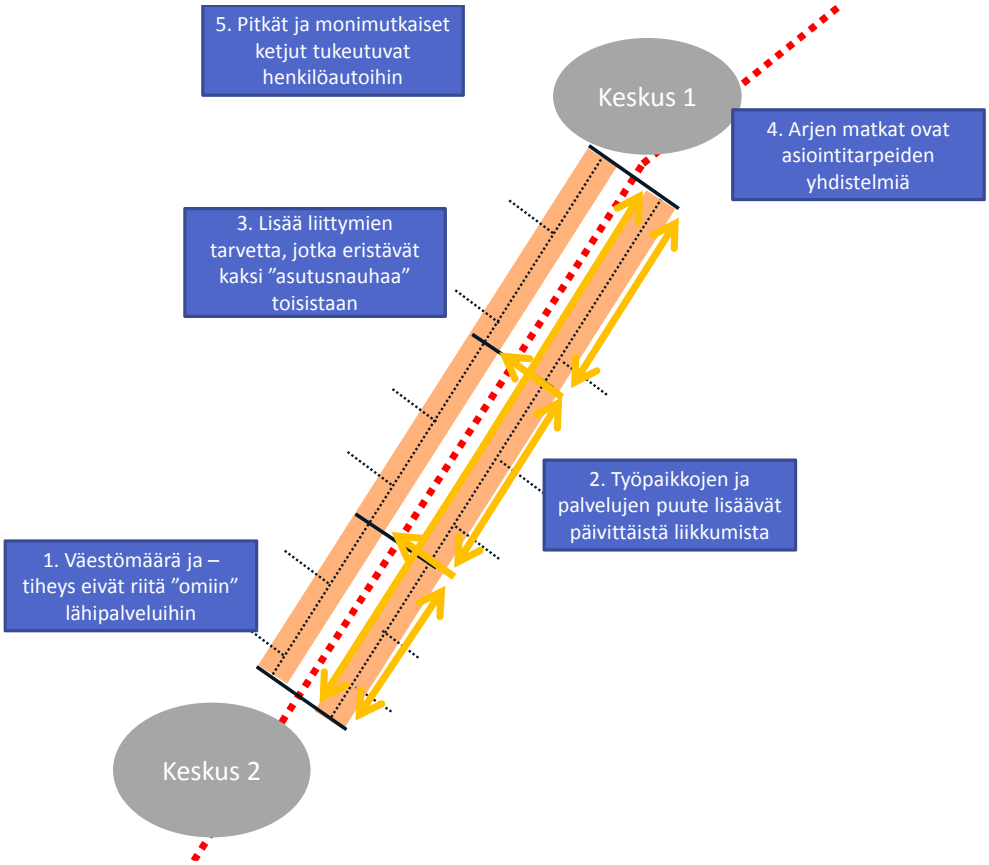
Kehityskäytävän liikennejärjestelmän riittävä asiakastarpeita vastaava palvelutaso tulee turvata pitkäjänteisesti joka vaiheessa. Kehittämistä tulee kuitenkin tehdä aikaisempaa monipuolisemmalla keinovalikoimalla. Infrahankkeet eivät ole ainoita toimenpiteitä vaan tarkasteluun on otettava vahvemmin niin maankäyttö kuin mm. liikennepalvelujen kehittäminen. Myös infrastruktuurin kehittämisen osalta on haettava uudentyyppisiä ratkaisuja. Kehittämistoimenpiteet tulee priorisoida ottaen huomioon niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen sekä **elinkeinoelämän kuljetusten kannalta kriittisiin palvelutasotekijöihin.**

Monipuolisen keinovalikoiman tarkastelemiseksi ja konkreettisen kehittämispolun määrittämiseksi tulee koko kehityskäytävästä laatia ensivaiheessa liikennejärjestelmätasoinen kehittämisselvitys. Tarkasteluissa tulee ottaa huomioon päätiestön ja pääradan ohella myös Kaskisten rata ja sen liikennöitävänä säilyttämisen tarpeellisuus. Lisäksi tulee ottaa huomioon kehityskäytävän muut jatkeet aina rannikolle saakka (kt 67 Kaskisiin ja mt 663 Kristiinankaupunkiin) sekä kehityskäytävän ja sen jatkeen merkitys Kaskisten TEN-T- verkon sataman ja Seinäjoen järjestelyratapihan välisenä yhteytenä.

Maankäyttö vaikuttaa vahvasti liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin

Kehityskäytävän infrastruktuurin ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen tulee kytkeä nykyistä vahvemmin maankäytön kehittämiseen (**joukkoliikennelähtöinen aluesuunnittelu**). Yhteensovittamista tulee tehdä niin toimenpiteiden kuin niiden ajallisen yhteensovittamisen suhteen.

Kehityskäytävän varren hajaantunut maankäyttö (”nauhataajama”) ei ole liikennejärjestelmän näkökulmasta optimaalinen. Nauhataajamaisuus aiheuttaa ongelmia niin liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja paikallista maankäyttöä palvelevan liittymäpolitiikan kuin mm. joukkoliikenteen toimintaedellytysten suhteen. Taajamarakenne johtaa arjen liikkumisen voimakkaaseen henkilöautoistumiseen. Nykyinen maankäyttö on kehittämisen lähtökohta. Uudessa maankäytössä tulisi kuitenkin varmistaa systemaattisesti vaikutukset kaikkien kulkumuotojen kannalta ja hakea ratkaisuja, joilla pystytään tu-



Kuva 10. Nauhataajamarakenne asettaa joukkoliikenteelle merkittäviä haasteita.

kemaan niin joukkoliikenteen kuin lyhyillä matkoilla myös kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Tämän varmistamiseksi on jatkossa syytä laatia yleiskaavatasoinen koko kehityskäytävää koskeva maankäytön kehityskuvaselvitys.

Nykyinen infrastruktuuri tulee myös hyödyntää täysimääräisesti alueiden käytön suunnittelussa ja toteutuksessa. Tämä koskee niin pääteitä kuin myös päärataa; esim. pääradan aseman läheisiä alueita Lapualla ja Kauhavalla. Huomioon otettavaa on, että erityisesti Lapuan aseman seudun kehittämiseen on viime vuosina panostettu voimakkaasti.

Kehityskäytävän infrastruktuurin parantamistarpeet kohdistuvat päätiestölle

Pääradan välin Seinäjoki-Oulu parantaminen on käynnissä. Lapuan eteläpuolelle jää kuitenkin lyhyt yksiraiteinen osuus – jossa olisi pidemmän tähtäimen palvelutason näkökulmasta selkeä tarve toiselle raiteelle. Osuuden suunnittelu tulisi saada käyntiin. Muutoin pääradan palvelutaso-ongelmat keskittyvät Seinäjoen eteläpuoliselle osuudelle (luku 2.3.5).

Kokonaisuutena kehityskäytävän palvelutaso-ongelmat kohdistuvat infrastruktuurin osalta päätiestölle, erityisesti **valtatielle 19 välille Seinäjoki-Lapua**. Ko. välin palvelutason parantaminen on koko maakunnan kannalta keskeisimpiä haasteita eikä se onnistu kokonaisuudessaan ilman infrastruktuurin kehittämistä. Kehittämistoimenpiteissä on otettava kuitenkin huomioon laaja keinovalikoima, mukaan lukien esim. pääradan vuorotarjonnan hyödyntämisen mahdollisuudet koskien kehityskäytävällä tehtävää työmatkaliikkumista. Lisäksi on syytä tarkistaa, miten aikaisempien suunnitelmien ratkaisut vastaavat kriittisiin palvelutasotekijöihin. **Kantatien 67 välin Ilmajoki-Seinäjoki** palvelutaso-ongelmat ovat liikenteen ja pendelöinnin kasvun myötä myös voimakkaassa kasvussa ja edellyttävät monipuolisen keinovalikoiman ohella myös infrastruktuurin parantamista.

Kehittämisen ohella on tärkeää myös varmistaa, että päätiestön **kunnossapito säilytetään korkeatasoisena**. Liikenneturvallisuustilannetta on mahdollista parantaa myös lisäämällä kehityskäytävän päätiestön **automaattista nopeusvalvontaa**.

Kehityskäytävästä joukkoliikenteen laatukäytävä

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

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

Seinäjoen paikallisliikenteen sujuvat ja helpot liityntät kehityskäytävän joukkoliikenteeseen tulee varmistaa ohjaamalla reitit joukkoliikenteen solmupisteen ts. Seinäjoen matkakeskuksen kautta, tekemällä vaihdot helpoiksi sekä kehittämällä lipputuotteita ja informaatiota. Samalla koko matkaketjuja koskevien informaatiopalvelujen tasoa tulee parantaa ja saada vuoro- ja liityntätiedot kattavasti myös valtakunnalliselle matka.fi-sivustolle ja vuodesta 2014 alkaen valtakunnallisen Piletti-järjestelmän koontiaikatauluihin.

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

Kehityskäytävän varren taajamissa voidaan liikkua myös jalan ja pyörällä

Kehityskäytävän varren taajamat ovat osin hajaantuneita ja palvelut keskittyneitä. Tästä huolimatta taajamissa on potentiaalia ohjata lyhytmatkaista liikkumista kävellen ja pyörällä tehtäväksi. Tämä edellyttää kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen ottamista painopisteeksi kehityskäytävän parantamishankkeissa. Lähipalvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä tulee varmistaa systemaattisesti määriteltäessä kehityskäytävän parantamistoimenpiteitä. Lisäksi viisaan liikkumisen edistämisen keinot tulee hyödyntää myös pienemmissä taajamissa (katso myös luku 2.3.3).

Kuljetusten kustannustehokkuutta tulee parantaa infrastruktuurin parantamisen lisäksi myös yhteistyötä lisäämällä

Suuri osa maakunnassa tehtävistä kuljetuksista hoidetaan kehityskäytävää pitkin. Parantamistoimenpiteiden suuntaaminen kuljetusten kannalta kriittisiin palvelutasotekijöihin tukee kuljetusten kustannustehokkuutta ja tätä kautta myös maakunnan yritysten kilpailukykyä. Rinnalla tulee kehittää myös maakunnan yritysten välistä logistiikkayhteistyötä; erityisesti pk-yritysten kesken. Pienten yritysten kohdalla myös tietoisuuden lisääminen jo olemassa olevista palveluista on tärkeää, sillä usein logististen toimintojen heikko hoitaminen johtuu osittain tietämättömyydestä. Vuorovaikutusta pienten yritysten sekä logistiikkayritysten välillä tuleekin kehittää.

Kärkitoimenpiteet Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävällä:

- Käynnistymässä olevan vt 19 ja kt 67 lj-tason kehittämisselvityksen laajentaminen kattamaan koko Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävä, konkreettisen koko käytävää koskevan kehittämispolun määrittäminen sekä ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden käynnistäminen
- Kehityskäytävän yleiskaavatasoisen maankäytön kehityskuvaselvityksen laatiminen
- Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen
- Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen laatukäytävän vaiheistettu toteuttaminen.

2.3.3 Muut keskukset

Aluetyyppi käsittää Etelä-Pohjanmaan alueelle sijoittuvat muut seutu- ja kuntakeskukset (mukaan lukien entiset kuntakeskukset). Keskukset sijoittuvat suurelta osin valta- ja kantateiden varteen.

Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

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

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

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

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

<u>Arkiliikkuminen tehtävä mahdolliseksi myös kävellen ja pyörällä, ongelmana kuitenkin yhdyskuntarakenne sekä asenteet</u>

Lähipalvelut ja suurimmat työpaikka-alueet sijaitsevat pääosin seutu- ja kuntakeskuksissa ja etäisyydet ovat suhteellisen lyhyitä. Asutuksen sijoittuminen on kuitenkin osassa seutu- ja kuntakeskuksia suhteellisen hajaantunutta. Keskusta-alueiden palvelut ja alueet ovat kuitenkin saavutettavissa mo-

nelle hyvin **myös kävellen ja pyörällä**. Puutteita esiintyy kuitenkin mm. yhteyksien jatkuvuudessa ja turvallisuudessa, mutta suurin käytön este on asenne. Jatkossa tulee pyrkiä vahvemmin keskusten kävely- ja pyöräilypainotteiseen kehittämiseen, jossa rauhoitetaan henkilöautoliikennettä mutta turvataan pysäköintijärjestelyt sekä sujuvat matkaketjut haja-asutusalueelta keskuksiin. Samalla tulee ottaa huomioon myös **viisaan liikkumisen edistäminen** hyödyntämällä Seinäjoen seudulta saatavia kokemuksia. Viisas liikkuminen tuleekin saada osaksi jokapäiväistä toimintaa kaikissa keskuksissa. Toiminta voi olla kevyttä, mittakaava tulee sovittaa resursseihin ja tarpeisiin. Yhteistyötä tulee tehdä suurimpien työnantajien, seurojen ja järjestöjen kanssa hyödyntäen valmiita aineistoja ja innokkaita toimijoita. Kuntien työntekijät voisivat olla myös keskuksissa viisaan liikkumisen mallina.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita tulee kehittää myös pienin infrastruktuuritoimenpitein painottaen **keskeisten palvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuutta** sekä yhteyksien jatkuvuutta ja ympärivuotista kunnossapitoa. Kehittämisen priorisoimiseksi tulee selvittää saavutettavuudessa olevat merkittävimmät ongelmat sekä määritellä kevyen liikenteen laatukäytävät. **Laatukäytävät** tulee ottaa huomioon kunnossapidon priorisoinnissa. Erityisesti pienemmissä keskuksissa voisi kokeilla myös kevyempien esim. polkumaisten kevyen liikenteen ratkaisujen toimivuutta. Kävelyn ja pyöräilyn potentiaalin kasvattamista tulee tukea myös **maankäytön ja palveluverkon ratkaisuin** ja varmistaa, että uusilla ratkaisuilla parannetaan nykyisen rakenteen tiiviyttä.

