Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Yhteistyön maakunta • Samarbetets landskap • Cooperative region

KESKI-POHJANMAAN LIITTO
MELLERSTA ÖSTERBOTTENS FÖRBUND

Johdanto

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu Keski-Pohjanmaan liiton johdolla maakunnan alueellisessa liikennejärjestelmätyöryhmässä. Tavoitteena on yhteisesti tunnistaa maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, joiden toteutumista edistetään yhteisellä suunnittelulla ja edunvalvonnalla. Yksi keskeinen maakunnan suunnittelua edistänyt tekijä on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) valmistelu, jonka laatimisprosessi käynnistyi vuoden 2019 alussa. Liikenne 12 suunnitelma valmistui keväällä 2021.

Liikennejärjestelmätyö on pitkäjänteistä. Kokkolan, Pietarsaaren ja Kaustisen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma vuoteen 2030 saakka laadittiin vuosina 2004-2005. Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien alueelle laadittiin kolmen maakunnan yhteinen liikennestrategia vuonna 2011 ja suunnitelman aikajänne on 20– 30 vuotta. Keski-Pohjanmaa on ollut mukana vuonna 2017 valmistuneessa ja Pohjois-Suomen maakuntien liittojen, Ely-keskusten ja Liikenneviraston yhteistyössä valmistelemassa Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa.

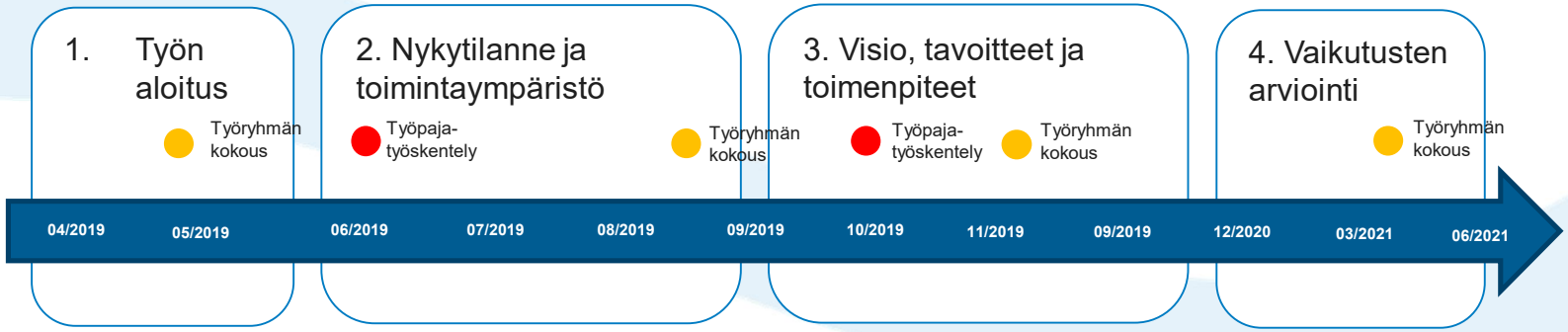
Jatkuva liikennejärjestelmätyö on vakiintunut viimeisen kymmenen vuoden aikana keskeiseksi valtion liikennehallinnon suuntaan tapahtuvan vuoropuhelun toimintamalliksi, ja sen merkitys jatkossa korostuu entisestään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun jatkuvan päivitys- ja seurantaprosessin myötä. Nyt laaditun Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän myötä myös Keski-Pohjanmaalla on käynnistetty myös jatkuva liikennejärjestelmätyö, jossa ovat mukana kaikki alueen kunnat, elinkeinoelämän edustajat sekä keskeiset alueelliset ja valtiolliset toimijat.

Tähän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kuvattu ne maakunnan sisäisiin ja ulkoisiin yhteyksiin sekä liikennepalveluihin liittyvät toimenpiteet, joilla on valtakunnallista merkitystä. Lisäksi on kuvattu koko maakuntaa ja alueen kuntia koskevia yleisiä linjauksia ja toimintatapoja, joita alueella pyritään edistämään aktiivisesti.

Suunnitelmaa on työstetty maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmässä ja työn aikana on järjestetty kaksi työpajaa: nykytilan ja toimintaympäristön analyysivaiheessa ja suunnitelman tavoitteita työstettäessä.

Suunnitelma laadinnan päävaiheet ovat olleet:

- **Nykytila ja toimintaympäristöanalyysi:** Työvaiheessa kuvattiin maakunnan liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön keskeisiä lähtökohtia. Ongelmakohdat ja nykytilanne: yhdyskuntarakenne, maantieliikenne (tieverkko, liikennemäärät, liikenneturvallisuus), rataverkko ja raideliikenne, lentoliikenne ja logistiikka, meriliikenne, joukkoliikenne, liikkumistottumukset, Toimintaympäristön kuvaus ja arvio tulevaisuudesta.
- **Maakunnan liikennejärjestelmän tavoitetila**, Määritetään sektorikohtaiset tavoitteet, Määritetään sektorikohtaiset toimenpiteet tavoitteiden toteuttamiseksi, Arvio tavoitteiden toteutettavuudesta taloudellisten resurssien puitteissa, aikataulusta ja suunnitelman muista vaikutuksista.
- **Vaikutusten kuvaus**. Vaikutusten kuvaus on tehty soveltaen valtakunnallisen Liikenne 12 –suunnitelman vaikutustenarvioinnin kehikkoa ja laatimistapaa.



Liikennejärjestelmän ja aluerakenteen iso kuva

Kokkola on maakunnan keskeisten liikenneyhteyksien kohtauspaikka ja eri liikennemuotojen solmukohta. Kokkolassa yhdistyvät niin valtatiet ja ratayhteys kuin syväsataman laiva- ja lento-liikennekin.

Merkittävimmät tieyhteydet ovat rannikon suuntainen valtatie 8 ja Jyväskylän suuntaan Keski-Suomeen erkaneva valtatie 13 sekä Kajaanin suuntaan Kainuuseen jatkuva valtatie 28. Valtatieltä 8 erkanee etelämpänä valtatie 19 Seinäjoelle Etelä-Pohjanmaalle ja Tampereen suuntaan Pirkanmaalle.

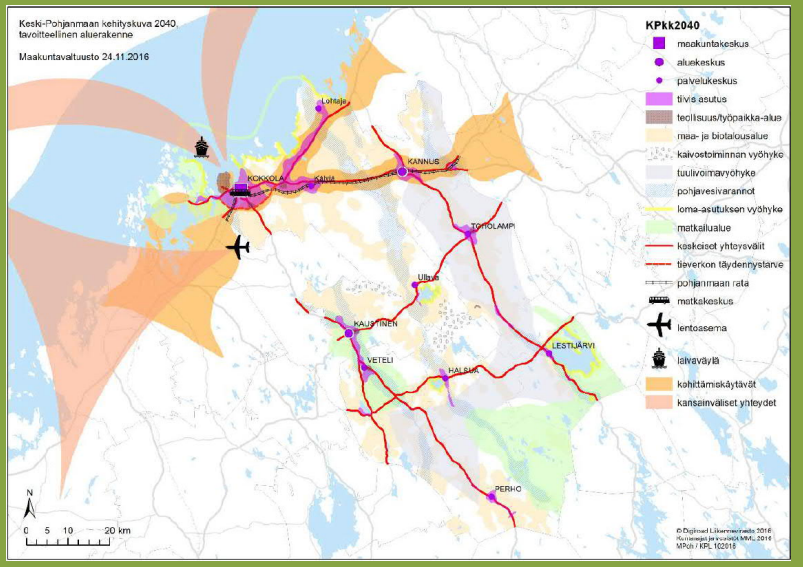
Päärata kulkee Kokkolan kaupunkirakenteen läpi ja tarjoaa yhteydet Seinäjoen ja Tampereen kautta pääkaupunkiseudulle ja pohjoisessa Ouluun. Päärata yhdistää pohjoiset raaka-ainevarat tärkeimpiin eurooppalaisiin ja maailmanlaajuisiin markkina-alueisiin.

