



ETELÄ-POHJANMAAN

liitto

Yhteinen päätätämme



”Ilman päärataa
Suomi
pysähtyy”

Yhteinen asia

- Pääradan varrella asuu yli puolet väestöstä ja syntyy 2/3 BKT:sta.
- Pendelöinnin, matkailun ja erilaisten tavarakuljetusten kautta radan vaikutuspiiri ulottuu joka puolelle maata.
- Se on yksi Euroopan liikenteen TEN-T-ydinverkon ydinverkkokäytävistä, jolloin se muodostaa yhteyden manner-Euroopasta Suomen kautta Ruotsin rataverkkoon.

1.1. Lähtökohtana Länsi-Suomen liikennestrategia

Länsi-Suomen maakuntahallitusten vuonna 2020 hyväksymä alueen yhteinen liikennestrategia asettaa toimenpideohjelmalle lähtökohdat. Liikennestrategia kiteyttää pidemmän aikavälin kehittämisen teemat ja tavoitteet.

Strategiset teemat sisältävät alueen ulkoisen ja sisäisen saavutettavuuden kehittämisen.

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet toimivat arjessa: ihmiset ja tavarat saavuttavat määränpänsä.

Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla.

Työvoima saavuttaa työpaikan kauempaakin.

Läpileikkaavat tavoitteet kattavat aiheet, joihin kaikki kehittäminen tähtää.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja liikenteen päästöjen väheneminen.

Liikenneturvallisuuden parantaminen.

Liikenteen innovaatioiden kehittäminen.



Länsi-Suomi on väylä maailmalle

Tälle sivulle on koottu Länsi-Suomen toimenpideohjelman kärkitoimenpiteet. Kärkitoimenpiteet tiivistävät alueen viestin liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmistä aiheista, joita Länsi-Suomessa halutaan edistää seuraavan noin neljän vuoden aikana ja tällä hallituskaudella.

Parannetaan Länsi-Suomen pääväyliä ja varmistetaan koko Suomen toiminta- ja huoltovarmuus

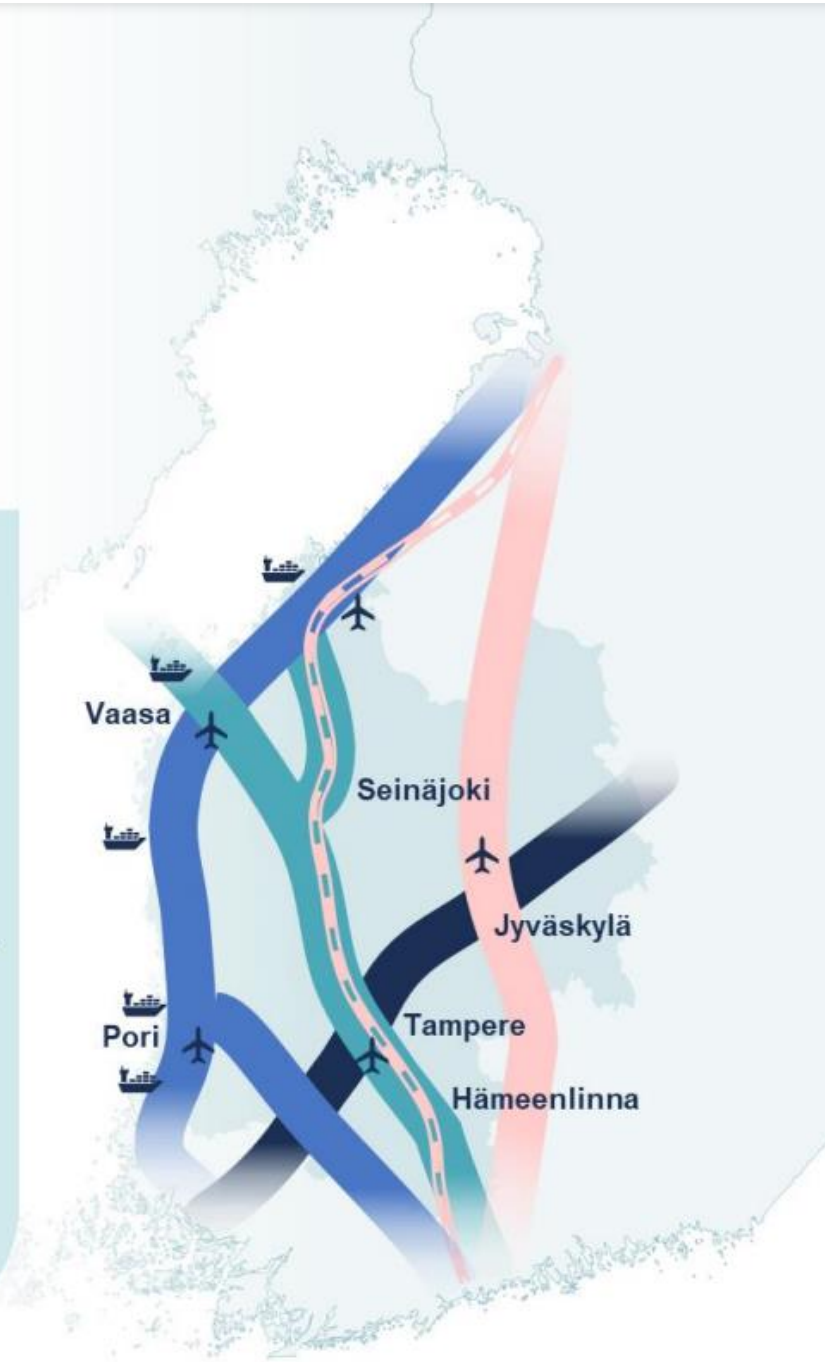
- **Päärata** Helsinki–Tampere–Seinäjoki–Oulu ja **valtatie 4** Helsinki–Oulu – Suomen ja pohjoisen Euroopan ydinväylät
- **Valtatie 3** Helsinki–Vaasa ja **valtatie 19** Kurikka–Uusikaarlepyy – Suomen ruokaväylät
- **Valtatie 8** Turku–Oulu ja **valtatie 2** Helsinki–Pori – lännen satamien ja viennin väylät
- **Valtatie 9** Turku–Kuopio – Länsi- ja Itä-Suomen yhdistävä tärkein poikittaisväylä

Lisätään alemman tieverkon rahoitusta priorisoiden elinkeinoelämälle tärkeät kohteet – teollisuutta ja ruoantuotantoa sijaitsee etäällä pääväylistä

Rakennetaan julkiset sähkölatauspisteet sekä vedyn ja biokaasun tankkausasemat liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi

- Toteutetaan raskaan liikenteen älykkäät palvelualueet HCT-kuljetusten vaatimuksilla

Kehitetään joukkoliikenteen palveluista älykäs kokonaisuus – verkottuneella alueella matkaketjut eivät saa katketa hallinnollisiin rajoihin



4.2. Rataverkon toimenpiteet

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Toteutetaan Helsinki–Tampere-välillä investointiohjelman mukaiset kehittämishankkeet	Väylävirasto
Toteutetaan Tampere–Seinäjoki-välillä kaksoisraiteistamisen suunnittelu ja rakentaminen	Väylävirasto
Toteutetaan Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke	Väylävirasto, kaupunki
Seinäjoki–Vaasa-välillä nopeutetaan junaliikennettä	Väylävirasto, raideliikenneoperaattori
Tampere–Jyväskylä-radalla toteutetaan kaksoisraide ja Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisu	Väylävirasto
Tampere–Lielähti–Pori/Rauma-radon välityskykyä parannetaan	Väylävirasto
Pääradan ja sen liitännäisratojen yhteydessä kehitetään tietoliikenneyhteyksiä	Väylävirasto, tietoliikenneoperaattorit
Edistetään teknisten järjestelmien kehittämistä ja junien kulunvalvonnan järjestelmän uudistamista (Digirata)	Väylävirasto, Fintraffic
Laaditaan ratasuunnitelma ja toteutetaan Harjavallan ratapihan kehittämishanke	Väylävirasto, kaupunki, yritykset
Toteutetaan tarpeelliset muutokset raakapuuterminaalien verkostoon	Väylävirasto, kunnat ja kaupungit

4.5. Kestävien matkaketjujen toimenpiteet

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Kehitetään joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluista saumaton ja älykäs kokonaisuus, jossa tarjotaan tietoa ja lipunoston mahdollisuus matkaketjun kaikkiin osiin	LVM, Traficom, Fintraffic, ELY-keskukset, kunnat, tie- ja raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, järjestelmätoimijat.
Kehitetään kaupunkinoodien ja asemanseutujen maankäyttöä kestäväää liikkumista lisäävinä asuin-, työpaikka- ja palvelukeskittyminä: Kehitetään asemanseutuja Seinäjoella, Hämeenlinnassa ja Jyväskylässä	Väylävirasto, kunnat
Toteutetaan linja-autoliikenteen työmatkayhteydet väleillä, joilla ei ole raideliikennettä	ELY-keskukset, tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kunnat
Kehitetään henkilöjunaliikennettä nykyisellä ostosopimuskaudella	LVM, kunnat, raideliikenneoperaattori
Mahdollistetaan liikennöinti ja junakalusto sähköistämättömillä rataosuuksilla sekä uusilla yhteysväleillä (ml. alueellinen junaliikenne)	LVM, kunnat
Toteutetaan turvalliset ja houkuttelevat kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet	ELY-keskukset, kunnat
Mahdollistetaan liityntäpysäköinti ja jaetun liikkumisen palvelut asemilla ja solmukohtissa	Väylävirasto, ELY-keskukset, kunnat