Osana keskusten viihtyisyyden parantamista tulee ottaa huomioon myös tarpeet laajakaistaverkkojen laajuuden ja sähköisten palvelujen kehittämiselle.

<u>Liikenneturvallisuuden kehittäminen kytketään viisaan liikkumisen edistämiseen, samalla lisätään seudullista systemaattisuutta</u>

Liikenneturvallisuustyöhön haetaan lisää vaikuttavuutta kytkemällä se viisaan liikkumisen edistämiseen. Näin mukaan saadaan uusia toimijoita sekä työhön laajempaa kattavuutta ja liikkumisnäkökulmaa.

Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista tulee jatkaa seudullisten ajantasaisina pidettävien liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpideohjelmien mukaisesti ottaen huomioon viisas liikkuminen. Pienten toimenpiteiden toteutumista edistää, jos kunnat pystyvät varaamaan vuosittaisen määrärahan myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Seututasolla on syytä määritellä myös yhtenäiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet; näin toimintaan saadaan kaikilla seuduilla yksittäistä kuntaa laajempaa yhtenäisyyttä.

Koulujen ympäristöjen, jättöliikennejärjestelyjen ja koulureittien jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista tulee myös tehdä systemaattisesti, kartoituksiin perustuen ja yhtenäisin periaattein.

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

<u>Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset asiakaslähtöisemmiksi ja tehokkaammiksi</u>

Joukkoliikenteen vastavalmistunut **maakunnallinen palvelutasosuunnitelma** luo rungon seutu- ja kuntakeskuksissa asuvien tarpeita palvelevan joukkoliikenteen kehittämiselle. Suunnitelma tulee pitää ajantasaisena. Kehittämisen osalta tulee priorisoida työ- ja opiskelumatkaliikkumisen tarpeita.

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

Seinäjoelle suuntautuvien joukkoliikenteellä tehtävien työmatkojen osalta on tärkeää mahdollistaa linja-auton ja junan yhteiskäyttöisyys. Palvelutasoa tulee muutoin parantaa erityisesti Alavuden suunnan yhteyksissä.

Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten, pidemmällä tähtäimellä myös Kelan kuljetusten **seudullinen kokonaissuunnittelu ja – hankinta** on erityisen tärkeää pienemmissä keskuksissa asuvien kannalta. Suunnittelua tulee tehdä aikaisempaa asiakaslähtöisemmin ja varmistaa paitsi työ-, opiskelu- ja koulumatkojen myös asiointimatkojen palvelutaso joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteenkytkemisellä ja yhteistyön lisäämisellä.

Kuntien eri hallintokuntien henkilökuljetukset ja avoin joukkoliikenne tulee jatkossa suunnitella ja hankkia seudullisina kokonaisuuksina. Yhteistyötä tulee kehittää kaikilla seuduilla. Tarkastelualueet tulee määritellä luontaisten yhteistoiminta-alueiden pohjalta, mutta lähtökohtaisesti oikeita tasoja ovat nykyiset seudut. Samalla tulee kehittää hankintaorganisaatiomalleja, mutta yhteistyön ei tarvitse olla järeästi organisoitua. Tulisi selvittää, voidaanko yhteistyö hoitaa kevyemmin kuntien välisin sopimuksin esim. nimeämällä seudulliset joukkoliikenne- ja henkilökuljetuskoordinaattorit nykyisistä organisaatioista. Koordinaattorilla olisi kokonaisvastuu kaikista kuljetuksista ja niiden tukipalveluista. Koordinaattorien tehtäviin kuuluisivat myös informaation parantamiseen liittyvät tehtävät.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on mahdollista lisätä myös laajemmin **informaatiopalvelujen ja yhteiskäyttöisten lipputuotteiden kehittämisellä**. Seutulippujärjestelmää ja lipputuotteita tulee kehittää vastaamaan paremmin nykyisiä luonnollisia työssäkäyntialueita. Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia koskeva informaatio tulisi saada valtakunnalliseen matka.fi-järjestelmään.

Vuoropohjaisen joukkoliikenteen katvealueilla asuvien, ikääntyneiden ja osin myös tarveharkintaisten/lakisääteisten kuljetusten yhteensovittamista tulee kehittää. **Asiointi- ja palveluliikenteet** tulisikin käynnistää seudullisen suunnittelun pohjalta ylikunnallisina, kutsuohjattuina ja kaikille avoimina ja kytkeä ne osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia (erityisesti sote- ja koulutoimet). Liikenteet tulee suunnitella ja hankkia jatkossa myös ihmisten normaalit asiointisuunnat huomioon ottaen - ei nykyisen tai entisen kuntarakenteen pohjalta. Avoimilla kuljetuspalveluilla voidaan hidastaa kalliiden erityiskuljetusten kustannusnousua, aluetyypeittäin löydetään oikeat toimintaperiaatteet. Kehittämistä voidaan tehdä kokeiluhankkeilla ja valita kokeilualue kuntien kiinnostuksen pohjalta. Asiointi- ja palveluliikenteet tulisi kytkeä myös osaksi joukkoliikenteen informaatiota (www.kutsujoukkoliikenne.matka.fi).

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

Liikkumista optimoimalla voidaan eri hallinnonalojen henkilöstön työasiamatkoihin käytetyssä ajassa saavuttaa merkittäviä säästöjä ja lisätä itse toimintaan käytettävää työaikaa. Etelä-Pohjanmaalla tulisikin käynnistää kokeilu koskien vanhuspalvelujen henkilöstön liikkumista asiakkaidensa luona ja laajentaa toimintamallia pilotin pohjalta muihin kuntiin.

Seutu- ja kuntakeskusten yhteyksien sekä kuljetusten kannalta keskeisten pääväylien palvelutaso turvataan systemaattisesti

Seutu- ja kuntakeskusten yhteyksien sekä kuljetusten kannalta keskeisten valta- ja kantateiden **palvelutaso turvataan kunnossapidolla** sekä erityisesti liikenneturvallisuutta ja kuljetusten häiriöttömyyttä parantavilla **täsmätoimenpiteillä**. Samalla tulee myös varmistaa, että maankäytön ratkaisuin ei enää aiheuteta uusia palvelutaso-ongelmia. Päätieyhteyksien osalta tulee ottaa huomioon myös automaattisen nopeusvalvonnan antamat mahdollisuudet maakunnan heikon liikenneturvallisuustilanteen parantamisessa. Kehittämistä tehdään vaiheittain ja monipuolisella keinovalikoimalla - jonka mahdollisuudet selvitetään Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän, valtatien 3 sekä valtatien 18 osalta osana ylimaakunnallisten liikennekäytävien palvelutasoselvityksiä (kohdat 2.3.2 ja 2.3.5).

Muiden päätieyhteyksien, erityisesti poikittaisen **valtatien 16** (Sinisen tien) sekä kuljetusten kannalta tärkeiden **kantateiden 44, 63 ja 66** (mukaan lukien **maantietä 711** hyödyntävät jatkoyhteydet **välillä Ruona-Alajärvi**) palvelutaso turvataan suunnitelmallisesti ottamalla huomioon kunnossapidon kehittämistarpeet tulevissa ELY:n alueurakoissa. Lisäksi tarvittavat pääosin jo tiedossa olevat täsmätoimenpiteet tulisi suunnitella ja priorisoida investointirahoista päätettäessä. Maantien 711 välin Ruona-Alajärvi merkitystä korostaa sen asema kantatielle 66 kuljetuksia välittävänä yhteytenä.

Riittävä palvelutaso tulee turvata myös poikittaisille liikennekäytäville sijoittuvien vähäliikenteisempien rataosuuksien henkilöliikenteen osalta. Ko. liikenteen merkitys on huomattava useiden seutu-/kuntakeskusten kannalta. Henkilöliikenteen kysyntää tulee pystyä vahvistamaan, jotta henkilöliikenteen vuorotarjonta pystytään säilyttämään edes nykyisellä tasolla. Keinoja ovat muun muassa markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen sekä lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden parantaminen.

Kunnossapidon merkitys kasvaa

Resurssien pienentyessä korostuu tie- ja katuverkon kunnossapidon merkitys – vaikka myös kunnossapidon resurssit ovat vähenemässä. Kunnossapitoyhteistyötä tulee lisätä ELY:n ja kuntien välillä ja ottaa yhteistyö huomioon myös ELY:n alueurakoiden kautta tapahtuvassa kunnossapidon entistä tehokkaammassa kohdentamisessa. Myös kuntien välistä kadunpitoyhteistyötä tulee kehittää esim. hankintayhteistyön kautta.

Kunnossapidon resurssien kohdentamisessa korostuu edellä mainitun laajan päätieverkon kunnossapidon säilyttäminen vähintään nykytasoisena. Samalla on tarvetta myös seutu- ja kuntakeskusten kannalta tärkeiden kanta- ja seututeiden: kt 68, mt 661, mt 663, mt 697, mt 711, mt 733 ja 750 sekä alemman tieverkon asiakastarpeita vastaavan liikennöitävyyden turvaamiseen kehittämällä ennakoivaa kunnossapitoa, hoidon/ylläpidon tasalaatuisuutta, vuorovaikutusta ja mobiili-informaation saatavuutta. Tämä tulee olemaan kunnossapidon resurssien ja ostovoiman pienentyessä kuitenkin entistä vaikeampaa. Kunnossapidon toimin tulee varmistaa tapauskohtaisesti myös erikoiskuljetusreittien toimivuus. Keskeisellä kanta- ja seututieverkolla tulee pystyä tekemään myös pieniä täsmätoimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseksi.

Logistiikkayhteistyötä kehittämällä parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta

Pienempien keskusten sekä niitä ympäröivien hajaasutusalueiden **kuljetusten kustannustehokkuuden säilyttäminen ja parantaminen** on toimintaympäristön muuttuessa jatkuvasti haasteellisempaa. Tavaraerät ovat usein pieniä ja toimituksia tehdään usein eri toimittajien toimesta. Kustannustehokkuuden parantamiseksi tulisikin yritysten välistä **yhteistyötä** lisätä ennakkoluulottomasti logistiikan eri osa-alueilla. Käytännössä tämä tarkoittaa pk-yritysten logistiikkayhteistyön ja -osaamisen sekä logistiikkayritysten kanssa tehtävän vuorovaikutuksen kehittämistä. Yhteistyön käynnistäminen onnistuu parhaiten hankkeella, jolla selvitetään yritysten tarpeet ja yhteistyöhalukkuus, määrittelemällä yhteistyömalli sekä käynnistämällä yhteistyö esim. potentiaalisilla toimialoilla/yhdistelyyn sopivissa kuljetuksissa jo hankkeen aikana. Kuljetusten yhdistelyn seudullinen pilotointi esitetään aloitettavaksi Kuusiokuntien alueella. Saatavien kokemusten perusteella toimintamallia laajennetaan muille seuduille. Pilotin käynnistämiseen tarvitaan kuntien liikkeellepanovoimaa, mutta itse hanke voi lähteä liikkeelle esim. seudullisten elinkeinoyhtiöiden kautta tai yritysvetoisesti.

