

Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Luonnos lausuntokierroksella 14.9.2021 – 6.10.2021

Maakuntahallitus 15.11.2021 § 120
Maakuntavaltuusto 29.11.2021 § 33

Sisällysluettelo

LAUSUNTOJA.....	3
Kunnat (4 kpl).....	3
Maakuntien liitot (4 kpl)	5
Muut (3 kpl)	8

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta pyydettiin lausuntoja ajalla 14.9.2021 – 6.10.2021. Lausuntoja tuli yhteensä 11 kpl.

LAUSUNTOJA

Kunnat (4 kpl)

Lausunto	Ehdotus vastineeksi
<p>1. Perhon kunta</p> <p>1. Suunnitelma on laadittu laaja-alaisessa työryhmässä ja se huomioi kattavasti koko maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistarpeet jalankulku ja pyöräilyliikenteen edistämisestä aina kansainvälisten liikenneyhteyksien ylläpitoon.</p> <p>2. Suunnitelmassa esitetään selkeät päätavoitteet kehittämistyölle ja suunnitelman toimintalinjat tukevat maakunnan tasapuolista kehittämistä, huomioiden alueelliset erityistarpeet</p> <p>3. Suunnitelmassa esille nostetut toimenpiteet, vaikutusten arviointi ja seuranta ovat johdonmukaisesti linjassa keskenään.</p>	Merkitään tiedoksi.
<p>2. Vetelin kunta</p> <p>Kunnanhallituksella ei ollut huomautettavaa Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.</p>	Merkitään tiedoksi.
<p>3. Lestijärven kunta</p> <p>Luonnoksessa on mukana Lestijärven kannalta tärkeimmät tieosuudet ja painopisteet. Lisäksi todetaan, että huomiota tulee kiinnittää myös kevyenliikenteen väyliin. Huomautettiin, että Lestijärvi-Kinnula tieosuus vaatii pikaista kunnostamista</p>	Merkitään tiedoksi.
<p>4. Kruunupyyn kunta</p> <p>Kunnanhallitus antoi kokouksessaan 6.9.2021 lausunnon Pohjanmaan liiton liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2020 ja mielipiteet tässä lausunnossa ovat monilta osin samantapaisia, koska toimenpiteet ovat molempien liittojen alueella.</p> <p>Kunnan kommentit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ohituskaistat valtatie 8:n Kokkola-Vaasa välillä ovat erittäin tärkeitä ja niiden täytyy mahdollisimman pian toteuttaa. Ohituskaistojen lisäksi on tärkeää, että valtatietä 8 parannetaan myös muilta osin, jotta tie täyttää pääväylän vaatimuksia. Hopsalan risteyksen parantaminen (vt 8) on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää, koska kuolonkolarit on lisääntyneet ja nopeusrajoitus lasketaan vain talveksi 60 km/h. Tämä ei täytä pääväylien ja niiden palvelutasoja koskevan aseuksen vaatimuksia. Tämä voitaisiin nostaa vt 8:n parantamishdotukseksi. Pääväylän vaatimuksen mukaan tulee liittymien lukumäärä olla pienempi. - raskas liikenne on vilkas kantatiellä 63 Inan ja Kaustisen välillä ja tie kulkee useamman kyläkeskuksen läpi. Tämä tie on tärkeä kaikille kuljetuksille Keski-Pohjanmaan alueella sekä kauttaaltaan pohjois-eteläsuunnassa. Nopeusrajoitus on silti vain 60 tai 70 km/h tällä välillä, mikä ei täytä kantatien vaatimuksia. Lisäksi on useampi onnettomuus sattunut mutkaisella ja mäkisellä osuudella. Tieosuuden täytyy suoristaa mahdollisimman pian. - liikenneturvallisuus on parannettava vt 13:n varrella. Alavetelin keskustan kohdalla tarvitaan alikulku ainakin kevyen liikenteen osalta. Raskaan liikenteen 	Lausunnossa esitetyt yksittäiset tarpeet sisältyvät suunnitelmaan. Merkitään tiedoksi.