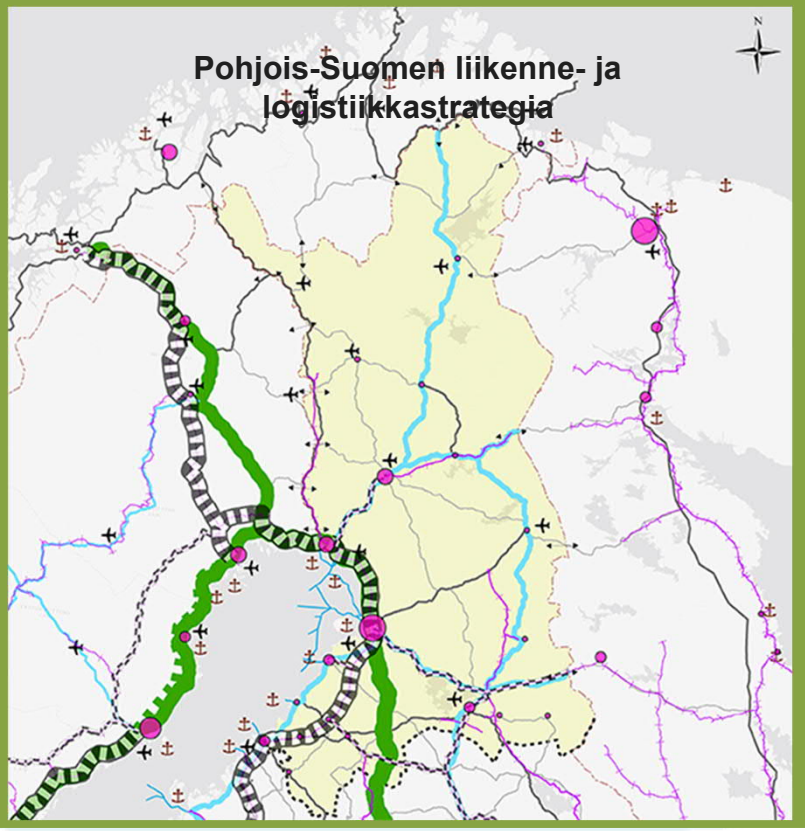
Kokkolan satama on tällä hetkellä Suomen kolmanneksi suurin yleissatama. Ratayhteys pääradan poikittaisyhteyksien kautta Venäjältä Suomeen mahdollistaa määrällisesti merkittävät transitokuljetukset maailmalle.

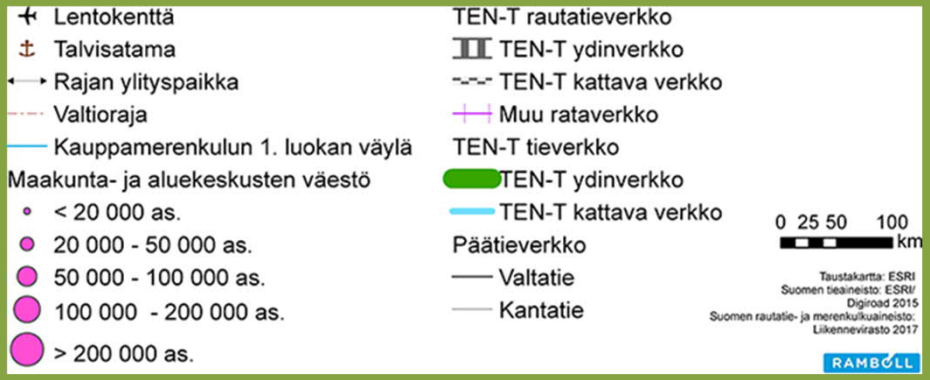
Kokkola-Pietarsaaren lentoliikenne mahdollistaa nopeimman yhteyden eurooppalaisille ja kansainvälisille markkinoille.

Keski-Pohjanmaan liikenneyhteydet on huomioitu EU:n sujuvampaan ja nopeampaan liikkumiseen sekä pienempiin ilmastovaikutuksiin pyrkivässä sisäisten kuljetusten tavoitteellisessa TEN-T –verkostossa ja päärata on osa TEN-T ydinverkkoa.

Maakunnan merkittävimmät tieyhteydet ovat kuntakeskusten kautta kulkevat kantatiet 63 ja 58 sekä seututiet 775, 751 ja 750.Lisäksi Kannuksesta erkanee Ylivieskaan Pohjois-Pohjanmaalle kantatie 86.







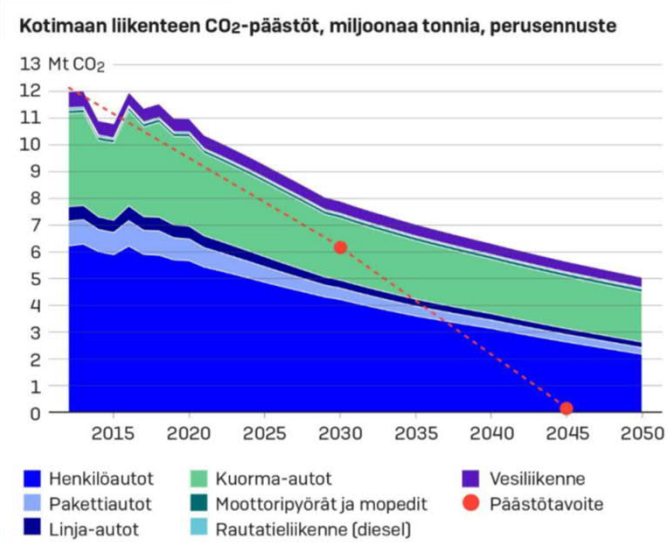
Liikkuminen ja kuljetukset ovat murroksessa – liikennejärjestelmältä edellytetään sopeutumiskykyä

Maakunnan toimintaympäristössä 2020-luvulla on tunnistettavissa vahvoja muutostrendejä, jotka vaikuttavat merkittävästi jatkossa ihmisten saavutettavuuteen, liikkumiseen ja kuljetuksiin. Näitä ovat globalisaatiokehitys, ilmastonmuutos, kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen. Lisäksi palveluistuminen ja digitalisaatio muuttavat yhteiskunnan toimintoja kiihtyvällä vauhdilla.

Trendien vaikutusnopeudet ja vaikutusmekanismit ovat erilaisia. Esimerkiksi väestön ikääntymistä voidaan ennakoida luotettavasti, kun taas kaupungistumisen etenemistä on vaikeampi ennakoida tarkasti. Ilmastonmuutos puolestaan on johtanut toimijoiden asettamiin konkreettisesti ajoitettuihin tavoitteisiin. Covid-19 puolestaan on ennakoimaton äkillinen maailmanlaajuinen virustauti, joka on oleellisesti muuttanut ihmisten työ- ja asiointiliikkumista sekä matkailua. Asiointimuutokset osaltaan ovat kiihdyttäneet verkkokaupan yleistymistä. Suuri kysymysmerkki on mitkä Covidin aiheuttamista muutoksista ovat pysyviä ja missä määrin niistä palaudutaan aiempiin toimintamalleihin.

Tulevaisuuden liikennejärjestelmältä edellytetään kykyä sopeutua muutoksiin ja kykyä edistää positiivisia haluttuja kehityskulkuja.