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

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

Kärkitoimenpiteet muissa keskuksissa:

- Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaissuunnittelun ja -hankinnan käynnistäminen sekä yhteisten hankintamallien selkeyttäminen
- Viisaan liikkumisen edistämisen käynnistäminen
- Kevyen liikenteen laatukäytävien määrittäminen
- Päätieverkon ja kuljetusten kannalta keskeisten maanteiden palvelutason turvaaminen kunnossapidolla ja täsmätoimenpiteillä sekä maankäytön suunnitelmallisella kehittämisellä
- Seinäjoelle suuntautuvien työ- ja opiskelumatkaliikennettä palvelevien joukkoliikennevuorojen pienten palvelutasopuutteiden korjaaminen
- Kuljetusten yhdistelyn seudullinen pilotointi Kuusiokuntien alueella, laajentaminen kokemusten pohjalta muille seuduille

2.3.4 Haja-asutusalueet

Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

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

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

- Matka-aikojen ennakoitavuus on nykyisin hyvä, mutta liikkumistarve ja matka-ajat ovat kasvussa mm. palvelujen keskittymisen myötä. Liikenneturvallisuusongelmat ovat pistemäisiä ja keskittyvät pääteille. Matkat ja kuljetukset ovat oikeilla tilannenopeuksilla muutoin turvallisia. Kuljetukset ovat mahdollisia, mutta palvelutaso on laskussa.
- Asiointimatkat haja-asutusalueilta lähimpiin kunta- tai palvelukeskuksiin on mahdollista hoitaa asiointiliikenteellä suuressa osassa kuntia jo nykyisin. Ongelmana on painottuminen hallintokuntakohtaisiin erillisratkaisuihin ja tiedotuskulttuuri. Haja-asutusalueiden asiointiliikenne on sovitettu heikosti yhteen seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen kanssa.
- Kouluverkkoon kohdistuu merkittäviä lakkauttamispaineita ikäluokkien pienentyessä. Koulumatkojen pituudet uhkaavat kasvaa entisestään.
- Vähäliikenteisen tieverkon kunto on paikoitellen huono, erityisesti päällystetty tieverkko on ongelmissa. Maatalouden kuljetusten yksikkökoot ovat kasvussa.
- Yhteistyötä haja-asutusalueen kuljetusten osalta ei maakunnassa nykyään juurikaan tehdä.
- Laajakaista 2015-hanke ei ole edistynyt ennakoidusti eikä yritysten (erityisesti suurten maatilojen) tarpeita oteta aina riittävästi huomioon. Sähköisten palvelujen kehittäminen on hidasta eikä etätyö ole yleistynyt ennustetulla tahdilla.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Hoidon ja ylläpidon kohdentamista jatketaan entistäkin voimakkaammin

Haja-asutusalueen tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytettävissä olevat resurssit ovat valtakunnallisen kehityksen tahdissa pienenemässä. Hoidon ja ylläpidon kohdentamisen **priorisointia ja täsmähoitoa** tuleekin jatkaa ja tehostaa, jotta eri asiakasryhmien kriittisimmät palvelutasotarpeet pystytään täyttämään. Kohdentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon liikennöitävyyden säilyttämiseen. Hoito ja ylläpito tulee varmistaa muutoin erityisesti maatalouden, metsäteollisuuden, turvetuotannon ja bioenergian kuljetusten kannalta tärkeällä verkolla kohdentamalla ja ajoittamalla toimenpiteitä kuljetusten ja suuryksikköjen sijainnin kannalta optimaalisesti (ennakoiva kunnossapito). Kunnossapidon kohdentamisessa tulee huomioida myös asukkaiden, vapaa-ajan asukkaiden sekä matkailun tarpeet. Kohdentamisen selkeyttämiseksi esitetään laadittavaksi aikaisempaa laajempaa vuorovaikutusta hyödyntävä vähäliikenteisen tiestön ylläpito- ja priorisointisuunnitelma.

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

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

Maantieverkon ohella tulee **yksityisteiden** kunnossapidon taso turvata lisäämällä tieisännöintipalvelujen käyttöä sekä yhtenäistämällä avustusperiaatteet esim. seutu-/ELY-tasolla. Yhtenäistämisen ohella tulee turvata edelleen paikallisten olosuhteiden huomioon ottaminen. Avustuskohteiden priorisoinnissa tulee huomioida maantieverkkoa vastaavasti keskeiset matkat ja kuljetukset.

Haja-asutusalueen liikennepalvelut tulee järjestää uudella tavalla

Perinteisen joukkoliikenteen toimintaperiaatteet ja ansaintalogiikka eivät toimi enää haja-asutusalueilla, missä kysyntä on rajallista eikä ”joukkoja” ole. Kunnat ja ELY voivat tuottaa asiointiliikennettä jatkossakin vain erittäin rajallisilla resursseilla. Liikennepalvelut täytyykin jatkossa tuottaa uusin tavoin, keinoina **kutsuohjattu palvelualuekohtainen asiointiliikenne sekä yhteisöllisten liikenneratkaisujen aktivoiminen**. Asiointiliikenteet tulee suunnitella ja toteuttaa ylikunnallisina, kutsuohjattuina ja kaikille avoimina ja kytkeä ne osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia. Liikenteissä tulee huomioida normaalit asiointisuunnat ja toteuttaa ne reittisidonnaisuuden sijasta palvelualuekohtaisena. Liikenteissä tulee priorisoida systemaattisesti myös esteettömyysvaatimukset.

Kuntien ja muiden toimijoiden tulee lähteä etsimään aktiivisesti keinoja ja toteuttamismalleja, joiden avulla yhteisöt (kylät) kykenisivät omaehtoisesti tuottamaan laadukkaita ja saavuttavia kuljetuspalveluja. Asukkaille tulisi antaa mahdollisuus konseptoida ja järjestää itse kylätasolla omat asiointiliikenneratkaisunsa, mikäli niillä täydennettäisiin tai korvattaisiin kunnan ostamaa liikennettä. Ruotsissa ko. malli on jo käytössä. Mallilla on mahdollista saada aikaiseksi itsensä kustantava asiointiliikenne. Esimerkkejä ratkaisuista ovat kylien asukkaiden omaehtoiset kimppakyyti- ja kyläbussipalvelut. Palveluja tulee pilotoida sekä monistaa ratkaisuja muualle maakuntaan.

Hajarakentamisen vaikutukset suuria

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

Sähköiset palvelut ja tietoliikenneyhteyksien toimivuus erityisen tärkeää haja-asutusalueiden kannalta

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

Haja-asutusalueen kuljetusten yhdistelyllä varmistetaan kannattavammat kuljetukset

Haja-asutusalueen henkilö- ja tavarakuljetukset tulisi pystyä yhdistelemään kustannustehokkaammin. Haja-asutusalueen kuljetukset hoidetaan nykyisin vielä turhaan yksittäisinä ja peräkkäisinä kuljetuksina, vaikka potentiaalia kuljetusten yhdistämiseen jo olisi. Haja-asutusalueiden tavarakuljetusten asiakastarpeisiin pohjautuvia yhteistyö- ja toimintamalleja tulisikin lähteä kehittämään ja **pilotoimaan** ennakkoluulottomasti, koska vain näin voidaan kuljetusten kustannustehokkuutta lisätä. Kehittämistyössä tulee ottaa huomioon myös mahdollisuudet yhdistää tavarakuljetukset henkilökuljetusten kanssa. Kuljetusten yhdistelyä kehitetään Kuusiokuntien alueella toteutettavan kuljetusten yhdistämisen pilotoinnin kokemusten pohjalta ja hyväksi havaittuja toimintamalleja haja-asutusalueille räätälöimällä. Pilottien käynnistämiseen tarvitaan kuntien liikkeellepanovoimaa, mutta itse hanke voi lähteä liikkeelle esim. seudullisten elinkeinoyhtiöiden kautta tai yritysvetoisesti.

Puu- ja bioterminaaliverkkoa kehitettävä

Tulevaisuudessa bioenergiakuljetukset tulevat lisääntymään myös Etelä-Pohjanmaalla. Suurelta osin haja-asutusalueille sijoittuvan bio- ja puuterminaaliverkoston priorisoitu kehittäminen on tärkeää pitää liikkeellä. Mahdolliset kuljetusvirtamuutokset tulee huomioida myös tiestön kunnossapidossa.

Kärkitoimenpiteet haja-asutusalueilla:

- Omaehtoisten kimppakyyti- ja kyläbussipalvelujen kokeilu halukkuutensa osoittavalla alueella
- Tiestön hoidon ja ylläpidon kohdentamisen jatkaminen ja informaation parantaminen
- Haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistäminen, pilotointi
- Laajakaistaverkkohankkeiden toteutumisen sekä sähköisten palvelujen kehittymisen edistäminen.

2.3.5 Pitkät ylimaakunnalliset matkat ja kuljetukset

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

Asetetut palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Nopeat työasiamatkat ja sujuvat matkaketjut turvataan Helsinkiin, Tampereelle ja Vaasaan sekä kansainvälisille jatkoyhteyksille.
- Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa matka-ajaltaan kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä.
- Opiskelijoiden viikoittaisten kaukoliikenteen matkaketjujen palvelutaso on hyvä keskeisillä Seinäjoen kautta hoidettavilla opiskelumatkoilla.
- Maakunnan läpi kulkevat kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti, turvallisesti ja häiriöttömästi.
- Kuljetusten kustannustehokkuuden, vaurioitumattomuuden ja vihreyden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä.
- Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan pitkäjänteisesti.
- Roveksen logistiikka-alueen toteuttaminen sekä logistiikkatoimintojen keskittäminen parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta sekä mahdollistaa kansainvälisten kuljetuskäytävien entistä paremman hyödyntämisen.
- Yhteydet Pohjanmaan satamien kautta ulkomaille ovat kilpailukykyiset verrattuna yhteyksiin Etelä- ja Lounais-Suomen satamista.

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

- Etelä-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet ovat jo nykyisin joustavia ja kaupunkien väliset yhteydet nopeita. Erityisesti pääradalla ja Vaasan radalla on kuitenkin pullonkauloja, joiden poistaminen lisäisi mahdollisuuksia yhteyksien nopeuttamiseen ja vuorotarjonnan kehittämiseen. Säännöllinen lentoliikenne Seinäjoen lentoasemalla loppui keväällä 2013.
- Joukkoliikenneyhteys on kaikilla keskeisillä yhteysväleillä nopeampi kuin vastaava henkilöautomatka. Matkaketjut matkan alku- ja loppupäässä eivät ole kuitenkaan sujuvia. Liityntäliikenteessä ja -pysäköinnissä on puutteita.
- Opiskelijoiden tarpeita vastaavat riittävät kaukoliikenneyhteydet toteutuvat pääosin suoraan kuntakeskuksesta tai liityntänä Seinäjoen kautta. Poikkeuksina ovat Evijärvi, Karijoki ja Lappajärvi.
- Pääradan kapasiteettiongelmat Seinäjoelta etelään aiheuttavat ongelmia sekä matkoille että kuljetuksille. Seinäjoen Itäväylä poistaa lähivuosina keskustan läpi nykyisin kulkevan valtatieliikenteen ongelmia. Kehityskäytävälle Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava sijoittuvilla valtatiellä 19 ja kantatiellä 67 on kuitenkin merkittäviä palvelutasopuutteita.
- Kuljetusten tyhjänä ajon osuus on suurempi kuin koko maassa keskimäärin.
- Poikittaiset päätieyhteydet erityisesti Jyväskylään, mutta osin myös Vaasan suuntaan ovat huonoja (vt 18); otettava kuitenkin huomioon kuljetusmäärät ja kuljetusten suuntautuminen.
- Maakunnassa tiekuljetukset ovat määräävässä roolissa. Tuotekuljetusten junalastaukset eivät ole mahdollisia maakunnan alueella, osin operaattorin toiminnasta johtuen.
- Roveksen logistiikka-alueen kehittäminen on vireillä. Alueen arvioidaan lisäävän kuljetuskäytävien käyttöä. Kansainvälisiä kuljetuskäytäviä ei tällä hetkellä juurikaan hyödynnetä eikä yhteistyötä logistiikan osalta tehdä vielä riittävästi.
- Vaasan sataman laivaliikennepalveluiden toimintavarmuus ei tällä hetkellä vastaa elinkeinoelämän tarpeita. Yhteydet satamiin ovat osin puutteellisia (Kaskisten ja Vaasan radat).