Etelä-Pohjanmaan näkökulmia

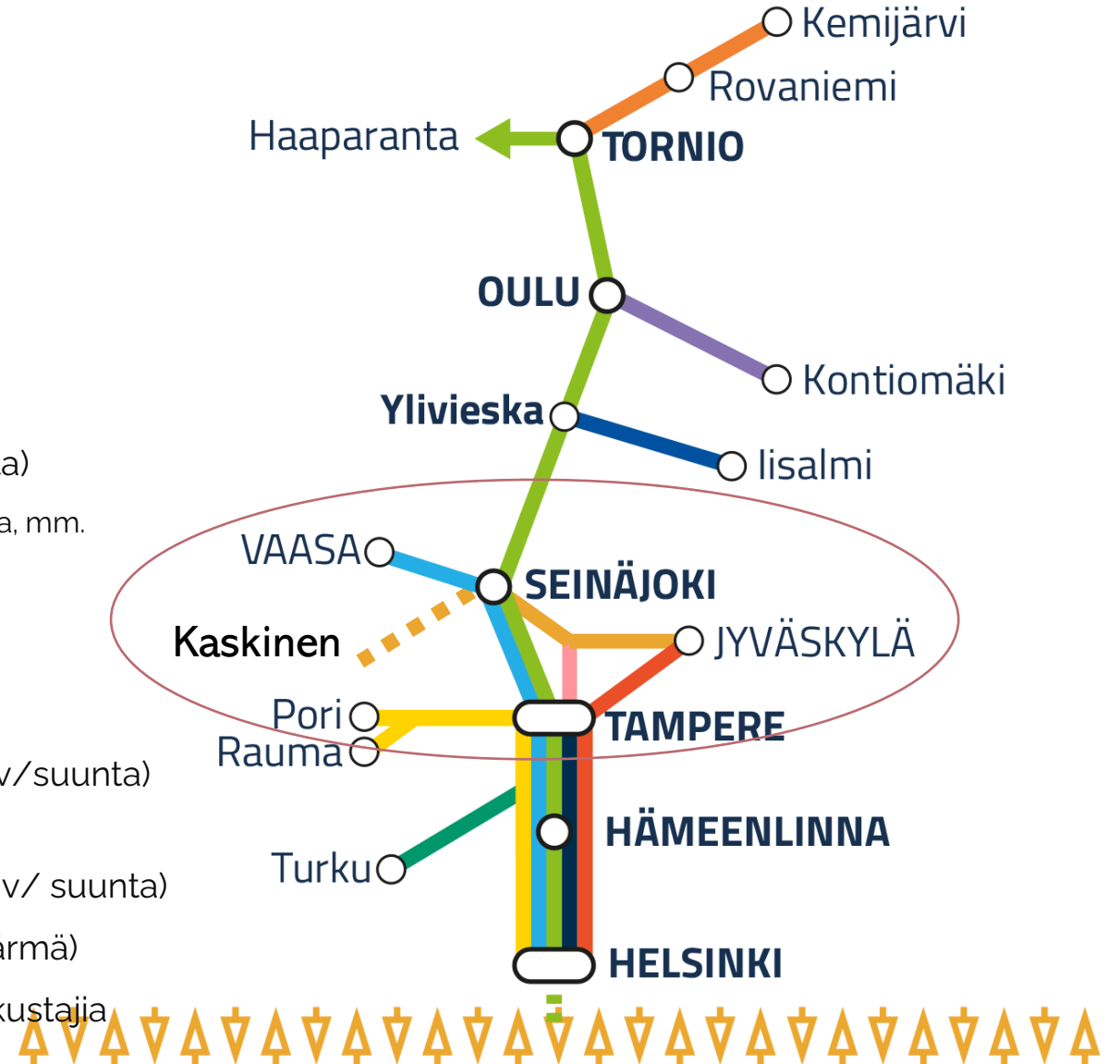
Seinäjoelta 5 erilaista suuntaa

• Seinäjoki – Tampere (päärata)

- Yli 2 milj. matkaa / vuosi
- Pendelöintiä Tampereelle/-lta (16 vuoroa/suunta)
- Väliasemana vain Parkano (asema kaukana keskustasta)
 - Kerää henkilöautolla tulevia kaukojunamatkustajia laajalta, mm. Suupohjan kunnista

• Seinäjoki – Kokkola (päärata)

- Yli 1 milj. matkaa / vuosi
- Pendelöintiä Lapualta (4 v /suunta) / Kauhavalta (4+5 v/suunta) (asemat keskustoissa)
- Kaukojunaliikennettä pohjoiseen (yliopisto Oulussa) (9 v/ suunta)
- Kesällä junamatkailumahdollisuus PowerParkiin (Alahärmä)
- Pännäinen kerää henkilöautolla tulevia kaukojunamatkustajia



Seinäjoelta 5 erilaista suuntaa

• Seinäjoki – Vaasa

- Vilkkain alueellinen pendelöintiyhteys (arkena 9 vuoroa/suunta)
- Kaukoliikennettä Vaasa – Tampere/Helsinki
- Väliasemana nyt vain Tervajoki (asema kaukana keskustasta)
 - Kerää henkilöautolla tulevia kaukojunamatkustajia Pohjanmaalta

• Seinäjoki – Haapamäki – Jyväskylä / – Tampere

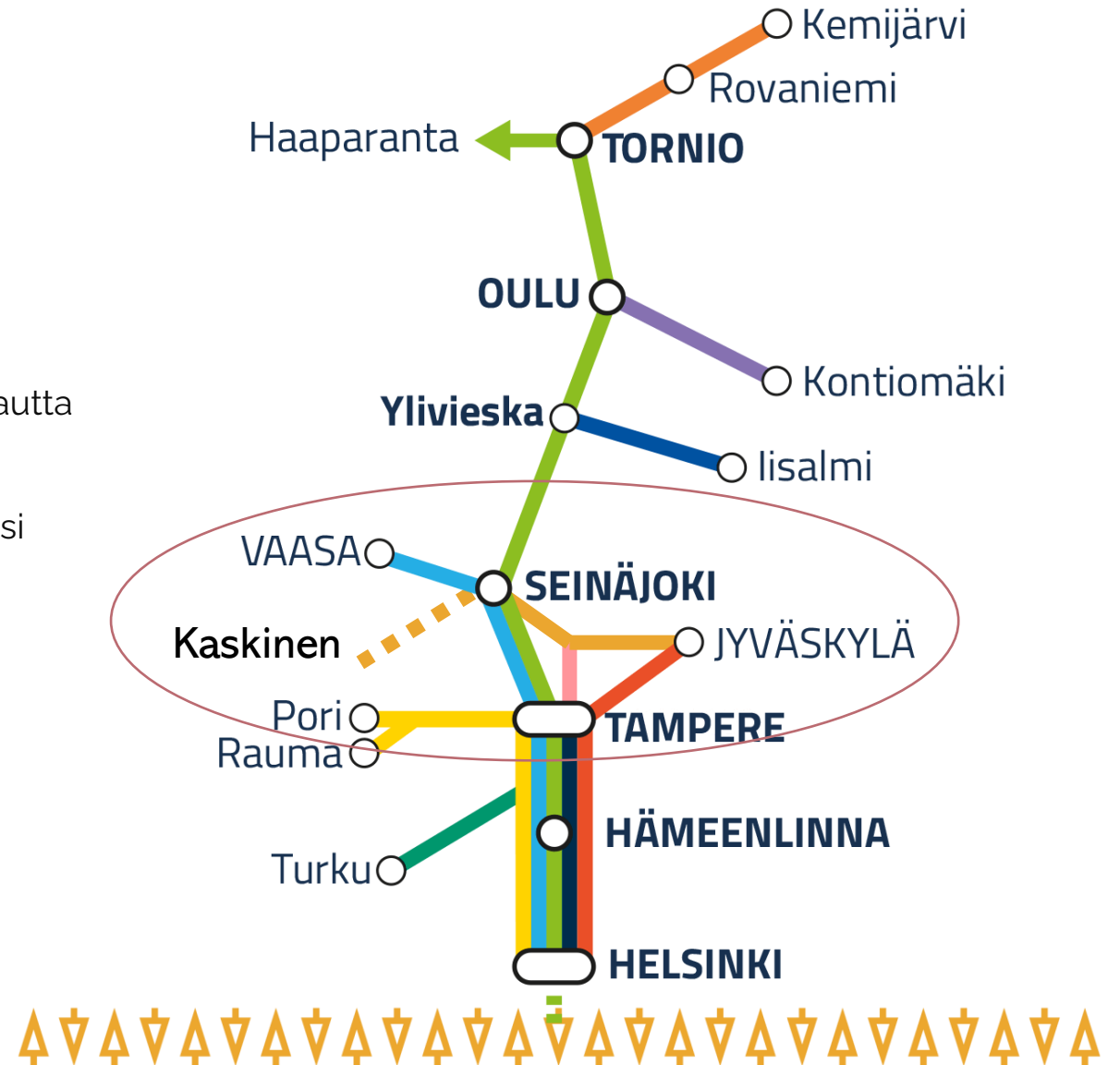
- Pendelöintiä Alavus (3 v/suunta) (asema ei keskustassa) ja Ähtäri (3 v/suunta) (asema keskustassa)
- Matkailuliikennettä Tuuriin ja Ähtärin eläinpuistoon
- Kaukojunaliikennettä Jyväskylään (yliopisto) + syöttöliikennettä pääradalle