<p>määrä tulee kasvamaan johtuen Keliberin litiumin kuljetuksista, jonka takia tien leventäminen Alavetelin ja Kaustisen välillä on erittäin tärkeä.</p> <ul style="list-style-type: none">- junaliikenteen osalta halutaan korostaa Tampere-Kokkola-välin perusparannusta. Kaksoisraide mahdollistaisi pääradalla joustavat matkat ja lisääntyvän henkilö- ja tavaraliikenteen. Lisäksi tarvitaan Tampere-Seinäjoki- ja Ylivieska-Oulu -välien parannuksia. Kiskobussi mahdollistaisi ilmastoystävällistä julkista liikennettä. Mikäli tämä toteutuu, korostetaan Kruunupyyn aseman tärkeyttä pysähdyspaikkana.- toimivan lentoliikenteen tärkeys maakunnan lentokentältä Kruunupyysssä nostetaan esille. Lentoliikenne on tärkeä maakunnan ja koko rannikkoalueen vienniteollisuudelle.- alemman tieverkoston korostaminen ja kunnossapito pidetään tärkeänä- suunnitelmassa on hyvin nostettu esille kevyen liikenteen ja väylien priorisointi	
--	--

Maakuntien liitot (4 kpl)

Lausunto	Ehdotus vastineeksi
<p>5. Keski-Suomen liitto</p> <p><u>Yleistä liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta</u> Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellyt kolme toimintalinjaa (1. kilpailukykyinen liikennejärjestelmä, 2. kestävä liikennejärjestelmä sekä 3. elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä) ovat pääosin samansuuntaisia kuin vuonna 2020 valmistuneessa Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valitut toimintalinjat kytkeytyvät selkeästi myös valtakunnallisen Liikenne 12-suunnitelman tavoitteisiin ja yhteiskunnallisiin päämääriin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on myös onnistuneesti tunnistettu merkittävämpiä muutostrendejä, joilla on vaikutusta niin maakunnan toimintaympäristöön kuin liikennejärjestelmään. Yhtenä ajankohtaisena mm. Covid 19 ja sen mahdollisesti aiheuttamat pysyvämmät muutokset liikkumiseen.</p> <p><u>Liikennejärjestelmän kehittämis- ja kärkitoimenpiteet</u> Keski-Pohjanmaan ja Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta keskeisiä ovat poikittaiset tieyhteydet ja niiden toimivuus. Maakuntakeskusten välisen saavutettavuuden näkökulmasta merkittävin tieyhteys on valtatie 13. Myös kärkitoimenpiteenä määritelty yhdystie 7520 rakenteen parantaminen Perho-Kinnula välillä parantaa maakuntien välistä saavutettavuutta. Lisäksi koko Keski-Pohjanmaan aluetta koskevinä kärkitoimenpiteinä on mm. määritelty perusväylänpidon rahoituksen sekä alueellisen tieverkon kunnossapidon turvaaminen. Alueellisen tienpidon rahoituksen turvaaminen on nostettu tärkeänä toimenpiteenä esiin myös Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.</p> <p>Elinvoimainen ja saavutettava liikennejärjestelmä- teeman toimenpiteenä luonnoksessa mm. esitetään liityntäpysäköinnin kehittämistä liikenteen solmukohtiin. Keski-Suomessa on parhaillaan käynnissä koko maakuntaa koskevan liityntäpysäköintistrategian laadinta. Työ valmistuu vuoden 2021 loppuun mennessä ja on yksi Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteistä. Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on lentoliikenteen kehittämistoimenpiteeksi kirjattu mm. reitti- ja vuorotarjonnan kehittäminen suorilla kotimaan yhteyksillä vastaamaan paremmin maakunnan ja talousalueen tarpeita. Lentoliikenteen edunvalvontaan ja alueellisen lentoliikenteen jatkuvuuden turvaamiseen liittyen maakunnat ovat tehneet hyvää yhteistyötä viime vuosina. Tätä yhteistyötä ja hyvien toimintamallien kehittämistä sekä jakamista on hyvä edelleen jatkaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>6. Pohjois-Pohjanmaan liitto Keski-Pohjanmaa ja Pohjois-Pohjanmaa ovat yhdessä muiden pohjoisten maakuntien kanssa luoneet vuonna 2017 Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategian. Strategia on keskittynyt maakuntarajat ylittäviin asioihin, jossa Pohjois-Suomen erityispiirteet näkyvät selvimmin. Työssä on mm. todettu, että Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän visiona on tukea alueen elinvoimaisuutta, elinkeinoelämän kehittämistä sekä kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta.</p> <p>Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on hyvin nostettu esille pääväylien kilpailukyyn turvaaminen. Maakuntia yhdistävä valtatie 8 on merkittävä teollisuuden ja raskaan liikenteen väylä, jonka kehittäminen luo ylimaakunnallista hyötyä elinkeinoelämälle. Ohituskaistojen lisääminen kasvattaa henkilöliikenteen turvallisuutta, ja Pohjois-Pohjanmaan liitto kiittääkin välityskyvyn parantamisen nostamista esiin keskeisissä infratoimenpiteissä. Valtatie 8:lla on käynnistetty tänä vuonna älyliikennehanke ”Vt8 -älytiemä ja toimenpideohjelma”, jota hallinnoi Kasitieverkko ry. Älyliikennehankkeen esiselvityksen toteuttaa WSP. Älytieltä tavoiteltavia asioita on esimerkiksi liikenneturvallisuuden edistäminen, häiriötilanteiden hallinta ja automaattista liikennettä tukevat sovellukset ja infrastruktuuri. Hankkeen tavoitteilla edistetään ja kehitetään valtatie 8 merkitystä ja kykyä vastata läntisen Suomen vientiteollisuuden tarpeisiin tulevaisuudessa.</p> <p>Rataverkon kehittämisessä Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä Ylivieska-lisalmi -radan sähköistyksen varmistamisen nostamista liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen, sekä mainintaa pääradan kaksoisraidehankkeiden edistämisestä. Kehittämistoimenpiteissä mainittua tavaraliikenteen raidekuljetusten kehittämistä Kokkolan ja Ylivieskan välillä on myös syytä korostaa, sillä kehitystyö parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kestävä liikennejärjestelmän edistämistä.</p> <p>Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää Keski-Pohjanmaan alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta kokonaisuutena hyvänä. Luonnoksessa on nostettu esiin useita ylimaakunnallisesti tärkeitä toimenpiteitä, joilla edistetään molempien maakuntien kilpailukykyä sekä liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Suunnitelmaluonnos myös noudattaa aiempien strategisten suunnitelmien luomaa pohjaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>7. Kainuun liitto Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos on asiantuntevasti laadittu selkeä kokonaisuus ja siinä on otettu huomioon valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset, maakunnalliset tavoitteet ja tulevaisuuden kehityssuunnat, kuten globalisaatio, ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön ikääntyminen sekä palveluistuminen ja digitalisaatio.</p> <p>Liikennejärjestelmän 2030 kehittämisen päätavoitteet ja kehittämisen seurannan mittarit ovat selkeät ja realistiset. Suunnitelmassa on tuotu hyvin esille Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmän ja aluerakenteen iso kuva.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on tunnistettu maakunnan kilpailukyvyn ja saavutettavuuden kannalta merkittäviä toimenpiteitä, joista esimerkiksi lentoliikenteen kehittäminen, tavaraliikenteen ratayhteydet Kokkolaan, Ylivieska-lisalmi ratayhteys ja valtatie 28 ovat myös Kainuun liikennejärjestelmälle ja sen kehittämislle tärkeitä asioita.</p> <p>Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutusten kuvaus, joka on tehty soveltaen Liikenne 12-suunnitelman vaikutusten arvioinnin kehikkoa ja laatimistapa. Kainuun liiton näkemyksen mukaan tämän tarkastelutapa ja -taso ovat sopivia alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnille. Parhaillaan valtion liikennehallinnossa on yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa valmisteilla vaikutusten arvioinnin kehittämistyö, josta saattavat tulokset ja yleinen ohjeistus tai opastus lienevät käytettävissä vasta ensi vuoden aikana liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnissa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>8. Lapin liitto</p> <p>Lapin liitolla ei ole lausuttavaa Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Muut (3 kpl)