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

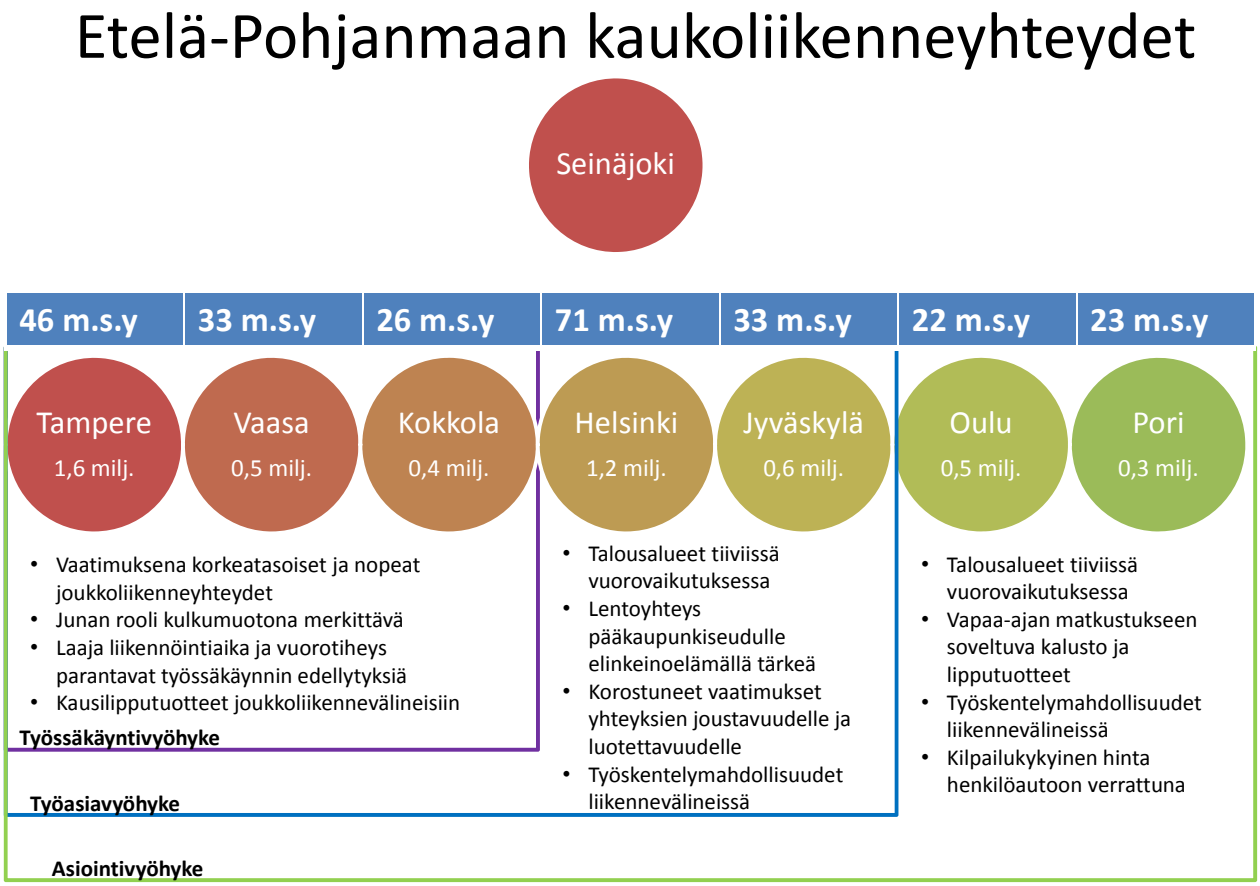
Joukkoliikenteen potentiaali hyödynnetään tehokkaammin

Nopeita pääradan junayhteyksiä tulee edelleen kehittää. Vuorotarjonnan kehittämisessä tulee ottaa huomioon liitynnät työasiamatkoja palveleviin kansainvälisiin lentoliikenteen jatkoyhteyksiin, erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Tarve on lisääntynyt Seinäjoen lentoaseman säännöllisen vuoroliikenteen loppumisen myötä. Rinnalla tulee varmistaa toimivat liityntäyhteydet myös lähempänä sijaitseville Vaasan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemille. Erityisesti Vaasan suunnan yhteyksien merkitys on kasvanut Seinäjoen säännöllisen lentoliikenteen loputtua, koska välimatka on lyhyt ja Vaasan lentoaseman vuorotarjonta hyvä. Myös uusia työ- ja työasiamatkojen lipputuotteita tulee ottaa käyttöön Vaasan, Kokkolan ja Tampereen suunnan yhteyksissä.

Seinäjoen lentoasemaa kehitetään jatkossa erityisesti **charter- ja tavaraliikenteen** kenttänä. Kehittämisessä tulee lisätä yhteistyötä naapurikenttien kanssa ja löytää myös Seinäjoen lentoasemalle oma vahva roolinsa. Charterliikenteen kehittämisen tulee perustua suoriin yhteyksiin. Valtakunnallisen lentoliikennestrategian vaikutukset lentoasemaan lienevät vähäiset, koska asemaa on ylläpidetty jo tähänkin mennessä alueen resurssein.

Pääradan ja Vaasan radan yhteyksien nopeuttamisen pullonkaulat; Parkanon ja Tervajoen kohtaamispaikkapuutteet tulee poistaa ensi vaiheessa, jotta yhteyksien nopeutta ja vuorotarjontaa pystytään kehittämään. Tarpeita on myös muille kohtaamispaikoille.

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



m.s.y = vuoroja molempiin suuntiin yhteensä talviarkena

Kuva 11. Työssäkäynti-, työasia- ja asiointivyöhykkeet Seinäjoelta. Myös määrät (milj.) tarkoittavat matkoja molempiin suuntiin yhteensä.

paikan puute. Kohtaamispaikan toteuttamisen myötä pystytään tarjoamaan lähekkäin sijaitsevien Seinäjoen ja Vaasan maakuntakeskusten välillä molempiin suuntiin hyvin toimivat työ- ja työasiamatkayhteydet. Yhteydet palvelisivat myös Vaasan lentoaseman liityntäliikennettä.

Junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämisen rinnalla tulee kehittää myös juna- ja linja-autoliikenteen yhteiskäyttöisiä lipputuotteita ottaen huomioon valtakunnallisen kaupunkiseutujen yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää kehittävän Piletti-hankkeen eteneminen. Yhteiskäyttöisyys mahdollistaisi mm. välin Seinäjoki-Vaasa joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisen jo ennen kohtaamispaikan rakentamistakin. Yhteysvälin juna- ja linja-autoliikenteen erilaisella profiloinnilla pystyttäisiin kokonaismatkustajamäärää kasvattamaan. Yhteiskäyttöisyyttä tulee kokeilla myös pääradan sekä Haapamäen radan suuntaisessa liikenteessä. Haapamäen radan henkilöliikenteen jatkuvuus tulee pystyä turvaamaan kehittämällä mm. markkinointia ja tiedottamista sekä varmistamalla radan varren asemien toiminta. Pitkällä tähtäimellä tulisi tavoitella myös Haapamäen radan sähköistystä.

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

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

<u>Ylimaakunnallisia liikenne- ja kuljetuskäytäviä kehitetään vaiheittain, riittävä palvelutaso turvaten</u>

Etelä-Pohjanmaan yhdyskuntarakenne säteittäisine pääväylineen (päätiet ja radat) asettaa suuria haasteita pääväylien ylläpidolle ja erityisesti kehittämiselle. Asiakastarpeita vastaavan riittävän palvelutason turvaamisen merkitys korostuu. Väylät kuuluvat suurelta osin ylimaakunnallisiin liikenne-/kuljetuskäytäviin ja niiden kehittäminen kytkeytyykin osaksi laajempia tarkasteluja. Väylien merkitys Etelä-Pohjanmaan ylimaakunnallisten matkojen ja kuljetusten hoitamisessa on suuri. Erityisesti on korostumassa Kauhajoki - Seinäjoki - Kauhava - kehityskäytävän sekä Seinäjoki - Tampere -välin merkitys osana laajempaa Helsinki - Tampere - Seinäjoki - Oulu -yhteysväliä.

Konkreettisten ja pitkäjänteisten kehittämispolkujen määrittelemiseksi esitetään **liikennejärjestelmätasoisten, monipuolista keinovalikoimaa tarkastelevien kehittämisselvitysten laatimista**:

- edellä kuvatulle koko kehityskäytävälle Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava (vt 19 ja kt 67 sekä päärata ja Kaskisten rata)
- valtatielle 3 välille Tampere-Jalasjärvi-Kurikka-Vaasa (osa laajempaa valtakunnallista uudelleenarviointia)
- pääradan välille Seinäjoki-Tampere. Välille ei ole aikaisemmin laadittu kokonaisvaltaista kehittämissuunnitelmaa. Väli on osa TEN-T-ydinverkkoa ja suunnittelukustannuksiin on mahdollista saada EU-rahaa 50 %.
- välille Seinäjoki-Vaasa (ratayhteys ja vt 18) ottaen huomioon myös yhteydet Jyväskylään.

Kuva 12. TEN-T-verkko.

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

Pidemmällä tähtäimellä tulee selvittää myös valtatien 18 Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä todelliset vaiheittain parantamismahdollisuudet ja -tarpeet.

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

Selvityksissä tulee ottaa tarkasteluun aidosti monipuolinen keinovalikoima; mukaan lukien em. joukkoliikenteen kehittämisen antamat mahdollisuudet sekä kunnossapidon merkitys palvelutason turvaajana. Toimenpiteiden kohdentamisessa tulee ottaa huomioon kriittiset palvelutasotekijät, mm. liikenneturvallisuus sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys.

Elinkeinoelämän kilpailukykyä tuetaan sujuvien kuljetusten avulla

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

Eri kuljetusmuotojen kilpailutilanteen turvaamisella hillitään kuljetuskustannusten nousua

Tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaalla tiekuljetukset ovat määräävässä roolissa. **Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet ja kilpailutilanne** tulee turvata pitkäjänteisesti. Rautatiekuljetusten osalta kuljetuspalvelujen kehittymistä tulee edistää elinkeinoelämän todellisten tarpeiden pohjalta ja näin mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuden kasvattaminen. Rautatiekuljetusten hyödyntäminen on nykyisin melko vähäistä ja kehityssuunta on ollut mm. operaattorin toiminnasta johtuen negatiivista. Tuotekuljetusten junalastaukset eivät ole mahdollisia maakunnan alueella. Tavaraliikenteen avautuminen kilpailulle voi pitkällä tähtäimellä muuttaa tilannetta. Kehittämisessä tulee ottaa huomioon mahdolliset uudet kuljetusvirrat rataverkolla, esimerkiksi kaivosteollisuuteen ja raakapuukuljetuksiin liittyen.

Erikoiskuljetusten turvaaminen on tärkeä osa elinkeinoelämän sijoittumismahdollisuuksien ja kilpailukyvyn turvaamista. Kuljetusten ennakointi ja turvaaminen tapauskohtaisesti luo varmuutta yritysten toiminnalle.

Elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia pyritään parantamaan kansainvälisten kuljetuskäytävien kautta

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

Kansainvälisten kuljetuskäytävien kautta koko maakunnan elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia voidaan pitkällä tähtäimellä pyrkiä parantamaan. Tällä hetkellä kansainvälisiä kuljetuskäytäviä ei juurikaan hyödynnetä. Tietoisuus käytävistä elinkeinoelämän keskuudessa on heikkoa. Tietoisuutta käytävistä tulee lisätä käytävien markkinointia tehostamalla. Maakunnan keskeisten toimijoiden tulee osallistua kuljetuskäytävien kehittämistyöhön. Kuljetuskäytävät kulkevat Suomen puolella Etelä-Pohjanmaan lisäksi useiden muiden maakuntien läpi. Kehittämistyötä tulee tehdä yhdessä naapurimaakuntien kanssa, jotta

varmistetaan toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus koko kuljetuskäytävän osalta.

Pohjanmaan satamien kilpailukyky tärkeää myös Etelä-Pohjanmaan kannalta

Pohjanmaan satamilla on omat vahvuutensa ja erikoistumisalansa. Vaasan sataman laivaliikennepalveluiden toimintavarmuus ei tällä hetkellä vastaa kuitenkaan elinkeinoelämän tarpeita. Laivayhteyksien kehittymistä tulee edistää ja varmistaa jatkuvat ja luotettavat yhteydet Kaskisista ja/tai Vaasasta Ruotsiin ja edelleen muualle maailmaan. Lisäksi tulee varmistaa palvelutasoltaan riittävät tie- ja raideyhteydet Pohjanmaan satamiin. Tällä hetkellä yhteydet erityisesti Kaskisten satamaan ovat osin puutteellisia. Kaskisten radan liikennöitävyys tulee pystyä turvaamaan. Em. toimenpiteet ovat tärkeä osa kansainvälisten itä-länsisuuntaisten kuljetuskäytävien kilpailukykyisyyden parantamista. Toimenpiteiden rahoitusjärjestelyvaihtoehtoja tulee jatkossa tutkia entistä laajemmin.

Satamayhteyksien osalta tulee jatkuvasti varmistaa palvelutasoltaan riittävät yhteydet myös Turun, Porin, Rauman, Kristiinankaupungin ja Vuosaaren satamiin. Edellä mainittujen yhteyksien ohella tulee ottaa huomioon myös kantatien 44 merkitys Länsi-Suomen satamiin johtavana yhteytenä.

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

- Koko kehityskäytävän Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava, valtatien 3 Tampere-Vaasa, pääradan Tampere-Seinäjoki sekä välin Seinäjoki-Vaasa liikennejärjestelmätasoiset kehittämisselvitykset (vt 3 uudelleenarviointi). Tämän jälkeen pitkäjänteisten realististen kehittämispolkujen määrittäminen.
- Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi pääradalla, Seinäjoki-Vaasa-radalla sekä Haapamäen radalla
- Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen
- Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen.