Seinäjoelta 5 erilaista suuntaa

- **Seinäjoki – Kaskinen**

- Ei henkilöliikennettä
- Kulkisi ainakin Ilmajoella ja Kurikassa ihan keskustan kautta
- Radalle luvattu parantamiseen rahaa 15 milj.
- Liikennöinti keskeytettiin siltojen huonon kunnon vuoksi



Iloitsemme

- Matkustajamäärä päradalla ja nousut Seinäjoella
- Aikataulut
 - Arkena 16 vuoroa / suunta
 - Sjk – Hki – vuoroja arkisin välillä 5.37 – 20.44
 - Hki – Sjk – vuoroja arkisin välillä 5.00 – 20.19
- Seinäjoen aseman kehittäminen



Seinäjoki:

Vuosi	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
Kuukausi	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %	Matkoja yhteensä	LY %	2019 %
Tammikuu	80,100	8 %	0 %	87,900	10 %	10 %	32,500	-63 %	-59 %	41,500	27 %	-48 %	82,200	98 %	3 %	80,800	-2 %	1 %
Helmi	85,000	8 %	0 %	95,800	13 %	13 %	31,800	-67 %	-63 %	46,900	47 %	-45 %	86,400	84 %	2 %	77,600	-10 %	-9 %
Maaliskuu	92,600	13 %	0 %	57,800	-38 %	-38 %	28,300	-51 %	-69 %	65,300	131 %	-29 %	78,000	19 %	-16 %	86,500	11 %	-7 %
Huhtikuu	86,100	6 %	0 %	15,500	-82 %	-82 %	31,600	104 %	-63 %	78,300	148 %	-9 %	93,500	20 %	9 %	89,900	-4 %	4 %
Toukokuu	90,800	9 %	0 %	17,700	-81 %	-81 %	37,400	112 %	-59 %	83,500	123 %	-8 %	99,100	19 %	9 %	94,100	-5 %	4 %
Kesäkuu	96,300	15 %	0 %	36,800	-62 %	-62 %	48,600	32 %	-50 %	86,200	78 %	-10 %	101,100	17 %	5 %	103,100	2 %	7 %
Heinäkuu	89,800	8 %	0 %	58,100	-35 %	-35 %	64,700	11 %	-28 %	97,200	50 %	8 %	99,000	2 %	10 %	93,500	-6 %	4 %
Elokuu	88,200	8 %	0 %	54,500	-38 %	-38 %	56,800	4 %	-36 %	86,900	53 %	-2 %	88,400	2 %	0 %	87,100	-1 %	-1 %
Syyskuu	91,800	8 %	0 %	45,400	-51 %	-51 %	53,900	19 %	-41 %	89,600	66 %	-2 %	94,000	5 %	2 %			
Lokakuu	103,900	8 %	0 %	42,400	-59 %	-59 %	72,500	71 %	-30 %	100,200	38 %	-4 %	106,600	6 %	3 %			
Marraskuu	102,400	9 %	0 %	43,100	-58 %	-58 %	68,800	60 %	-33 %	88,200	28 %	-14 %	95,800	9 %	-6 %			
Joulukuu	90,800	7 %	0 %	34,100	-62 %	-62 %	64,500	89 %	-29 %	87,100	35 %	-4 %	88,800	2 %	-2 %			
Total	1,097,800	9 %	0 %	589,000	-46 %	-46 %	591,300	0 %	-46 %	950,800	61 %	-13 %	1,113,000	17 %	1 %	712,500	-2 %	1 %



Huolemme

- Seinäjoki-Tampere -osuus on Suomen vilkkaimmin liikennöity 1-raiteinen osuus ->
 - Häiriöherkkyys vaikuttaa koko pääradalla,
 - Ei-kaupalliset pysähdykset
 - Vaurioitumisesta (ilmasto, ym. syistä) aiheutuvat huoltovarmuuskysymykset
 - Liikenteen kehittämiseen ei ole mahdollisuuksia (esim. tavaraliikenne joutuu kulkemaan yöllä).
- > **Toisen raiteen yleissuunnittelu Sjk - Tre**
- Kiskobussiliikenteen tulevaisuus 2030-luvulla (ostoliikenteen tulevaisuus).
- Etätyöskentelymahdollisuudet junissa.



TAMPERE-SEINÄJOKI-RATAOSALLA KAPASITEETIN RAJAT NÄKYVISSÄ

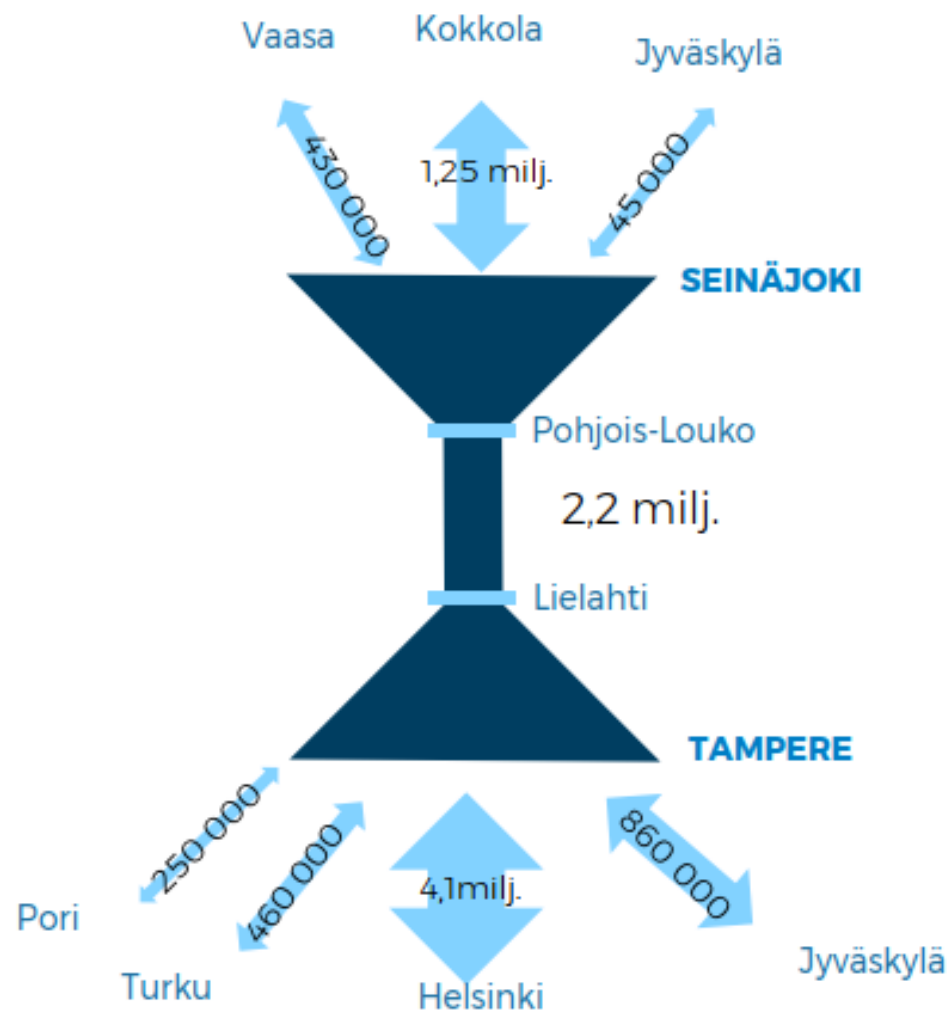
1-RAITEISUUS TULEVAN KASVUN RAJOITTEENA TAMPEREEN JA SEINÄJOEN VÄLILLÄ

Tampereen ja Seinäjoen välillä on Suomen suurin matkustajamäärä 1-raiteisella rataosuudella. Rautatieliikenteen kasvutavoite ei tule onnistumaan 1-raiteisella radalla ja häiriötilanteet heijastuvat koko Suomen junaliikenteeseen.

