

Vaasa–Oulu -yhteysvälin kehittäminen

Yhteysväliille toimiva palvelutaso

Vaasa–Oulu -yhteysväli on keskeinen osa Pohjanmaan rannikon elinvoimakäytävää. Alueelle on ominaista kansainvälisesti toimivat yritykset ja matkailupalvelut sekä niiden alihankintapalvelut. Maa- ja metsätalous on yksi alueen elinkeinoelämän perusrakenteista. Tuotanto ja markkinat ovat hajautuneet eri puolille maailmaa. Toimivat kansainväliset yhteydet ovat alueelle perusedellytys. Vienti- ja tuonti pohjautuvat merikuljetuksiin. Alueella on kattava kauppamerenkulun satamaverkko. Kansainvälinen asiakassuhteiden hoitaminen vaatii luontevia lentoliikenteen yhteyksiä lähimmille kansainvälisille solmupisteille. Valtatie 8 poikittaisyhteyksineen on osa valtakunnallista yhteysverkkoa. Tämä tieverkko muodostaa rungon kuorma-autokuljetuksille, erikoiskuljetuksille, työmatkaliikenteelle, asiointiliikenteelle ja matkailuliikenteelle. Pohjanmaan rata on alueen runkoyhteys valtakunnalliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Etelä-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukset sekä Liikennevirasto ovat yhteistyössä laatineet yhteysväliselvityksen välille Vaasa–Oulu. Selvityksessä on tarkasteltu henkilöliikenteen ja kuljetusten palvelutasoa loppukäyttäjien tarpeiden näkökulmasta. Selvityksessä korostetaan laadukasta sidosryhmäyhteistyötä paikallisten ja valtakunnallisten tarpeiden yhteensovittamiseksi. Käytännön kokemukset piloteista konkretisoivat palvelutason tekijöiden määrittelyä ja käytettävyyden parantamista.

Liikennejärjestelmän avulla pyritään tietoisesti vaikuttamaan Pohjanmaan rannikon elinvoimakäytävän kehityksen suuntaan. Palvelutasoajattelu korostaa strategisen esisuunnittelun roolia, jotta alueen eri toimijoiden yhteinen tahtotila pystytään konkretisoimaan alueellisella tasolla.



Kuva: Heimo Rintamäki

Matka-aikojen ennakoitavuus ja kuljetusten täsmällisyys tarkoittavat sitä, että matka tai kuljetus tapahtuu ennakoidussa ajassa. Yritysten ja kotitalouksien logistiset toimintatavat muuttuvat suuntaan, joka lisää matka-aikojen ennakoitavuuden ja kuljetusten täsmällisyyden merkitystä. Matka-aikojen ennakoitavuus ja kuljetusten täsmällisyys edellyttävät liikennejärjestelmältä kykyä estää yllättäviä häiriöitä aiheuttavien tapahtumien syntyä sekä kykyä minimoida häiriöistä syntyvä haittaa. Vaikutusmahdollisuuksia on niin liikennejärjestelmän käyttäjillä, liikennepalveluiden tuottajilla kuin julkishallinnollakin.



Yleiskielessä palvelutaso tarkoittaa palvelun määrää ja laatua. Liikennesektorilla palvelutason käsite on perinteisesti yhdistetty tarkoittamaan liikkujan tai kuljettajan kokemaa palvelutasoa, mutta myös väylien liikenneteknistä palvelutasoa. Nykyisen liikennepolitiikan palvelusajattelussa mukaan on liitetty laajemmat yhteiskunnalliset tavoitteita ja vaikutuksia

- Matkojen ja kuljetusten palvelutaso syntyy palveluiden tuottajien ja julkishallinnon tuottamien palvelujen ja käyttäjien valinnoista. Matkojen palvelutasotekijät ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus, hallittavuus, turvallisuus sekä helppous ja mukavuus. Kuljetusten palvelutasotekijät ovat kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus, vaurioitumattomuus ja kuljetusvarmuus.

- Kotitaloudet ja yritykset sekä tarvitsevat että haluavat palvelutasolta erilaisia ominaisuuksia.

- Liikkumisen ja kuljettamisen palveluista valtaosa tuotetaan itse (omien kulkuvälineiden käyttö omalla kustannuksella).

- Yhteiskunnan poliittiset arvovalinnat tuovat tarpeita esimerkiksi tarjota joukkoliikenteessä parempaa palvelutasoa kuin on liiketaloudellisesta kannattavaa tai säännellä autojen nopeuksia, turvallisuusvarusteita tai hintaa.

- Julkishallinnon keinovalikoima on laaja, koska se muun muassa käyttää verotusvaltaa ja säädäntövaltaa. Liikenteen palvelutason keinovalikoima riippuu siitä, mihin halutaan puuttua ja miksi puututaan.



Lähde: Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja tunnusluvut, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 4/2013

Tavoitteet toimivalle palvelutasolle

Tavoitteet vientiyritysten toimivalle palvelutasolle

- Kauppamerenkulun pääväylien, satamainfran, satamapalvelujen ja maayhteyksien toimiva palvelutaso määritellään toimijoiden (valtio, kunnat, yritykset) yhteistyönä osana eri liikennemuotojen logististen kuljetusketjujen palvelutasoa.
- Yhteysvälin satamiin johtaa toimivalla palvelutasolla nykykäytännön mukaan kauppamerenkulun pääväylä (väyläluokka VL1).
 - Pääväylät kuuluvat väylänhoitoluokkaan A, jossa väylänhoito on jatkuvaa. Väylät pidetään kaikissa olosuhteissa liikenteen edellyttämässä kunnossa.
 - Laivaväylät mitoitetaan kansainvälisen laivakaluston edellyttämille kulkusyvyyksille kunkin solmupisteen toimintojen luonteen mukaisesti.
 - Satama-alueiden jäänmurrosta vastaavat satamat itsenäisesti.
- Maaliikenteen toimiva palvelutaso
 - Jokapäiväiset junakuljetukset Pohjanmaan radalta ilman veturien ympäriajoa tai –vaihtoa yleisesti käytettävien junapituuksin ja kantavuuksin
 - Maanteitse ympärivuorokautisesti toimintojen turvallisen saavutettavuuden sekä raskaan liikenteen, erikoiskuljetusten ja työmatkaliikenteen tarpeisiin mitoitettun tieyhteyden
 - Logistiikkakeskusten kattava yhteistyö
- Lentoliikenteen toimiva palvelutaso on joka arkipäivä mahdollista tavanomaisen työpäivän toteuttaminen 12 tunnin aikana pääkaupunkiseudulla ja Pohjois-Euroopassa.
- Pohjanmaan radan toimiva palvelutaso
 - Mahdollisuus asioida arkipäivisin Helsingissä 12 tunnin aikana
 - Pohjanmaan radan kuljetuskapasiteetin jaossa priorisoidaan vientiteollisuuden kuljetukset suhteessa transiitoliikenteeseen
- Työmatkaliikenteen toimiva palvelutaso
 - Työmatka on mahdollista toteuttaa henkilöauton käytön lisäksi järjestetyin kuljetuksin
 - Valtatiellä 8 joukkoliikenteen käytön lisääminen hidastaa henkilöautoliikenteen määrän kasvua
 - Lyhyillä työmatkoilla on käytävissä esteetön opastettu kevyen liikenteen yhteys.
- Toimiva palvelutaso valtatie 8 ja siihen liittyvät poikittaiset päätiet tarjoavat kuljetuksille jokapäiväisen ympärivuotisen palvelun
 - Valtakunnalliset kuljetukset voidaan hoitaa nykyisillä aikaikkunoilla
 - Tiestön kunnosta johtuva lastin turvallisuus säilyy nykyisellä tasolla
 - Valtatie 8 ja sen satamayhteydet palvelevat alueen erikoiskuljetuksia.
- Vientiteollisuuden konseptin pilottitarkasteluna käynnistyi Pietarsaaren yritysalueen kehittämisfoorumi. Tavoitteena on jatkaa foorumityöskentelyä ja hyödyntää pilotin toimintamalle ja alueen muilla yritysalueilla.