Kuva: Laura Syväoja

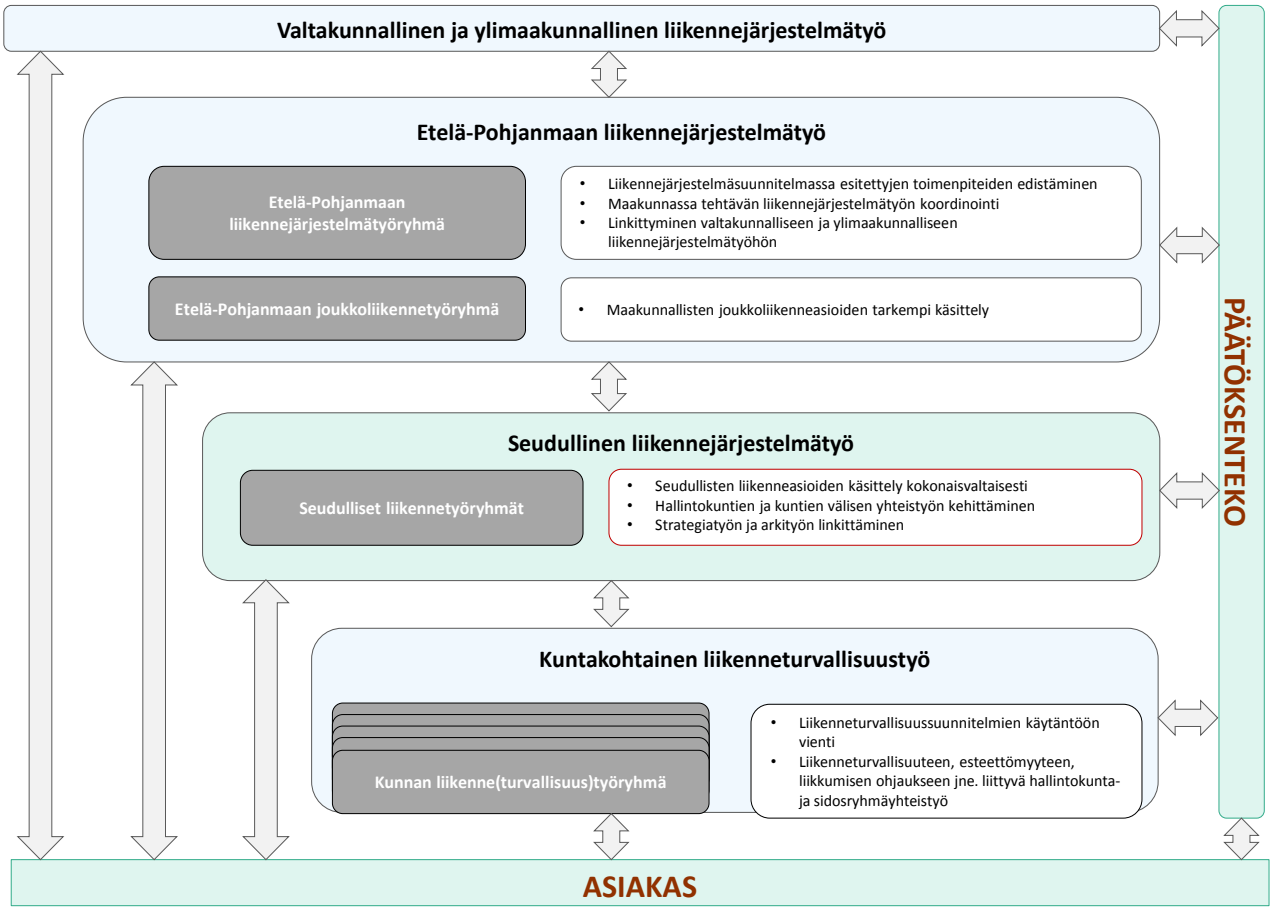
2.3.6 Yhteistyö ja toimintamallit

Asetetut tavoitteet:

- Maakunnassa tehtävä liikennejärjestelmätyö on jatkuvaa ja asiakaslähtöistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä.
- Eri toimijoiden ja rahoittajatahojen kesken saavutetaan yhteinen näkemys maakunnan liikennejärjestelmästä, sen rahoittamisesta ja aikatauluista.
- Liikenteeseen liittyvien eri työryhmien toiminta yhteensovitetaan ja päällekkäisyydet karsitaan.
- Liikenteen suunnittelu kytkeytyy niin maakunta-, seutu- kuin kuntatasolla tehokkaasti maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän suunnitteluun.
- Päätöksentekijät ymmärtävät liikenteen kehittämisen todelliset mahdollisuudet ja merkityksen osana maakunnan strategista kehittämistä.
- Liikennejärjestelmätyöhön otetaan mukaan monipuolisen toimenpidevalikoiman edellyttämät uudet osapuolet.

Verrattaessa tavoitetilaa nykytilaan ovat suurimmat erot seuraavia:

- Maakunnassa ei ole vielä toimivaa liikennejärjestelmätyöryhmää, ei myöskään seudullisia yhteistyöryhmiä Seinäjoen seudun MAL-työryhmää lukuun ottamatta. Tehtävä työ on tähän asti ollut enemmän projektikohtaista. Strategiatyö ja arkityö eivät linkity riittävästi. Henkilöresurssipula vaikeuttaa toimintaa.
- Selkeää priorisoitua näkemystä maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisestä ei ole muodostettu, mutta isojen hankkeiden osalta on tehty edunvalvontaa suhteellisen yhtenäisesti.
- Toimivia liikennesektorin työryhmiä on vain vähän (joukkoliikennetyöryhmä, Seinäjoen seudun MAL-työryhmä ja joitakin kuntakohtaisia liikenneturvallisuustyöryhmiä). Toimintoja ei ole yhteensovitettu. Yksittäisten valtateiden parantamista ajavat yhdistykset kokoontuvat säännöllisesti.
- Liikenteen ja maankäytön suunnittelun kytkentä toimii kohtuullisesti suurimmissa kaupungeissa sekä maakuntatasolla. Muutoin MALPE on vielä huonosti hallussa.
- Päätöksentekijät ymmärtävät yleisellä tasolla liikennejärjestelmän kehittämisen merkityksen, mutta huomio kiinnittyy suurelta osin pelkästään suurinvestointeihin.
- Liikennejärjestelmätyössä ovat pääosin mukana vain teknisen puolen edustajat (joukkoliikennepuolta lukuun ottamatta).



Kuva 13. Ehdotus liikennejärjestelmätyön organisoinniksi.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Yhteistyötä naapurimaakuntien kanssa lisätään

Liikennejärjestelmätyön haasteet ja tarpeet eivät rajoitu yhden maakunnan sisälle. Käsittelemällä liikenteen ja maankäytön asioita maakuntaa laajemmalla tasolla saadaan kehittämiseen ja myös edunvalvontaa lisää voimaa – kunhan yhteistyössä päästään maakuntien välisestä kisasta yhteiseen tekemiseen. Liikenne- ja maankäyttöasioita koskevaa yhteistyötä tulee kehittää erityisesti Etelä-Pohjanmaan ELY-alueeseen kuuluvien kolmen maakunnan (samalla maakuntien yhteistoiminta-alueen) kesken. Lisäksi tulee harkita, onko alueilla tarvetta Länsi-Suomi-tasoisen yhteistyön käynnistämiseen. Ylimaakunnallisen toiminnan tehokkuus edellyttää selkeiden toiminnan tavoitteiden ja toimintamallien määrittämistä.

Maakunnan sisällä tehtävää liikennejärjestelmätyötä tulee kehittää

Etelä-Pohjanmaalle esitetään **maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustamista** välittömästi tämän suunnitelman valmistumisen jälkeen. Ryhmän tehtävänä on varmistaa tässä suunnitelmassa ja sen pohjalta laadittavassa **aiesopimuksessa esitettävien toimenpiteiden suunnitelmallinen ja priorisoitu edistäminen**, vastata aiesopimuksen ajantasaisena säilyttämisestä sekä tuottaa aineistoa maakunnalliselle edunvalvonnalle. Lisäksi ryhmän tulee koordinoida maakunnassa tehtävää lj-työtä sekä maakunnan sisällä että osallistumista maakuntien väliseen, valtakunnalliseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Toiminnan tehokkuus ja suunnitelmallisuus varmistetaan vuosisuunnittelulla sekä vaikuttavuuden seurannalla. Ryhmän toimintaan osallistuvat maakuntaliiton, ELY-keskuksen, Liikenneviraston sekä kaupunkiseutujen edustajat. Lisäksi ryhmään tulee ottaa mukaan elinkeinoelämän vahva edustus (kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt).

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

Seuduille esitetään perustettavaksi **seudulliset liikennetyöryhmät**, jotka käsittelevät liikenneasioita kokonaisvaltaisesti mukaan lukien liikenneturvallisuusasiat. Seudullisia ryhmiä tulee hyödyntää eri hallintokuntien liikenneasioita yhteisesti käsittelevänä ryhmänä, jolloin ne voivat tarvittaessa korvata myös kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät. Hyvin toimivia nykyisiä kuntakohtaisia ryhmiä ei ole kuitenkaan syytä lakkauttaa, mikäli niille nähdään selkeä tarve. Seinäjoen seudulla toiminta perustuu jo toimivan Seinäjoen seudun MAL-työryhmän toimintaan, muille seuduille perustetaan em. uudet liikennetyöryhmät.

Seututasojen ryhmissä korostuu erityisesti strategiatyön ja arkityön linkittäminen. Jäsenet ovat suurelta osin kuntaedustajia, joille on tärkeää se, että toiminnasta on hyötyä myös jokapäiväisen toiminnan suunnittelussa ja kohdentamisessa sekä esim. kuntien välisen yhteistyön kehittämisessä. Tätä kautta myös toiminnan tehokkuus ja vaikuttavuus paranee. Toiminnan kehittäminen ja ulottaminen kattamaan entistä monipuolisempia keinovalikoimia ja toimijoita tulee vaikuttamaan myös työryhmien kokoonpanoon. Teknisen puolen edustajien ohella ryhmiin tarvitaan laajempaa asiantuntemusta. Toiminta tulee perustaa liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksia ja konkreettisia toimenpiteitä seutu- ja kuntatasolle vievään vuosikohtaiseen suunnitteluun, huolelliseen kokousten valmisteluun ja vaikuttavuuden seurantaan. Apuna käytetään tarvittaessa ulkopuolista ostopalveluna hankittavaa valmistelutyövoimaa. Seutu- ja kuntakohtaisen suunnittelun kautta tulisi liikennejärjestelmän kehittämispainotukset viedä myös kuntakohtaisiin strategioihin saakka. Muutoin niiden toteuttaminen jää puolitiehen ja irralliseksi.

Liikennejärjestelmän tilan seuranta tulee käynnistää osana jatkuvaa työtä erityisesti maakuntatasolla. Tarvittava toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään muuhun maakunnan strategiseen kehittämiseen. Liikennejärjestelmän tilan seurantaa ja sen indikaattoreita kehitetään valtakunnallisen kehityksen tahdissa, koska näin esim. indikaattoreihin saadaan vertailtavuutta.

Kytkentää alueidenkäytön ja palvelujen suunnitteluun kehitettävä voimakkaasti

Alueiden käytön, palvelujen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittamiselle tulee hakea eri suunnittelu- ja päätöksentekotasoille sopivat, **alueelliset erityispiirteet huomioivat toimintamallit**. Seutujen välillä on tässä selviä eroja ja **mallit tuleekin määritellä heti seudullisten ryhmien toiminnan käynnistyttyä**. Maakuntatason koordinointi tehdään maakunnallisen lj-työryhmän toimesta. Haasteena on se, että kaikki osapuolet eivät välttämättä näe yhteistyötä ja yhteenkytkentää osaltaan tarpeellisena. Päätöksentekijöiden sitouttaminen yhteistyöhön on tarpeen. Maakunnallinen lj-työryhmä voi toimia myös asiantuntijana esimerkiksi maakuntakaavoitusta osaltaan ohjaavana elimenä.

Seudulliset maankäytön rakennemallityöt voisivat toimia seudullisen yhteensovittamisen taustana. Seinäjoen seudulta on tehty jo ko. rakennemallitarkastelu; jatkossa tulee harkita seuduittain, onko vastaavantyyppiselle mutta kevyemmälle tarkastelulle tarvetta. Samalla tulisi selvittää myös **palveluverkon** kehitysnäkymät, jotta liikenteelliset asiat voitaisiin ottaa myös palveluverkkotarkasteluissa riittävällä tasolla huomioon. Maakunnassa tulisi tarkistaa systemaattisesti myös maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset.

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

Vuorovaikutusta asukkaiden, yritysten ja päätöksentekijöiden kanssa lisättävä

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

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

Yhtenä ”perinteisenä” keinona tulee harkita myös maakuntatasoa laajemman vuosittaisen Länsi-Suomen liikennefoorumin/-työpajan järjestämistä. Uudet osapuolet tulisi kutsua mukaan näihin liikenneaiheisiin työpajoihin - tavoitteena konkreettinen yhdessä tekeminen yli hallintokuntarajojen.

Kärkitoimenpiteet:

- Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustaminen
- Seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien perustaminen/toiminnan jatkaminen
- Alueiden käytön, palvelujen ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittamisen konkreettisten toimintamallien määrittäminen seuduittain.