Kaupungistumiskehitys ja teollisen tuotannon kehitysnäkymät merkitsevät huomattavaa kasvua pääradan matkustajamääriin ja vakaata kysyntää tavaraliikenteeseen. Tampereen ja Seinäjoen välinen yhteys kytkee Seinäjoen pohjoispuolisen ja Tampereen eteläpuolisen Suomen rautateitse toisiinsa. Se on kuin runkoputki, johon useat kaupunkiseudut kytkeytyvät vahvistaen valtakunnallisia virtoja.

Noin 137 km:n mittainen 1-raiteinen osuus Tampereen pohjoispuolelta Seinäjoen eteläpuolelle muodostuu ennen pitkää kasvun rajoitteeksi. Tällä hetkellä nopeimmat junat suotuisassa tilanteessa voivat ajaa Tampereen ja Seinäjoen välin aikataulun mukaan tunnissa ja neljässä minuutissa. Myöhästymistä kurottaessa tuo väli on ajettu jopa 55 minuuttiin. Monet junat ajavat hitaammin, koska liikennetilanne edellyttää odottamista kohtaamispaikoilla.

Kaukoliikenteen matkustajamäärät 2016



VISIO NOPEAMMISTA MATKA-AJOISTA PÄÄRADALLA

NOPEUS ON RAUTATIELIIKENTEEN TÄRKEIN KILPAILUTEKIJÄ

Kokonaismatka-aika
n. 5h 30min



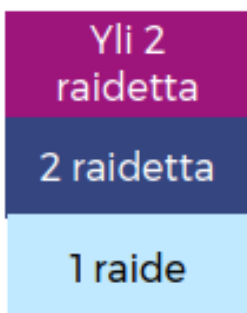
NYKYTILA

Kokonaismatka-aika
n. 5h 10min



TAMPERE-SEINÄJOKI
2-raiteinen

RATAKAPASITEETTI



Kokonaismatka-aika
n. 4h 20min

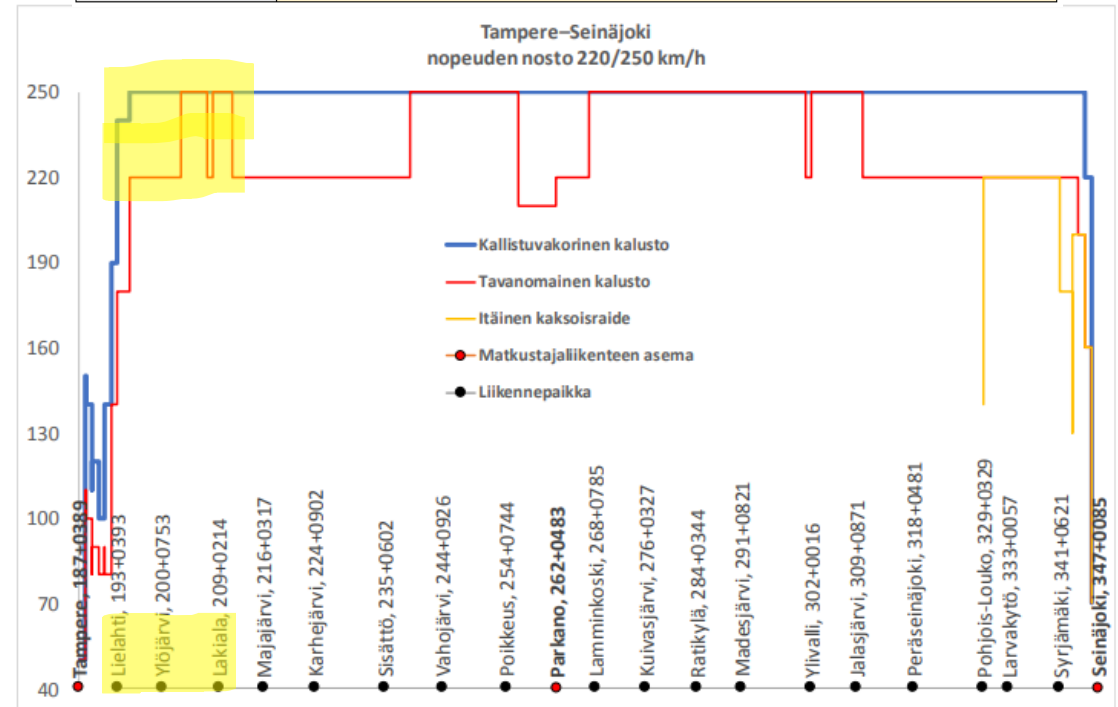


Tre-Oulu 2-raiteinen
Tre-Hki 3-4 -raiteinen

Tampere-Seinäjoki, kaksi raidetta

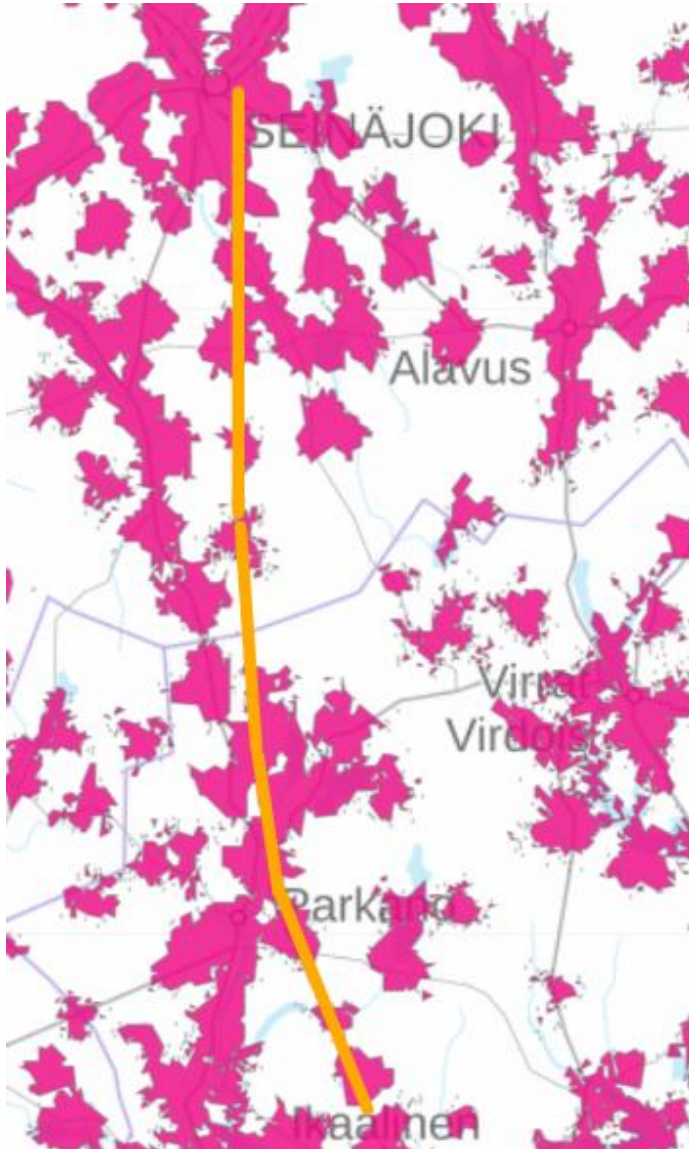
- Luotettavuutta: ei-kaupalliset pysähdykset loppuvat
- Kapasiteettia ja joustavuutta: tavaraliikenteen sovittaminen henkilöliikenteeseen, enemmän junia raiteille
- Huoltovarmuutta: kahdella raiteella särkymävaraa häiriötilanteessa
- Tulevaisuutta: 250 km/h junilla matka-aika alas

	Tampere–Seinäjoki-henkilöliikennetarkastelut				
	Nopea IC	IC	Pendolino	220 km/h kallistuvakorinen	250 km/h kallistuvakorinen
Nykytilanne	1:04	1:21*	1:04, 1:13*		
Ve0	1:04	1:21–1:30*	1:04–1:16*		
Ve1	0:59***	1:10–1:30**		0:54	
Ve2	0:59***	1:06**		0:54	
Ve3	0:59***	1:06**		0:54	
250 km/h					0:48***
	* Pysähtyy Parkanossa				
	** Pysähtyy Ylöjärvellä ja Parkanossa				
	*** Ei käytetty vaihtoehtojen aikataulusuunnittelussa				