Tavoitteet valtatie 8 toimivalle palvelutasolle - taajamakohdat

- Liikennepolitiikan uusien painotusten myötä valtatie 8 toimivan palvelutason ratkaisujen lähtökohtana on nyky-paikalla kehittäminen osana yhteysvälikokonaisuutta ja paikallista yhdyskuntarakennetta.
- Tavoitteena on että koko yhteysvälillä alle 80 km/h nopeustasoa on enintään 15 km.
- Tienpitäjä ja kunnat sopivat ratkaisut MALPE –ajattelun mukaisella maankäyttöstrategialla tai rakennemallitarkas-teluin seuraavin osatavoittein:
 - Taajamien kohdilla rajataan yhteysväliselvityksen konseptien mukaisesti taajaporttikohdat, joissa valtatie nopeustasoa voidaan tilapäisesti laskea alle 80 km/h kustannustehokkaiden ja turvallisten ratkaisujen ai-kaansaamiseksi.
 - Paikallinen maankäyttö kytketään yhdyskuntarakenteeseen rinnakkaiskatujen ja valtatie poikittaisyhteyksien (ali-/ylikulut) kautta.
 - Myös taajamaporttien kohdalla tavoitteena on yhtenäinen valtatiejakso.
 - Perustellusta syystä voidaan varautua taajamaportin alueen kehittämiseen 50-70 km/h nopeustasolla myös pitkällä aikavälillä.
 - Taajamaporttien kohdilla toteutetaan pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle esteettömät vaihtopysäkit.
 - Muualla taajaman alueella toiminnot kytkeytyvät valtatiehen liittymä- ja rinnakkaiskatujärjestelyin, joilla valta-tien turvallinen nopeustaso on vähintään 80 km/h.

Tavoitteet valtatie 8 toimivalle palvelutasolle - pendelöintijaksot

- Pendelöintijaksolla toimivan palvelutason tavoitteena on turvallisuuden ylläpitäminen ja nykyisten läpimenoaiko-jen ja kuljetusten ennakoitavuuden säilyttäminen seuraavin osatavoittein:
 - Pendelöintijaksolla toimiva palvelutaso sisältää merkityn ohitusmahdollisuuden
 - Pendelöintijaksolla paikalliset toiminnot yhdistetään parannettuihin liittymiin rinnakkaisten huoltoyhteyksien kautta

Tavoitteet Pohjanmaan radan toimivalle palvelutasolle

- Toimiva palvelutaso asemilla
 - Kaikki junat pysähtyvät suurimmilla asemilla Oulussa, Ylivieskassa, Kokkolassa ja Seinäjoella.
 - Kauhavalla, Pännäisissä ja Oulaisissa osa nopeista junista pysähtyy.
 - Muilla asemilla junavuorojen kokonaismäärä säilyy nykytasolla.
- Henkilöliikenteen toimiva palvelutaso
 - Mahdollisuus asioida arkipäivisin Helsingissä 12 tunnin aikana
 - Paikallinen joukkoliikenne palvelee matkaketjun osana suurimpien asemien matkustajaliikennettä
- Matkaketjut toimivat suurimpien asemien ja lentoasemien välillä
- Alueen henkilöliikenteen valtakunnallisten matkaketjujen runkona on raideliikenne.
- Pohjanmaan radan kapasiteetti jaetaan Kokkolasta etelään painottaen henkilöliikenteen tarpeita ja Kokkolasta pohjoiseen painottaen kuljetuksia.
- Kuljetuksissa ratakapasiteetti jaetaan painottaen paikallisen elinkeinoelämän kuljetustarpeita suhteessa transito-liikenteeseen.

Kehittämisen keinovalikoima

Yhteysvälin toimiva palvelutaso voidaan ylläpitää, kun kehittämisen konseptin rakentuu monipuolisesti eri toimijoiden keinoista ja keinojen yhteisestä edistämisestä. Keinovalikoimassa korostuu strategisen suunnittelun ja esisuunnittelun merkitys, jolloin myös yhteisen toimintamallin ja toimivan yhteistyön merkitys korostuu. Yhteysvälin palvelutason kehittäminen on jatkuva prosessi, johon odotetaan säännöllistä tilannearviointia ja painotusten säätelyä.

Yhteysvälin kokonaispalvelutaso rakentuu erittäin laajan infra- ja palvelukokonaisuuden sekä matka- ja kuljetuspalvelujen erityyppisten käyttäjäryhmien kautta. Tästä syystä yhteysvälin palvelutasoa ei voi kehittää erillisenä toimintonaan vaan lukuisten vastuutahojen perustöyön kautta.

Tästä syystä palvelutason edistämistönä on monin paikoin tuotu esille MALPE –yhteistyö ja sen kautta valtion ja paikallisten toimijoiden väliset MAL-sopimukset.

Kehittämisen keinovalikoima on rakentunut alueen toimijoiden evästyksen ja monialaisen asiantuntijafoorummin yhteistyönä.

Nro	Tehtävä	Resursointi (M€)	
		Valtio	Kunnat
Vientiyriytysten toimiva palvelutaso		117	150*
1	Vaasan sataman maayhteydet ja satamatoiminnot	4	7
2	Pietarsaaren-Pedersören yritysalueen maayhteydet ja satamatoiminnot	22	3
3	Kokkolan sataman meri- ja maayhteydet sekä satamatoiminnot	75	57
4	Kalajoen satamatoiminnot		10
5	Raahen satamatoiminnot	2	20
6	Oulun sataman meri- ja maayhteydet sekä satamatoiminnot	12	51
	Meriliikennestrategian valmisteluun osallistuminen		
	Lentoliikennestrategian valmisteluun osallistuminen		
	Paikallisten lentoasemien käyttäjäbarometri ja informaatio matkaketjuista	2	2
Valtatie 8 toimiva palvelutaso – taajamat		46	20
7	Vaasan Yhdystie: Vaasan-Mustasaaren liikennejärjestelmän vaikutusmahdollisuus liikenteen kehitykseen, liittymäjärjestelyt, kytkentä MAL -sopimukseen	5**	5**
8	Oravainen: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkki	1	
9	Pedersöre-Pietarsaari: reittiohjaus, vaihtopysäkit, liikenneturvallisuustyö, MAL-sopimus	7	
10	Kruunupyy: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkki, Lentokentäntie	2	
11	Kokkola: Kokkolan liikennejärjestelmän vaikutusmahdollisuus valtatie liikenteen kehitykseen, kytkeminen kaupunkirakenteeseen, MAL-sopimus	1	5
12	Himanka: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkki, MAL-sopimus	1	1
13	Kalajoen Hiekkasärkät ja keskusta: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkit, MAL-sopimus	5	5
14	Pyhäjoki: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkki, MAL-sopimus	14	1
15	Raaha: Raahen liikennejärjestelmän vaikutusmahdollisuus liikenteen kehitykseen, liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, Mettalanmäen OYK, vaihtopysäkit, MAL-sopimus	5	2
16	Liminka: liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien järjestelyt, vaihtopysäkki, MAL-sopimus	2	1
Valtatien 8 toimiva palvelutaso – pendelöintijaksot		65	10
17	Vaasan seutu: Sepänkylä-Koivulahti palvelutasoselvitys ja MAL-sopimus, Koivulahden kohdan liittymäjärjestelyt, Vassorin kohdan ohituskaistat	8	
18	Kokkolan-Pietarsaaren seutu: liikenteen ohjauksen ja palvelutason tarkistaminen, ohituskaistat Edsevö-Kokkola, Pedersöre -Pietarsaari-satamatie, Kokkolan Eteläväylän verkollinen kehittäminen, Piispanmäki- vt 28 kehittäminen liittymäjärjestelyin ja ohituskaistalla, matkaketjujen kehittämismahdollisuuksien selvittäminen, MAL-sopimus	20	
19	Raaha-Liminka: Ohituskaistat ja liittymäjärjestelyt	16	
20	Liminka-Oulu: Joukkoliikenteen laatukäytävän kehittäminen	1	
	Liittymä- ja rinnakkaisyhteyksien kehittäminen, joukkoliikennepalvelujen kehittäminen	10	10
Pohjanmaan radan toimiva palvelutaso			
21	Palvelutasokonsepti: junaliikenteen matkaketjut asemittain, henkilö- ja tavaraliikenteen priorisointi rataverkolla	1	1