3. TOIMENPIDEOHJELMA

3.1 Valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet ja toimenpiteet

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

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

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

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

- Valtakunnallisen logistiikkakeskusverkoston kattavuudesta ja priorisoinnista (ja mikä on Seinäjoen logistiikkakeskuksen rooli ko. verkostossa).
- Satamayhteyksien merkityksestä ja tavoiteltavasta palvelutasosta.
- Rahoitusresurssien niukkuus edellyttää hankkeiden toteuttamiseksi uusien rahoitusmallien kehittämistä. Lisäksi tulisi määritellä, miten pienten äkillisten tarpeiden rahoitusresurssit pystytään turvaamaan. Laajemmin tulee vaikuttaa perusväylänpidon rahoitustasojen nostoon.
- Liikenneturvallisuuden edistämisestä (esim. rattijuopumusrajat, automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen kuntiin), ELY-keskuksen alueurakoiden sisältöjen ja vuorovaikutusmenetelmien kehittämisestä, rautatiekuljetuspalvelujen kehittämisestä, joukkoliikenteen sekä henkilökuljetusten kehittämisen lainsäädännöllisten esteiden karsimisesta sekä laajemmin alueidenkäytön, palvelujen sekä liikenteen suunnittelun toimintamallien kehittämisestä. Myös mm. liikenteen hinnoittelussa tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa vahvasti liikenteen kysyntään.

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

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

- Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävää
- Seinäjoki-Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botnian käytävää
- Valtatie 3 Tampere-Jalasjärvi-Kurikka-Vaasa

Korissa II ovat:

- Seinäjoki-Vaasa-liikennekäytävä (ratayhteys ja vt 18)
- Seinäjoki - Jyväskylä -liikennekäytävä (valtatie 18 välillä Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä osana Keski-Pohjolan kuljetuskäytävää sekä Haapamäen radan liikennöitävyyden turvaaminen)
- Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen
- Lisäksi laaditaan maakunnallinen kehittämissuunnitelma em. valtakunnan tason investointihankkeiden lisäksi elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja ylimaakunnallisten kuljetusten kannalta tärkeimpien teiden selvittämiseksi ja priorisoimiseksi toimenpiteineen, kiireellisimpänä kohteena mt 711 suunnittelu. Ensimmäisessä vaiheessa vt 16, kt 44, kt 63 ja mt 711 osalta palvelutaso turvataan ottamalla huomioon hoidon ja ylläpidon tarpeet tulevissa ELY:n alueurakoissa.

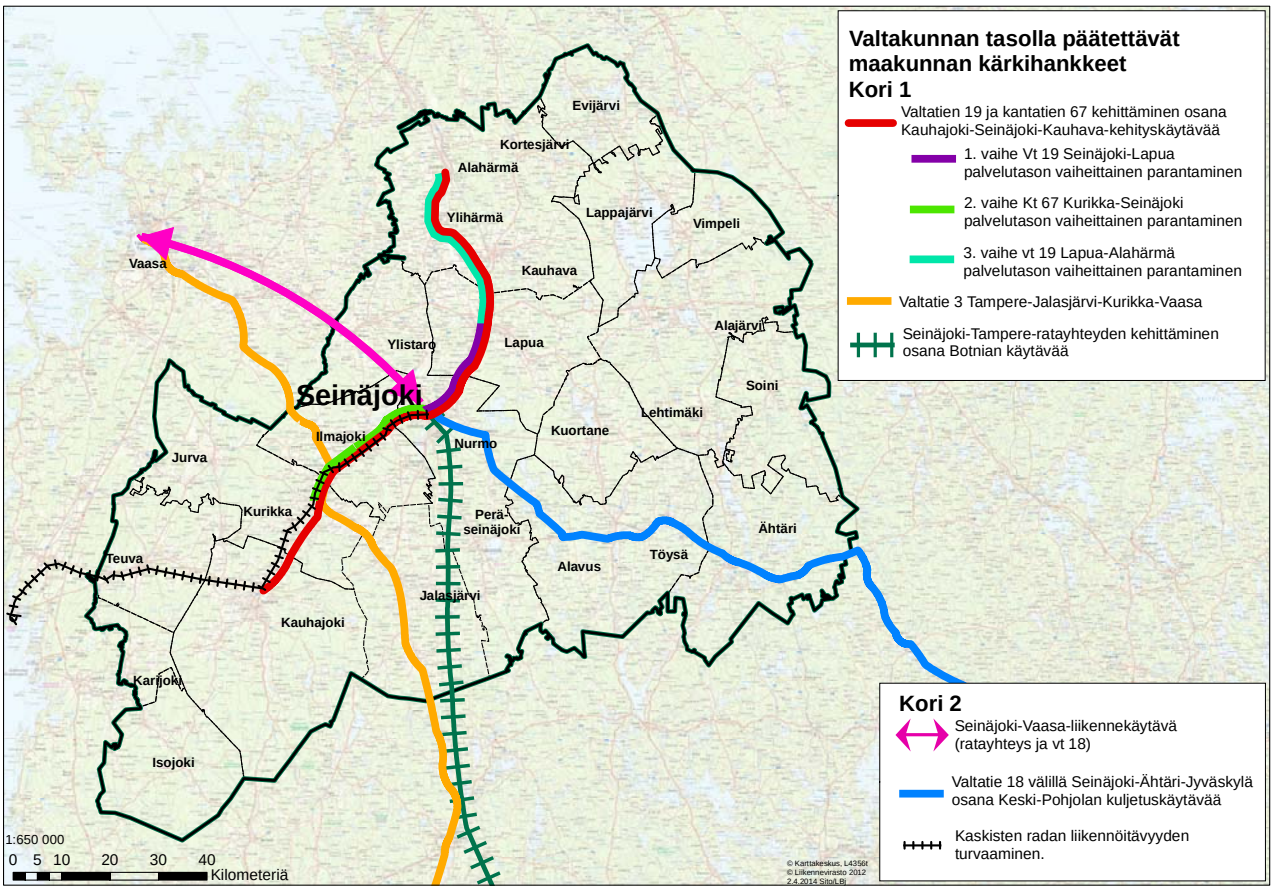
Lisäksi alempiasteisen tieverkon kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nosto on päätetty nostaa kärkihankkeiden rinnalle, koska asialla on Etelä-Pohjanmaalle erityisen suuri merkitys. Raskaan liikenteen mitta- ja massamuutokset lisäävät paineita rahoituksen nostolle.

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

Valtakunnan tasolla päätettävät maakunnan kärkihankkeet	
KORI I	
Valtatien 19 ja kantatien 67 kehittäminen osana Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävää	Kehityskäytävä on koko maakunnan sekä sen yhdyskuntarakenteen kehittymisen kannalta keskeisin yhteysväli, jonka palvelutaso on liikennemäärien kasvun, joukkoliikenteen haasteellisen aseman sekä liikenneturvallisuuden heikentymisen myötä jatkuvassa laskussa. Palvelutasopuutteet koskevat erityisesti liikenneturvallisuutta, matka-aikojen ennakoitavuutta sekä kuljetusten kustannustehokkuutta ja häiriöttömyyttä. Kehityskäytävän varren maankäyttö tulisi kytkeä myös paremmin nykyiseen liikenneverkkoon ottaen huomioon vaikutukset mm. joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Ensivaiheessa kehityskäytävän lj-tason kehittämisselvityksen laatiminen (uudelleenarviointi), kytkeminen maankäytön ja joukkoliikenteen suunnitteluun, vaiheittain toteutus prioriteetteina: 1. Vt 19 Seinäjoki-Lapua palvelutason vaiheittainen parantaminen 2. Kt 67 Kurikka-Seinäjoki palvelutason vaiheittainen parantaminen 3. Vt 19 Lapua-Alahärmä palvelutason vaiheittainen parantaminen Lj-tason kehittämisselvityksen suunnitteluperusteina toimivat luvussa 2.3.2 esitetyt kehityskäytävän palvelutasotavoitteet, edellä mainitut keskeiset palvelutasopuutteet sekä tavoitteiden pohjalta johdetut jatkosuunnittelua ohjaavat kehittämislinjaukset. Jatkosuunnittelu tulee kytkeä myös maankäytön ja joukkoliikenteen suunnitteluun. Keskeistä on monipuolisen keinovalikoiman antamien mahdollisuuksien aito arviointi sekä riittävän palvelutason turvaavan vaiheittaisen kehittämispolun määrittäminen.
Seinäjoki-Tampere-ratayhteyden kehittäminen osana Botnian käytävää	Pääradan yhteysväli on osa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaa Botnian käytävää. Pääradan liikenteen merkitys on kasvussa nopean ratayhteyden tarpeen edelleen voimistumisen sekä kuljetusmäärien ennakoidun kasvun myötä. Palvelutaso ei tällä hetkellä vastaa tarpeita. Mahdollisuuksia olisi yhteysvälin matka-aikojen nopeuttamiseen sekä laajemmin matka-aikojen ennakoitavuuden sekä samalla kuljetusten kustannustehokkuuden ja häiriöttömyyden parantamiseen. Yhteyden parantamisesta ei ole laadittu kokonaisvaltaisia kehittämissuunnitelmia (radasta on tehty vuonna 2007 selvitys ”Tampere - Seinäjoki kaksoisraidevaraus/ylikulkusillat, RHK 2007) Lyhyellä tähtäimellä tarvetta on ensin lyhyelle kaksoisraideosuudelle Parkanon molemmin puolin (kohtaamispaikka). Ensi vaiheessa laaditaan koko liikennekäytävää Seinäjoki-Tampere koskeva lj-tason esiselvitys, jossa tarkastellaan sekä ratayhteyttä että valtatietä 3. Tämän jälkeen laaditaan ratayhteyttä koskeva yhteysvälin kehittämisselvitys. Esiselvityksen suunnitteluperusteena ovat luvussa 2.3.5 kuvatut pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat palvelutasotavoitteet, palvelutasopuutteet, asiakassegmentointiin ja yksilöityihin palvelutasotarpeisiin vastaavien vaiheistettujen monipuolisten toimenpiteiden arviointi ja määrittäminen sekä systemaattisen kehittämispolun määrittäminen.
Valtatie 3 Tampere-Jalasjärvi-Kurikka-Vaasa	Valtatien 3 Tampere-Vaasa-uudelleenarviointi on käynnistymässä ja koko hanke etenemässä. Väylän palvelutasopuutteet kohdistuvat erityisesti liikenneturvallisuuteen ja kuljetusten kustannustehokkuuteen ja häiriöttömyyteen. Lisäksi maankäytön ja liikenneverkon yhteensovittaminen on osin puutteellista. Etelä-Pohjanmaan osalta kohteiden priorisointijärjestys on: - Jalasjärven liittymän parantaminen kiertoliittymänä - Ilmajoen ja Kurikan kohtien liittymäjärjestelyt - Vt 3 Kyrönjoen sillan korjaaminen - Pidemmällä tähtäimellä tarvittavat ohituskaista- tms. järjestelyt. Uudelleenarvioinnin suunnitteluperusteita on arvioitu Etelä-Pohjanmaata laajemmalla tasolla. Etelä-Pohjanmaan aluetta koskevaa suunnittelua ohjaavat laajemmin määritettävien perusteiden ohella pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat palvelutasotavoitteet, em. palvelutasopuutteet, monipuolisen keinovalikoiman toteuttamismahdollisuuksien arviointi ja vaiheistaminen sekä em. kohteiden priorisointijärjestys. Valtatien 3 kehittämistoimenpiteet tulee arvioida sekä väyläinvestointien että muiden toimenpiteiden osalta edellisessä kohdassa mainitussa koko liikennekäytävää koskevassa esiselvityksessä.