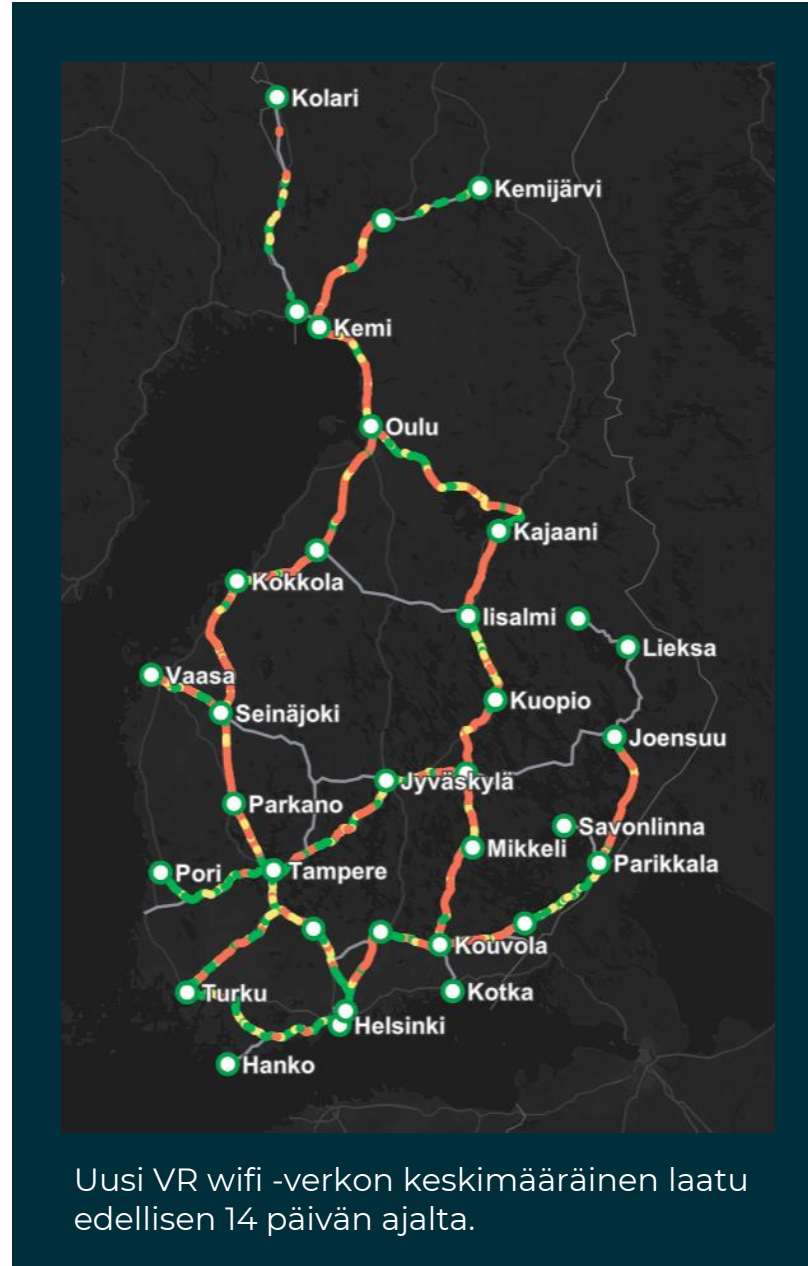


Kuva 16. Geometrian mahdollistamat nopeusalueet molemmilla kalustotyypeillä pienien kallistus- ja siirtymäkaaren muutoksien jälkeen.





Matkaviestinverkon 4G 100 Mbit/s saatavuus 250 x 250 m ruudukolla (Traficom). Esimerkkinä Seinäjoki – Ikaalinen.



Uusi VR wifi -verkon keskimääräinen laatu edellisen 14 päivän ajalta.

Junakuuluvuuksien parantaminen

- Kuuluvuus monin paikoin huono ja vaatii mastoinvestointeja alueille, joissa ei juurikaan ole vakituista asutusta. -> ei toteudu koskaan markkinaehtoisesti.
- Etätöiden tekeminen on yleistynyt ja uudet käytännöt edistävät asiaa.
- Asiantuntijoita myös alueille, joihin aiemmin on ollut vaikea rekrytoida.
- Saataisiin siirtymään liikennettä raiteille -> helpottaa tieverkon korjausvelkaa.
- Valtion pienellä satsauksella tärkeimmät (vilkkaimmat) yhteysvälit ensin kuntoon.
- Jo myönnettyä budjettirahaa ei pitäisi ottaa pois, ei vaadi uusia satsauksia.
- Helpottaa osaltaan painetta matka-aikojen lyhentämiseen

RATASUUNNITTELU TAMPERE-OULU 2021-2024

Tampere–Oulu rataosuus on yksi Suomen merkittävimmistä ratayhteyksistä. Ratasuunnittelu Tampere–Oulu -hankkeella suunnitellaan välille uusia kaksoisraideosuuksia sekä liikennepaikkoja kehittäviä toimenpiteitä kuten uusia sivuraiteita. Suunnittelun tavoitteena on parantaa radan välityskykyä. Hankkeessa jatketaan Tampere–Oulu välin kehittämis- toimenpiteiden vaiheittaista suunnittelua ja toteuttamista, mikä mahdollistaa loppu- tilanteessa myös matka-aikojen lyhenemisen.



SUUNNITTELUVAIHE

Liminka-Oulu
ratasuunnitelma

Lielahdi-Lakiala
yleissuunnitelma

Vahojärvi
ratasuunnitelma

Kangas
ratasuunnitelma

Hirvineva
ratasuunnitelma

Ruukki
esiselvitys

- Nykyinen liikennepaikka
- Kehitettävä liikennepaikka
- Nykyinen raide
- Suunniteltava kaksoisraide

Suunnittelukohteiden rakentamisesta ei ole päätöstä. Mikään kohteista ole mukana investointiohjelmassa.

Seinäjoen liikennepaikka

Aseman historia lyhyesti

- Liikennepaikka on perustettu 29.9.1883, (141 vuotta).
- Östermyra v. 1892 asti ja Seinäjoki/Östermyra 16.5.1897 saakka -> Seinäjoki.
- Rata Helsinki-Vaasa valmistui 1883 (suolle, pois hyviltä pelloilta), Ouluun 1886 ja Kaskisiin 1913 sekä Parkanon oikorata 1970.
- Asema-aluetta laajennettiin useaan otteeseen 1910-30 -luvulla ja jo 1950-luvulla yksi kaukojunien lähtö- ja määräasema sekä pääjärjestelypiha.
- Seinäjoen posti- ja asematalo (ns. keskusliikenne- asemaratkaisu) valmistui 1971 -> Suomen ensimmäinen matkakeskus 2000.
- Ensimmäinen sähköjuna 1975.

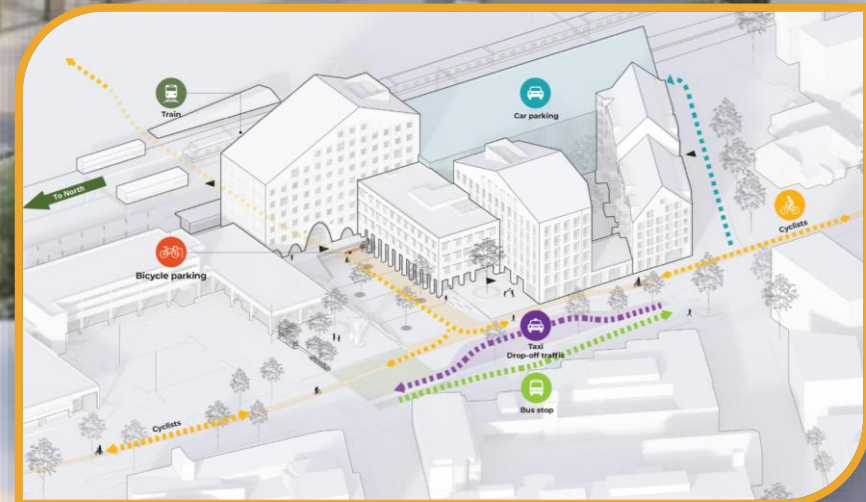
Vuosi	Rautateiden virkailijoiden määrät
1903	60 - 70
1927	450
1945	1020
1971	1200 (arvio)



Seinäjoen vanha rautatieasema- (vas.) ja asemaravintola/ hotellirakennus sekä laiturialuetta. Rakennukset valmistuivat 1880-luvun alussa ja ne on purettu 1970-luvulla.