* Satamien palvelutason kehittämisen resurssiksi on kirjattu karkea arvio kymmenen vuoden investoinneista

** Tiesuunnitelmassa 1. vaiheen kustannuksiksi on arvioitu 38 M€, josta kaupungin osuus on 40%

Keinot toimivan palvelutason saavuttamiseksi

Vientiyritysten toimivan palvelutason edistämistoimet

Selvityksen aikana käyty vuoropuhelu on nostanut vientiteollisuuden kuljetusketjujen ja matkaketjujen toimivuuden alueen keskeisimmäksi yhteysvälitason kehitysteemaksi. Esisuunnitteluvaiheessa liikenne- ja kuljetusjärjestelmän kokonaisuutta on tarkasteltu useimmiten pienissä palasissa ja kokonaisuus ei ole riittävästi hahmottunut. Pietarsaaren yritysalueen pilottiselvityksellä haettiin tähän lisänäkemyksiä. Johtopäätöksenä oli, että jatkossa toimijat on koottava alueittain paremmin yhteen, ylläpidettävä luotettavaa tilannekuva, konkretisoitava pienet ja isot kehittämistoimet sekä sovittava toiminnan jatkuvuudesta ja vastuista. Yhteysvälitason koordinoitiin ja tiedonsaantiin odotetaan myös jatkuvuutta. Vientiyritysten tarpeita on käsitelty myös valtatie 8 ja Pääradan yhteydessä.

Satamien ja niihin tukeutuvien vientiyritysten toimivan palvelutason ylläpitäminen

Alueen toimijat varmistavat, että valmisteltavana olevassa meriliikennestrategiassa (20.6.2012–31.12.2013) alueen tarpeet ovat kattavasti esillä. Strategian painopistealueina ovat merikuljetukset, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky, merenkulun alan koulutus, osaaminen ja työllisyys, väylät, kuljetusketjut ja talvimerenkulku, satamapolitiikka, meriliikenteen ympäristökysymykset, merenkulun tuet ja maksut, meriliikenteen ohjaus, meriturvallisuus ja –pelastus sekä meriliikenteen EU- ja kansainvälinen yhteistyö. Vastuutahot: Maakuntaliitot / ELY-keskukset ja liikennevirasto / kunnat

Vaasan sataman (1) * maayhteyksien kehittämispolutta selvitetään nykyisen rata- ja tie/katuyhteyden kehittämistarpeet ennen tutkittavana olevaa uutta satamayhteyttä. Selvityksen pohjalta määritellään satamayhteyden esteettömyyden parantamistoimet keskustan kohdalla ja satamaradan teknisen kunnon, toimivuuden ja turvallisuuden edellyttämät parantamistoimet. Selvitetään sataman ja satamaan johtavan 9.0 metrin meriväylän merkitys sataman kilpailukykyyn.

Pietarsaaren-Pedesören satamayhteyden (2) * yritysalueen keskeiset toimijat ovat laatineet selvityksen alueen toimintojen luonteesta, volymeista ja turvallisuudesta. Yritysalueen ulkoiset kuljetusmäärät ovat 6,5 miljoonaa tonnia vuodessa, josta sataman osuus on 2 miljoonaa tonnia. Selvityksessä on todettu sataman ja sen 11.0 metrin meriyhteyden olevan toimivan palvelutason mukaiset.

Sitä vastoin maayhteydet alueen ja valtakunnallisten yhteyksien välillä edellyttävät merkittäviä kehittämistoimia voimakkaasti kehittyvän yritysalueen tarpeisiin. Radalla kuljetusten järkevä hoito edellyttää sähköistystä, ratapihan uusimista ja kolmioraidetta etelään. Nykyisin junat käsitellään Kokkolan ratapihalla Pietarsaaren radalle sopiviksi. Satamatien turvallisuutta on parannettava, jotta raskas liikenne voidaan ohjata kokonaan ko. yhteyden kautta. Pietarsaaren–Pedesören alueella on tarpeen päivittää liikenneturvallisuusselvitys ja laatia selvitys liikkuksen ohjauksesta.

Kokkolan nykyisen 13 metrin väylän (3) * syventäminen 14 metriin on Liikenneviraston suunnitteluohjelmassa. Toteutus on mahdollista aikaisintaan 2016. Hankkeen toteutukseen liittyvät myös sataman syvennys- ja laajennustyöt, joiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa Kokkolan satama. Sataman kehittämiseen liittyvät myös sataman ratayhteyksien kehittäminen. Meriväylän syventämisen alustava kustannusarvio on 56 miljoonaa euroa. Sataman syventämisen ja rataverkon mahdollinen kehittäminen merkinnevat lisäksi useiden kymmenien miljoonien eurojen investoinnit. Hanke vahvistaa Kokkolan asemaa valtakunnallisena syväsatamana. Kokkolan sataman kuljetusmäärät ovat noin 8 miljoonaa tonnia vuodessa. Kokkolan ja Pietarsaaren raideliikenteen palvelutason määrittelemiseksi laaditaan ratojen ja ratapihojen palvelutasoselvitys.

Kalajoen satamaan (4) * johtaa 8,5 metrin väylä. Toiminnan laajentamiseen on satama-alueella varauduttu, mutta laajentuminen edellyttää toimivalla palvelutasolla väylän syventämistä 10 metriin. Sataman edullisesta sijainnista johtuen syventäminen voidaan toteuttaa muihin satamiin verrattuna pienin kustannuksin.

Raahen sataman (5) * ja siihen liittyvän yritysalueen infra tarjoaa toimivan palvelutason osana alueen nykyisiä kuljetusketjuja. Raahen syväsatamaan johtava väylä ja satama-allas on syvennetty 10,0 metriin vuonna 2010 ja syvälaituri valmistui vuonna 2011. Syvälaiturialue on tarkoitettu pääasiassa kaivosteollisuuden käyttöön. Lapsaluodon sataman palvelutasoa on lisätty vuonna 2011 valmistuneella kontitustermiinalilla. Sataman ratayhteys on sähköistetty vuonna 2010.

Oulun satamaan (6) * johtaa nykyisin 10 metrin väylä. Toimivan palvelutason saavuttamiseksi käynnissä on selvitys väylän syventämiseksi 12 metriin. Laaditaan selvitys Oulun sataman toimivan palvelutason tarpeista myös maaliikenneyhteyksien osalta.

* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Valtatien 8 toimiva palvelutaso – taajamakohdat