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

KORI II	
Seinäjoki-Vaasa-liikennekäytävä (ratayhteys ja vt 18)	Liikennekäytävän merkitys on kasvussa alueiden välisen vuorovaikutuksen kehittymisen myötä. Pendelöinti on jo nykyisin vilkasta ja maakuntakeskusten välinen etäisyys suhteellisen lyhyt. Ensivaiheessa liikennekäytävän lj-tason esiselvityksen laatiminen. Ensi vaiheen alustavina toimenpidetarpeina: 1. Vaasa-Seinäjoki-yhteistoiminta-alueen lentoliikenteen palvelutason parantaminen Vaasan lentoaseman liityntäyhteyksiä kehittämällä 2. Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyys 3. Seinäjoki-Vaasa-radan Tervajoen ja muiden mahdollisten kohtaamispaikkojen toteuttaminen sekä tämän myötä vuorotarjonnan ja tavaraliikenteen kehittäminen 4. Riittävän palvelutason pitkäjänteinen turvaaminen ottaen huomioon mm. vt 18 liikenneturvallisuustarpeet ja muut palvelutasopuutteet (esim. Ylistaron kohta), ratayhteyden tasoristeykset ja rakenteen parantamistarpeet sekä tätä kautta ratayhteyden nopeuttamismahdollisuudet. Jatkosuunnittelun suunnitteluperusteina tulee ottaa huomioon pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat palvelutasotavoitteet, em. alustavat priorisoidut tarpeet, aikaisemmin laadittujen liikennemuotokohtaisten selvitysten kuvaukset palvelutasopuutteista ja kehittämismahdollisuuksista sekä kaupunkien välisen vuorovaikutuksen tarpeet. Tuloksena tulee syntyä monipuolisista toimenpiteistä koostuva realistinen kehittämispolku.
Seinäjoki-Jyväskylä -liikennekäytävä osana Keski-Pohjolan kuljetuskäytävää (valtatie 18 Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä ja Haapamäen rata)	Riittävän palvelutason turvaaminen pitkäjänteisesti ja kysyntään vastaten ja kytkeminen maankäytön suunnitteluun. Ensimmäisessä vaiheessa liikennekäytävän palvelutasopuutteiden konkretisoiminen sekä toteutettavissa olevien kehittämispolkujen määrittäminen hyödyntäen monipuolista keinovalikoimaa (sekä vt 18 että Haapamäen rata).
Kaskisten radan liikennöitävyyden (satamayhteyksien) turvaaminen	Kaskisten satamaan suuntautuvien kuljetusten riittävä palvelutaso tulee pystyä turvaamaan pitkäjänteisesti ja kysyntään vastaten ottaen huomioon radan varrelle esitettyjen kehittämishankkeiden tuoma uusi potentiaali.
Alempiasteisen tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen	Alempiasteisen tieverkon kunto sekä hoidon ja ylläpidon taso on resurssien pienentyessä laskenut jatkuvasti. Tieverkon merkitys on Etelä-Pohjanmaan kannalta erittäin suuri – koskien niin maakunnalle tärkeiden maatalouden, metsäteollisuuden, turvetuotannon ja bioenergian kuljetuksia kuin asukkaiden, vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden liikkumista. Alempiasteiselle tieverkolle käytettävää rahoitusta tulee nostaa. Samalla on kehitettävä kysyntään joustavasti vastaavia dynaamisia alemman asteisen tiestön hoidon ja kunnossapidon malleja.



Kuva 14. Etelä-Pohjanmaan suurten investointien kohdennettavat kärkihankkeet.

3.2 Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet

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

Toimenpiteet on jaettu alustavasti kolmeen kiireellisyysluokkaan:

- kiireellisyysluokka I, vuosina 2014-15 käynnistettävät toimenpiteet
- kiireellisyysluokka II, vuosina 2016-2019 käynnistettävät toimenpiteet sekä
- kiireellisyysluokka III, vuoden 2019 jälkeen käynnistettävät toimenpiteet.

Osa toimenpiteistä johtaa jatkuvan toiminnan kehittämiseen, jolloin kiireellisyysluokka tarkoittaa ajankohtaa, jolloin toiminta tulee saada liikkeelle. Lisäksi osa hankkeista on nykyisen toiminnan kehittämistä, jolloin ajoitus on esitetty jatkuvana.

Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä vastaa jatkossa oheisen toimenpideohjelman toteutumisen edistämisestä sekä päivittämisestä. Yksittäisten toimenpiteiden käynnistämisestä, tarkemmasta aikataulusta, kustannusjaosta ja ohjauksesta sovitaan jatkossa tapauskohtaisesti erikseen. Huomattavaa on, että toimenpiteiksi on esitetty myös useita valtakunnallisenkin tason kokeiluja. Etelä-Pohjanmaan kannattaa hakeutua näihin heti alkuvaiheesta lähtien, koska näin uudet nykyistä tehokkaammat ja vaikuttavammat toimintamallit saadaan maakunnassa käyttöön heti ensimmäisessä vaiheessa. Samalla luodaan pieninkin toimenpitein koko maakuntaan ihmisten ja yritysten kannalta ensiluokkaista toimintaympäristöä.

Taulukko 3. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamallien kehittäminen.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyys-luokka	Vastuu
MALPE-yhteistyö ja uudet toimintamallit		
Ylimaakunnallisen liikennejärjestelmätyön organisointi yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY:n ja naapurimaakuntien kanssa	I	E-P:n liitto
Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän toiminnan käynnistäminen ja aktiivinen toiminta	I	E-P:n liitto
Seudullisten liikennetyöryhmien toiminnan käynnistäminen, ryhmien hyödyntäminen hallintokunta- ja kuntarajat ylittävänä yhteistyöelimenä. Nykyisten ryhmien, esim. Seinäjoen seudun MAL-työryhmän hyödyntäminen	I	Kunnat, ELY
Liikennejärjestelmää koskevan asiakas- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuksen organisointi	I	E-P:n liitto
MALPE-osa-alueita koskevien yhteistyömallien määrittely perustettavien ryhmien toimintaan tukeutuen	I	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Maapoliittisten toimenpiteiden monipuolistaminen	II	Seinäjoki
Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen auditoinnin laajentaminen koko maakuntaan (viisas liikkuminen)	II	E-P:n liitto, kunnat, ELY
Hajarakentamisen periaatteiden maakunnallinen määrittäminen	II	E-P:n liitto, ELY
Vuosittaisen Länsi-Suomi-tasoisen liikennefoorumin järjestäminen	II	Maakuntaliitot

Taulukko 4. Ehdotus vuosina 2014-2020 käynnistettäviksi suunnitelmiksi ja selvityksiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Kiireellisyys-luokka	Vastuu
Selvitykset ja suunnitelmat		
Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisina säilyttäminen, samalla yhteisten liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteiden määrittäminen, kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotisten laatukäytävien määrittäminen sekä keskeisten koulureittien, jättöliikenteen sekä koulujen ympäristöjen systemaattiset vaaranpaikkakartoitukset	jatkuvaa	ELY, kunnat
Seinäjoki-Tampere-liikennekäytävän (päärata ja vt 3) lj-tason esiselvitys	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vt 3 Tampere-Vaasa uudelleenarviointi	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vt 19 ja kt 67 Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän lj-tason kehittämisselvitys	I	ELY, Liikennevirasto
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän maankäytön kehityskuvaselvitys	I	E-P:n liitto, kunnat
Seinäjoki-Tampere-radan lj-tason kehittämisselvitys	I	ELY, Liikennevirasto, liitot
Vaasa-Seinäjoki-liikennekäytävän lj-tason esiselvitys	I	ELY, kunnat, liitot
Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisten kokonaissuunnitelmien laatiminen sekä hankintaorganisaatiomallien määrittely	I	Seutujen keskuskaupungit, ELY:t
Seinäjoen seudun viisaan liikkumisen strategia, toiminnan käynnistäminen jo suunnittelutyön aikana	I	Seinäjoki
Toimeenpanosuunnitelma kuntakeskusten ja haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistämisestä, pilotointi	I	Alavus, Ähtäri, Kuortane, E-P:n liitto, ELY
Maakunnallinen puu- ja bioterminaaliselvitys	I	Metsäkeskus, E-P:n liitto
Palvelutasoselvitys ylimaakunnallisia kuljetuksia välittävistä maanteistä	I	ELY, E-P:n liitto
Keskustojen esteettömyyskartoitukset	I-II	Kunnat
Mt 711 Ruona-Alajärvi parantamisselvitys (yhteys kantatielle 66)	II	ELY
Vähäliikenteisen tiestön ylläpito- ja priorisointisuunnitelma	II	ELY
Roveksen itäisen ohikulkutien alueen kehittämissuunnitelma	II	Seinäjoki
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimointiselvitys kahdessa pilottikunnassa	II	Kunnat
Liityntäliikenne ja -pysäköintiselvitys	III	E-P:n liitto
Vt 18 Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä, lj-tason esiselvitys vaiheittain parantamisen mahdollisuuksista	III	ELY, Liikennevirasto

Taulukko 5. Ehdotus käynnistettäviksi/toteutettaviksi toimenpiteiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	**Kiireellisyysluokka**	**Vastuu**
Tie- ja katuverkko, infra ja kunnossapidon varmistaminen		
Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infran kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nostoon (ml. raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet)	jatkuvaa	E-P:n liitto, ELY, kunnat
Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen (edellyttää rahoitustason nostoa)	jatkuvaa	ELY, Liikennevirasto
Kaupunkien/kuntien katuverkon maankäytön tiivistämiseen kytkettävät toimenpiteet	jatkuvaa	Kunnat
Keskustojen kävely- ja pyöräilypainotteinen kehittäminen	jatkuvaa	Kunnat
Kanta- ja seututeiden (kt 44, kt 63, kt 66, kt 68, mt 661, mt 663, mt 697, mt 711, mt 733 ja mt 750) sekä alemman tieverkon asiakastarpeita vastaavan liikennöitävyyden turvaaminen kehittämällä täsmäkunnossapitoa, hoidon/ylläpidon tasalaatuisuutta, vuorovaikutusta ja mobiiliinformaation saatavuutta	jatkuvaa	ELY
Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen kunta- ja seutukohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti, koulureittien ja koulujen ympäristöjen, kevyen liikenteen laatukäytävien sekä palvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuuden priorisointi toimenpiteiden kohdentamisessa	jatkuvaa	Kunnat, ELY
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen sekä mobiilipalvelujen käyttöönotto seuraavien kilpailutusten yhteydessä	jatkuvaa	ELY
Kevyen liikenteen laatukäytävien priorisointi ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa	I	Kunnat, ELY
Keskustojen esteettömyyskartoitusten toimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen	II	Kunnat
Kuntien kadunpitoyhteistyön kehittäminen	II	Kunnat
Yksityisteiden kunnossapidon kehittäminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhtenäistäminen sekä avustuskohteiden priorisointi)	II	Kunnat, ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääteillä ja -kaduilla (valtakunnallisen kehityksen tahdissa)	II	ELY, kunnat
ELY:n ja kuntien välisen kunnossapitoyhteistyön kehittäminen	III	ELY, kunnat
Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit		
Roveksen logistiikka-alueen toteutumisen varmistaminen		
- Maanhankinnan edistäminen	jatkuvaa	Seinäjoki
- Logistiikka-alueeseen perustuvien yhteistyömallien yms. ajantasaisina säilyttäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, Seinäjoki
- Päätöksentekijöiden ja toimijoiden sitouttaminen alueen toteuttamiseen; aiesopimus	I	E-P:n liitto, Seinäjoki
Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen	jatkuvaa	E-P:n liitto
Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen tapauskohtaisesti (mm. tuulivoima)	jatkuvaa	ELY, kunnat
Kaskisten radan liikennöitävyyden turvaaminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, Liikennevirasto
Kuljetusten yhdistelyn seudullinen pilotointi Kuusiokuntien alueella, laajentaminen kokemusten pohjalta muille seuduille	II	Kunnat
Bio- ja puuterminaalien kehittäminen	II	Kunnat, Liikennevirasto

Joukkoliikenne, henkilökuljetukset ja matkaketjujen sujuvuus		
Seinäjoen paikallisliikennesuunnitelman toteuttaminen (vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, vuorot matkakeskuksen kautta, informaation ja tiedottamisen parantaminen)	jatkuvaa	Seinäjoki
Työasiamatkoja palvelevien liityntäyhteyksien varmistaminen Helsinki-Vantaan, Tampereen ja Vaasan lentoasemille	jatkuvaa	ELY, kunnat, yritykset
Parkanon aseman (päärata) toiminnan turvaaminen (myös Pendolinot), liityntäpysäköinnin toimivuuden turvaaminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, VR
Joukkoliikenteen maakunnallisen palvelutasosuunnitelman ylläpito ja toteuttaminen (mm. liityntäyhteyksien parantaminen Seinäjoelle, palvelutason parantaminen Alavuden suunnan yhteyksissä jne.)	jatkuvaa	ELY
Haapamäen radan henkilöliikenteen ja asemien toiminnan turvaaminen, markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat, VR
Seili-palveluliikenteen kehittäminen (päivittäin kauppakeskuksiin, informaation parantaminen, kiinteät välipysäkit jne.)	jatkuvaa	Seinäjoki
Maakuntarajat ylittävien joukkoliikennevuorojen turvaaminen	jatkuvaa	ELY
Seinäjoen lentoaseman charterliikenteen kehittäminen	jatkuvaa	E-P:n liitto, kunnat
Junalla tehtävän työmatkayhteyden järjestäminen aamuisin Seinäjoelta Vaasaan	jatkuvaa	E-P:n liitto, Liikennevirasto, VR
Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen, eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen	I	Kunnat, ELY
Seudullisten joukkoliikenne- ja henkilökuljetuskoordinaattorien nimeäminen ja toiminnan käynnistäminen	I	Kunnat, E-P:n liitto
Avointen asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen	II	Kunnat
Yhteisöllisten joukkoliikenneratkaisujen (mm. kyläbussi, kimppakyyti) pilotointi ja laajentaminen muihin kuntiin	II	Kunnat
Matkailuelinkeinon tarvitsemien liikennepalvelujen kehittämisen kytkentä matkailupalvelujen kehittämiseen	II	Kunnat
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden pilotointi pääradalla, Vaasa-Seinäjoki-radalla sekä Haapamäen radalla	II	LVM, VR, LAL
Seinäjoen matkakeskuksen liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen (parkkitalo)	II	Seinäjoki
Matka-ajoiltaan kohtuullisten koulukyytien periaatteiden määrittäminen ja käyttöönotto	II	Kunnat, E-P:n liitto
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimoinnin käynnistäminen kahdessa pilottikunnassa, jatkossa laajentaminen muihin kuntiin	II	Kunnat
Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-joukkoliikenteen runkoreitin toteuttaminen, joukkoliikenneinfran ja informaation parantaminen	III	ELY, kunnat
Viisas liikkuminen		
Valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen viisaan liikkumisen toimenpiteiden toteuttamisessa	jatkuvaa	Kunnat, ELY
Seinäjoen seudun viisaan liikkumisen strategian toteuttamisen käynnistäminen (kunta-, työnantaja-, järjestö- ym. kohtaiset konkreettiset toimenpiteet)	I	Kunnat
Seinäjoen seudulla saatavien viisaan lliikumisen hyvien käytäntöjen soveltaminen myös muissa seutu- ja kuntakeskuksissa	II	Kunnat
Viisaan liikkumisen edistämiseen kytkettävän liikennekasvatustyön kehittäminen ja ulottaminen uusiin toimijoihin	II	Kunnat, ELY
Seurojen, järjestöjen ja suurimpien työnantajien kytkeminen mukaan viisaan liikkumisen edistämiseen	II	Kunnat, E-P:n liitto

4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

4.1 Toimenpiteiden toteutuminen edellyttää tehokasta ja jatkuvaa toimintaa

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

4.2 Keskeiset reunaehdot toteutuvat

Suunnitelman tavoitevaiheessa kirjatut keskeiset reunaehdot toteutuvat pääsääntöisesti hyvin. Merkittävimmät haasteet koskevat aikaisempaa monipuolisemman keinovalikoiman toteuttamismahdollisuuksia sekä sitä, miten yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pystytään vaikuttamaan (pääosin muiden yhteiskunnan sektoreiden toimintaa).