- Ilmastomuutoksen hillintään ja ilmastomuutokseen sopeutu-miseen liittyvät tavoitteet ovat edelleen kiristymässä ja aiheuttavat jatkossa tarpeen liikkumista ja kuljetuksia koskevien suunnitelmien uudelleenarviointin. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikennesuoritteen minimointi ovat jatkossa yhdyskunta- ja liikennesuunnittelun keskeisiä tavoitteita.
- Monipaikkaisuus on noussut Covid-19 myötä vahvasti esille ja osaltaan saattaa hidastaa kaupungistumiskehitystä ainakin suuret kaupunkien osalta. Tämä saattaa näkyä maakuntakeskusten ja pienempien keskusten vahvistumisena. Työmatkojen voidaan olettaa pitenevän edelleen erityisesti maaseudulla. Luonnonvarojen lisääntyvä käyttö ja hyödyntäminen ja matkailuala ovat Suomessa kasvavia toimialoja.



Lähde: Fossiilittoman liikenteen tiekartta (LVM)

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet 2030

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet 2030 ovat työstetty maakuntaa käsittelevien strategisten suunnitelmien pohjalta ottaen huomioon valtakunnallisen Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden valmistelu.

Maakunnan kannalta keskeiset strategiset suunnitelmat ovat:

- Keski-Pohjanmaan maakuntastrategia 2040 (valmisteilla)
- Keski-Pohjanmaan maakuntaohjelma 2022-2025 (valmisteilla)
- Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategia (2017)

Liikenne 12	Keski-Pohjanmaa. Päätavoitteet
Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.	**Kilpailukykyinen liikennejärjestelmä** Liikennejärjestelmä luo edellytyksiä ja kilpailukykyä elinkeinoelämän toiminnalle. Keski-Pohjanmaa kytketään vahvemmin osaksi kansallista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää.
Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.	**Kestävä liikennejärjestelmä** Liikennejärjestelmää kehitetään yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa johdonmukaisesti kestävämpään suuntaan. Kestävä liikennejärjestelmä on käyttäjilleen turvallinen ja ympäristölle mahdollisimman vähän haittaa aiheuttava.
Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.	**Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä** Liikennejärjestelmää kehitetään maakunnan erityispiirteet ja alueen vahvat elinkeinoelämän toimialat huomioiden. Liikennejärjestelmä mahdollistaa arjen sujuvan liikkumisen koko maakunnan alueella sen asukkaille, työssäkäyville ja elinkeinoelämälle.

Suunnitelman toimintalinjat konkretisoivat tavoitteita ja tukeutuvat liikennejärjestelmätyöhön ja vuorovaikutukseen

Tavoitteita tukevien toimenpiteiden tunnistamiseksi on kuvattu kuhunkin tavoitteeseen liittyvä toiminnallinen kokonaisuus – toimintalinja – joka kytkee tavoitteen alueen liikennejärjestelmän kokonaisuuteen. Toiminta-linjoissa kuvataan liikennejärjestelmän kehittämisen pitkän aikavälin keskeisimmät kehittämiskokonaisuudet. Toimenpiteet on ryhmitelty toimintalinojen alle siten, että ne muodostavat mahdollisimman loogisia tavoitteiden kannalta samaan suuntaan vaikuttavia kokonaisuuksia.

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimintalinjat on johdettu tässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovittujen tavoitteiden ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnallisten päämäärien ja alustavien tavoitteiden pohjalta.

Alueella päätetyt liikennejärjestelmäsuunnitelman toimintalinjat ovat:

- Kilpailukyky
- Kestävyys
- Elinvoimaisuus/saavutettavuus

Lisäksi on kuvattu suunnitelman laatimisen myötä käynnistetyn jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamalli ja rooli alueellisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen vuorovaikutuksessa.

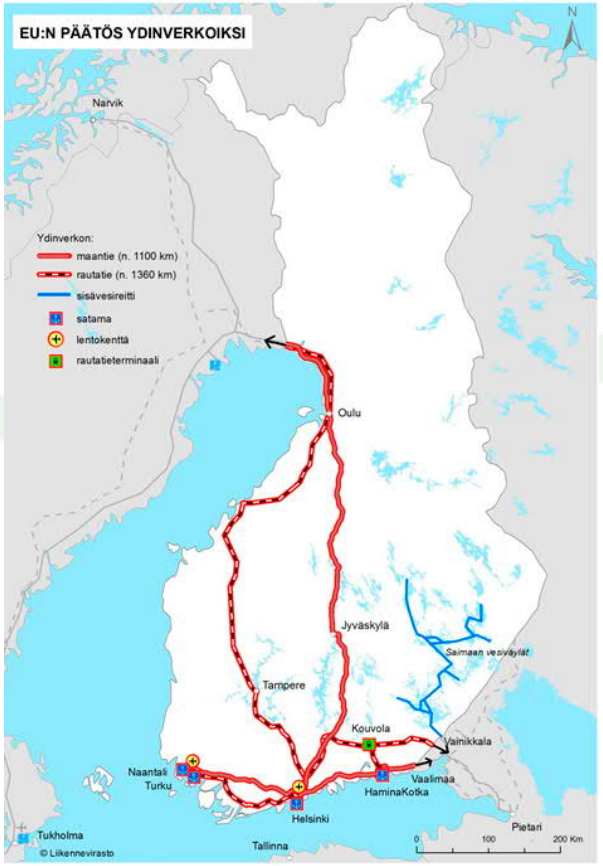
Kilpailukyky perustuu kansainväliseen ja valtakunnalliseen saavutettavuuteen

Kansainvälinen saavutettavuus

Kansainvälinen saavutettavuus on alueen elinkeinoelämän keskeinen toiminta-edellytys. Kansainvälinen saavutettavuus perustuu lentoyhteyksiin ja korostaa siten Kokkola-Pietarsaari lentoaseman roolia sekä pääradan kautta toimivia yhteyksiä pääkaupunkiseudun ja Oulun lentoasemille.

Päärata on osa TEN-T ydinverkkokäytävää (North Sea–Baltic Corridor) , mikä avaa mahdollisuuden EU:n Verkkojen Eurooppa CEF-rahoituksen hyödyntämiseen radan kehittämisessä rahoituksen kohdentuessa voimakkaasti ydinverkon ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen.

Kokkolan satama on merkittävä alueen elinkeinoelämän ja Venäjän transito-liikenteen välittäjä tarjoten suorat meriliikennekuljetukset muualle Eurooppaan. Satama kuuluu tällä hetkellä EU:n kattavaan liikenneverkkoon, mutta alueen tavoitteena on sataman saaminen TenT-verkon ydinverkkosatamaksi.



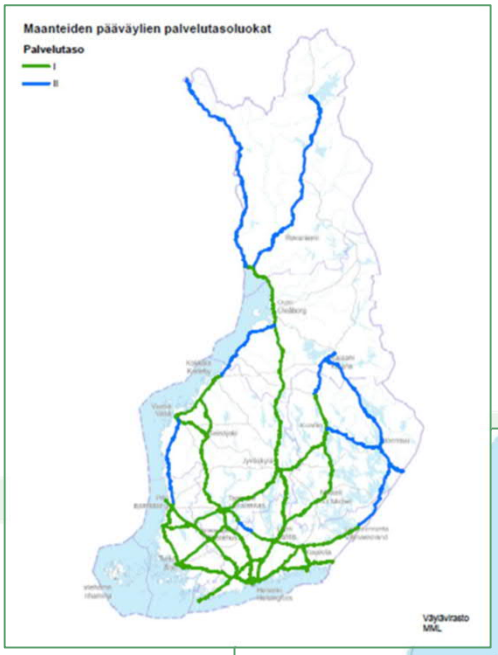
Kilpailukyky perustuu kansainväliseen ja valtakunnalliseen saavutettavuuteen

Valtakunnallinen saavutettavuus perustuu pääväyliin, niiden laatutaso määritetään pääväyläasetuksessa

Suomen maanteiden pääväylät on luokiteltu pääväyläasetuksessa palvelutaso-luokkiin I ja II niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Keski-Pohjanmaan kautta kulkeva valtatie 8 sijoittuu Kokkolasta etelään korkeimpaan palvelutaso-luokkaan I ja Kokkolasta pohjoiseen palvelu-tasoluokkaan II.

Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavara-liikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofiilin perusteella. Alueen kautta kulkeva päärata kuuluu rautateiden pääväyliin.

Pääväyliin panostamisen rinnalla on pystyttävä ylläpitämään ja turvaamaan alueen elinkeinoelämän käyttämän muun tieverkon toimivuus ja raaka-ainekuljetusten edellyttämän alemman tieverkon liikennöitävyys.



Päätiet:

Palvelutasoluokka I (3 672 km):
- turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus
- nopeusrajoitus pääosin vähintään 80 km/h, moottoriteillä 120 km/h
- turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein
- liittymien määrää rajoitettu

Palvelutasoluokka II (1 844 km):
- turvataan alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus
- nopeusrajoitus pääosin vähintään 80 km/h
- alueelliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien määrässä ja tyyppivalinnassa

Rautateiden pääväylät:
- henkilöliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 120 km/h.
- tavaraliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 80 km/h.
- Tavaraliikenteen radoilla akselipainon on oltava vähintään 22,5 tonnia. (Vähimmäisnopeudesta ja akselipainosta voi poiketa liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa.)

Kilpailukyky perustuu kansainväliseen ja valtakunnalliseen saavutettavuuteen

Maakunnan kilpailukyvyn kehittäminen edellyttää pääväyliin panostamista

Keski-Pohjanmaan maakunnan elinkeinoelämässä korostuu vientipainotteinen teollisuus (metsä- ja kaivosteollisuus) ja kansainvälisesti toimivat yritykset, mikä korostaa pääväylien sujuvuutta ja kuljetusten ennakoitavuutta. Toisaalta elinkeinoelämän raaka-ainetoimitukset edellyttävät myös alemman tieverkon toimivuutta, joka korostaa alueellisen tiestön merkitystä. Tässä kunnossapidon ja hoidon rahoituksen turvaaminen on keskeinen tavoite.

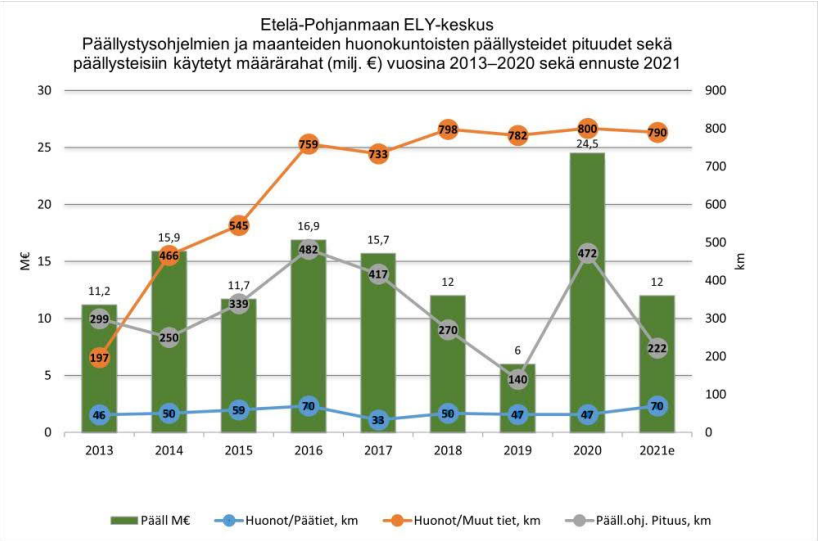
Raideliikenteen kehittäminen rataverkon kuntoa ja pääradan kapasiteettia nostamalla mahdollistaa kustannustehokkaat kuljetukset henkilö- ja tavaraliikenteessä. Tavarakuljetusmäärien kasvun seurauksena Kokkolan sataman ympärivuotisen tehokkaan liikennöinnin mahdollistaminen ja takamaayhteyksien toimivuus ovat kriittisiä merikuljetuksiin tukeutuvien elinkeinojen menestykselle.

Toimivat lentoliikenneyhteydet luovat edellytykset elinkeinoelämän vientialojen kansainväliselle toiminnalle ja kehittymiselle ja mahdollistaa uusien toimialojen mm. matkailun kasvun. Tavoitteena on turvata lentoliikenteen jatkuvuus, edistää suorien yhteyksien toteutumista ja varautua sähköistetyn lentotoiminnan kehittymiseen.

Runkoyhteyksien ohella henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohtien ja terminaalien toimivuudella on tärkeä rooli. Kokkolassa matkakeskuksen ja raideliikenteen ratapihojen kehittäminen on osa toimivaa kokonaisuutta.

Kehittämiskokonaisuuksia:

- Osallistutaan pääradan henkilö- ja tavaraliikenteen välityskyvyn kehittämiseen. Tässä Kokkolan raideliikenteen ja keskusta-alueen kehittämishanke KlaRa on keskeinen, useiden yksittäisten hankkeiden muodostama kokonaisuus. Hankekokonaisuus tuo merkittäviä hyötyjä erityisesti Kokkolan suurteollisuusalueeseen liittyvälle elinkeinoelämälle, minkä lisäksi se sujuvoittaa liikennöintiä ja matkaketjujen toimivuutta alueellisesti sekä edistää Kokkolan kaupunkirakenteen myönteistä kehitystä.
- Kokkolan satama on toimintavarma, voimakkaasti kasvava ja kehittyvä yleissatama, johon on sujuvat raide- ja maantieliikenteen yhteydet. 14 metrin syvä meriväylä mahdollistaa kilpailukykyiset ja tehokkaat kuljetukset myös talvikuukausina
- Varmistetaan Perämerelle riittävä jäänmurtokalusto, jotta ei odotusaikoja syntyisi tai poikkeustapauksissa odotusajat jäisivät mahdollisimman lyhyiksi. Otetaan huomioon myös isoimmat ja leveimmät alukset suunniteltaessa jäänmurtajien sijaintia ja mahdollistetaan myös näiden alusten liikkuminen ilman odotusaikoja.



Kilpailukyky perustuu kansainväliseen ja valtakunnalliseen saavutettavuuteen

TOIMENPITEET

Tieverkon kehittämistoimenpiteet:

- **Vt8:** parantaminen välillä Kirkkolehdon kiertoliittymä – Kajaanintien risteys sisältäen Eteläväylän nelikaistaistaminen, liittymien parantamiset ja katuverkon muutokset yleissuunnitelman mukaisesti, toteutus 2022-2024
- **Vt8** ohituskaistat välillä Uusikaarlepyy – Kokkola, suunnittelu
- **Vt 13** parantaminen Veteli-Perho ja Kokkolan Indolan alueella, suunnittelu 2021-2022, toteutus 2023-202x)
- **Kt 63:** parantaminen välillä Ina-Kaustinen, kantatien tieluokituksen nosto valtatieksi ja numeroinnin yhdistäminen. Kantatien parantaminen Kaustisen keskustan ja Keliberin Kalaveden laitoksen välillä.
- Pitkän aikavälin tavoitteena Kokkolan ohikulkutie; vaikutusten arviointi ja esiselvitys

Rataverkon kehittämistoimenpiteet:

- Ylivieska-Iisalmi –radan sähköistyksen toimeenpanon varmistaminen, hankkeen edistymisen seuranta
- Pääradan kaksoisraide -hankkeiden edistäminen yhteistyössä muiden alueiden kanssa: Ylivieska-Oulu ja Seinäjoki-Tampere
- Tavaraliikenteen raidekuljetusten kehittäminen Kokkola – Ylivieska välillä
- Raidebussiliikenteen kehittäminen liikenteen vapautumisen rytmissä
- Klara–hankkeen toteutus: Kokkolan raideliikenteen ja keskusta-alueen kehittämishanke
- Sataman kaksoisraiteen rakentaminen