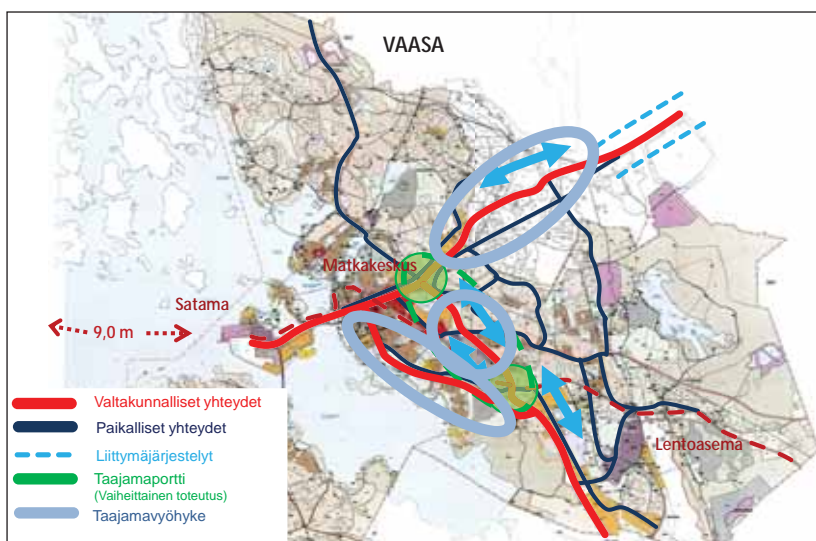
Valtatien 8 rooli valtakunnallisena vientiteollisuuden ja matkailun ydinväylän sekä Pohjanmaan rannikon elinvoimakäytävän kokoavana pääyhteytenä asettaa toimivalle palvelutasolle monitasoisia odotuksia. Minuuttiaikataululla operoitavat kuljetukset, työn ja asioinnin vuoksi päivittäin liikkuvat, alueen hyvää saavutettavuutta edellyttävät matkailijat, alueen kehittyvää yhdyskuntarakennetta toteuttavat kunnat ja alueella toimivat ihmiset odottavat valtatieltä 8 saavutettavuutta, ympäristöstävällisyyttä ja turvallisuutta. Taajamissa korostuu MALPE –periaatteen mukainen vuorovaikutus liikkumisen ja toimintojen välillä. Ratkaisuna on haettu tiukasti rajattuja taajamaporttien kohtia, joissa valtatie pitkämatkaisen liikenteen edellyttämä nopeustaso voi hallitusti joustaa. Taajamakohteista on laadittu erilliset konseptointi- ja kehityspolkuesitykset. Vastuutahot: kunnat, ELY-keskukset.

Vaasa–Mustasaari –alueella meneillään on valtatie 8 siirtäminen taajamarakenteen ulkopuolelle Sepänkylän kohdalla. Lentokentän ympäristön yritysalueista syntyy uusi kansainvälisen toiminnan solmupiste. Yhdystien tiesuunnitelmassa käsitellään maankäytön kytkemistä moottoritien ja Yhdystien liittymäalueella sekä Yhdystien kapasiteetin lisäämistä rakentamalla toinen ajorata ja parantamalla liittymäjärjestelyjä. Yhdystien kehittäminen on kokonaisuutena mittava hanke. Huolimatta Vaasan merkittävästä kustannusosuudesta hankkeen valtionosuuden varmistaminen on epävarmaa.

Jatkotoimenpiteenä selvitetään Yhdystien kehittämissuunnan perusteluksi, millä liikennejärjestelmän, liikenteen ohjauksen ja tietopalvelujen keinoilla kasvavan **Vaasan–Mustasaaren –kaupunkialueen (7)** * joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen palvelut ottavat Yhdystiehen liittyvällä maankäyttöäkselilla Lentoasema / Airport Park – keskusta - Gerby nykyistä suuremman osan ennustetusta autoliikenteen suoritteesta ja kytkevät Lentoaseman seudun nykyistä paremmalla palvelutasolla kaupunkirakenteen. Samoin on selvittävä Airport Parkin saavutettavuus raskaalla liikenteellä. Selvitys kytketään osaksi Vaasan kaupunkiseudun rakennemallityötä 2013-2014 sekä Vaasan – Mustasaaren ja valtion välistä MAL -kaupunkisopimusta.

Oravaisten kohta Vöyrillä (8) * on taajama, jossa on tarjolla myös tienvarsipalveluja. Valtatielle on paljon suoria liittymiä. Turvallisuuden parantamiseksi Oravaisten kohdalla liittymiä yhdistetään ja toteutetaan tarvittavat rinnakkaisyhteydet. Keskeisestä pysäkestä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Liittymäjärjestelyistä laaditaan yleissuunnitelma tarvittavin kaavamuutoksina. Vaiheittaisella toteutuksella mahdollistetaan turvallisen 80 km/h nopeustason säilyttäminen.

Pedersören–Pietarsaaren alueella (9) * keskeisimmät kehittämistoimet kohdistuvat yritysalueen matka- ja kuljetusketjujen palvelutason parantamiseen sekä toimintojen saavutettavuuden parantamiseen täydentämällä kytkeytymistä taajamarakenteeseen. Alueella on paljon kuljetuksia ja työmatkaliikennettä. Valtatie 8 liikenteen kasvu on ohjannut kuljetuksia ja työmatkaliikennettä alemmalle verkolle heikentäen alueen liikenneturvallisuutta.

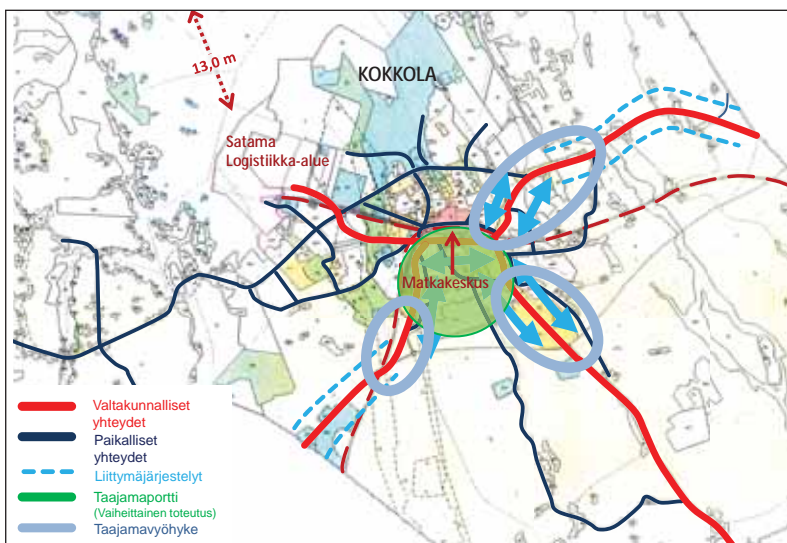


* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Jatkotoimenpiteenä selvitetään keinot ohjata raskas liikenne ja työmatkaliikenne mahdollisuuksien mukaan Edsevön liittymästä Satamayhteydelle. Satamayhteyden roolin korostuminen edellyttää yhteyden turvallisuuden vaiheittaista parantamista aluksi välillä Kuusisaari – Satama. Myös Edsevön liittymän toimivuutta on parannettava vaiheittain. Yritysalueen kuljetuksia on mahdollisuus enenevässä määrin siirtää rautateille. Tämä edellyttää kynnysinvestointina Pännäinen – Satama -radan sähköistystä, Pietarsaaren ratapihan uusimista ja Pännäisten eteläisen kolmioraiteen toteutusta. Pedersören-Pietarsaaren työssäkäyntialueella selvitetään keinot parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Valtatiellä 8 Pedersören ja Edsevön keskeisistä pysäkeistä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopisteet.

Kruunupyyn kohdalla (10) * valtatielle on paljon suoria liittymiä. Turvallisuuden parantamiseksi liittymiä yhdistetään ja toteutetaan tarvittavat rinnakkaisyhteydet. Keskeisestä pysäkestä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Kruunupyyn taajaman ja lentoaseman yhteys ohjataan keskitetysti Lentokentäntien kautta. Järjestelyistä laaditaan yleissuunnitelma tarvittavin kaavamuutoksia. Järjestelyillä mahdollistetaan turvallisen 80 km/h nopeustason säilyttäminen. Selvitetään Lentokentäntien turvallisuuden parantamistarpeet ja keinot taajaman kohdalla.