Myös aluetyypeille asetetut palvelutasotavoitteet täyttyvät kokonaisuutena suhteellisen hyvin. Osin tämä on seurausta palvelutasotavoiteasettelun riittävästä realismista ja palvelutasoajattelun mukaisen tavoiteasettelun luonteesta, osin niiden pohjalta määriteltyjen toimenpiteiden suuntaamisessa onnistumisesta. Tavoitteiden toteutumiseen sisältyy kuitenkin huomattavia riskitekijöitä, joista merkittävin

Taulukko 6. Suunnittelun reunaehtojen toteutuminen.

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

on jatkuvan liikennejärjestelmätyön tehostamisessa onnistuminen. Lisäksi rahoituksen niukkuus ja kohdentamisessa onnistuminen sekä uudentyyppisten toimenpiteiden käynnistämisen kitka voivat vaikeuttaa tavoitteisiin pääsemistä.

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

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

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

4.3 Vaikuttavuus tarkastelualueittain

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

4.3.1 Ihmisten liikkumisen palvelutasoa kehitetään kattavasti

Kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien toimivuus on maakunnan kannalta keskeistä. Vaikka junaliikenteen palvelutaso pääradalla on hyvä ja matka-ajat Helsinkiin henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä, on säännöllisen lentoliikenteen loppuminen Seinäjoelta tuonut vaikeuksia etenkin kansainvälisten matkaketjujen toimivuudelle. Aikataulujen muutokset turvasivat kuitenkin vaihdolliset yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Toisaalta Vaasan lentoaseman kautta on tällä hetkellä hyvät yhteydet Helsingin lisäksi myös Tukholmaan. Esitetyt toimenpiteet Vaasan suunnan yhteyksien kehittämiseksi ja mahdolliset lentoaseman lähiyhteyksien parantamistoimenpiteet turvaavat kansainväliset lentoliikenteen yhteydet myös Vaasasta.

Yhteydet pääkaupunkiseudulle ja yleensä pohjois-etelä -suunnassa ovat erittäin hyvät ja esitetyillä toimenpiteillä niitä voidaan edelleen kehittää. Vaasa-Seinäjoki -yhteys on monella tavalla maakunnan kannalta tärkeä ja suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sen parantamiseksi sekä infraan että liikennepalveluihin liittyen. Yhteydet itään ovat huonot, mutta myös tarpeet ovat vähäisempiä. Jos Keski-Suomen ja laajemmin idän suunnan yhteyksien merkitys kasvaa, voi esimerkiksi valtatien 18 lj-tason esiselvityksen kiireellisyysluokkaa olla tarvetta nostaa.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen on mahdollista Seinäjoen keskustan lisäksi Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava- vyöhykkeellä. Tämä vaatii kuitenkin maankäytön, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteuttamisen vankkaa yhteensovittamista sekä tarvelähtöistä suunnittelua siten, että myös ns. ”viimeisen mailin” ratkaisut otetaan tehokkaasti huomioon. Kysynnän lisäämistä vahvistavat onnistuessaan myös viisaan liikkumisen edistämiseen esitetyt toimenpiteet.

Muissa seutu- ja kuntakeskuksissa pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta, mutta kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen edellyttää myös viisaan liikkumisen aktivointitoimien ennakkoluulotonta käyttöä. Suunnitelmassa esitetty vaiheittainen eteneminen ensin Seinäjoen seudulla ja sitten muilla alueilla voi toisaalta hidastaa tavoitteiden saavuttamista Seinäjoen seudun ulkopuolella.

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

Väestön ikääntyminen ja keskittyminen sekä liikennöinnin kustannusten nousu asettavat henkilöliikenteen hoitamiselle jatkuvasti kasvavia haasteita. Suunnitelmassa esitetyillä toimintamalleilla pystytään vähintään katkaisemaan jatkuva henkilöliikennekustannusten nousu ilman asiakkaille tarjottavan palvelutason heikkenemistä. Vaikutusten realisoituminen on osin kiinni myös valtakunnallisen tason linjauksista ja päätöksistä. Palvelutason ylläpito ja kehittäminen edellyttävät jatkossa entistä tiiviimpää kunta- ja hallintokuntayhteistyötä sekä ennen kaikkea asukkaiden omaehtoisen kehittämisen tukemista ja aktivointia.

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

merkittäviä yhdyskuntarakenteen ja liikenneympäristön kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi suunnitelmassa esitetyillä infrastruktuuria ja liikennepalveluja koskevilla toimenpiteillä voidaan oikein toteuttamalla tukea myös viisaan liikkumisen tavoitteiden saavuttamista.

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

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

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

4.3.2 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan

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

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

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

Roveksen logistiikka-alueen kehittämisellä tuetaan Etelä-Pohjanmaan logistisen aseman hyödyntämistä sekä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta. Esitetyt toimenpiteet alueen toteuttamiseen sitouttamiseksi sekä logistiikkayhteistyön ja -osaamiseen kehittämiseksi tulisivat palvelemaan useita eri toimialoja. Esitetyillä kehittämistoimenpiteillä mahdollistetaan myös eri kulje-

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

Yhteistyömallien kehittämisellä pystytään vaikuttamaan erityisesti pk-yritysten toimintaedellytyksiin. Kuljetusten yhdistelyssä potentiaalia on erityisesti maakunnan sisäisten jakelukuljetusten tehostamisessa. Haasteena voi kuitenkin olla kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen sekä tätä kautta todellisten vaikutusten aikaansaaminen. Jotta halutut vaikutukset realisoituvat, tulisi löytää taho, joka ottaisi kokonaisvastuun toimenpiteiden koordinoinnista ja edistämisestä maakunnassa. Esitetty etenemispolku, jossa haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämistä pilotoidaan Kuusiokuntien alueella ja laajennetaan kokemusten perusteella, on järkevä. Toiminnan käynnistyminen edellyttää selkeän vastuutahon määrittämistä. Kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella toimivien pk-yritysten näkökulmasta toimenpidettä tulisi viedä myös mahdollisimman nopeasti eteenpäin.

4.3.3 Suunnitelman yritysvaikutukset pääosin välillisiä

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

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

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

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

4.3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittämiseen selkeät toimintamallit

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

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tehostavat eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ja mahdollistavat tässä esitettyjen toimenpiteiden suunnitelmallisen edistämisen. Lisäksi maakunnan yhteisen tahtotilan muodostaminen ja toimien priorisointi helpottuu jatkuvan yhteistyöprosessin aikaansaamisen myötä. Toimintatavan ulottaminen myös seutu- ja kuntatasolle on vaikutusten konkretisoimiseksi tärkeää.

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

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

Suunnitelmassa esitetyt toimintamallit vaativat vielä käynnistämisestä saatavien käytännön kokemusten kautta saatavaa konkretisointia. Esimerkiksi Länsi-Suomi-tason liikennejärjestelmätyön ja maakuntien välisen yhteistyön rooli tulee määrittää suhteessa maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän tehtäviin. Yhteistyön kehittämisessä tulee ottaa huomioon taustaorganisaatioiden henkilöresurssit ja etenkin muut aluekehitykseen liittyvät olemassa olevat yhteistyömallit. Liikenteen kehittämisen vaikuttavuus edellyttää jatkossa entistä enemmän asioiden käsittelyä osana muita MALPE-osa-alueita. Tämä tulee ottaa tehokkaasti huomioon myös yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa. Päätöksentekijöiden, asukkaiden ja yritysten sitoutumisen merkitys tulee jatkossa korostumaan, mikä edellyttää uudenlaisia toimenpiteitä myös vuorovaikutuksessa. Suunnitelma antaa tähän hyvät lähtökohdat.

4.4 Riskejä ja haasteita

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

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

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

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

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

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

Kestävien kulkutapojen suosioon vaikuttavat ihmisten asenteet eivät muutu helposti, vaan usein tarvitaan positiivisten kannustimien lisäksi taloudellista motivointia ja muita liikkumisen ohjauksen keinoja. Vastaavasti elinkeinoelämän kohdalla tiekuljetusten kilpailukyky ja täsmällisyys pitävät helposti pintansa nykyoloissa. Yksi keskeisistä liikennejärjestelmäsuunnittelun mahdollisuuksista ja laajemmin vaikuttavuuden kannalta keskeisistä toimenpiteistä liittyy maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän koordinoimiseen jo suunnitteluvaiheessa siten, että kestävä liikkuminen ja kuljetukset ovat houkuttelevia jo alun alkaen alueidenkäyttöä kehitettäessä. Tämä on kuitenkin erittäin haastavaa ja edellyttää vielä merkittävää suunnittelu- ja sopimusjärjestelmän uudistamista sekä sektoriajattelun purkamista. Lisäksi suuri osa liikkumis- ja kuljetustarpeisiin vaikuttavasta työstä tehdään muilla yhteiskunnan sektoreilla.

Kokonaisuutena Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on realistinen ja asetetut palvelutasotavoitteet toteutuvat suhteellisen hyvin. Suunnitelman käytäntöön vienti vaatii jatkossa vielä toimenpiteiden konkretisointia ja jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamallien kehittämistä. Suurimmat riskit liittyvät tavoitteisiin sitoutumiseen ja ulkoisiin tekijöihin, joihin voidaan varautua ainoastaan jatkuvan liikennejärjestelmätyön keinoin. Ilman suunnitelmassa esitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustamista sekä aktiivista ja avointa koordinointia toimenpiteiden käynnistäminen vaikeutuu merkittävästi.

5. SEURANTA JA EDISTÄMINEN

Suunnitelman toteuttamisen ja seurannan koordinoinnista vastaa suunnitelman valmistumisen jälkeen perustettava ja kolme kertaa vuodessa kokoontuva maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä. Työryhmän tehtävät on esitetty kohdassa 2.3.6. Ryhmän kokoonpanon rungon muodostaa suunnittelua ohjannut työryhmä, mutta ryhmän jäsenet nimetään erikseen.

Ryhmä vastaa suunnitelmassa ja sen pohjalta laadittavassa aiesopimuksessa määriteltävien toimenpiteiden edistämisestä, aiesopimuksen ajantasaisena pitämisestä sekä toimenpiteiden toteutumisen seurannasta. Lisäksi ryhmä tuottaa aineistoa maakunnalliselle edunvalvonnalle. Osana seurantaa ryhmä käynnistää myös toimintaympäristön sekä liikennejärjestelmän tilan seurannan. Tarvittava toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään muuhun maakunnan strategiseen kehittämiseen. Liikennejärjestelmän tilan seurantaa ja sen indikaattoreita kehitetään valtakunnallisen kehityksen tahdissa, koska näin indikaattoreihin saadaan vertailtavuutta. Työryhmä päättää seurattavista indikaattoreista valtakunnallisen määrittelytyön valmistuttua. Indikaattoreilla tulisi pystyä seuraamaan mahdollisimman hyvin juuri Etelä-Pohjanmaan toimenpiteitä, liikennejärjestelmän tilaa ja palvelutason kehitystä.

Seuduilla toimintansa käynnistävät liikennetyöryhmät vastaavat seututasoa koskevien toimenpiteiden viemisestä käytäntöön. Kokonaiskoordinointivastuu seuduilla tehtävistä toimenpiteistä ja kokeiluista on maakunnallisella työryhmällä.

Etelä-Pohjanmaan liitto