Meriliikenteen kehittämistoimenpiteet:

- Ylläpidetään meriväylää 14 m syvyydessä
- Varmistetaan Perämerelle riittävä jäänmurtokalusto

Lentoliikenteen kehittämistoimenpiteet:

- Reitti- ja vuorotarjonnan kehittäminen suorilla kotimaan yhteyksillä vastaamaan paremmin maakunnan ja talousalueen tarpeita
- Suorien kansainvälisten yhteyksien avaaminen Ruotsi – Eurooppa kentille
- Liikematkustamisen lisäksi kehitetään vapaa-ajan matkustamisen mahdollisuuksia (suorien lomalentojen kehittäminen)
- Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman kehittäminen vähäpäästöisempään suuntaan

Hoidon ja ylläpidon toimenpiteet:

- Keskeiset yhteydet: vt 8, vt 13, vt 28, k t63/86, kt 58 laadukas kunnossapito
- Runkotieverkon (vt 8) liikenteellisen toimivuuden varmistaminen, erityishuomio talvikunnossapidon edistämiseen keskeisillä yhteyksillä

Suunnittelu ja edunvalvonta:

- Edunvalvontatyö resurssien riittävyyden edistämiseksi suunnittelussa ja toteutuksessa
- Perusväylänpidon rahoitustason nosto
- Kuntien osallistaminen tieverkon kunnossapidon suunnitteluun
- Vähempiliikenteisen maantiestön kehittämissuunnitelma / priorisointiselvitys huomioiden elinkeinoelämän kuljetukset

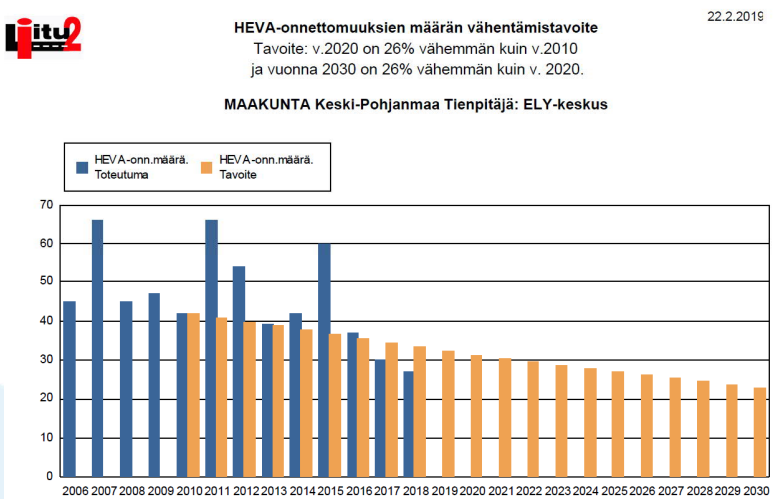
Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa tasa-arvoisen ja ympäristöä kunnioittavan liikkumisen

Valmisteilla olevassa Keski-Pohjanmaan ilmastotiekartassa 2030 linjataan ja priorisoidaan tärkeimmät toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi. Liikenne on merkittävä päästöjen aiheuttaja ja liikennejärjestelmän on oltava sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestävällä pohjalla. Keski-Pohjanmaalla kehitetään erityisesti taajamien sisäisiä kävelyn ja pyöräilyn väyliä turvallisen, viihtyisän ja esteettömän liikkumisen mahdollistamiseksi. Autoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn ollessa törmäyskurssilla toteutetaan toimenpiteitä, jotka parantavat kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta. Erityisesti pidetään huoli iäkkäistä ja lapsista, jotta liikennejärjestelmä on avoin ja käyttökelpoinen kaikille. Auton omistaminen ei ole välttämätöntä Keski-Pohjanmaan kaupunki- ja kuntakeskuksissa asumiselle.

Keskeisten taajamien välillä parannetaan kestävän liikkumisen runkoyhteyksiä eli joukko- ja pyöräliikenteen pääreittejä. Pääreiteillä kiinnitetään huomiota erityisesti pysäkkien saavutettavuuteen, palvelutasoon ja liityntäpysäköintiin, sekä pyöräteiden laatuun, jatkuvuuteen ja turvallisuuteen. Samalla kehitetään pyörämatkailun edellytyksiä ja erilaisten palvelu- tai matkailukohteiden saavutettavuutta kestävästi. Kokkolassa kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmää.

Keski-Pohjanmaa edistää siirtymistä vähäpäästöiseen autoliikenteeseen kaavoituksen, pysäköintipolitiikan ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston edistämisen avulla. Samalla kehitetään liikenteen palveluita ja liikkuvia palveluita erityisesti maaseudun ja harvaan asutun alueen palvelemiseksi kestävällä tavalla.

Keski-Pohjanmaa tähtää liikenneturvallisuuden nollavisioon eli siihen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuustyössä painotetaan erityisesti haavoittuvien liikkujaryhmien asemaa eli lasten ja iäkkäiden turvallisuutta. Liikenneturvallisuustyötä tehdään sekä liikenneympäristön, liikennekasvatuksen että liikenteen valvonnan osalta. Kaikissa kunnissa on ajantasainen liikenneturvallisuus-suunnitelma sekä poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä.



Kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa tasa-arvoisen ja ympäristöä kunnioittavan liikkumisen

TOIMENPITEET

Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen
- MALPE -työmallin hyödyntäminen alueen ja kuntien tasapainoisessa kehittämisessä
- Kaavoituksessa ja toimintojen sijoittelussa huomioidaan kestävän liikkumisen (sisältäen joukkoliikenteen) mahdollisuudet liikkumistarpeen minimointi.

Kävely ja pyöräily:
- Keskeisten jalankulku- ja pyöräilyväylien hankkeiden toteutus
- Keskustan pyöräbaanojen kehittäminen
- Keskeisten runkoyhteyksien toteuttaminen: vt 13 Kaustinen-Veteli, vt 13 Perho Oksakoski-Möttönen, vt 8 Peltokorpi-Marinkainen

Liikenneturvallisuus:
- Liikenneturvallisuuden huomiointi suunnittelussa
- Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinta ja poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön kehittäminen
- Liikenneonnettomuustilastojen seuranta ja reagointi epäkohtiin

Digitalisaatio ja liikenteen palvelut
- Edistetään kaupunkipyörien ja muiden kestävän liikkumisen palvelujen syntymistä (esim. yhteiskäyttöauto- ja kimppakyyti -palvelut)
- Kuljetusyritysten tukeminen palveluiden rajapintojen digitoinnissa
- Eri kulkumuotojen aikataulujen yhteensovittaminen ja yhteislippujärjestelmän kehittäminen
- Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmän kehittäminen ja matkaketjuja tarjoavan reittioppaan kehittäminen
- Digitalisaalisen liikenteen opastusjärjestelmän kehittäminen pääväylille

Liikenteen ympäristövaikutukset:
- Vaikuttamistyö asenteisiin, kannustimet esim. työmatkapyöräilyyn, työsuhde-etuus matkalipuissa
- Tiekartan laatiminen osana ilmastostrategiaa
- Jakelu- ja latauspisteverkoston alueellinen kehittäminen
- Agrobiokaasun kehittäminen polttoaineeksi

Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä

Resurssien tehokas käyttö edellyttää priorisointia:

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän toimivuudella ja alueellisella kattavuudella on tärkeä rooli eri käyttäjäryhmien tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien kannalta. Täysin samanlaista palvelutasoa ei voida taloudellisesti kestävästi tarjota kaikille alueille, jonka vuoksi vaihtoehtoisten palvelumuotojen merkitys korostuu.