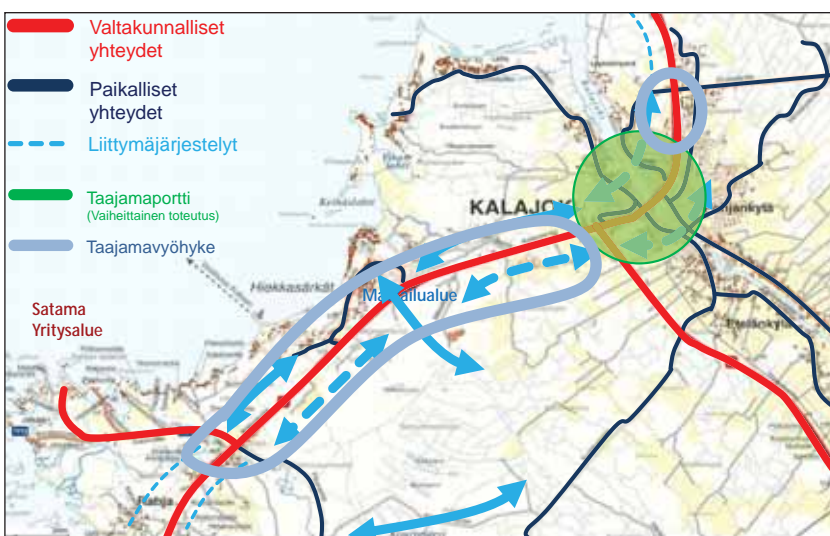
Kokkolan kohdalla (11) *keskustatoimintoja on suunnitelmallisesti toteutettu Eteläväylään tukeutuen. Samoin Kokkolan pohjoispuolella valtatie 28 Kokkola-Kajaani liittymään saakka liikenteen palvelutasossa on päivittäin puutteita. Aiemmissa suunnitteluvaiheissa on varauduttu ohikulkutiehen valtatie pitkin ajan ratkaisuna. Tämän tyyppisten suurten kynnysinvestointien rahoitus on kuitenkin epätodennäköistä ja samalla etsitään monipuolisempia keinoja toimivan palvelutason ylläpitämiseksi. Jatkotoimenpiteenä selvitetään valtion ja Kokkolan kaupungin yhteistyönä, millä keinoilla valtatieyhteyttä on mahdollista toimivalla palvelutasolla ylläpitää nykyisellä paikalla Eteläväylällä taajamaporttiluonteisena ja välillä Piispanmäki–vt 28 sisääntuloväylänä. Toimivan palvelutason saavuttamisen keinoina arvioidaan joukkoliikenteen roolin kasvattamisen merkitys työmatka- ja asiointiliikenteessä, toimintojen tehokkaampi kytkeminen kaupunkirakenteeseen (liittymäjärjestelyt, rinnakkaisyhteydet, poikittaisyhteydet), liikenteen ohjauksen mahdollisuudet, ohitusmahdollisuuksien lisääminen, liikenteen kokonaiskehityksen trendimuutokset liikennetutkimuksen pohjalta ja maankäytön kehitysaskelien määrittely. Eteläväylän ympäristössä varaudutaan nopeisiin maankäytön kytkentöjä täydentäviin ja liittymien turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin. Selvitetyt kytketään Kokkolan kaupungin ja valtion väliseen MAL –kaupunkisopimukseen.



* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Himangan taajaman kohdalla (12) * Kalajoella valtatielle on paljon suoria liittymiä. Turvallisuuden parantamiseksi liittymiä yhdistetään ja toteutetaan tarvittavat rinnakkaisyhteydet laaditun tiesuunnitelman hengessä. Keskeisestä pysäkestä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Selvitykset kytetään Kalajoen kaupungin ja valtion väliseen MAL –kaupunkisopimukseen.

Hiekkasärkkien ja Kalajoen keskustan (13) * alueella on merkittäviä maankäytön kasvuodotuksia. Kalajoella matkailu on merkittävä elinkeino. Yöpyjiä ja yleisötilaisuuksissa kävijöitä on vuosittain miljoonan verran, mikä on samaa suuruusluokkaa kuin Oulun lentoaseman matkustajamäärä. Valtatien 8 kehittämisen periaatteena alueella on, että keskustassa suppeaksi rajatulla taajamaportin kohdalla valtatie nopeustaso joustaa taajamatoimintojen ehdoilla ja muualla taajama-alueella säilytetään turvallinen 80 km/h nopeustaso. Rinnakkais- ja poikittaisyhteydet toteutetaan toimintojen lisääntymisen myötä. Taajaman ja Hiekkasärkkien keskeisistä pysäkeistä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kiinnittämiseksi laaditaan valtion ja kunnan välinen vaiheittain päivitettävä maankäytön ja liikenteen strategiasopimus.

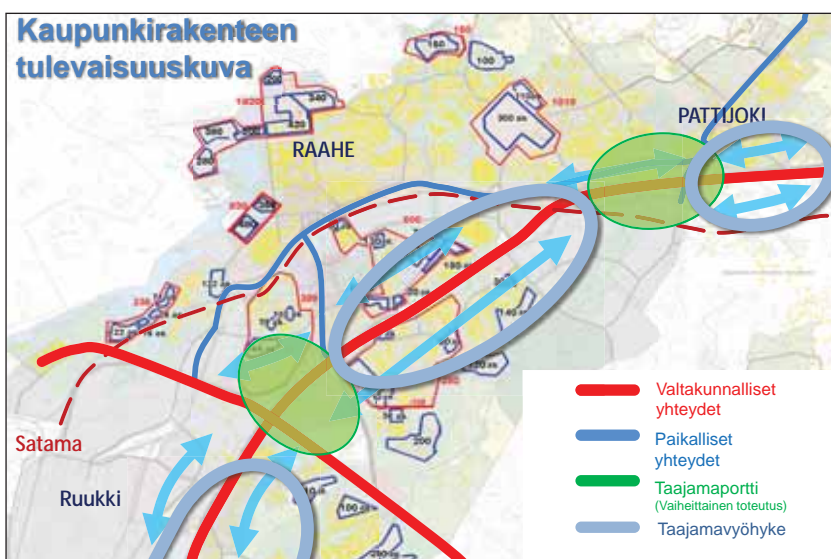


* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Pyhäjoen kohdalla (14) * valtatie 8 kehittämisen periaatteena alueella on, että suppeaksi rajatulla taajamaportin kohdalla valtatie nopeustaso joustaa taajamatoimintojen ehtoilla ja muualla taajama-alueella säilytetään turvallinen 80 km/h nopeustaso. Rinnakkais- ja poikittaisyhteydet ovat pääosin olemassa tai suunniteltu ydinvoimalan liikennetarpeisiin. Keskeisestä pysäkestä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Selvitykset kytketään Pyhäjoen kunnan ja valtion väliseen MAL –kaupunkisopimukseen.

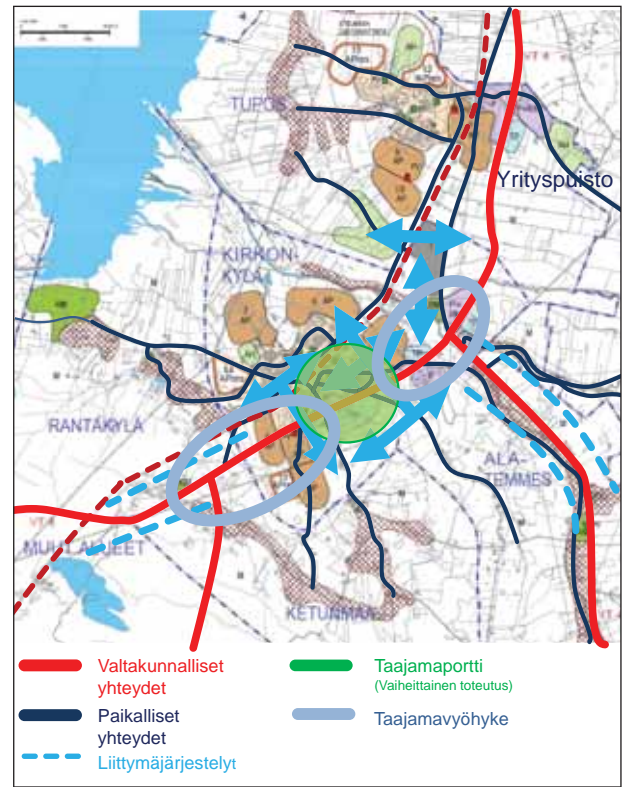
Raahen kohdalla (15) * valtatie 8 on pitkällä matkalla kiinni taajamarakenteessa. Rautaruukin toiminnot synnyttävät paljon kuljetuksia. Monet toimijat kokevat valtatie 8 varren vetovoimaiseksi sijaintipaikaksi. Valtatie 8 kehittämisen periaatteena alueella on, että Mettalanmäellä ja Pattijoen kohdalla suppeaksi rajatulla taajamaportin kohdalla val-