Seinäjoen asemakortteli

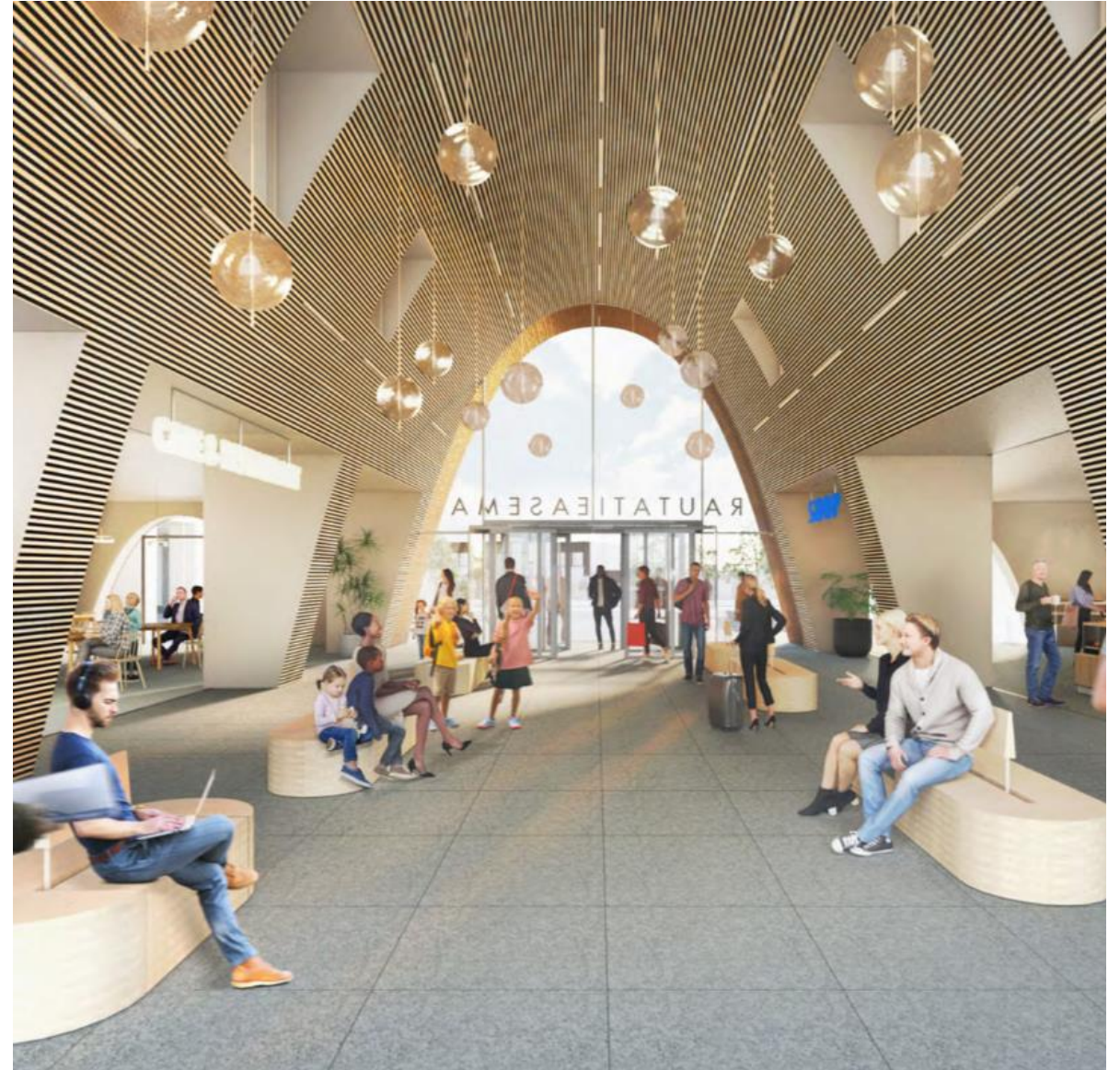


Seinäjoen asemakortteli

Ensimmäinen vaihe on Veturikortteli (valmistuu 12/2024):

- Seinäjoen kaupungille toteutettava **perhepalvelukeskus Aallokko**
- Toimistotiloista, liiketiloista, ravintoloista ja erillisestä toimistorakennuksesta, sisältää Asematalon.
- Pysäköintilaitos 450 autolle.
- Kolme asuinkerrostaloa.

Seinäjoen asema-alueen keskustan puoleisten kortteleiden rakentaminen on jaettu neljään vaiheeseen. Hankkeen kokonaisarvo on noin 100 miljoonaa euroa.



Asema-alueen suunnittelu

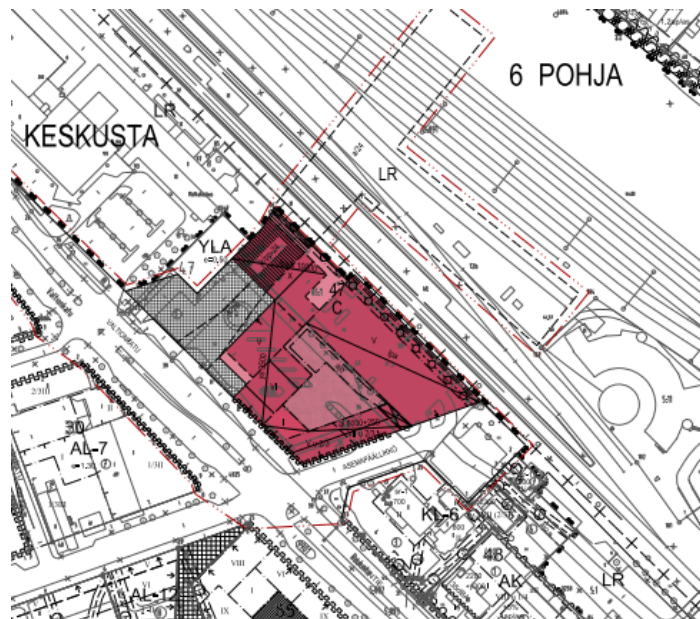
KAAVAA KOSKEVAT SELVITYKSET:

- Seinäjoen asemanseudun historian merkittävät vaiheet vuosiluvuin ja kuvin, 2020
- Seinäjoen matkakeskuksen rakennusinventointi, 2020
- Seinäjoen asemanseudun mittaselvitys, 2020
- Seinäjoen Asemanseudun liikennesuunnitelma ja Valtionkatu-Ruukintien alustava yleissuunnitelma, 2020
- Seinäjoen asemanseudun kaupallinen selvitys, 2020
- Seinäjoen asema-alueen yleissuunnitelma, 2018
- Seinäjoen ratapihan raiteiston käyttöselvitys, 2017
- Maaperän pilaantuneisuuden historia- ja perustietoselvitys, 2017
- Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma, rakennettavuusselvitys, 2017



Asema-alueen suunnittelu

- Seinäjoen keskustan kestävä liikunnan toimenpideohjelma, 2019
- Seinäjoen keskustan visio Työkalupakki, 2019
- Arkkitehtikilpailu, teemana oli asuminen ja kaupunkisuunnittelun tavoitteet muuttuvassa Euroopassa. 2015



Yleissuunnitelman osa-alueet. 1. Asemakorttelit, 2. Mutterikorttelit, 3. Toimistokorttelit, 4. Lappajärvenpuisto, 5. Liityntäpysäköintilaitos, 6. Veturitalien kulttuurikeskittymä, 7. Huolto- ja logistiikkapalvelut (Yleissuunnitelma, Sitowise 2017).



Yleissuunnitelman asemapiirros (Sitowise. 2017).



Multimodaalinen logistiikka

- Yhdistettyjä kuljetuksia suunniteltu pitkään Rovoksen alueelle
- Raakapuuterminaaliin on rakennettu uudet 650 m pitkät (varaus 750 m) puunkuormausraiteet (2 kpl+sivuraide) ja tieyhteys radan pohjoispuolelta uuden alikulkusillan kautta kuormausalueelle. (käyttöönotto 8/2024). (1)



Rovukseen on noussut elintarvikelogistiikan keskittymä

Seinäjoella Rovoksen sijainti itäisen ohikulkutien varrella on houkutelut alueelle elintarvikelogistiikan terminaaleja. Posti ja S-ryhmä ovat rakentaneet tämän vuoden aikana 15000 kerrosalaneliometriä uutta terminaalityötä, joka palvelee koko Suomen elintarviketeollisuutta.



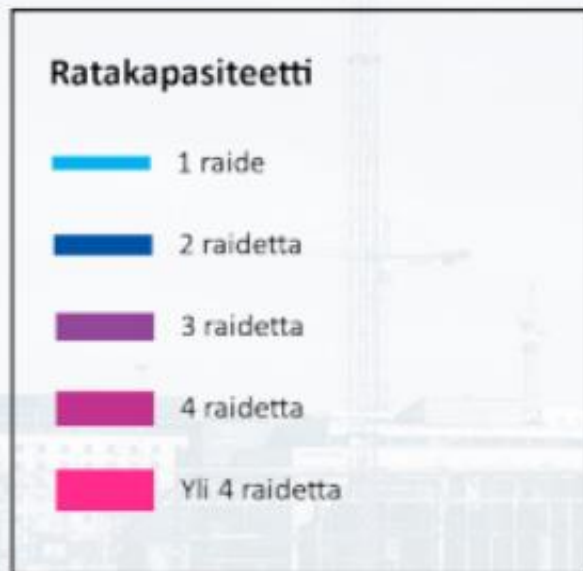
Seinäjoen on Postin elintarvikelogistiikan merkittävä solmukohta

Schenker rakentaa uuden logistiikkakeskuksen Rovoksen alueelle Seinäjoella

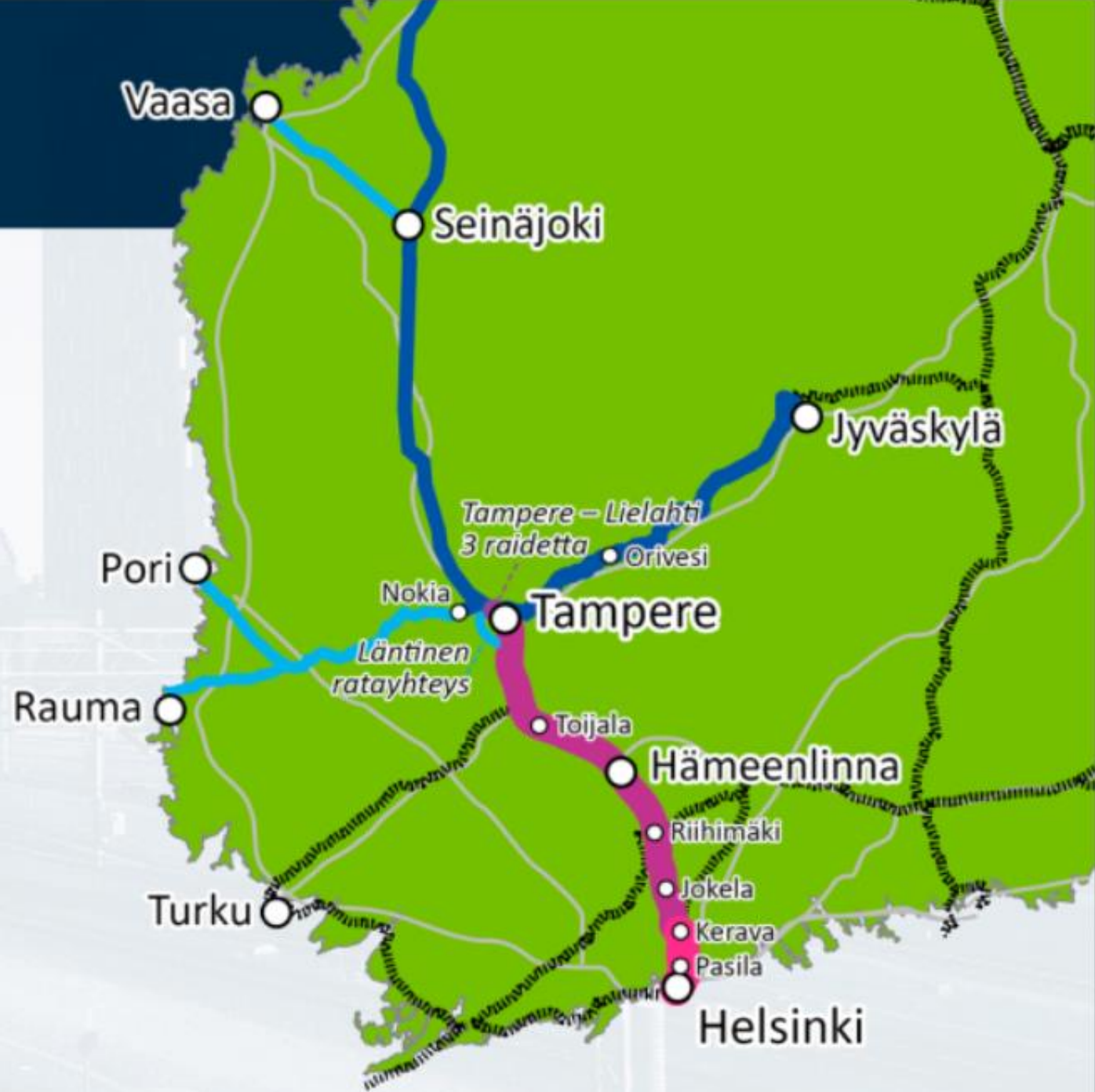


Aavistuksia tulevaisuudesta

Raidemäärä pääradalla, tavoite



Nopeusstandardi
250 km/h



DUO-junaselvitys

Mitä on duoraitiojunaliikenne

- Suomessa uusi liikennemuoto, joka yhdistää raitiotien ja rautatien – samaa kalustoa voidaan käyttää molemmissa järjestelmissä.
 - Suorat ja vaihdottomat yhteydet kaupunkikeskusten välillä.
 - Nykyisen raideinfran mahdollisimman tehokas hyödyntäminen.
 - Parempi keskeisten kohteiden saavutettavuus.
- Hyödynnetään olemassa olevaa rataverkkoa.
 - ”Rakentamalla 1...10 km uutta rataa saadaan yli 100 km yhtenäistä raideliikenneverkostoa.”
- Yleisin käyttövoima on ajolangasta saatava sähkö.
 - Myös akkukäyttö mahdollista lyhyillä matkoilla.
- Suomen lainsäädäntö ei estä duoraitioliikennettä.
 - Rataverkolla kalustossa käytössä junien kulunvalvontajärjestelmä (JKV).



Termejä ”duoraitiojuna”, ”duoraitiovaunu”, ”raitiojuna” sekä ”junaratikka” käytetään toistensa synonyymeinä.

DUO-junaselvitys

Raitiojuna liikenne tarkastelualueella

Raitiojunat voisivat liikennöidä valtion rataverkolla seuraavilla reiteillä:

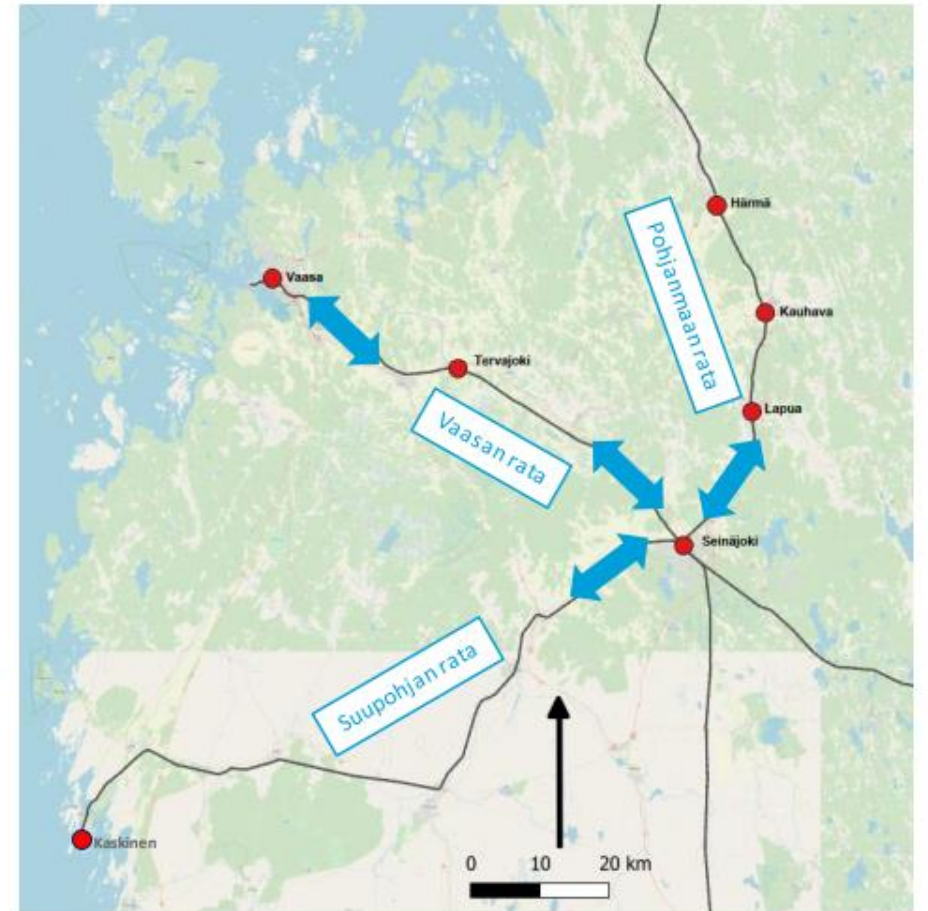
- Seinäjoki-Vaasa (ns. Vaasan rata)
- Seinäjoki-Härmä (ns. Pohjanmaan rata)
- Seinäjoki-Kaskinen (ns. Suupohjan rata)

Seisakkeet:

- Kuntanäkemyksien seisaketarpeista ja -priorisoinnista
 - nykyinen maankäyttö (YKR-aineisto)
 - maankäytön kehitys ("kunnan visio 2030 –")
- Seisakkeiden vaiheistus: **"Tärkeimmät ensin."**