Lausunto	Ehdotus vastineeksi
<p>9. Suomen metsäkeskus</p> <p>Yleisesti voidaan todeta, että liikennesuunnitelmaluonnos on laaja ja monipuolinen hyvin valmisteltu kokonaisuus. Metsäkeskuksen lausunto annetaan metsätalouteen perustuvien elinkeinojen edistämisen näkökulmasta.</p> <p>Puutavarakuljetukset hyödyntävät koko tieverkostoa, myös alempiasteista tieverkkoa. Toimiva tieverkko on perusedellytys koko metsäsektorin toiminnalle. Metsäkeskus katsoo, että tieverkkoa tulee kehittää kokonaisuutena, jossa huomioidaan metsätalouden kuljetukset. Tämä tarkoittaa, että myös yksityistieverkko tulisi huomioida luonnosta tarkemmin osana kokonaissuunnitelmaa. Keski-Pohjanmaalla on 573 tiekuntaa, jotka hallinnoivat 2 236 km yksityistietä.</p> <p>Suunnitelman kehittämisehdotuksena Metsäkeskus esittää liikennejärjestelmän seurantamittaristoon yhdeksi tavoitteeksi uuden yksityistielain (1.1.2020) mukaisesti järjestäytyneiden tiekuntien osuuden kehittämisen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Yksityistieverkko huomioidaan suunnitelman toimeenpanossa.</p> <p>Tiekuntien järjestäytymisasteen kehittämisen lisätään seurantamittaristoon.</p>
<p>10. Väylävirasto</p> <p>Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on ollut tavoitteena tunnistaa maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeet. Suunnitelmassa on painotettu erityisesti valtakunnallisesti merkittäviä kysymyksiä sekä koko maakuntaa ja alueen kuntia koskevia yhteisiä linjauksia ja toimintatapoja. Suunnitelma sisältää nykytilanteen ja toimintaympäristön kuvauksen, vision, tavoitteet ja toimenpiteet sekä vaikutusten arvioinnin.</p> <p>Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tiivis suunnitelma maakunnan kehittämistarpeista. Suunnitelmaan on hyvin johdettu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista omat alueelliset tavoitteet.</p> <p>Suunnitelman toimintalinjat konkretisoivat tavoitteita, jotka ovat kilpailukyky, kestävyys ja elinvoimaisuus/saavutettavuus. Suunnitelmassa on selkeästi tuotu esiin kustakin toimintalinjasta kehittämiskokonaisuudet ja toimenpiteet. Ansiokasta suunnitelmassa on konkretia ja selkeät toimenpiteet, joilla on tarkoitus saavuttaa asetetut tavoitteet. Suunnitelmassa on myös hyvin tunnistettu käytettävissä olevien resurssien rajallisuus ja tarve priorisoida tavoiteltavat toimenpiteet. Suunnitelmassa on esitetty selkeät mittarit, joilla suunnitelman toteutumista seurataan.</p> <p>Suunnitelma on hyvin tiivis. Toimintaympäristökuvaus olisi voinut olla monipuolisempi. Esimerkiksi maakunnan tulevaisuusnäkyviä on kuvattu vain vähän. Esimerkiksi ilmaston muutos, energiantuotannon muutokset, tuulivoima, kasvava kaivannaisteollisuus, globaalit kuljetusvirrat, transiokuljetukset jne. voivat tulevaisuudessa vaikuttaa maakunnan ja sen liikennejärjestelmän kehitykseen. Lisäksi riskejä ja epävarmuustekijöitä olisi myös hyvä</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Toimintaympäristökuvauksen monipuolisuus tarkistetaan suunnitelman päivittämisen yhteydessä.</p>