tatie nopeustaso joustaa taajamatoimintojen ehtoilla ja muualla taajama-alueella säilytetään turvallinen 80 km/h nopeustaso. Rinnakkais- ja poikittaisyhteydet toteutetaan toimintojen lisääntymisen myötä. Mettalanmäellä ja Pattijoen kohdalla keskeisistä pysäkeistä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Mettalanmäen alueella ratkaisut poikkeavat nykyisestä yleiskaavasta. Toimivan palvelutason saavuttamiseksi selvitetään Raahen liikennejärjestelmän osalta, millaisia vaikutuksia kehitysaskeleiden tarpeeseen ja vaiheistamiseen saadaan joukkoliikenteen roolin kasvattamisella työmatka- ja asiointiliikenteessä, toimintojen tehokkaammalla kytkemisen kaupunkirakenteeseen (liittymäjärjestelyt, rinnakkaisyhteydet, poikittaisyhteydet), liikenteen ohjauksella, liikenteen kokonaiskehityksen uudelleenarvioinnilla ja maankäytön suuntaamisen vaihtoehtoilla. Selvitykset kytketään Raahen kaupungin ja valtion väliseen MAL –kaupunkisopimukseen.



* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Limingassa (16) * on merkittäviä maankäytön kasvuo-dotuksia. Uudet toiminnot sijoittuvat pääosin Keskusta – Tupos – akselille. Valtatien 8 kehittämisen periaatteena alueella on, että Lumijoen liittymäalueen ja Liminganportin välillä suppeaksi rajatuilla taajamaportin kohdalla valtatie nopeustaso joustaa taajamatoimintojen ehdoilla ja muualla taajama-alueella säilytetään turvallinen 80 km/h nopeustaso. Rinnakkais- ja poikittaisyhteydet toteutetaan toimintojen lisääntymisen myötä. Taajamaporttien kohdilla keskeisistä pysäkeistä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kiinnittämiseksi laaditaan valtion ja kunnan välinen vaiheittain päivitettävä maankäytön ja liikenteen strategiasopimus. Tämän pohjana ovat Limingan hyväksytyt kunstrategia ja valtatie kehittämissuunnitelma.



Valtatien 8 toimivan palvelutason tavoitteet - pendelöintijaksot

Valtatien 8 toimiva palvelutaso – pendelöintijaksot

Vaasa seutu (17) *

Sepänkylä-Koivulahti -välillä Mustasaassa analysoidaan palvelutason kehittymistä Sepänkylän ohikulkutien valmistumisen jälkeen. Tiejaksolla selvitetään joukkoliikenteen olosuhteiden, matkaketjujen kattavuuden ja matkustajainformaation kehittämisen käytännön keinot ottaa nykyistä suurempi osa liikenteen kasvusta. Varaudutaan säilyttämään matka- ja kuljetusketjujen ennustettavuus ja turvallinen 80 km/h nopeustaso keskikaide ja rinnakkais-tie järjestelyillä. Maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kiinnittämiseksi laaditaan valtion ja kunnan välinen vaiheittain päivitettävä maankäytön ja liikenteen strategiasopimus. Sen pohjana on Vaasan kaupunkiseudun rakennemallityö 2013-2014.

Koivulahden kohta Mustasaassa on kylämäinen taajama, jossa valtatielle on paljon suoria liittymiä. Turvallisuuden parantamiseksi ja valtatie häiriökohtan poistamiseksi Koivulahden kohdan liittymiä yhdistetään ja toteutetaan tarvittavat rinnakkaisyhteydet. Keskeisestä pysäkestä kehitetään kaukoliikenteen vaihtopiste. Liittymäjärjestelyistä laaditaan yleissuunnitelma tarvittavin kaavamuutoksina. Koivulahden kohdalla valtatie 8 Kyrönjoen vesistösiilan kantavuutta on tarvetta parantaa. Järjestelyillä mahdollistetaan turvallisen 80 km/h nopeustason palauttaminen.

Vassorin kohdalla tiegeometria on huono ja tiejakso koetaan epämiellyttäväksi ajaa. Tiejakso on osa pitkästä 100 km/h jaksosta, jonka säilyttämiseksi turvallisena voidaan ratkaista Vassorin kohdan ohituskaistaparilla. Ohituskaistan suunnitelma päivitetään tavoitteena kustannustehokas ja yhteysvälin kokonaispalvelutasoa ylläpitävä ratkaisutapa ottaen huomioon tulvatorjunnan tarpeet.

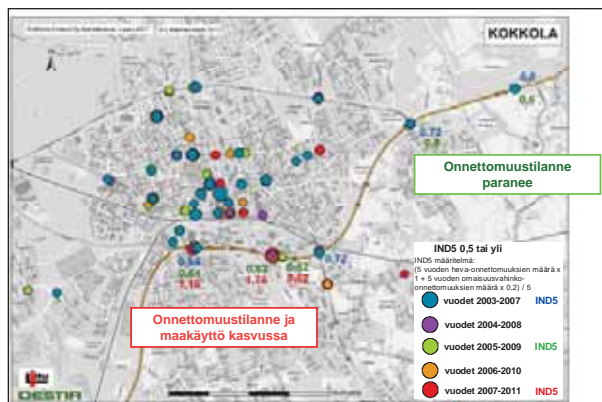
* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Kokkola – Pietarsaari seutu (18) *

Valtatien 8 on alueen keskeinen pendelöinti- ja kuljetusreitti alueen yritysalueille. Edsevöstä Kokkolan pohjoispuolelle valtatie palvelutaso heikkeneminen on siirtänyt liikennettä alemmalle verkolle, missä turvallisia liikenneoloja ei ole kyetty ylläpitämään. Kokkola-Pietarsaaren seudulla selvitetään, miten seudun liikenne voidaan aiempaa turvallisemmin ja tehokkaammin ohjata valtatie 8 kautta alueella yritysalueille. Liikenteen ohjaustoimenpiteiden lisäksi parannetaan Edsevö – Kokkola välin palvelutasoa ohituskaistoin, Kokkolan kohdan läpäisykykyä asiointiliikenteen paikallisia yhteyksiä parantamalla ja Eteläväylän kapasiteettia lisäämällä sekä Pedesören-Pietarsaaren yritysalueen yhteyden (Satamatie) palvelutasoa parantamalla.

Kokkolan pohjoispuolella välillä Piispanmäki – vt 28 on koko yhteysvälin heikoin palvelutaso. Tämä pendelöintijakso on myös merkittävä valtakunnallinen kuljetusreitiosa Kokkola-Pietarsaaren seudun satamiin ja yritysalueille. Alueen yhdyskuntarakenteen kehitys edellyttää kattavia paikallisen liikenteen yhteyksiä ja valtatie liittymäjärjestelyjen jäsentelyä. Valtatie 8 ja valtatie 28 liittymän ja pendelöintijakson toimivuus edellyttävät lisäkapasiteettina valtatie 28 liittymästä alkavaa ohituskaistaa.

Tavoitteena on säilyttää Pietarsaari – Edsevö (Pedersöre) – Kokkola –välillä sekä Kokkolan keskusta – Kälviä – välillä matka- ja kuljetusketjujen hyvä ennustettavuus ja hyvä saavutettavuus. Kokkolan - Pietarsaaren alueella selvitetään matkaketjujen kattavuuden ja matkapalveluinformaation lisäämistä erityisesti yritysalueiden saavutettavuuden ja työmatkaliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Alueen maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kiinnittämiseksi laaditaan valtion ja kunnan välinen vaiheittain päivitettävä maankäytön ja liikenteen strategiasopimus. Sen pohjaksi määritellään yhdessä liikenneselvitysten kanssa rakennemallitasolla yhdyskuntarakenteen kehitysnäkymät Pietarsaari – Edsevö (Pedersöre) – Kokkola ja Kokkolan keskusta – Kälviä - akseleilla.



Raahe-Liminka (19) *

Oulun seutu on vahva palvelukeskus, joka synnyttää paljon työssäkäynti- asiointi- ja vapaa-ajan liikennettä Raahen ja Kalajoelle saakka. Pyhäjoelle Raahen rajalle tuleva ydinvoimalaitos tuottaa rakentamisesta alkaen runsaasti uutta työmatkaliikennettä ja kuljetuksia. Raahen ja Limingan välillä turvallisen saavutettavuuden ylläpitämiseksi lisätään ohitusmahdollisuuksia sekä parannetaan liittymä – ja rinnakkaisyhteyksiä. Ydinvoimapaketti sisältää liittymä – ja rinnakkaisyhteyksien parantamiskohteita valtatiellä 8 koko Pohjois-Pohjanmaan ELY –keskuksen alueella.

Liminka – Oulu (20) *

Oulun eteläpuolella on vahvistumassa yhdyskuntakäytävä Liminka-Kempele-Oulu. Toimiva liikennejärjestelmän tukeutuu ko. alueella tieverkon lisäksi vahvaan joukkoliikenteen laatuikäytävään. Laatuikäytävä toimii Oulun seudun matkaketjujen ohella osana valtakunnallisia lento- ja junayhteyksiä. Tarkasteluissa tulisi ottaa huomioon mm. ratakapasiteetin lisäämisen kautta syntyvä mahdollisuus junaliikenteeseen pohjautuvan joukkoliikenteen kehittäminen Liminka-Oulu –välillä sekä lentoasemayhteyksien kehittäminen esim. Kempeleen aseman kautta. Maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kiinnittämiseksi laaditaan yhdyskuntakäytävälle valtion ja kunnan välinen vaiheittain päivitettävä maankäytön ja liikenteen strategiasopimus osana Oulun seudun MAL-sopimusta.

* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

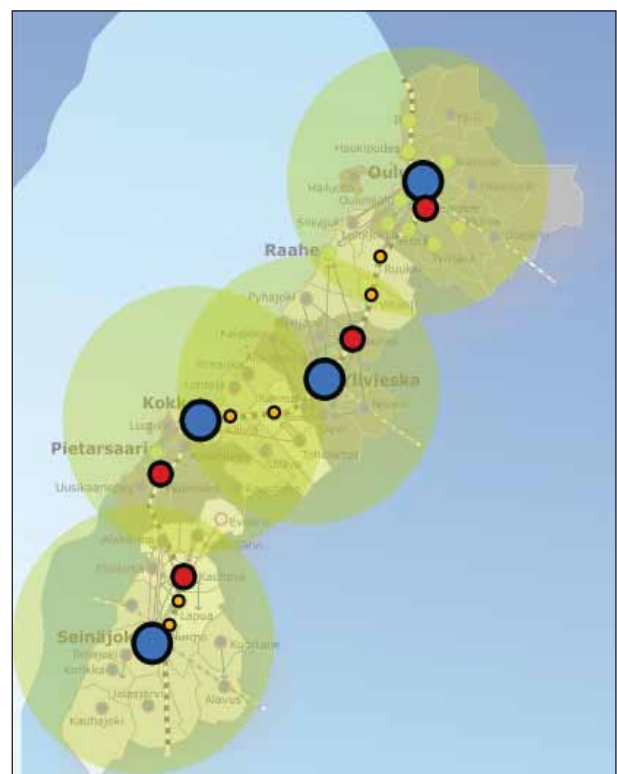
Pohjanmaan radan toimiva palvelutaso (21) *

Pohjanmaan radan toiminnallinen hyödyntäminen edellyttää yhteistoimintaa maakuntien ja Ely –keskusten/ liikennevirasto välillä. Seinäjoki- Oulu ratakäytävän liikennepalvelujen hyödyntämiseksi määritellään palvelutasonkonsepti yhteistyössä alueellisten viranomaisten ja toimijoiden kanssa. Konseptissa määritellään kehityspolku junaliikenteen valtakunnallisten matkaketjujen palveluista asemittain ja paikallisten matkaketjujen integroinnista asemittain. Konseptin pohjaksi haetaan liikennepoliittinen tahtotila junaliikenteen prioriteeteista henkilö- ja tavaraliikenteen välillä.

Pohjanmaan radan palvelutason kehittämiseen vaikuttavat mm. seuraavat valtakunnalliset liikennejärjestelmän kehittämisprosessit:

- Joukkoliikennelaki uudistettiin vuonna 2009 EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Nykymuotoinen linja-autoliikenne on järjestettävä uudelleen kun joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajan liikennöintisopimukset lakkaavat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Suuri osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyi 30.6.2014. Siirtymäajan jälkeen toimivaltaisten viranomaisten on järjestettävä joukkoliikenne alueellaan. Hallitus on laatinut esityksen eduskunnalle joukkoliikennelain uuttamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2013. Lakiin lisättäisiin säännökset linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksista ja ehdotetaan, että liikenteenharjoittajien tulisi luovuttaa liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutietoja toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle.
- Kunnat ja Liikennevirasto ovat allekirjoittaneet Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n perustamisasiakirjat. Yhtiön perustaminen on merkittävä askel yhteiskäyttöisen lippu- ja maksujärjestelmän kehittämisessä maassamme ja tätä kautta myös hallitusohjelman ja liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden toteuttamisessa. Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Oy on kuntien ja valtion yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö. Yhtiön tarkoituksena on hankkia, kehittää ja ylläpitää joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää. Yhtiössä ovat kunnista mukana Hämeenlinna, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku ja Vaasa

- Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut toisen sukupolven älystrategian liikenteelle. Liikenteen älystrategia toteutetaan kärkihankkeilla. Hankkeiden kustannusarvio vuosille 2013-2017 on noin 300 miljoonaa euroa. Hankkeista suurimpia ovat liikennejärjestelmän tilannekuvan ja ohjausjärjestelmien sekä yhtenäisen joukkoliikennejärjestelmän rakentaminen. Lisäksi edistetään liikenteen tietopalveluja sekä ekologista ja viisasta liikkumista. Kärkihankkeisiin kuuluvat myös älykäs liikenteenvalvonta, turvajärjestelmien kehittäminen ja logistisen toimitusketjun yhteentoimivuus. Keskeistä on tunnistaa hyvät ratkaisut nopeasti ja varmistaa niiden vaikuttavuus käytännönläheisillä pilottiohjelmissa.
- Valtioneuvosto on antanut ministeriöille tehtäväksi valmistella aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan (ALLI). Kehityskuvassa muodostetaan valtakunnallinen näkemys pitkällä tähtäimellä tavoiteltavasta aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Keskeistä on tarttua aktiivisesti toimintaympäristön muutoksiin ja ohjata kehitystä kestäväään suuntaan tukemaan sekä kilpailukykyä, hyvinvointia että ekotehokkuutta. Kehityskuva valmistuu vuonna 2014.
- Meriliikenne- ja lentoliikennestrategiat (käsitelty kohdassa vientiteollisuuden keinot)
- Vaasa–Seinäjoki junayhteyden palvelutason parantaminen edellyttää kohtaustaikan rakentamista.



* katso kohteiden sijainti sivun 6 kartoista

Vaikuttavuus

Kehittämisen keinot on valittu vaikuttavuuden ja kustannustehokkuuden pohjalta. Useimmissa tapauksissa toimivan palvelutason saavuttaminen edellyttää alueellista ja yhteysvälitasoista toimivaa yhteistyötä.

Perinteisiä asiakkaan liikkumista edellyttäviä palveluja siirretään verkon kautta hoidettaviksi kiihtyvällä tahdilla. Tämä luo mahdollisuuden vähentää aiemmin pakollisia matkoja. Käytännöt muuttuvat tietojärjestelmien toimintavarmuuden, kattavuuden, kapasiteetin ja käyttäjäpalvelujen kehittymisen myötä. Viranomaiset määrittelevät tavoitteita ja toimintaedellytyksiä älykkäälle liikkumiselle. Markkinavoimat ovat pääroolissa älykkään liikenteen tietopalvelujen tuottamisessa.

Hoidon taso on toinen merkittävä liikenneinfran päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttava palvelutasotekijä. Päivittäisen hoidon odotetaan jatkossa kohdistuvan täsmällisemmin matka- ja kuljetusketjujen tarpeiden mukaan infran omistajarajojen yli. Tämä edellyttää mm. hoidon hankintamallien kehittymistä. Yksittäisessä selvityksessä voidaan älykkään liikkumisen periaatetta ja hoidon kohdistumista parhaiten edistää ottamalla aiheet kiinteäksi osaksi jatkotoimenpiteitä.

- Yhteysvälin palvelutason kehittymistä arvioidaan vuosittain. Vuosittainen tilannekatsaus sisältää
 - arvion asetettujen matka- ja kuljetusketjujen tavoitteiden toteutumisesta
 - yhteenvedon toimenpiteiden edistymisestä (yhteistyö, MAL-sopimukset, kehittämistoimenpiteet)
 - seurattavien palvelutasobarometriin päivitys (liikennemäärät, nopeustasot, liikennetekninen palvelutaso, pendelöinti, turvallisuus, lentoyhteydet, meriyhteydet)
 - toimintaympäristön keskeiset muutokset

Loppukäyttäjillä saatavilla toimivan palvelutason palvelut
Palvelutasossa paikallisia tai osalle loppukäyttäjiä kohdistuvia puutteita
Palvelutasossa usealle loppukäyttäjryhmälle tai laajalle alueelle vaikuttavia puutteita
Toimivan palvelutason palveluja on vain vähäessä määrin käytettävissä

Tavoite	Nykytilanne toimivan palvelutason tavoitetilaan verrattuna	Toimivan palvelutason tavoitetilan toteutuminen esitetyillä keinoilla
Vientiryitysten toimivan palvelutason tavoitteet		
Kauppamerenkulkua kehitetään osana kuljetusketjua	Yhteistyö laajentumassa	Tavoite saavutettavissa, strategiapäätös tehty, edellyttää toimivaa yhteistyötä yhteysvälitilalla
Satamiin kauppamerenkulun pääväylä	Toteutuu: kaikki satamat	Tavoitetila säilytettävissä, edellyttää toimivaa yhteistyötä yhteysvälitilalla ja meriliikennestrategian valmistelussa.
Satamiin vaihdoton junayhteys ja erikoistarpeisiin mitoitettu maantieyhteys	Toteutuu: Kokkola, Raahe, Oulu Puutteellinen: Vaasa, Pietarsaari, (Kalajoki)	Tavoite saavutettavissa, mutta toteutunee vaiheittain, edellyttää toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Lentoyhteyksin työpäivä mahdollinen PKS:lla ja Pohjois-Euroopassa arkisin 12 tunnin aikana	Toteutuu: Vaasa, Kokkola, Oulu Puutteellinen: Seutujen ulkopuolella	Nykyinen tilanne säilytettävissä, edellyttää toimivaa yhteistyötä yhteysvälitilalla ja lentoliikennestrategian valmistelussa.
Junayhteyksin asiointi mahdollinen PKS:lla arkisin 12 tunnin aikana	Toteutuu: Vaasaan ja Ylivieskaan saakka Puutteellinen: Oulu	Tavoite saavutettavissa, junaliikenne nopeutuu, joukko liikenteen palvelutuotanto uudistuu, edellyttää toimivaa yhteistyötä yhteysvälitilalla
Työmatkan mahdollista ha:lla ja järjestetyllä kuljetuksella. Paikallisesti esteettömät kevyen liikenteen yhteydet	Toteutuu: Oulu Puutteellinen: Muuta alueet	Tavoitetilaa voidaan lähestyä, edellyttää strategisen ohjauksen vahvistamista, uusien toimintamallien käyttöön ottoa ja toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Vt 8 poikittaisyhteyksineen tarjoaa kuljetuksille nykyisen läpimenoajan ja turvallisuuden		Tavoitetila voidaan säilyttää, edellyttää esitettyjen kehittämiskonseptien kattavaa jatkovalmistelua, toteutuksen edistämistä ja toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Yrityselämän pilottihankkeen case Pietarsaari jatkohyödyntäminen	Pilottihanke on käynnissä	Tavoite saavutettavissa, pilottihankkeen jatkamista ja toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Vt:n 8 toimivan palvelutason tavoitteet –taajamakohdat		
Palvelutasoa kehitetään nykypaikalla tehtävin toimenpitein	Monin paikoin toimitaan tavoitteen mukaan, mutta yhteinen toimintakonsepti puuttuu	Tavoite saavutettavissa yhteisen toimintakonseptin ja MAL-sopimusten kautta, edellyttää toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Vt 8 välillä Vaasa-Oulu (300 km) on enintään 15 km alle 80 km/h nopeustasoa	Alle 80 km/h rajoitusten pituus on noin 22 km.	
Tienpitäjä ja kunnat sopiva yhteisesti MALPE –ajattelun mukaisesti taajamakonseptien toteuttamisesta	Monin paikoin toimitaan tavoitteen mukaan, mutta yhteinen toimintakonsepti puuttuu	
Vt:n 8 toimivan palvelutason tavoitteet –pendelöintijaksot		
Turvallisuus ja läpimenoaikojen ennakoitavuus säilyy nykytasolla		Tavoite saavutettavissa mutta edellyttää ohitusmahdollisuuksien lisäämistä ja paikallisen liikenteen tehokkaampaa erottelua sekä taajamakohtien konseptien toteutusta, edellyttää toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Paikallinen liikenne ohjataan järjestettyihin liittyviin huoltoyhteyksien kautta	Monin paikoin toimitaan tavoitteen mukaan, mutta yhteinen toimintakonsepti puuttuu	
Ohitusmahdollisuuksia ja läpimenoaika ylläpidetään ohituskastoin	Nykyisin ei ole järjestettyjä ohituskohtia	
Pojanmaan radan toimivan palvelutason tavoitteet		
Junatarjonta määritelty asemittain	Toteutuu: asemat priorisoitu henkilöliikenteessä Puutteellinen: paikallisasemien kehittäminen, ratapihojen vaikutusarvio	Tavoite saavutettavissa, edellyttää konseptisuunnitelmaa ja toimivaa yhteistyötä paikallisesti ja yhteysvälitilalla
Valtakunnalliset matkaketjut mahdollistavat päivittäisen asioinnin	Toteutuu: pääosin Puutteellinen: nopeustaso nosto	Tavoite saavutetaan nopeustason noustessa ja matkaketjujen täydentyessä
Juna valtakunnallisten matkaketjujen runko-yhteytenä	Toteutuu: syöttöliikennettä osittain Puutteellinen: kokonaisjärjestelmän toteutus	
Toimivat matkaketjut lentoasemille	Matkaketjut puutteellisia	Tavoitetilaa voidaan lähestyä, edellyttää uusien matkassuunnittelupalvelujen käyttöönottoa ja liikennejärjestelmän joukkoliikennepainotuksen lisäämistä.
Henkilöliikenteen ja kuljetusten priorisointi	Puutteellinen: Strategiapäätöstä ei ole	Tavoitetilaa voidaan lähestyä, edellyttää valtakunnallista liikennepoliittista kannanottoa
Paikallisten toimijoiden kuljetusten priorisointi suhteessa transitoliikenteeseen	Puutteellinen: Strategiapäätöstä ei ole	

Yhteysväliselvityksen dokumentit:

- esite
- esittelykalvot
- prosessin etenemisen mukainen työaineisto

**Tilaaajan yhteyshenkilöt:****Jarmo Salo**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue

Risto Leppänen

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualue

Teija Snicker-Järvinen

Liikennevirasto

Konsultin yhteyshenkilöt:

Heimo Rintamäki Destia Oy

Mika Räsänen Destia Oy

NÄKYMIÄ | TOUKOKUU | 2013
VAASA–OULU -YHTEYSVÄLIN KEHITTÄMINEN

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

31.05.2013

Taitto: Mervi Koivula

www.ely-keskus.fi/julkaisut