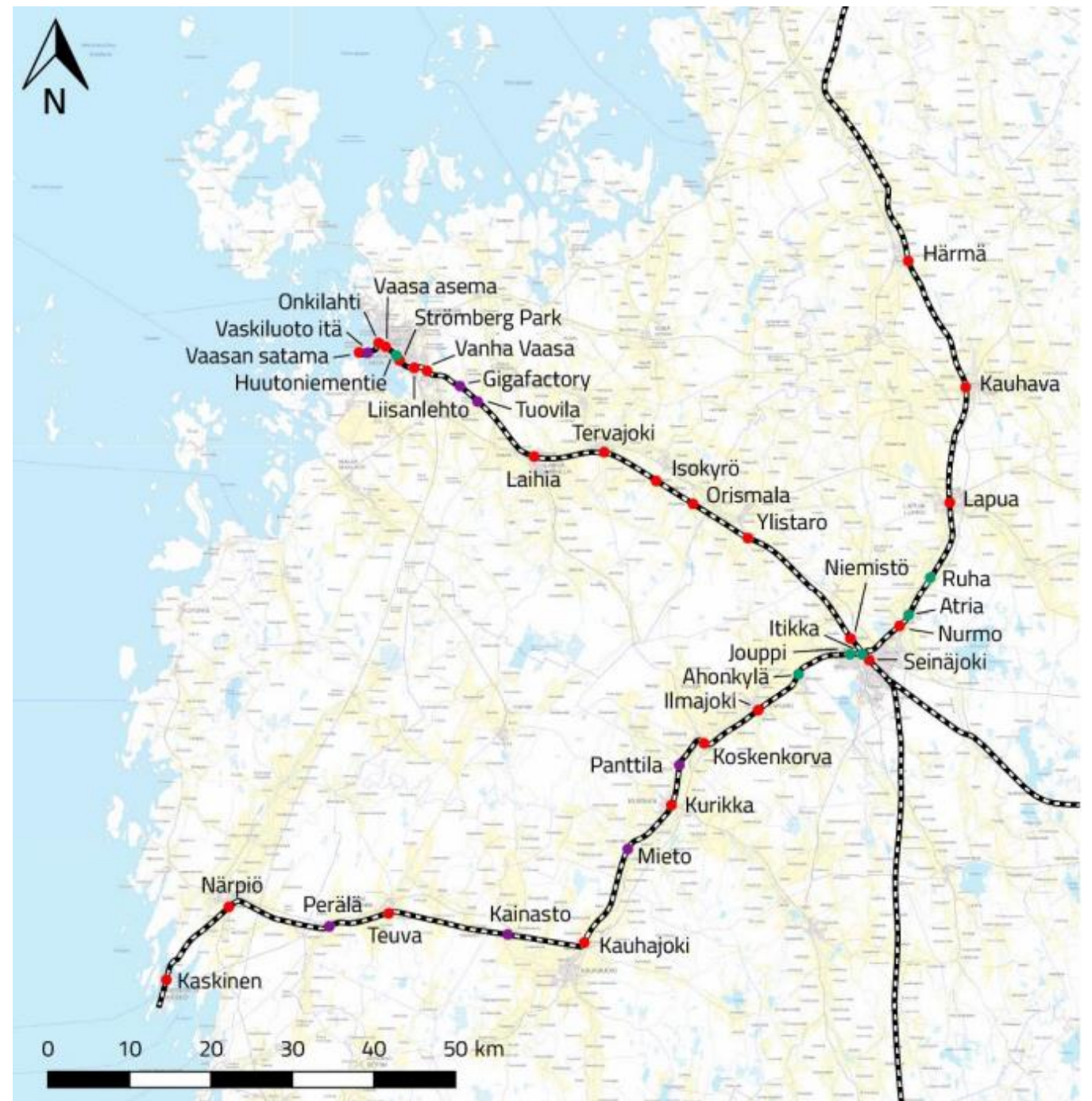
Duoraitiotien alustavat kaupunkirataosuudet:

- Vaasa: Satama ↔ keskusta ↔ Vanha Vaasa tai radan jatko Runsorin kautta lentoasemalle.
- Seinäjoki: Keskustan länsi- ja eteläosan yhteydet.
- Kauhajoki: Rata lähemmäksi keskustaa.
- Härmä: Rata lähemmäs Powerparkia.



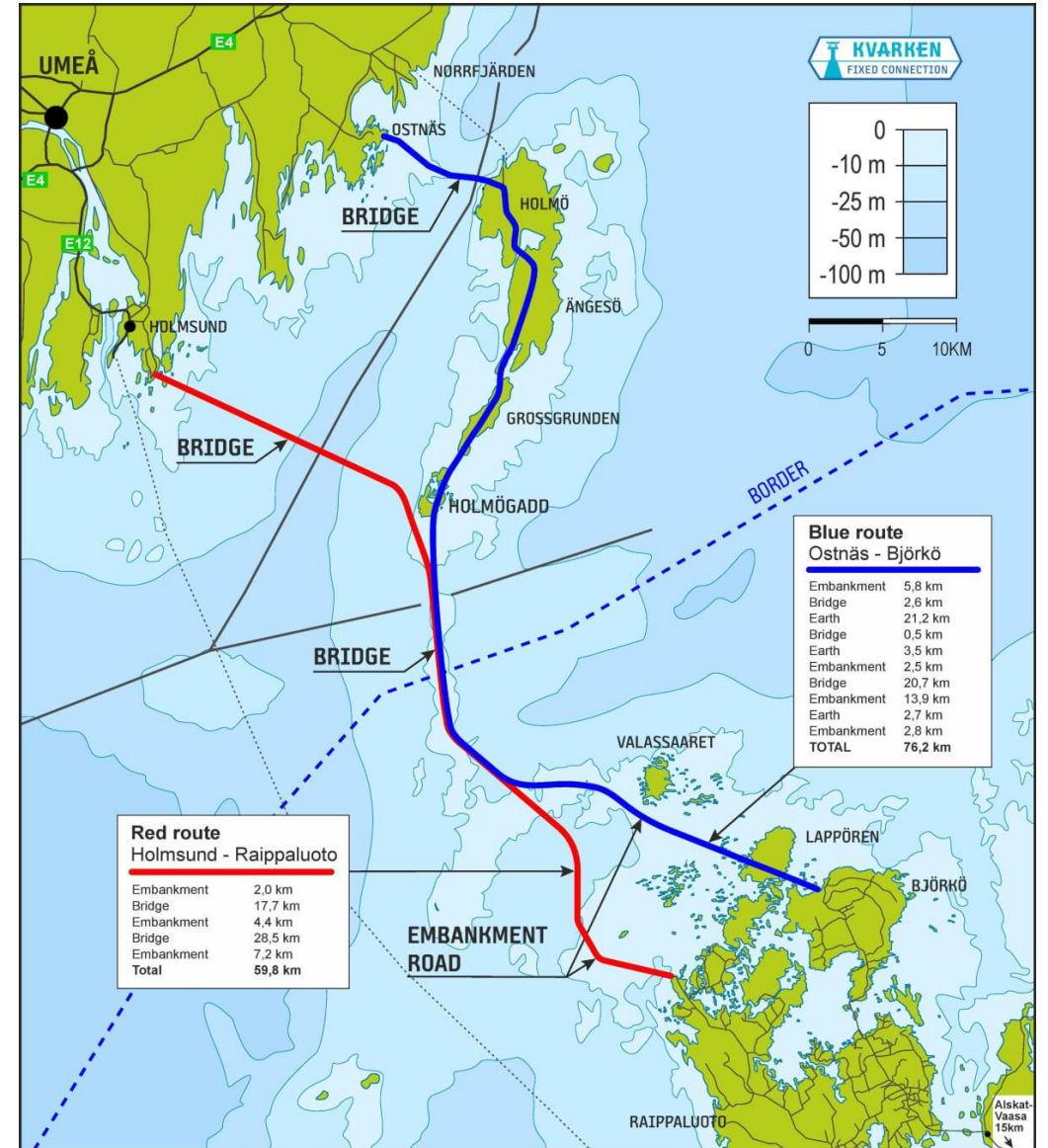
DUO-junaselvitys

- Tarkastellut seisakkeet vaiheissa 1-3
- Uudet kaupunkiradat voisivat tulla kyseeseen Seinäjoella, Kauhajoella ja Härmässä. Myös Vaasassa on mahdollisia kehityssuuntia kaupunkiradoille.



Nordic Connector – kiinteä yhteys Vaasa-Uumaja

Nordic Connector ulottuisi Vaasasta Uumajaan ja olisi mahdollisesti sillan, tunnelin tai penkereen yhdistelmä. Toistaiseksi ei ole päätetty, kuuluisiko yhteyteen tien lisäksi myös rautatie. Myöskään tarkkoja reittejä ei ole vielä lyöty lukkoon.





ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Regional Council of South Ostrobothnia

Kampusranta 9 C

— PL 109

— 60101 Seinäjoki

— www.eplitto.fi