Maakunnan asukkaille tärkeä saavutettavuuden turvaaminen ja elinkeinojen vahvojen toimialojen tarpeet edellyttävät pääväylien ja kuljetusreittien priorisointia kunnossapidossa ja hoidossa. Lisäksi vahvat vientiin liittyvien toimintojen turvaaminen, kuten kemianteollisuus, maa- ja metsätalous, kaivannaisteollisuus, palvelut, satama, raideliikenne edellyttävät erityistä huomiointia suunnittelussa.

Koko maakunnan alueella on kyettävä tarjoamaan yhteisesti hyväksytty peruspalvelutaso maakunnan asukkaiden työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointitarpeiden tyydyttämiseksi. Tässä korostuu erityisesti alemman tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen, alueelle sopeutettu joukkoliikenteen tarjonta sekä uudentyyppinen ajattelu liikennöintitarpeiden yhdistämiseksi.

Resurssien ja toimenpiteiden kohdentamiseksi oikein tarvitaan säännöllistä avointa vuoropuhelua kuntien, ELY-keskuksen, Väylän, Traficomin, LVM:n, maakuntaliiton ja elinkeinoelämän välillä.

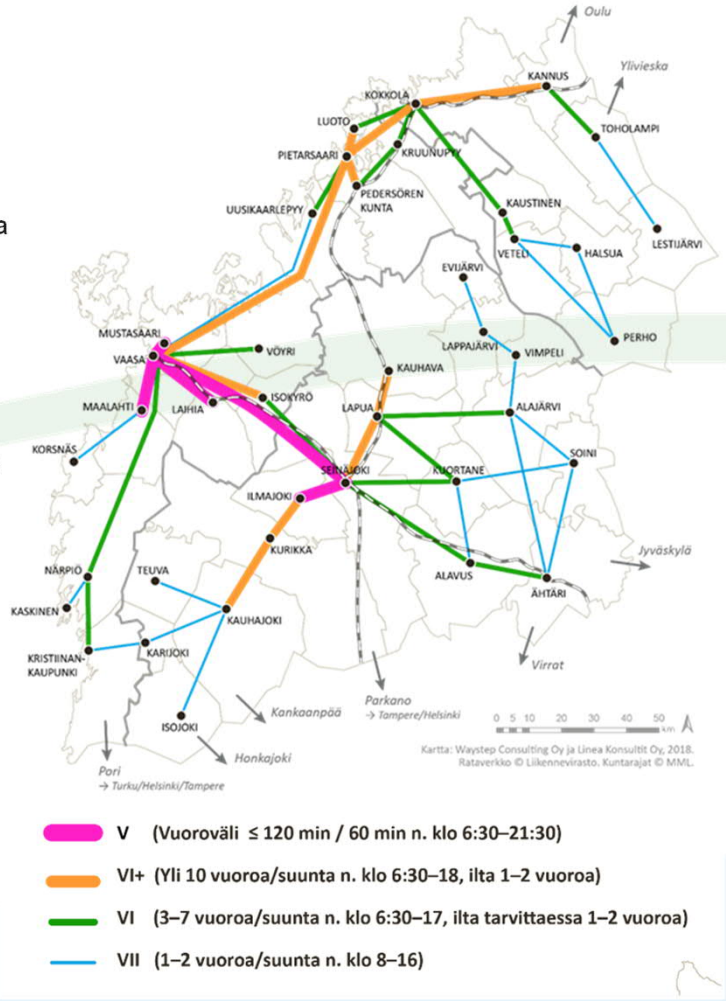
Alueen elinvoimaisuuden ylläpitäminen edellyttää:

Asuminen ja työnteko koko maakunnan alueella edellyttää saavutettavuuden parantamista ja toimivia liikenneyhteyksiä. Panostetaan kunnossapitoon ja joukkoliikenteen tehokkuuteen eri toimintaympäristöissä.

Parannetaan joukkoliikenteen tarjontaa ja laatua solmupysäkkejä kehittämällä keskeisillä työssäkäynti- ja asiointiyhteyksillä, lisäksi turvataan peruspalvelutaso maaseutualueilla uusien kysyntäohjattujen ratkaisujen avulla. Parannetaan toiminnan tehokkuutta ja saavutetaan kustannussäästöjä eri käyttäjäryhmien matkoja yhdistelemällä.

Laajakaistayhteydet kattavat koko maakunnan alueen ja yhteyksien kehittämisessä on huomioitu uusien sähköisten palveluiden tarpeet

Palvelutasotavoitteet 2019–22



Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä

TOIMENPITEET

- Yksityistiestön kunnossapidon ja hallinnoinnin kehittäminen
- Tärkeät alemman tieverkon yhteydet: (liite 1 jäljempänä, priorisointi)
- Toteutetaan kuntien ja ELY-keskuksen välillä sovittavien tiettyjen tieyhteyksien siirto maanteistä kaavateiksi
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen liikenteen solmukohtiin
- Keskeisten pendelöintiyhteyksien sujuvuuden kehittäminen
- Raidebussiliikenteen käynnistämisen mahdollisuuksien selvittäminen
- Kehitetään nopeita joukkoliikenteen runkolinjoja
- Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmien laadinta ja toteutuksen seuranta
- Uusien reittien kokeilu ja pilotointi
- Solmupysäkkien laatu: sähköiset infotaulut, reaaliaikaiset tiedot
- Yhteistyö tuettujen kuljetusten yhdistämisessä: sote, kela, kunnat
- Edistetään puuttuvien laajakaistayhteyksien muodostumista
- Selvitetään yhteistyö- ja vaihtoehtoisia rahoitusmahdollisuuksia

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän kärkitoimenpiteet

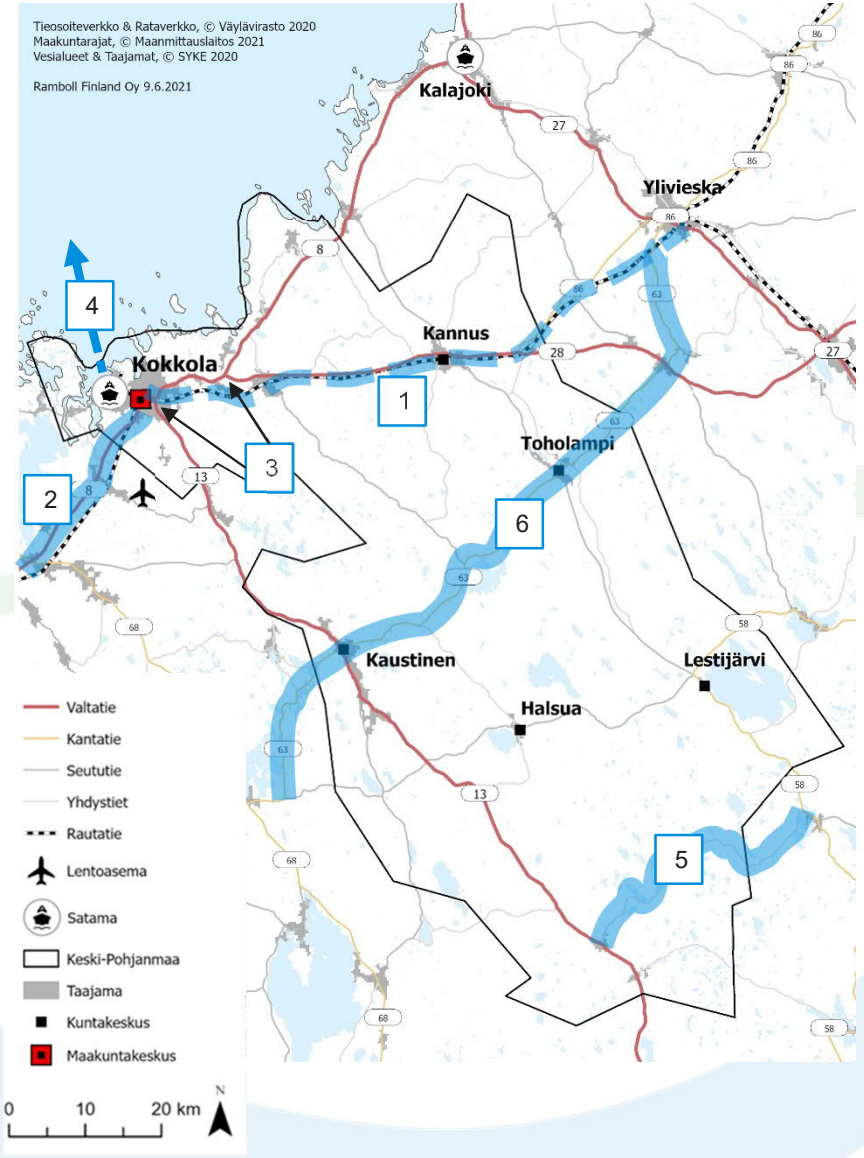
Keski-Pohjanmaan kärkitoimenpiteet liittyvät erityisesti maakunnan aluerakenteen kehittämiseen, elinkeinoelämän kilpailukyvyn turvaamiseen ja parantamiseen, maakunnan aluekehityksen tukemiseen sekä maakunnan sisäisen saavutettavuuden parantamiseen.

Keskeiset infratoimenpiteet:

1. Pääradan liikennöinnin palvelutason kehittäminen, tavaraliikenteen kasvun edellyttämän välityskyvyn turvaaminen
2. Vt 8 välityskyvyn parantaminen ohituskaistoja rakentamalla
3. Kokkolan kaupunkiseudun liittymäjärjestelyjen kehittäminen: vt 8 - vt 13 ja vt 8 - vt 28
4. Kokkolan sataman ympärivuotisen toimintakyvyn kehittäminen
5. Kantatie 86/63 luokituksen nosto valtatieksi ja tiestön parantaminen
6. Yt 7520 rakenteen parantaminen Perho–Kinnula välillä

Koko aluetta koskevat toimenpiteet:

7. Perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen
8. Alueellisen tieverkon kunnossapidon turvaaminen
9. Suurinvestointien (kaivostoiminta, tuulivoima, teollisuus) edistäminen liikennejärjestelmää kehittämällä, tarvittaessa missiopohjaisesti
10. Kokkolan sataman saaminen TEN-T verkon ydinverkon satamaksi
11. Kokkola-Pietarsaaren lentoliikenteen turvaaminen ja kehittäminen
12. Pyöräily- ja jalankulkuolosuhteiden kehittäminen kunta- ja kaupunkikeskusten alueella.



Vaikutukset: Kilpailukykyinen liikennejärjestelmä

Liikenne 12	Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma: Päätavoite
	Kilpailukykyinen liikennejärjestelmä: Liikennejärjestelmä luo edellytyksiä ja kilpailukykyä elinkeino-elämän toiminnalle. Keski-Pohjanmaa kytketään vahvemmin osaksi kansallista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää.
Vaikutusten osa-alue	**Vaikutukset**
Saavutettavuus ja palvelutaso	• Pääradan sujuvuuden ja kapasiteetin lisääminen parantaa saavutettavuutta • Valtateiden parantaminen parantaa kuljetusten palvelutasoa selvästi • Suorien kotimaisten ja kansainvälisten lentojen lisääminen parantaa maakunnan saavutettavuutta • Kokkolan sataman kilpailukyky paranee, mikäli se kytketään osaksi TEN-T-verkkoa • Alemman tieverkon kunnon ja kunnossapidon kehittäminen parantaa elinkeinoelämän (myös maatalous) kuljetusten ja tarpeiden toimintavarmuutta
Taloudellinen kestävyys	• Solmupisteiden kehittäminen ja keskeisten alueiden saavutettavuuden parantaminen luo edellytyksiä taloudelliselle kasvulle keskusta-alueilla ja erityisesti terminaalien ja solmupisteiden läheisyydessä. • EU:n rahoitusta kohdennetaan ydinverkolle, mikä parantaa Kokkolan sataman toiminta- ja kilpailukykyä, jos se lisätään TEN-T-verkostoon • Valtatiehankkeiden toteuttaminen lisää yhteiskuntataloudellisia säästöjä (mm. Vt8 Kokkolan kohdalla, H/K: 2,0). • Sataman raideliikenteeseen tukeutuvien kuljetusketjujen tehokkuus ja luotettavuus paranee.
Ekologinen kestävyys	• Valtatiehankkeiden kehittäminen lisää liikennemääriä ja liikenteen nopeuksia ja siten myös päästöjä, toisaalta sujuvuuden parantuminen ja nopeusvaihtelujen vähentyminen vähentää päästöjä • Lentoliikenteen sähköistäminen ja välilaskujen poisto voivat vähentää hiilidioksidipäästöjä • Ylivieska-Iisalmi-radan sähköistäminen vähentää liikenteen päästöjä
Sosiaalinen kestävyys	• Liikennöitävyyden turvaaminen alemmalla verkolla (maatalouden tarpeet)mahdollistaa asumisen ja elinkeinotoiminnan myös keskusta- ja taajama-alueiden ulkopuolella.
Turvallisuus	• Kokkolan ohikulkutie vähentäisi huomattavasti liikennemääriä Kokkolan taajama-alueella ja siten myös onnettomuusriskiä • Pääteiden ohituskaistojen ja liittymäjärjestelyjen toteuttaminen parantaa turvallisuutta merkittävästi • Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen yhteensovittaminen paranee

Vaikutukset: Kestävä liikennejärjestelmä

Liikenne 12	Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma: Päätavoite
	Kestävä liikennejärjestelmä: Liikennejärjestelmää kehitetään yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa johdonmukaisesti kestävämpään suuntaan. Kestävä liikennejärjestelmä on käyttäjilleen turvallinen ja ympäristölle mahdollisimman vähän haittaa aiheuttava.
Vaikutusten osa-alue	**Vaikutukset**
Saavutettavuus ja palvelutaso	• **Pyöräliikenteen baanojen toteuttaminen mahdollistaa nopean työmatkaliikenteen pyörällä** • Merkittävien taajamien väliset pyörätiehankkeet lisäävät saavutettavuutta taajamien välillä • Maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelu voivat parantaa alueiden saavutettavuutta • Digitalisaation hyödyntäminen palvelujen saavuttamisessa.
Taloudellinen kestävyys	• Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen tuottavat positiivisten terveysvaikutusten myötä huomattavasti säästöjä. • Digitalisaatio (esim. etälennonjohto) synnyttää säästöjä alueelle ja operaattoreille
Ekologinen kestävyys	• Lyhyiden automatkojen korvaaminen kävely- ja pyörämatkoilla vähentää paikallispäästöjä ja parantaa ilmanlaatua. • Keskipitkien (5-10 km) automatkojen korvaaminen pyörämatkoilla vähentää jonkin verran päästöjä • Biokaasun (raskas liikenne) ja sähkön jakeluinfran lisääminen voivat muiden keinojen yhteydessä vähentää CO2-päästöjä merkittävästi. • Sähköinen lentäminen
Sosiaalinen kestävyys	• Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen lisäävät liikennejärjestelmän tasavertaisuutta, vähentävät autoriippuvuutta ja parantavat esteettömyyttä. • Joukkoliikenteen ja sen matkustajajärjestelmien kehittäminen helpottaa liikkumisrajoitteisten ja ikääntyneiden liikkumista, mikäli esteettömyyteen kiinnitetään huomiota
Turvallisuus	• Uusien kävely- ja pyöräreittien toteuttaminen voi lisätä risteysonnettomuuksien määrää, mikäli toteutukseen ei kiinnitetä erityistä huomiota • Ajantasaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat mahdollistavat tarttumisen kriittisimpiin turvallisuus-ongelmiin ja KVT-toimintaa parantaa valmiuksia turvalliseen liikkumiseen