<p>käsitellä, niiden paikka suunnitelmassa olisi vaikutusten arvioinnin yhteydessä.</p> <p>Vaikutusten arviointi on tehty suunnitelmaluonnoksen valmistuttua. Vaikutusten arviointi kannattaa kytkeä itse suunnitelman laadintaan. Tällöin iteroiden vaikutustiedon perusteella voidaan ohjata suunnitelmaa paremmin tavoiteltuun suuntaan ja saada vaikutusten arviointi kunnolla hyödynnettyä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>11. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom</p> <p>Suunnitelmaraportti on kokonaisuudessa varsin tiivis ja helppolukuinen. Tämän kääntöpuolena on, että esimerkiksi toimintaympäristön tilaa tai toimenpiteiden sisältöjä ei ole juurikaan kuvattu. Tämän johdosta suunnitelma jääkin melko strategiselle ohjelmatasolle, minkä johdosta olisi hyvä pohtia seuraavia työvaiheita: miten toimenpiteitä tarkennetaan ja edistetään. Maakunnassa on ollut samanaikaisesti valmistelussa myös maakuntastrategia, minkä yhteydessä on koottu mm. laaja analyysi toimintaympäristön muutoksista ja laadittu skenaariotarkastelu. Niiden laajempaa hyödyntämistä myös liikennejärjestelmäsuunnitelman raportoinnin yhteydessä voisi pohtia. Esimerkiksi ilmasto- tai päästövähennystavoitteita ei ole asetettu, mutta niiden osalta voisi liikennejärjestelmän kehittämistarpeissa nojata muihin maakunnan suunnitelmiin, kuten raportissa mainittuun valmisteilla olevaan ilmastotiekarttaan.</p> <p>Liikennejärjestelmän ja aluerakenteen nykytila on hyvin tiiviisti kuvattu. Kartat kertovat tilanteesta hyvin, mutta ovat kovin pieniä, joten niiden luettavuus on heikko. Etenkin aluerakenteen visio, josta ei tekstissä ole juurikaan kerrottua, olisi hyvä esittää suurempana kuvana. Liikennejärjestelmän kuvaus keskittyy liikenneverkkojen merkittävimpien yhteyksien kuvakseen. Kyseisessä kohdassa voisi lyhyesti kuvata myös liikennepalvelujen (erityisesti joukko-liikenteen palvelujen) yleistilannetta maakunnassa.</p> <p>Henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet on kuitenkin esitetty karttana saavutettavuuden toimintalinjan kuvauksessa. Liikkumisen tulevaisuuteen vaikuttavat muutokset on kuvattu hyvin. Samoin kansainvälisen saavutettavuuden osalta on tunnistettu hyvin tärkeimmät edellytykset. Liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetetut tavoitteet täydentävät ja tarkentavat hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteistoa.</p> <p>Toimintalinjat - kilpailukyky, kestävyys ja elinvoimaisuus/saavutettavuus - ovat hyvät. Kilpailukyvyn toimintalinja ja liikenneverkon kehittämistarpeet korostuvat raportissa. Kestävyiden osalta on tunnistettu tärkeimmät teemat, myös turvallisuus osana kestävyyttä. Saavutettavuuden osalta viitatana henkilöliikenteen palvelutasotavoitteisiin.</p> <p>Toimenpiteitä on runsaasti ja ne kuvaavat liikennejärjestelmän kehittämistä laaja-alaisesti. Useat toimenpiteet on kuitenkin kuvattu niin yleispiirteisesti, että kehittämisen tarkempi sisältö (ml. resurssit) ja toimilla aikaansaattavien vaikutusten tarkempi arviointi vaatisi tarkempia</p>	<p>Toimintaympäristön kuvauksen laajuus ja kytkentä maakuntastrategiaan tarkistetaan suunnitelman päivittämisen yhteydessä.</p> <p>Karttojen luettavuuteen kiinnitetään huomiota suunnitelman taittovaiheessa.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Merkitään tiedoksi.</p> <p>Toimenpiteiden määrää ja tarkkuustasoa tarkistetaan suunnitelman päivittämisen yhteydessä.</p>