Vaikutukset: Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä

Liikenne 12	Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma: Päätavoite
	Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä: Liikennejärjestelmää kehitetään maakunnan erityispiirteet ja alueen vahvat elinkeinoelämän toimialat huomioiden. Liikennejärjestelmä mahdollistaa arjen sujuvan liikkumisen koko maakunnan alueella sen asukkaille, työssäkäyville ja elinkeinoelämälle.
Vaikutusten osa-alue	**Vaikutukset**
Saavutettavuus ja palvelutaso	• Vahvojen toimialojen toimintakyky paranee • Liityntäpysäköinnillä voidaan lisätä joukkoliikenteen käytettävyyttä • Joukkoliikenteen yhteyksien vuorotiheyden ja sujuvuuden parantaminen lisää saavutettavuutta. • Matkailuelinkeinon toimintaedellytykset: **Näkyykö toimenpiteissä riittävästi?**
Taloudellinen kestävyys	• Joukkoliikenteen lisääminen on merkittävä kustannus ja epävarmuustekijä koronan jälkeisessä tilanteessa • Lakisääteisten kuljetusten yhdistely avoimen joukkoliikenteen kanssa voi tuoda säästöjä
Ekologinen kestävyys	• Siirtyminen joukkoliikenteeseen vähentää päästöjä, jos kaluston täyttöaste ja päästöluokitus ovat riittäviä.
Sosiaalinen kestävyys	• Julkisen liikenteen saavutettavuuden ja matkaketjujen helpottuminen parantavat autottomien käyttäjien liikkumismahdollisuuksia. • Yksityisteiden kunnossapito parantaa syrjäseuduilla asuvien liikkumismahdollisuuksia • Kattavilla tietoliikenneyhteyksillä parannetaan elämänlaatua ja etätyöskentelymahdollisuuksia
Turvallisuus	• Toimijoiden yhteistyön tiivistyminen mahdollistaa huomion kiinnittämisen ja resurssien turvaamisen jatkuvaan liikenneturvallisuustyöhön.

Liikennejärjestelmätyön ja vuorovaikutuksen kehittäminen

Vuonna 2019 perustetun maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän työskentely vakiinnutetaan maakunnallisen jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamalliksi. Työryhmän asiantuntemusta ja osaamista hyödynnetään Liikenne 12 –suunnitelman korostaman alueellisen vuorovaikutuksen valmistelijana ja osallistamisen mahdollistajana. Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja ELY-keskus osallistuvat jatkossakin maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön omien tehtäviensä mukaisesti.

Kytketään jatkuva liikennejärjestelmätyö tiiviiksi osaksi maakunnan suunnittelujärjestelmää, jolloin sitä voidaan hyödyntää maakunnan strategiaprosesseissa liikenteeseen liittyvän vuoropuhelun kävijänä. Vahvistetaan liikennejärjestelmäsuunnittelun ja kehittämistyön yhteyttä maakunnan aluerakenteen kehittämiseen, elinkeinojentoimintaedellytysten edistämiseen ja edunvalvontaan.

Parannetaan liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä liittämällä tiedolla johtaminen ja ennakointi keskeiseksi osaksi suunnitteluprosessia. Tämä edellyttää tietoa liikennejärjestelmään vaikuttavien tekijöiden tilan kehittymisestä sekä toimintaympäristön yleisestä kehityksestä. Keski-Pohjanmaan alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee tuottaa tietoja ja tilannekuvaa Traficom valmistelemaan valtakunnalliseen tilaseurantaan. Maakunnan liikennejärjestelmätyöryhmä koordinoi toimintaa ja vastaa tilannekatsausten tuottamisesta. Tämä edellyttää alueellisten toimijoiden vastuiden sopimista seurantatiedon tuottamisen työnjaosta ja toimintamallista säännöllisten tilannekatsausten tuottamiseksi.. Maakuntatason seurantamalli sovitetaan yhteen Traficomin johdolla laadittavan valtakunnallisen seurannan kanssa päällekkäisen työn välttämiseksi.

Maakunnan liikennejärjestelmätyöryhmä työskentelee aktiivisesti osapuolten suunnitelmavalmiuden ylläpitämiseksi, jotta voidaan hyödyntää aktiivisesti eri toimijoiden rahoitushakuja ja –instrumentteja.

Liikennejärjestelmän seurantamittaristo

Seurantatiedon tulee tukea hyväksyttyjen tavoitteiden seurantaa. Oleelliset tavoitteisiin liittyvät tietotarpeet liittyvät saavutettavuuden muutoksiin (Matka-ajat eri kulkutavoilla, julkisen liikenteen tarjonnan kehittyminen), kestävän liikkumisen kehittymiseen, liikenneturvallisuuden ja liikenteen päästöjen kehitykseen. Traficom kehittää seurantaa valtakunnantasolla, alueellinen seuranta koordinoidaan valtakunnallisen seurannan kanssa siten, että aluetasolla tarkennetaan erityisesti valtakunnantason vuoropuhelua palvelevia aihepiirejä. Niiltä osin kuin historiatietoa on saatavilla lähtötasona käytetään vuotta 2020, muilta osin mittariston tunnusluvut määritetään ensimmäisen kerran vuoden 2022 aikana.

Asia	Mittari	Toteuttaja	Toistuvuus
- Liikenne-järjestelmä	1. Huonokuntoiset päällysteet päätieverkolla (km) 2. Huonokuntoiset päällysteet muulla verkolla (km) 3. Huonokuntoisten siltojen määrä maantieverkolla (kpl) 4. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä (kpl) 5. Ajoneuvoliikenteen määrä jatkuvissa laskentapisteissä 6. Kokkolan sataman kautta kulkeva liikenne (tonnit) 7. Henkilö- ja tavaraliikenne rataverkolla 8. Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen tulokset 9. Kulkutapaosuudet (HLT-tutkimus)	ELY ELY ELY ELY ELY Satama Traficom Traficom Traficom	Vuosittain Joka 6. vuosi
- Yhdyskunta-rakenne	1. Joukkoliikenteen korkeimman palvelutasoluokan piirissä asuvan väestön määrä (Kokkolan kaupunkiliikenteen alue sekä koko maakunta) 2. Viiden km etäisyydellä kuntakeskuksesta asuvan väestön määrä 3. Kestävän liikkumisen vyöhykkeillä asuvan väestön määrä	Liitto Liitto Liitto	Joka 2. vuosi Joka 2. vuosi Joka 2. vuosi
- Valtakunnallinen saavutettavuus	1. Lähtöjen määrä (kpl/arkipäivä) lentoasemalta ja Kokkolan rautatieasemalta 2. Maakuntakeskusten välinen matka-aika 3. Väestön määrä kaupunkikeskuksesta (30 min/60 min)	Liitto Liitto Liitto	Vuosittain Joka 2. vuosi Joka 2. vuosi
- Kestävyys ja ympäristö	1. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteiden määrä (kpl/käyttövoima) 2. Liikenteestä aiheutuvat päästöt	Liitto Traficom	Vuosittain
- Muut mittarit	1. 100 M kiinteän verkon tarjonta (% talouksista) 2. Perusväylänpidon rahoitus 3. Yksityistiekuntien järjestäytymisaste	Liitto ELY Liitto	Vuosittain