suunnitteluvaiheita. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteisiin sisältyvä "Keskeisten jalankulku- ja pyöräilyväylien hankkeiden toteutus" tarvitsee toteutuakseen tavoiteverkon laatimista ja keskeisimpien tarpeiden tunnistamista. Etenkin kestävyuden ja saavutettavuuden toimintalinjojen toimenpiteissä toteutumista ja seuranta selkeyttäisi edistämistä vastaavissa olevien tahojen tunnistaminen. Liikenneinfran investoinneissa onkin selvempää, kehen vastuulla on niiden edistäminen ja rahoittaminen.

Kilpailukyvyyn toimintalinja ja liikenneverkon kehittämistarpeet korostuvat kärki-toimenpiteissä. Liikennejärjestelmän tavoitteiden tasapuolisen edistämisen kannalta olisi kärki-toimenpiteiden joukkoon hyvä nostaa useampi toimenpiteitä myös kestävyuden ja saavutettavuuden toimintalinjojen toimenpiteiden joukosta.

Seurantamittareiden joukossa mainittu tienkäyttäjättyyväisyystutkimus on Väyläviraston vastuulla. Traficomien vastuulla olevista seurantamittareista valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) on suunniteltu tuottavan jatkossa seurantatietoa tiuemmin kuin kuuden vuoden välein. Päättökäytös on tavoitteena toteuttaa neljän vuoden välein. Päämuuttujista (matkaluku, matkasuorite, kulkutapajakauma) tuotetaan lisäksi seurantatietoa pienillä väliuosittutkimuksilla, mutta väliuosittutkimusten otos riittää laajempien alueluokkien seurantatietoihin.

Traficomien vastuulla on myös joka toinen vuosi toteutettava "Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkakäyttöihin" -tutkimus, josta on mahdollista saada seurantatietoa ELY-alueittain. Traficomien vastuulla on osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ja toimeenpanoa tuottaa ja ylläpitää tietoa liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehittämistarpeista sekä seurata suunnitelman tavoitteiden toteutumista. Säännöllisesti päivittyvä liikennejärjestelmäanalyysi löytyy Traficomien internetsivuilta osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/> Tavoitteena on syventää tietopohjaa myös alueellisilla tiedoilla ja sitä toivotaan hyödynnettävän myös Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa ja seurannassa. Traficomissa on käynnissä myös vaikutusten arvioinnin yhteisen kehittämisen työ, jossa yhdessä alueiden kanssa kehitetään alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin menetelmiä ja menettelytapoja. Työn valmistuttua v. 2022 on ko. työn tuloksia mahdollista käyttää jatkossa liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin apuna.

Liikennejärjestelmän tavoitteiden tasapuolisuus tarkistetaan suunnitelman päivittämisen yhteydessä.

Huomioidaan liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannassa.

Huomioidaan liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannassa.