

# Seinäjoen kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelma

19.6.2023



## Raportin sisältö





## Esipuhe

# Avaruuden pääkaupungilla on tilaa yllin kyllin

Seinäjoen kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma on kaupungin ensimmäinen kestävän liikunnan edistämiseen tähtäävä, hallintorajat ylittävä ja pitkäjänteinen strategia, joka noudattelee Euroopassa yleistä SUMP-mallia (Sustainable Urban Mobility Plan). Ohjelma luo eurooppalaisten esikuviansa tavoin kunnianhimoisen mutta saavutettavissa olevan näkymän liikunnan ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi siten, että huomioidaan kestävä kehitys, kaupungin ja palveluiden saavutettavuus, eri ihmisryhmien tarpeet ja elinkeinoelämän kukoistus.

Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma huomioi koko kaupungin aina kävelypainotteisesta ydinkeskustasta kyliin saakka, ja siinä esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet tukevat hyvää arkielämää kulkutavasta riippumatta. Seinäjoen vahvuuksia ovat hyvä valtakunnallinen saavutettavuus, vireä ja innostava kulttuuritarjonta sekä tila, jota ”avaruuden pääkaupungilla” on jaettavaksi yllin kyllin - myös kestäville kulkutavoille! Lakeuksilla kulkeminen on helppoa niin pyörällä kuin joukkoliikenteellä, kävellen tai autolla.

Nyt laadittu ohjelma antaa Seinäjoelle mahdollisuuden kohota kestävän liikunnan kaupunkien huippukastiin, mutta se on vasta ensiaskele. Ohjelman myötä varsinainen työ saadaan vasta alulle!

Jaakko Kiiskilä, Seinäjoen kaupunginjohtaja





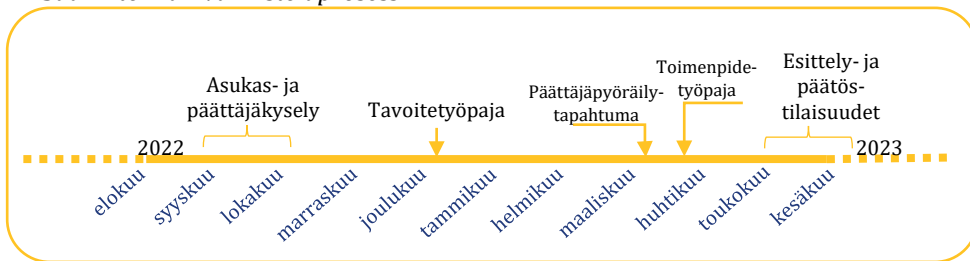
## Johdanto

*”Kestävä kehitys tarkoittaa kehitystä, joka turvaa nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet.”*

Suomen YK-liitto

**Seinäjoen kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma** kokoaa yhdeksi strategiseksi dokumentiksi aiempien liikennettä koskevien tai sitä sivuavien strategioiden, ohjelmien ja suunnitelmien kohokohdat. Suunnitelman tavoitteena on toimia kaupungin koko liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteutuksen selkänä ja kaupungin kestävä liikunnan toimintaa ohjaavana dokumenttina. Suunnitelman lähtökohdaksi on luoda integroitu liikennejärjestelmä, jossa huomioidaan kaikki kulkumuodot, erilaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet ja alueet sekä muut aihepiirit, kuten maankäyttö, palvelut, kasvatus, viestintä, resurssit ja osaaminen. Suunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 19.6.2023.

### Suunnitelman valmisteluprosessi



### Suunnitelman poliittinen hyväksymisprosessi:

- Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2023 § 49
- Kaupunginhallitus 5.6.2023 § 180
- Kaupunginvaltuusto 19.6.2023 § 54

Suunnitelma on laadittu osana Seinäjoen kaupungin **Smart SUMP -hanketta**, joka on saanut rahoitusta Länsi-Suomen maakuntien koordinoiman Euroopan unionin aluekehitysrahaston (EAKR) kautta. Hanke rahoitetaan REACT-EU-välineen määrärahoista osana Euroopan unionin COVID-19-pandemian johdosta toteuttamia toimia. Hankkeen ohjausryhmässä on edustus Seinäjoen kaupungin eri toimialoilta sekä Härmän Liikenne Oy:stä, RIDE Etelä-Pohjanmaa ry:stä, Etelä-Pohjanmaan rautatieyhdistyksestä, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, Etelä-Pohjanmaan liitosta ja Seipark Oy:stä. Suunnitelmaa on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet Seinäjoen kaupungilta Hanna Latva-Kiskola, Eija Rintamäki, Juha Takamaa, Keijo Kaistila, Joni Ulvila ja Jyrki Kuusinen.

Suunnitelman konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta mukana ovat olleet Tapio Kinnunen (projektipäällikkö) sekä Valteri Karttunen, Matti Pönkänen, Bhavna Mishra, Heli Backman ja Aino Nissinen.



# Mitä on kestävä liikkuminen... ...ja mikä on SUMP?

SUMP eli Sustainable Urban Mobility Plan, suomeksi kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma on Euroopan komission vuonna 2013 julkaisema konsepti kestävä, kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan, eurooppalaisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Se määriteltiin seuraavasti:

*”Kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma on strateginen suunnitelma, jonka tarkoituksena on vastata ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeisiin kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla sekä parantaa elämänlaatua. Suunnitelmassa hyödynnetään olemassa olevia suunnittelukäytäntöjä ja noudatetaan integroinnin, vuorovaikutteisen suunnittelun ja vaikutusarvioinnin periaatteita”*

Konseptin tärkeimpiä teemoja on esitetty alla

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Kestävä liikenteen suunnittelu toiminnallisen kaupunkiseudun laajuisesti          | Organisaatioiden rajat ylittävä yhteistyö             | Kansalaisten ja sidosryhmien osallistaminen | Nykytilan ja tulevan kehityksen arviointi |
| Pitkän aikavälin vision määrittäminen ja selkeän toteutus suunnitelman laatiminen | Kaikkien liikennemuotojen kehittäminen kokonaisuutena | Seuranta ja arviointi                       | Laadunvarmistus                           |



EU:n komissio on laatinut ohjeen nimeltä *”Kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinta ja toteutusta koskevat suuntaviivat”*, jossa on esitetty SUMP-suunnitelman periaatteellinen toteutustapa. Suunnitelman tärkeimmät vaiheet ovat **A) valmistelu ja analysointi**, **B) strategian laatiminen**, **C) toimenpiteiden suunnittelu** sekä **D) toteutus ja seuranta**. Suunnitelman toteutuskuva on ympyrä, millä kuvataan suunnitelmapirosessin syklisyyttä eli tarvetta käynnistää prosessi uudestaan tasaisin väliajoin ja siten pitää se ajantasaisena.

# Mitä on kestävä liikkuminen...

## ...ja mitä hyötyä siitä on?

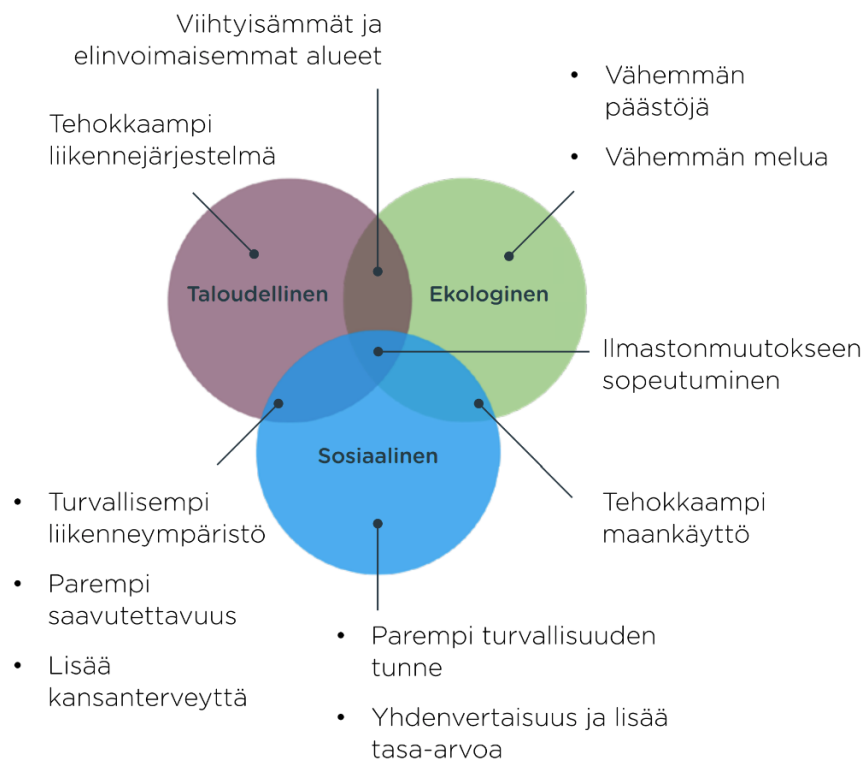
Kestävä liikkuminen on **tehokasta tilankäytön ja maankäytön kannalta**. Sen varaan perustuvassa tiiviissä yhdyskuntarakenteessa on edullista järjestää ja ylläpitää yhdyskuntatekniikkaa, joukkoliikennettä, koululiikennettä ja kaupunkilogistiikkaa. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat tehokkaita tapoja liikuttaa ihmisiä ja käyttää katukapasiteettia. Hyvin toteutettu katuhierarkia myös sujuvoittaa autoliikennettä.

Kestävä liikkuminen ei aiheuta **ilmansaasteita, melua tai kasvihuonekaasupäästöjä**. Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä minimoi uusiutumattomien luonnonvarojen kulutusta niin rakentamisen, liikenteen kuin ylläpidon osalta. Tieliikenne aiheuttaa nykyisin noin neljänneksen Seinäjoen hiilidioksidipäästöistä. Koko maassa tieliikenteen päästöistä 53 % syntyi henkilöautoista, 33 % kuorma-autoista, 8 % pakettiautoista, 4 % linja-autoista ja noin 1 % moottoripyöristä, mopoista ja mopoautoista.

Kestävä liikkuminen luo **viihtyisyyttä ja elinvoimaa**. Viihtyisä liikkumisympäristö erityisesti keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagolle. Matkailijat, opiskelijat ja muut kaupungissa vierailijat tutkivat uutta ympäristöä useimmiten jalan tai pyörän selässä, jolloin kaupunkia koetaan kaikilla aisteilla. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden ostovoima on vähintään yhtä hyvä kuin autoilijoiden, kunhan liiketiloja sijoitellaan riittävän keskeisille ja saavutettaville alueille.

Kestävä liikkuminen on **helppoa, tasavertaista ja terveyttä edistävää**. Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa, mikä tuo positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille. Kävelystä ja pyöräilystä saatavat terveyshyödyt ylittävät liikenteen päästöistä ja onnettomuuksista aiheutuvat haitat. Esteetön liikkumisympäristö antaa kaikille ihmisille mahdollisuuden osallistua yhteiskuntaan.

Kestävä liikkuminen parantaa **liikenteen turvallisuutta sekä liikkujien turvallisuudentunnetta**. Turvallisuus paranee, kun liikenteen suunnittelussa huomioidaan kaikki kulkutavat ja korostetaan haavoittuvien liikkujien roolia. Kävelen ja pyörällä liikkuvien määrän kasvaessa sekä liikenteen ”sekakäytön” yleistyessä osataan ottaa erilaiset liikkujat huomioon. Viihtyisä, siisti, hyvin hoidettu, valaistu, monipuolinen ja sosiaalisesti aktiivinen ympäristö vähentää pelkoa ja ahdistusta ja tekee liikkumisesta miellyttävää.



Kestävän liikkumisen edistämisen hyötyjä kestävä kehityksen ulottuvuuksissa





NYKYTILA



# Seinäjoki osana Eurooppaa ja Suomea

Helsingistä Tampereen, Seinäjoen ja Oulun kautta Tornioon kulkeva Suomen rautatieverkon päälinja eli päärata vaikuttaa merkittävästi liikenteen sujuvuuteen koko maassa. Päärata on osa Euroopan laajuista **TEN-T-liikenneverkostoa** (Trans-European Transport Networks), jolla parannetaan yhteyksiä rautateiden, lentoasemien, teiden ja vesiväylien välillä. TEN-T-verkolle sijoittuvat Euroopan mittakaavan tärkeimmät liikennehankkeet. TEN-T-verkot yhdistävät matkustaja- ja rahtiliikenteen kannalta merkittävimmät liikenteen **kaupunkisolmukohdat** ("urban node"). Keskeisenä vaatimuksena merkittävälle kaupunkisolmukohdalle on kaupungin asukasluku, jonka tulee olla vähintään 100 000 asukasta. Seinäjoella ehto ei vielä täyty, mutta kaupungin ja koko seudun on syytä varautua tulevaisuudessa nousemaan yhdeksi Suomen TEN-T-verkon merkittävistä solmukohdista.

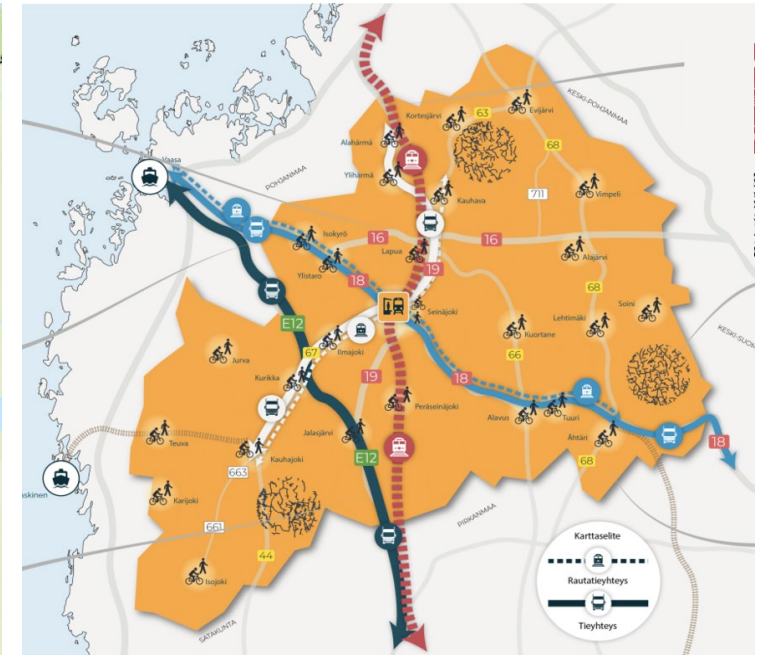
Pääradan lisäksi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2020) on nostettu kärkitoimenpiteiksi

- Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä-kehityskäytävän kehittäminen
- Tampere-Kurikka-Vaasa-kehityskäytävän kehittäminen
- Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-kehityskäytävän kehittäminen
- Matkaketjujen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen
- Alemman tieverkon toimivuuden turvaaminen



Päivitetyt TEN-T -kartat 7/2022.  
Matkustajaliikenne raiteilla.

Kartalla paksu vihreä viiva kuvaa TEN-T-ydinverkkoa ja ohut vihreä viiva kattavaa verkkoa. Keltaiset pisteet ovat Suomen pääkaupunkiseudun ulkopuoliset nykyiset kaupunkisolmukohdat (kuvan ulkopuolella myös Oulu).



Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.  
Kartta kärkitoimenpiteistä.

Korostettuina ovat päärata, valtatie 3 sekä valtatie 18. Valtatien 19 ja kantatien 67 muodostama yhteys on maakunnallisesti merkittävä liikennekäytävä, joka on myös kestävä liikunnan keskeinen kehityskohde.

# Strategiapohja

SUMP-prosessin tavoitteena on muodostaa **selkeästi jäsenelty, yhtenäinen ja kestävä liikennesuunnitelma**, joka toimii kaupungin **pitkän aikavälin strategisena työkaluna**. Pohjatyötä kestävä liikunnan edistämiseksi on tehty jo runsaasti etenkin keskustan alueella, jonne on laadittu keskustan kestävä liikunnan toimenpideohjelma (2019) sekä maankäytön kehittämistä ohjaava visio ja strategia. Kehittämiskohteita on kartoitettu asukkailta viime vuosina mm. pyöräilyn edistämishjelmassa (2018) ja liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2020). Pyöräiliikenteen edistämiseksi on laadittu ja hyväksytty vuonna 2012 pyöräilystrategia, joka sisältää nykypäiväänkin ajanmukaisia lupauksia pyöräiliikenteen edistämisestä.

Seinäjoki tavoittelee kaupunkistrategian mukaisesti **asukkaiden hyvinvointia, elinkeinoelämän kukoistusta, elinympäristöjen viihtyisyyttä ja turvallisuutta kestävästi kasvaen**. Kasvua keskitetään siten kestävä liikunnan näkökulmasta parhaalla mahdollisella tavalla eli keskustaan ja sen lähialueille. Seudun muut keskuksat yhdistyvät keskustaan monipuolisilla raide- ja tieliikenteen joukkoliikennedyhteyksillä. Keskustan kehittämisellä tuetaan koko maakunnan olohuoneen elinvoimaa, joka on vuoden 2019 jälkeen heikentynyt lähes 11 % – enemmän kuin missään muussa keskisuudessa tai suuressa suomalaisessa kaupungissa [1]. Asukas- ja työpaikkamäärän kasvu ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen tarkoittavat myös kaupungissa tehtävien matkojen määrän kasvua. Uusien matkojen painottuminen kestäviin kulkutapoihin sallii elinympäristöjen pysymisen turvallisina ja viihtyisinä sekä liikenneväylien esteettöminä ja sujuvina.

[1] [Kaupunkien elinvoimalaskennan vuosijulkistus 2022. Elävät Kaupunkikeskustat \(EKK\) ry](#)

## Valtakunnalliset ohjelmat

- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Liikenteen verotuksen uudistaminen
- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat
- Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen
- Liikenneturvallisuusstrategia
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
- Keskipitkän aikavälin ilmastopöytäkirjan suunnitelma

## Maakunnalliset ohjelmat

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma  
Etelä-Pohjanmaan rakennemalli 2040  
Maakuntasuunnitelma 2050  
Maakuntastrategia ja -ohjelma  
Ilmasto- ja kiertotaloustiekartta  
Maakuntakaava 2050



# Liikkumistottumukset

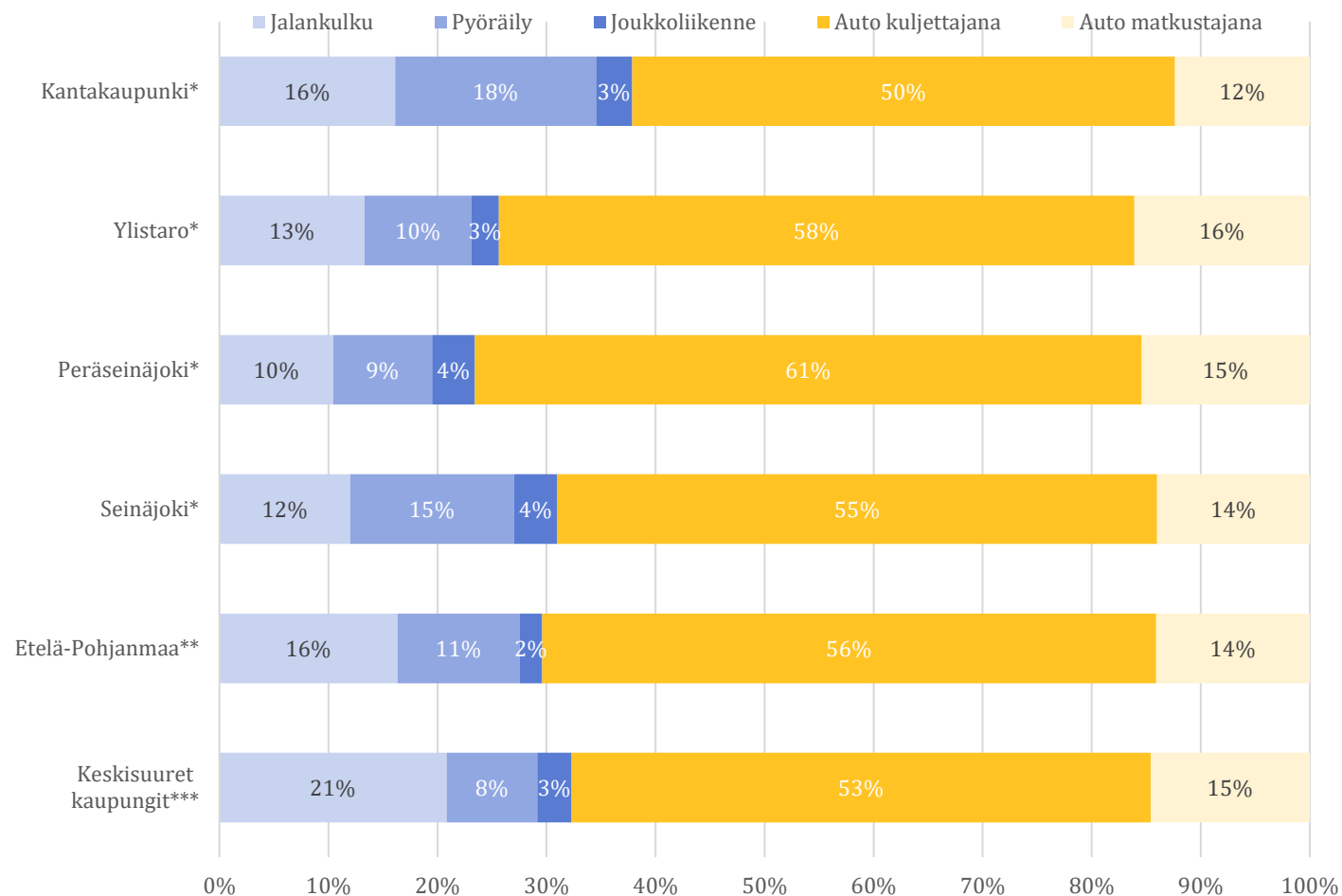
Ihmisten liikkumistottumukset paljastavat paljon liikkumisen kestävyuden nykytilasta. Liikkumistottumuksia kuvataan usein kulkutapajakaumalla, joka kertoo kuinka suuri osa tarkasteltavalla alueella tehtävistä matkoista tehdään kullakin kulkutavalla. Tietoa liikkumistottumuksista saadaan kyselyillä ja matkapäiväkirjoilla, joita liikenne- ja viestintävirasto Traficom teettää valtakunnallisesti noin viiden vuoden välein. Nykyisin monet kaupungit ja maakunnat teettävät myös omia liikkumistutkimuksiaan. Seinäjoelta ei ole saatavilla viime vuosien liikkumistutkimustietoa, joten nykytilan kulkutapajakauma on esitetty todellisuutta mahdollisimman realistisesti kuvaavasta Seinäjoen liikennemallista.

**Seinäjoella jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä tehtävien matkojen osuus kaikista tehdyistä matkoista arvioidaan olevan noin 31 %.** Osuus on lähes sama kuin Suomen muissa keskiuurissa kaupungeissa (32 %). Seinäjoki erottuu muista keskiuurista kaupungeista suuremmalla pyöräliikenteen kulkutapaosuudellaan. Väestöltään kaupungin suurimmalla suurtilastoalueella Kantakaupungissa kestävien kulkutapojen osuus arvioidaan suurimmaksi (37 %).

Euroopan komission määrittelemissä Suomen kaupunkisolmukohdissa kestävien kulkutapojen osuudet ovat seuraavia: Helsinki 63 %, Tampere 55 %, Turku 47 %, Jyväskylä 44 %, Oulu 43 % ja Lahti 37 %.

Muiden kaupunkien tiedot: Henkilöliikennetutkimus 2021 tai 2016

Kulkutapajakaumat Seinäjoella ja verrokkialueilla



\*Liikennemallin arvio nykytilasta, \*\*Henkilöliikennetutkimus 2016, \*\*\*Henkilöliikennetutkimus 2021



# Asukkaiden ja päättäjien näkemyksiä

Syys-lokakuussa 2022 toteutettiin **asukaskysely, johon vastasi 427 henkilöä**. Vastaajat jättivät jopa 2 172 karttamerkintää, jotka ovat kaupungin käytössä jatkosuunnittelun tukena. Merkinnot koskevat miellyttäviä ja epämiellyttäviä paikkoja, kehittämistarpeita ja vaaranpaikkoja.

Asukkaat ovat kyselyssä nostaneet esiin erilaisia asioita liikkumisolosuhteista, joilla on vaikutusta liikkumisvalintoihin. **Keskeisimpänä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parannuskeinona on nähty parempi talvikunnossapito**. Myös omat asennemuutokset sekä turvallisuuden parantaminen saivat seinäjokiset liikkumaan arjen matkoja kestävämmiin.

Asukkaat toivovat, että joukkoliikenteen vuoroja sekä yhteyksiä olisi nykyistä enemmän tarjolla. Sekä ajallista että maantieteellistä joukkoliikenteen saavutettavuutta tulisi parantaa, jotta asukkaat voisivat käyttää joukkoliikennettä nykyistä sujuvammin. Asukkaat ovat kertoneet avoimissa vastauksissa, että he eivät voi luopua auton käytöstä niin kauan, kun joukkoliikenteen vuoroja ei esimerkiksi kulje riittävästi myös iltaisin tai viikonloppuisin.

**Ylivoimaisesti tärkeimmäksi kehityskohteeksi asukkaat ovat nostaneet joukkoliikenteen palvelutason parantamisen**. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista kertoo, että joukkoliikenteen vuorojen määrän lisääminen, liikennöintiajan pidentäminen, matka-ajan lyhentäminen sekä pysäkkien laadun parantaminen ovat tärkeimpiä teemoja kestävä liikunnan edistämiseksi.

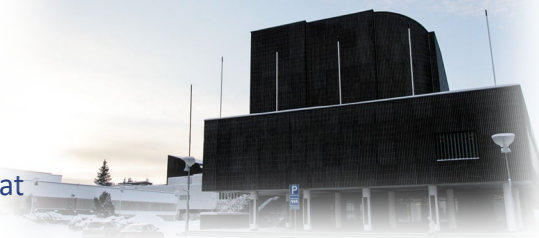
Osana suunnitelman käyttäjätutkimusta ja vuorovaikutusta selvitettiin päätöksentekijöiden näkemyksiä siitä, miten Seinäjoen kaupungin alueella voidaan kehittää kestävä liikumista ja miten kaupunki voidaan sitouttaa kehitystoimenpiteisiin. **Kyselyyn vastasi yhteensä 33 päättäjää**.

Päättäjät kokivat Seinäjoen keskeisimmiksi kestävä liikunnan suunnitelmalla tulisi tukea erityisesti lasten, nuorten sekä iäkkäiden liikumista. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi nähtiin

1. kunnan palveluiden saavutettavuuden parantamisen jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä,
2. talvikunnossapidon parantamisen sekä
3. pääpyöräiden laadun, jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamisen.

Päättäjien mukaan Seinäjoen keskustan rahoituksen ja kehityksen kannalta tulisi priorisoida joukkoliikennettä, pyöräliikennettä ja jalankulkua. Yli 90 % vastanneista päättäjistä **haluaa lisätä kestävä liikumiseen osoitettua investointirahoitusta**. Tämä tapahtuisi päättäjien mukaan kohdentamalla nykyisiä investointeja aikaisempaa enemmän kestävä liikumiseen (44 %) tai lisäämällä liikennesektorin investointirahoitusta (47 %).

Noin puolet päättäjistä arvioi, että sopiva kestävä liikunnan kehittämiseen vuosittain osoitettava **rahoitusosuus olisi 10-20 e/asukas**, mikä tarkoittaa n. 0,6-1,2 milj. e/vuosi. Vertailun vuoksi Helsinki sijoittaa pelkän pyöräliikenteen edistämiseen 11-30 e/asukas.



# Liikenteen terveysvaikutukset

Liikenteen järjestämisellä on sekä positiivisia että negatiivisia suoria ja epäsuoria vaikutuksia ihmisten terveyteen ja ympäristöön niin kansallisella kuin kaupunkitasollakin. Keskeisimmät liikenteen terveysvaikutukset liittyvät onnettomuuksiin, ilmansaasteisiin, meluun ja ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen.

## Pienhiukkaset

Liikenteen aiheuttamat primääriset pienhiukkaspäästöt maksavat joka vuosi yli 200 suomalaisen hengen. Näistä suurin osa sijoittuu suuriin kaupunkeihin ja Seinäjoen kaltaisiin keskisuuriin kaupunkeihin. Noin 40 % kuolemista johtuu pakokaasupäästöistä. Pölypäästöjen aiheuttamista kuolemista (noin 30 % kuolemista) ei päästä eroon ajoneuvojen sähköistämiskään. [3].

## Liikennemelu

Liikenteen melun arvioidaan aiheuttavan lähes 25 000 suomalaiselle vakavan unihäiriön ja noin 10 kuolemantapausta joka vuosi. Liikennemelu yhdistetään myös kusaantuneisuuteen, sydäninfarkteihin ja lasten kognitiiviseen heikentymiseen. Tieliikenteen melu on koettu kyselyissä häiritsevimpänä. [3].

## Liikenneonnettomuudet

Liikennekuolemat ja -loukkaantumiset ovat esimerkiksi mediassa näkyvin liikenteen terveysvaikutus. Liikenneonnettomuuksissa kuolee Suomessa vuosittain noin 250 ihmistä ja niiden myötä menetetään vuosittain lähes 10 000 elinvuotta. [3].

## Aktiivinen liikkuminen

Suomalaisten liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat merkittävät kustannukset vuosittain myös Seinäjoella. Pyöräilyn ja etenkin kävelyn terveysvaikutusten myötä Suomessa arvioidaan säästettävän vuosittain noin 2 000 kuolemantapausta ja yli 30 000 elinvuotta. [3].

Jos Seinäjoen asukkaat saataisiin kävelemään ja pyöräilemään 30 % enemmän kuin nykyään, sillä saavutetaan vuoteen 2035 mennessä noin 7,5 miljoonan euron vuotuiset säästöt. Laskenta ottaa huomioon vain aktiivisen liikkumisen lisääntymisen aiheuttaman kuolleisuuden vähenemisen, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai työurien pitenemisen vaikutuksia. [2].

**Liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat Seinäjoella yhteensä yli 35 miljoonan euron kustannukset joka vuosi!** [1]

**Kävellen ja pyörällä tehtävien matkojen määrän kasvu 30 % vuoteen 2035 mennessä aiheuttaisi 7,5 miljoonan euron säästöt.**

HEAT-laskenta [2]

### Lähteet:

[1] [UKK-instituutti, liikkumisen ja paikallaanolon vaikutukset](#)

[2] [www.heatwalkingcycling.org/](http://www.heatwalkingcycling.org/)

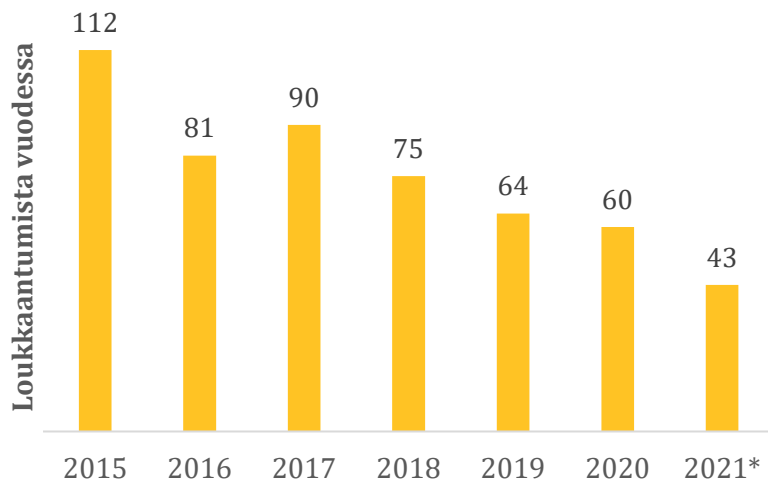
[3] [Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa Suomen ympäristökeskuksen raportteja 16 | 2021](#)

# Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuutta arvioitaessa nähdään, että yli 10 000 asukkaan kuntien autonomistusaste ja henkilövahinkojen osuus korreloivat keskenään, mitä selittävät mm. autojen nopeus ja massa. Tässä vertailussa Seinäjoki sijoittuu keskitasolle.

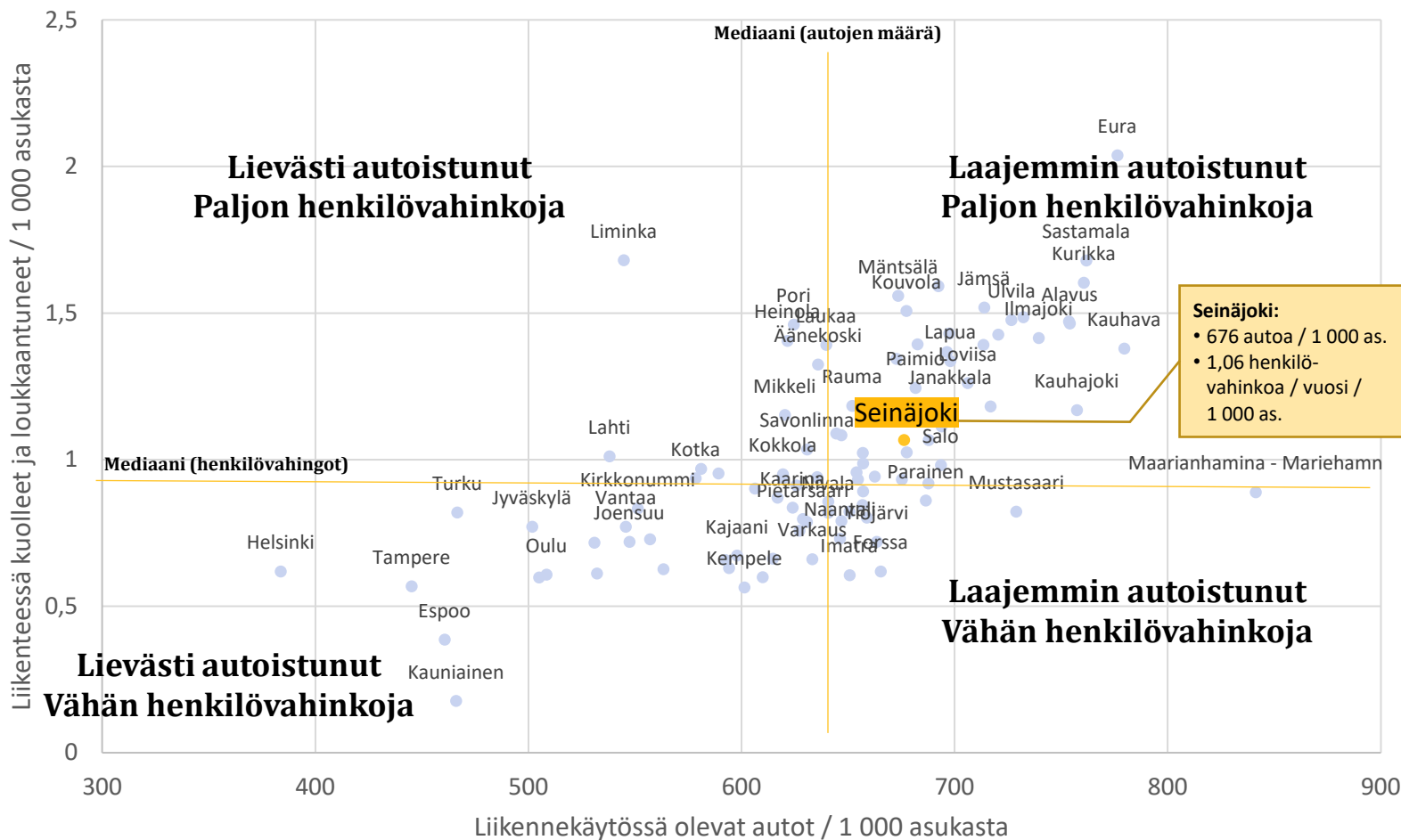
Vuosittain Seinäjoella kuolee 1-3 henkilöä liikenneonnettomuudessa, mutta loukkaantumisten määrä on laskenut tasaisesti. Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat yhteiskunnalliset kustannukset ovat silti jopa **25 miljoonaa euroa** vuodessa.

## Liikenneloukkaantumiset Seinäjoella



Väestö- ja autonomistustiedot: 2020 (Tilastokeskus)  
 Liikennekuolemat ja -loukkaantumiset: 2017-2021 (vuosikeskiarvo) (Tilastokeskus)  
 Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018. (Väylävirasto)

## Autoistuminen / Liikennekuolemat ja -loukkaantumiset

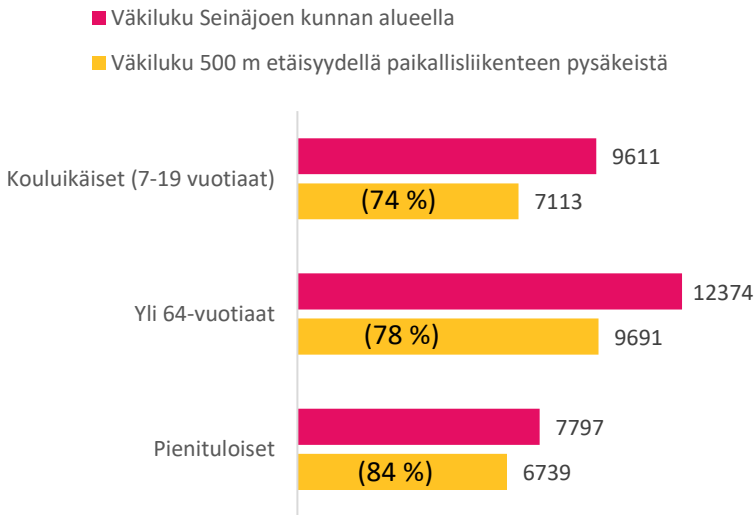




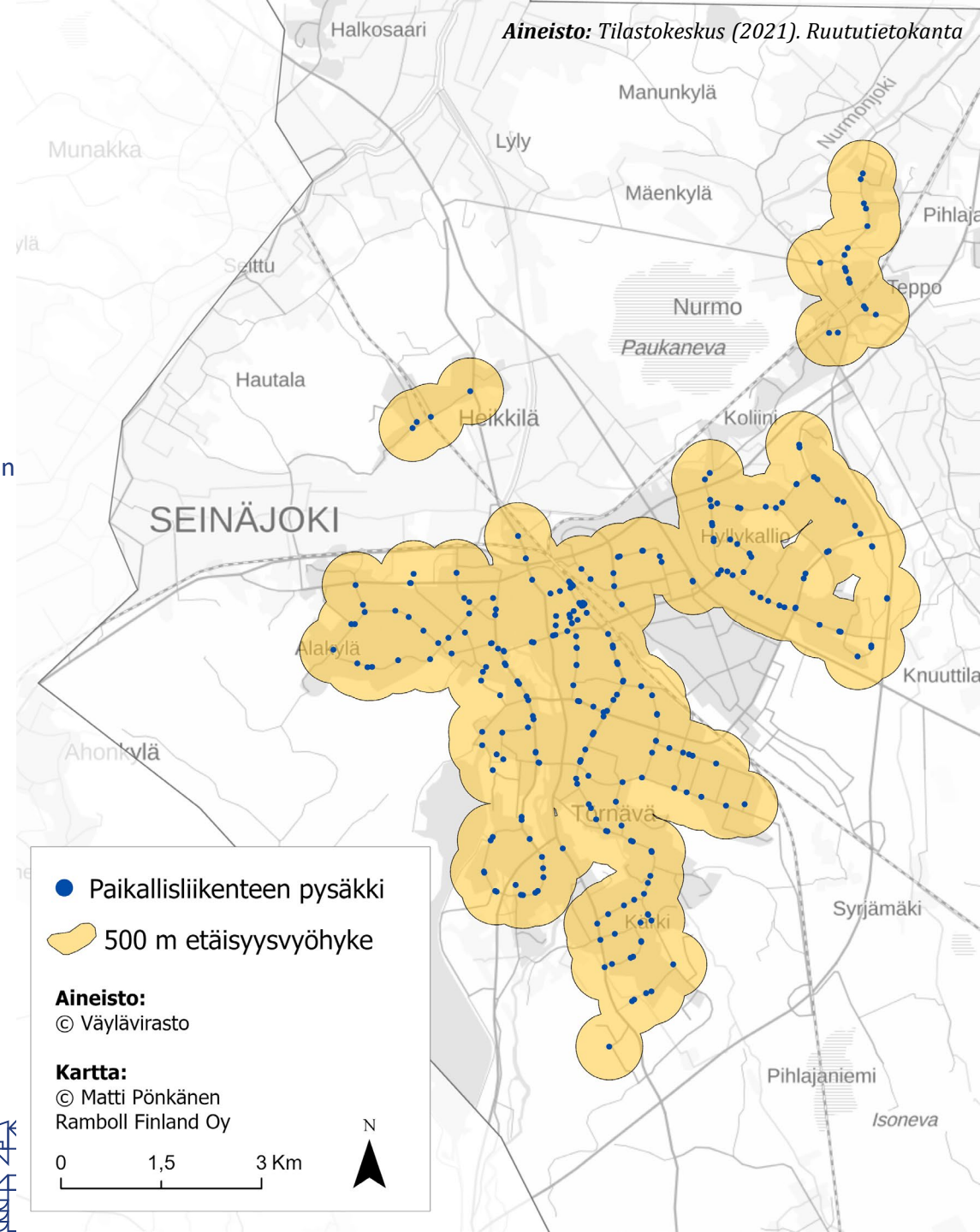
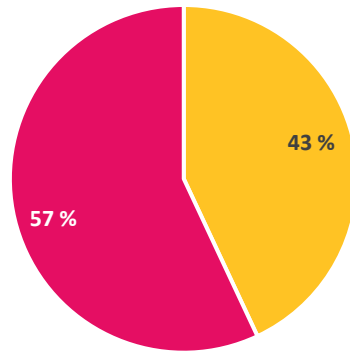
# Liikenteen sosiaaliset vaikutukset

**Joukkoliikenteen kehittämisen potentiaali on Seinäjoen alueella hyvä.** 500 m päässä Seinäjoen paikallisliikenteen pysäkeistä asuu vain 43 % kaupungin kokonaisväestöstä, mutta esimerkiksi liikennejärjestelmän kannalta alttiimmassa asemassa olevat väestöryhmät ovat sijoittuneena olemassa olevien pysäkkien yhteyteen paljon paremmin. Kaikilla paikallisliikenteen pysäkeillä ei kuitenkaan ole arkiliikkumista mahdollistavaa palvelutasoa. Parhaimmin palveltuja ovat keskustan, Marttilan, Upan, Kivistön, Huhtalan, Hallilan, Kasperin, Törnävän, Kärjen, Nurmon ja Hyllykallion alueet, joilla vuoroväli on parhaimmillaan 30 minuuttia ja liikennöinti-aika on arkisin 6.30-19.00.

## Syrjäytymisvaikutukselle alttiiden väestöryhmien sijoittuminen suhteessa paikallisliikenteen pysäkkeihin



## Kokonaisväkimäärä kunnan alueella (N = 63946)



# Liikkumattomuus ja paikallaanolo

UKK-instituutin mukaan **suositusta vähäisempi reippaan ja rasittavan liikkumisen määrä** eli liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain 1,4 miljardin euron kustannukset. Seinäjoen tasolla tämä tarkoittaa lähes **16,5 miljoonan euron vuotuisia kustannuksia**.

Liikkumattomuus lisää riskiä useille kansansairauksille kuten tyypin 2 diabetekselle ja sydän- ja verisuonisairauksille. Liikkumattomuuden kustannuksia muodostuu yhteiskunnalle etenkin kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä, mutta myös työkäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena. Lisäksi laskelmissa on huomioitu liikkumattomuuden vaikutus tuloverojen menetykseen, maksettuihin työttömyysturvaetuuksiin ja ikääntyneiden koti- ja laitoshoidon kustannuksiin.

Liikkumattomuuden lisäksi **päivittäinen yli kahdeksan tunnin paikallaanolo valveilla ollessa** aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 1,5 miljardin euron kustannukset Suomessa. Seinäjoella tämä tarkoittaa jopa **18,8 miljoonan euron vuotuisia kustannuksia**. Liiallinen paikallaanolo lisää useiden kansansairauksien riskiä ja kasvattaa yhteiskunnan kustannuksia. Viikoittaisen liikkumisen suosituksen toteutumisesta huolimatta on liiallinen paikallaanolo itsenäinen riskitekijä useille kansansairauksille kuten tyypin 2 diabetekselle ja sepelvaltimotaudille. Suurin osa paikallaanolon kustannuksista muodostuu työkäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena. Loput eli yksi kolmasosa on seurausta kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä.

## Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



## Paikallaanolon kustannukset vuosittain Suomessa



Lähde: UKK-instituutti, liikkumisen ja paikallaanolon vaikutukset



# Yhteenvedo nykytilasta

**Pohjatyötä kestävän liikkumisen edistämiseksi on tehty jo runsaasti** etenkin keskustan alueella, jonne on laadittu keskustan kestävän liikkumisen toimenpideohjelma (2019) sekä maankäytön kehittämistä ohjaava visio ja strategia. Kehittämiskohteita on kartoitettu asukkailta ympäri kaupunkia mm. pyöräilyn edistämisohjelmassa (2018) ja liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2020).

**Seinäjoen kaupungilla on maakuntakeskuksena mainiot mahdollisuudet maankäytön ja liikenteen kestävän kehittämisen seudulliseen koordinointiin.** Seinäjoella on monen muun suomalaisen kaupungin tavoin pystytty hillitsemään liikkumisen tarpeen kasvua. Naapurikunnissa autoistuminen on kuitenkin kasvussa ja Isossakyrössä, Seinäjoen naapurissa, on koko Suomen korkein henkilöautotiheys. Tämä heijastuu myös Seinäjoen liikenteeseen.

**Seinäjoen väkiluvun ennustetaan kasvavan lähivuosikymmeninä.** Kantakaupungissa tavoitellaan kaupunkistrategian mukaisesti merkittävää asukasmäärän kasvua. Asukasmäärän kasvulla pyritään kehittämään merkittävästi heikentynyttä keskustan elinvoimaa. Ohjaamalla kaupungin kasvua kestäviin rakenteisiin ehkäistään liikenteen haitallisia terveysvaikutuksia. Tiiviimpi yhdyskuntarakenne vähentää liikkumisen tarvetta ja suoritetta, sekä tehostaa resurssien käyttöä rakentamisen kohdistuessa jo olemassa olevan infrastruktuurin alueelle.



**Seinäjoella päättäjät yhtyvät asukkaiden toiveisiin kävelyyn, pyöräliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen kohdistettavasta rahoituksesta.** Talvikunnossapidon kehittäminen ja joukkoliikenteen palvelutason kohottaminen ovat yleisimmät asukkaiden toivomat ja päättäjien tunnistamat kehityskohteet.

Seinäjoen erinomainen sijainti TEN-T-liikenneverkolla, pyöräliikenteen hyvä kulkutapaosuus, vuodesta toiseen paraneva liikenneturvallisuus ja kestävästi sijoittuva, kasvava väestö luovat oivan pohjan terveelliselle liikennejärjestelmälle.





# TAVOITTEET





**TEEMA 2**  
**Tilaa ja**  
**tahtoa**

**TEEMA 3**  
**Terveellinen ja**  
**turvallinen**

**TEEMA 1**  
**Helposti**  
**saavutettava**

**TEEMA 4**  
**Läpi vuoden**

## **VISIO 2035**

**Helposti saavutettava Seinäjoki**  
**Tilaa ja tahtoa terveelliselle ja**  
**turvalliselle liikkumiselle läpi vuoden**

# Helposti saavutettava Seinäjoki Tilaa ja tahtoa terveelliselle ja turvalliselle liikkumiselle läpi vuoden

Visio muodostuu koko suunnitelman läpi leikkaavista kestävästä liikkumisen linjauksista, joita on avattu alla lyhyesti:

## 1. Helposti saavutettava

Seinäjoelle on helppo tulla muualta Suomesta raiteita pitkin tai valtateitse. Sujuvat joukko- ja pyöräliikenneyhteydet yhdistävät Seinäjoen eri taajamat ja kaupunkiseudun muut kuntakeskukset toisiinsa. Seinäjoen julkiset ja yksityiset palvelut ovat sujuvasti saavutettavissa kestäväillä kulkutavoilla riippumatta ihmisten mahdollisista liikkumisrajoitteista. Seinäjoki on saavutettavuutensa puolesta houkutteleva matkailukohde, opiskelukaupunki sekä liike-elämän ja logistiikan keskus.

## 2. Tilaa ja tahtoa

Seinäjoella on runsaasti katutilaa, jota voidaan jakaa helposti uudelleen ja tuoda nykyistä enemmän tilaa kävelylle, pyöräliikenteelle ja joukkoliikenteelle. Avaruuden pääkaupunkina Seinäjoki on kuuluisa tilan runsaudesta, joka mahdollistaa monipuolisen olemisen, elämisen ja tapahtumakulttuurin niin ydinkeskustassa kuin pienemmissä taajamissa. Seinäjoen poliittinen ja hallinnollinen johto on sitoutunut edistämään ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästä liikennejärjestelmästä, joka lisää asukkaiden hyvinvointia ja parantaa kaupungin elinvoimaisuutta. Tahdolla johtamista tukee tiedolla johtaminen, jonka avulla voidaan tehdä oikeita päätöksiä perustuen ajantasaisen tiedon soveltamiseen. Tilaa ja tahtoa tarvitaan myös elinkeinoelämän tarvitsemien kuljetusten ja asukkaiden arkiliikkumisen sujuvaan yhteiselo.

## 3. Terveellinen ja turvallinen

Seinäjoen liikennejärjestelmä, yhdyskuntarakenne ja toimintatavat kannustavat terveyttä edistävään liikkumiseen. Kävely, pyöräily ja muut aktiiviset kulkutavat tuovat merkittäviä terveyshyötyjä niin nuorille, työikäisille kuin iäkkäille, minkä lisäksi ne tekevät kaupunkielämästä kiinnostavaa ja elävää. Turvallisuus on kaiken suunnittelun lähtökohta, jonka varmistamisessa erityisen tärkeää on huolehtia suojattomien liikkujien liikenneturvallisuudesta. Liikenneympäristön riskien lisäksi vähennetään kaupunkiympäristöön liittyvää turvattomuuden tunnetta etenkin haavoittuvimpien ihmisryhmien osalta. Seinäjoki on kaikkien kaupunki!

## 4. Läpi vuoden

Kaupunki on kaupunki myös talvella, ja ihmisten liikkumistarpeista on huolehdittava kaikkina vuodenaikoina. Tilaa löytyy - myös lumelle, joten Seinäjoella liikkuminen on sujuvaa ja houkuttelevaa vuodenajasta riippumatta. Laadukas ja priorisoitu kunnossapito pitää jalan kulkevat pystyssä, tekee talvipyöräilystä kiinnostavan vaihtoehdon ja tuo joukkoliikenteen palveluille luotettavuutta.



# Tavoitteet



Seinäjoen kestävän liikkumisen linjauksia on tarkennettu seuraavilla tavoitteilla, joiden toteutumisen tähtäimenä on vuosi 2035:

## 1. Helposti saavutettava Seinäjoki

- Maankäyttö ja palveluverkko perustuvat saavutettavuuteen kestäväillä kulkutavoilla
- Kestävän liikkumisen käytävät ovat sujuvia ja laadukkaita joukko- ja pyöräliikenteen yhteysvälejä
- Kaikilla kulkutavoilla sekä kaupunkilogistiikalla on olemassa selkeä verkkohierarkia ja alueellinen tärkeysjärjestys
- Matkaketjujen edellytykset ovat erinomaiset joukkoliikenteen asemilla ja tärkeimmillä pysäkeillä

## 2. Tilaa ja tahtoa

- Liikennejärjestelmää on kehitetty ja rahoitettu pitkäjänteisesti yhteistyössä kaupungin eri toimialojen ja viranomaisten kanssa
- Liikenteen investoinnit ja kehittämisen periaatteet perustuvat ajantasaiseen tietoon sekä yritysten, sidosryhmien ja asukkaiden osallistamiseen
- Liikenteen ratkaisut ja tilankäyttö pohjautuvat ekologiseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen kestävyYTEEN
- Liikenneinfraa on suunniteltu ja rakennettu resurssiviisaiden ja ympäristöystävällisten ratkaisujen varaan

## 3. Terveellinen ja turvallinen

- Kävellen tai pyörällä liikkuvien vakavien liikenneonnettomuuksien ja muiden tapaturmien määrä on lähellä nollaa
- Kaikki liikkujaryhmät kokevat liikkumisen Seinäjoella helpoksi ja turvalliseksi eri vuodenaikoina
- Liikenteen hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöt ovat vähentyneet voimakkaasti ja melu- ja värinähaittoja on lievennetty
- Etenkin lasten ja nuorten palveluverkon kulkuyhteydet perustuvat lasten aktiiviseen, turvalliseen ja omatoimiseen liikkumiseen

## 4. Läpi vuoden

- Liikkuminen kestävästi on tärkeimmillä yhteyksillä houkutteleva vaihtoehto kaikkina vuodenaikoina
- Kunnossapidossa on priorisoitu haavoittuvien liikkujaryhmien ja kestävien kulkutapojen liikkumismahdollisuuksia sekä esteettömyyttä
- Maankäytön suunnittelussa ja katutilan jaossa on huomioitu talviaikaiset kulkuyhteydet sekä lumen säilytys



# Aluetyypit

Seinäjoen sisäisillä alueilla on merkittäviä eroja maankäytön monimuotoisuudessa, toimintojen sijoittelussa ja tiiveydessä. Erot huomioidaan muodostamalla kestävä liikunnan palvelutason, asukas- ja työpaikkamäärien sekä palvelutarjonnan mukaiset **aluetyypit ja niille soveltuvat laatuvaatimet**, jotka on kuvattu tässä osiossa. Seuraavilla sivuilla on esitetty myös kuvina kunkin aluetyypin tärkeimmät konseptit ja ideat. Kuvat eivät esitä todellisia paikkoja tai ratkaisuja, vaan pyrkivät kuvaamaan erilaisia aluetyypille ominaisia liikunnan palveluita ja liikumisympäristöjä.

## 1. Ydinkeskusta

Kestävä liikunnan parhaat edellytykset tarjoaa kaupungin kävely- ja pyöräily-painotteinen ydinkeskusta, jota reunustaa Seinäjoen keskustan kestävä liikunnan toimenpideohjelmassa (2020) määritetty *kestävän liikunnan keskusta*. **Ydinkeskustaa rajaavat Päärata, Valtionkatu ja Vapaudentie**. Etelässä alueeseen kuuluu lisäksi koulutuskeskus Sedun sekä Alvar Aalto -keskuksen ympäristö. Kestävä liikunnan keskusta jää keskustan ulkokehän sisälle. Ulkokehänä toimii Jouppilantie, Suupohjantie, Valtionkatu sekä Kirkkokatu.

## 2. Kaupunkialue

Kaupunkialue on ydinkeskustaa ympäröivä monipuolisesta yhdyskuntarakenteesta muodostuva taajama-alue, joka kattaa Seinäjoen kaupunkialueen Seinäjoki-Nurmo. Kaupunkialueella on paljon asutusta, työpaikkoja ja erilaisia palveluita, ja sieltä on sujuvat kestävä liikunnan yhteydet ydinkeskustaan.

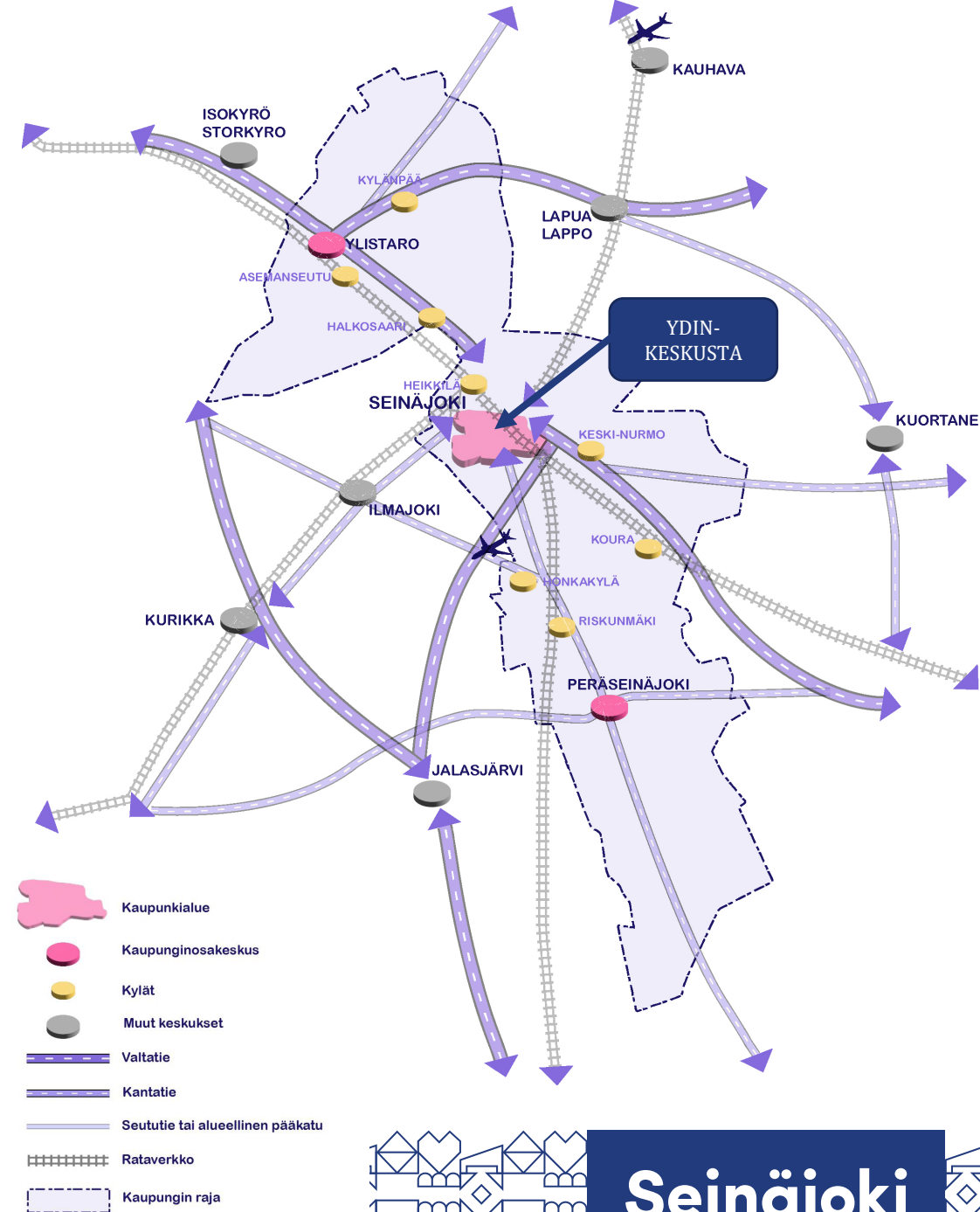
Lue lisää kaupunkialueiden ominaisuuksista: [Syke 2023](#)

## 3. Kaupunginosakeskukset

Peräseinäjoen ja Ylistaron keskukset muodostavat keskustaajaman ulkopuoliset taajamat, joissa kävely ja pyöräily ovat arkiliikunnalle potentiaalisia kulkutapoja. Taajamat ovat pieniä, mutta niissä on palveluita ja vähintään perustason joukkoliikennenyhteydet keskustaan.

## 4. Kylät ja haja-asutus

Maaseudun ja kaupungin kehysalueen kylät ja taajamat, joissa on vähintään peruskoulu ja joitain palveluita. Liikuminen perustuu pitkälti henkilöautoon, mutta etenkin koululaisliikenteessä mahdollistetaan kävely ja pyöräily tai koulukyydit. Pyörämatkailun kannalta alueet ovat houkuttelevia.



# Ydinkeskusta 1/2





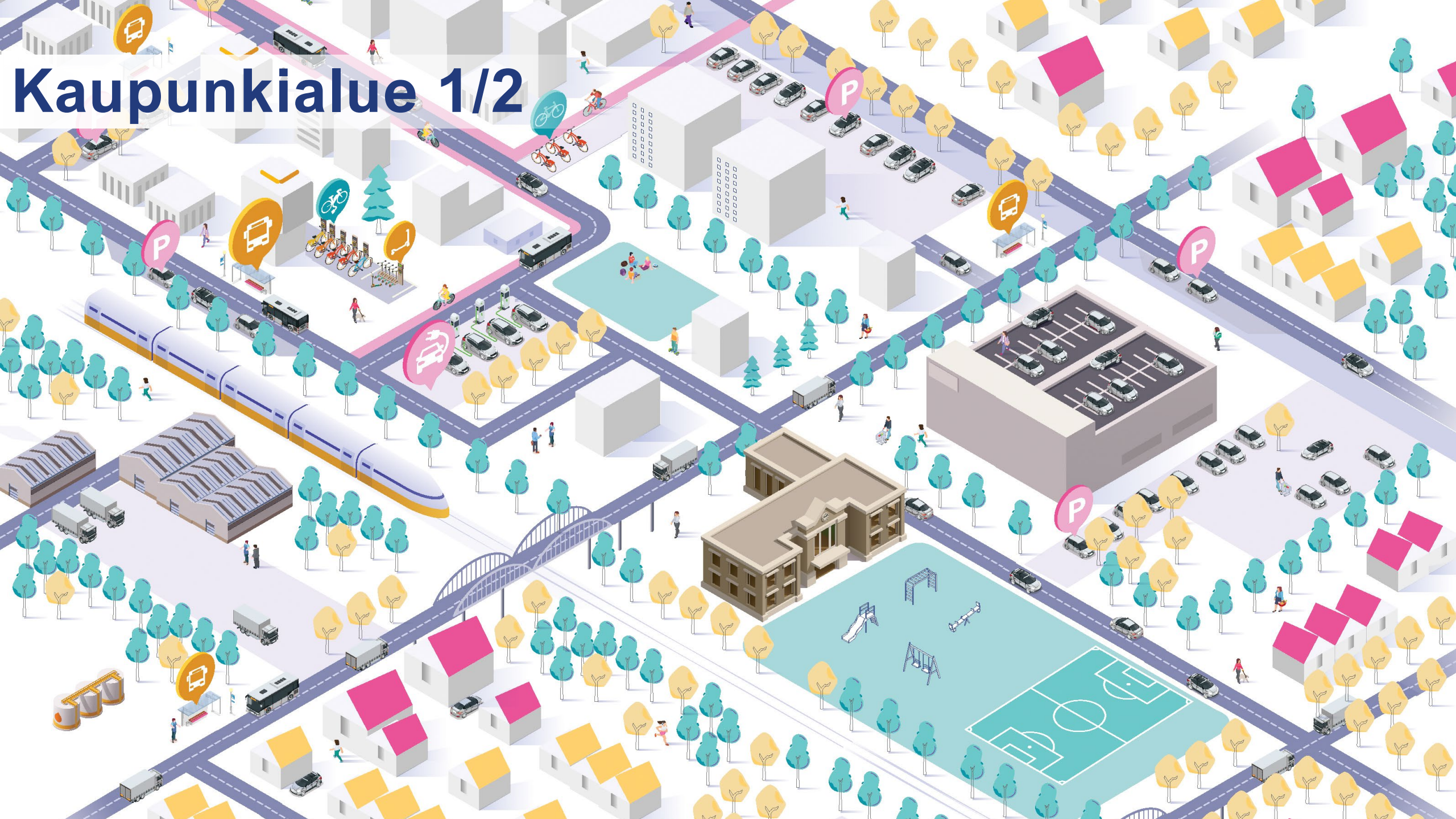
# Ydinkeskusta 2/2

- Eri kulkumuotojen liikenneverkot ovat loogisia ja hyvin opastettuja
- Pysäköintilaitoksia on keskeisillä paikoilla ja niihin on sujuva ohjaus
- Kaduilla on tilaa erilaisille liikkumisen palveluille kuten jakeluliikenteen kuormauspaikoille, polkupyörien, mikroliikkumisvälineiden ja muiden ajoneuvojen pysäköinnille sekä sähköisten ajoneuvojen latauspisteille
- Jalankulun helppous ja turvallisuus ovat ensisijaisia. Ydinkeskustaan pääsee helposti kaikilla kulkutavoilla, mutta auto ei kuitenkaan ole useimmille välttämättömyys, vaan työpaikat ja palvelut ovat saavutettavissa muutoinkin.
- Julkinen tila on lähtökohtaisesti esteetöntä ja esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomioita keskeisimmillä väylillä ja vilkkaimmissa risteyksissä
- Ihmisen mittakaavaan sopivat istutukset, katutaide ja erilaiset palvelut kuten ravintoloiden terassien luovat viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta
- Houkuttelevia kävely- ja pyöräilyreittejä on eri puolilla ja keskustaan pääsee sujuvia, kaikki merkittävät palvelut ja kohteet yhdistäviä pyöräliikenteen reittejä pitkin. Jalankulku ja pyöräliikenne erotetaan pääsääntöisesti toisistaan.
- Joukkoliikennedyhteyksien käyttö ja niiden välillä vaihtaminen on helppoa ydinkeskustan lisäksi asuinalueiden ja työpaikka-alueiden välillä sekä tärkeimpien palveluiden äärellä.
- Katutila tukee rauhallista ja aktiivista liikkumista eikä houkuttele turhaan läpiajoliikenteeseen
- Liikkuminen on miellyttävää ympäri vuoden, sillä alueet ovat valaistuja, hyvin hoidettuja ja niissä on myös talvisin kiinnostavia tapahtumia ja kohteita





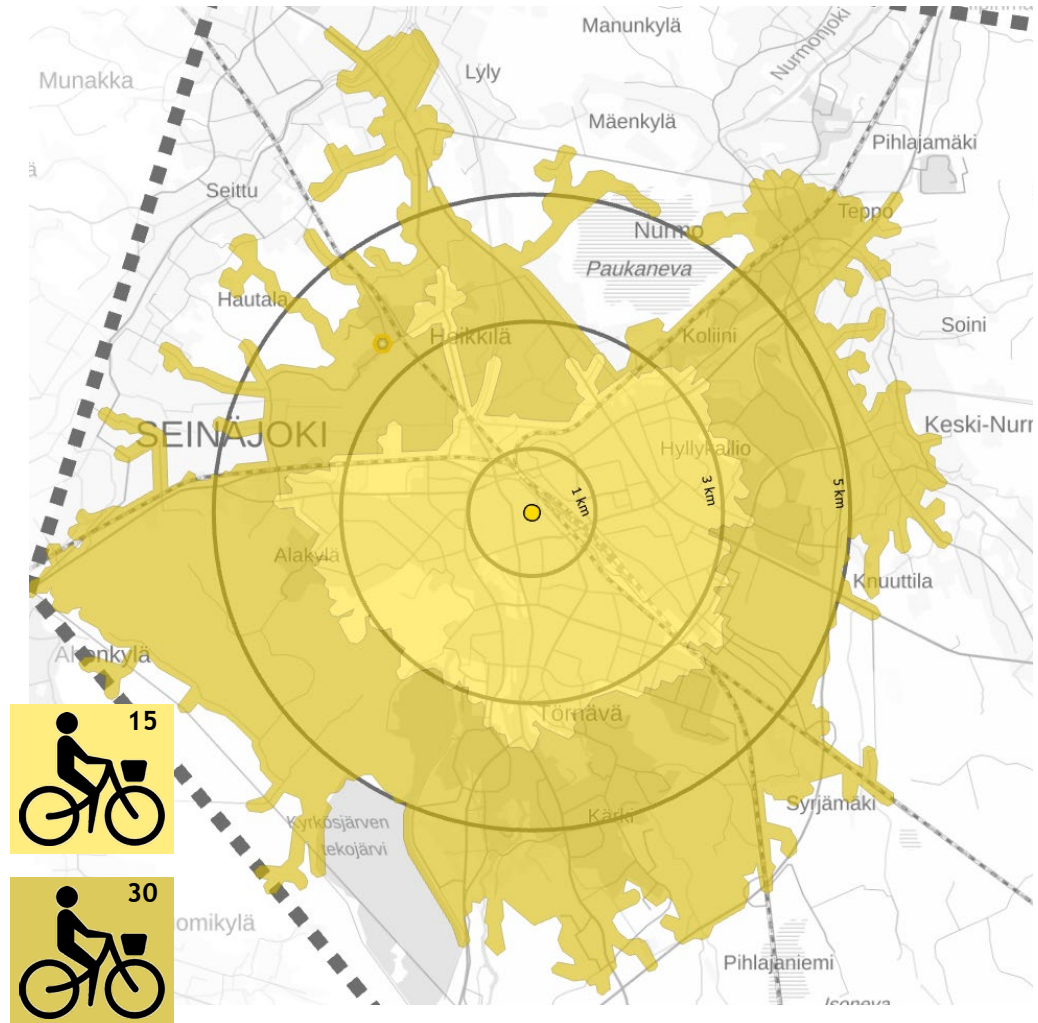
# Kaupunkialue 1/2





# Kaupunkialue 2/2

- Kaikilla kulkutavoilla on selkeä, hierarkkinen ja priorisoitu liikenneverkko, jonka avulla liikkuminen ydinkeskustaan ja kaupunkialueen sisällä on helppoa ja luontevaa. Tärkeimmät reitit on opastettu.
- Maankäyttö on monipuolista ja alueelta löytyy niin pientalomattoa, teollisuuden ja kaupan yksiköitä kuin tiivistä asumisen ja työpaikkojen kortteleita
- Arjen matkat tehdään useimmiten jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä
- Joukkoliikenteen pysäkeille ja keskeisiin palvelukohteisiin on asuinalueilta esteettömät reitit
- Joukkoliikenteen pysäkeillä on käyttäjämäärää tukeva pyöräpysäköinti ja muu varustelu
- Jalankulku ja pyöräliikenne on eroteltu toisistaan ydinkeskustaan suuntautuvilla pyöräliikenteen pääreiteillä, mikä parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta
- Kaupunkirakenteen sisällä kulkevat viherverkoston reitit ovat hyvinvoinnin helmiä, jotka kytkeytyvät saumattomasti katu- ja tieverkon reiteille
- Kaupunkialueella joukkoliikenne toimii hyvin myös iltaliikenteessä ja viikonloppuisin
- Asuinkaduilla ja tärkeiden palveluiden läheisyydessä on rauhalliseen liikkumiseen ohjaavia rakenteellisia toimenpiteitä
- Kunnossapitoa on priorisoitu kestävästä liikkumisesta toimintavarmuuden parantamiseksi myös haastavissa talviolosuhteissa



Seinäjoen keskustan 15 ja 30 minuutin pyöräilyn matka-aikavyöhykkeet



# Kaupunginosakeskukset 1/2

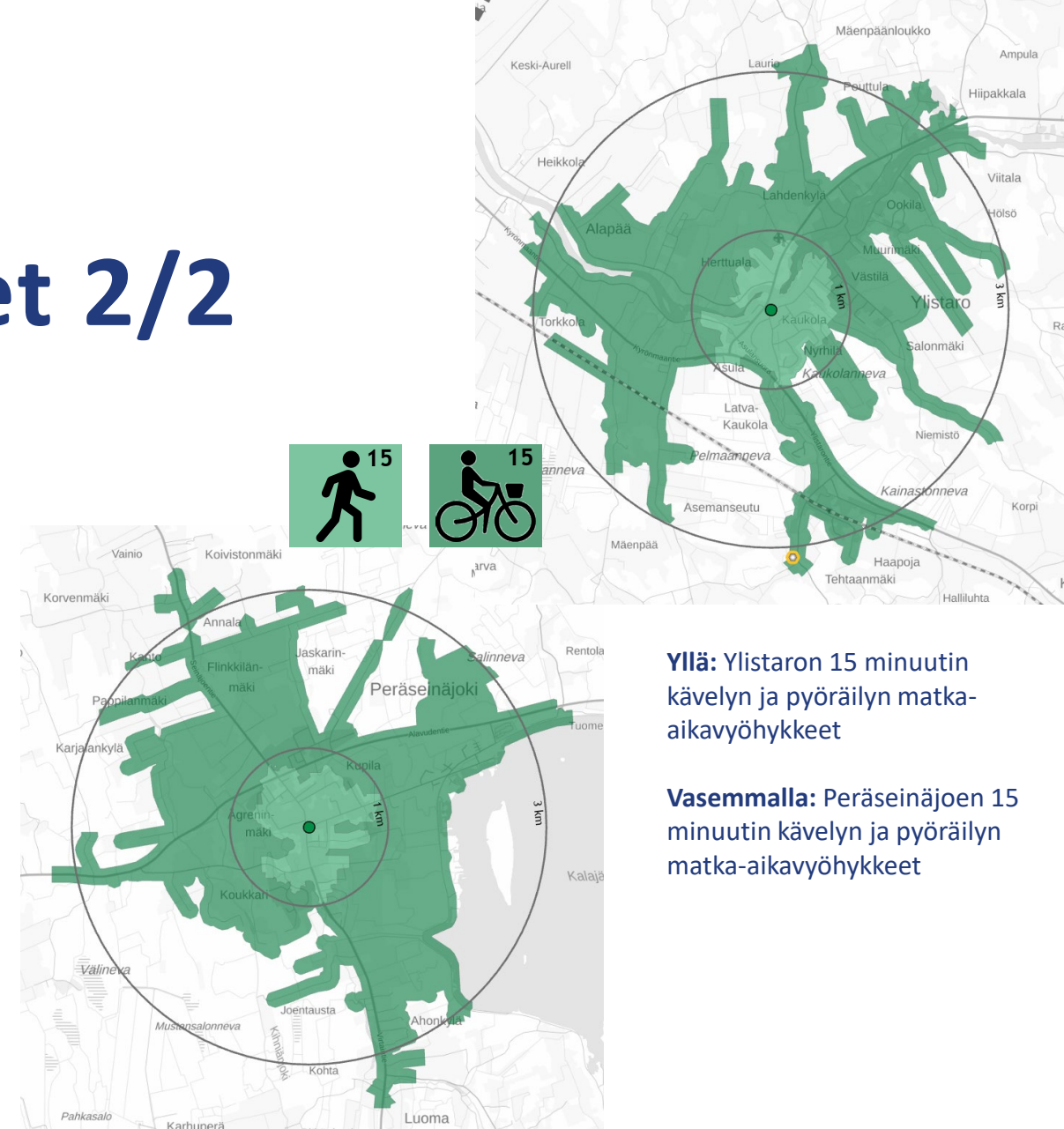




## Aluetyypit – Laatutavoitteet

# Kaupunginosakeskukset 2/2

- Kaupunginosakeskuksen sisäiset lyhyet matkat on mahdollista tehdä useimmiten jalan tai pyörällä
- Palveluiden, asutuksen ja työpaikkojen sijoittamisella tuetaan lyhyiden, kestävien matkojen tekemistä
- Keskustaan suuntautuvassa liikkumisessa voi luottaa joukkoliikenteeseen ja laadukkaisiin pyöräliikenteen väyliin
- Kaupunginosakeskusten ja ydinkeskustan välisiä pyöräliikenteen väyliä ja niiden turvallisuutta kehitetään yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa
- Joukkoliikenteen pysäkeillä on käyttäjämäärää vastaava pyöräpysäköinnin mitoitus ja muu varustelun laatutaso
- Paikallisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen pysäkeille ja keskeisiin palvelukohteisiin on asuinalueilta esteettömät reitit
- Kaupunginosakeskuksissa on miellyttävää ja turvallisen tuntuista oleskella ja asioida
- Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua käytetään tärkeimmillä reiteillä liikkumisen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi
- Pienillä liikenneturvallisuustoimilla on kehitetty alueen koettua ja liikenneturvallisuutta etenkin lasten ja iäkkäiden näkökulmasta
- Autoa käytetään todelliseen tarpeeseen, mutta myös kimpakyytejä ja liityntäliikennettä joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille suositetaan

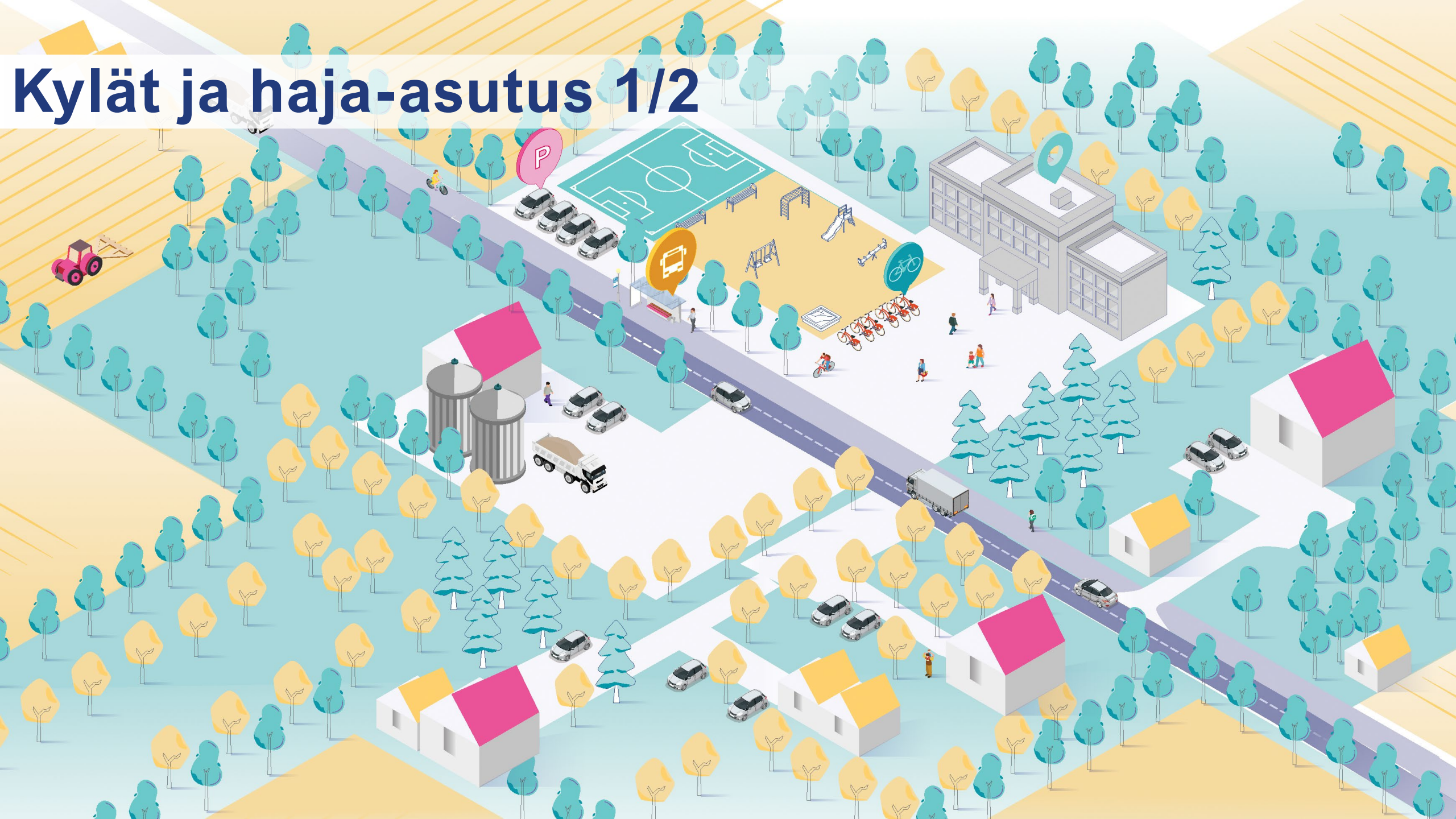


**Yllä:** Ylistaron 15 minuutin kävelyn ja pyöräilyn matka-aikavyöhykkeet

**Vasemmalla:** Peräseinäjoen 15 minuutin kävelyn ja pyöräilyn matka-aikavyöhykkeet



# Kylät ja haja-asutus 1/2





# Kylät ja haja-asutus 2/2

- Kestävää liikkumista tuetaan keskeisten palveluiden tuntumassa
- Lasten omatoimista ja terveellistä liikkumista tuetaan turvallisilla ajoradasta erotelluilla kävelyn ja pyöräilyn reiteillä
- Koulumatkat ovat tärkein turvattava matkatyyppi
- Koulujen lähiympäristöihin on tehty liikennettä rauhoittavia toimia. Koulujen pihilla turvataan lasten liikkumisreitit ja erotetaan ne moottoriajoneuvoliikenteestä.
- Autoilua ja mopoilua käytetään todelliseen tarpeeseen ja liikkuminen on vastuullista
- Muiden alueyryppien ratkaisulla kuten liityntäpysäköinnillä parannetaan myös kylien ja haja-asutuksen asukkaiden liikkumismahdollisuuksia





A person wearing yellow rubber boots is standing in a grassy field. A shovel is positioned vertically in the center of the frame, with the person's foot resting on the top edge of the shovel's blade. The background is a blurred green field. The text 'TOIMENPITEET' is overlaid at the bottom in a bright green, bold, sans-serif font.

**TOIMENPITEET**



# Toimenpideohjelma

Seinäjoen kestävän liikkumisen suunnitelmassa on tunnistettu seuraavat laajat toimenpidekokonaisuudet:

- A. Sitoutunut Seinäjoki
- B. Keskustojen elävyysloikka
- C. Kestävän liikkumisen käytävät
- D. Arjen matkojen turvaaminen

Toimenpidekokonaisuudet toteuttavat laajasti suunnitelman tavoitteita ja kytkeytyvät moniulotteisesti toisiinsa, eri aluetyyppeihin, eri kulkutapoihin ja eri hallinnonaloihin. Niiden avulla Seinäjoelle saadaan toteutettua määrätietoisesti kestävästä liikkumisesta edistävät puitteet. Jokainen toimenpidekokonaisuus sisältää useita toimenpiteitä, joita on avattu seuraavilla sivuilla.

Kestävän liikkumisen suunnitelman toimenpideohjelma ei ole kaiken kattava kokoelma toimenpiteitä, vaan sen tarkoituksena on pureutua oleellisimpiin kestävästä liikkumisesta tiellä oleviin esteisiin ja edistää hallinnonrajat ylittävää yhteistyötä. Toimenpideohjelmalla työn tavoitteisiin sitoutunut Seinäjoki saa integroidun, kaikki kulkutavat kattavan ja ympäri vuoden toimivan liikennejärjestelmän, joka edistää kaupungin ja sen palveluiden saavutettavuutta sekä antaa tilaa kestäväydelle ja hyvinvoinnille.

Muiden toimenpidekokonaisuuksien toteutuminen vaatii **Seinäjoelta sitoutumista** liikennejärjestelmän kestävästä kehitykseen. Tämän pohjan ollessa valmis, voidaan tehdä **keskustojen elävyysloikkia**, luoda **kestävän liikkumisen käytäviä** ja **turvata arjen matkoja**.

Jokaiselle toimenpidekokonaisuudelle on esitetty sekä **poliittinen toimielin** että **hallinnollinen vastuhenkilö**, jotka vastaavat kokonaisuuden edistämisestä ja kokonaisuuden alle kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Jokaiselle toimenpiteelle on esitetty lisäksi **yksi edistämisvastuullinen kaupungin toimiala** sekä mahdollisia yhteistyökumppaneita, jotka yhteistyössä ja hallinnollisen vastuuhenkilön ohjauksessa edistävät kyseisen toimenpiteen käynnistämistä ja etenemistä esitetyn aikataulun mukaisesti.

# A. Sitoutunut Seinäjoki (1/4)

**Sitoutunut Seinäjoki** tarkoittaa kestävä liikumisen perustan valamista, jotta muiden toimenpiteiden toteuttamiselle on vankka ja huojumaton alusta. Perustan luominen vaatii kaupungilta laaja-alaista ja aina ylimpään hallinnolliseen ja poliittiseen johtoon yltävää sitoutumista, jotta liikennejärjestelmän kestävä kehittäminen on määrätietoista ja johdonmukaista. Vain yhteisellä tekemisen otteella sekä asukkaita, yrityksiä ja sidosryhmiä kuulemalla voidaan saada aikaan muutos ympäristön suunnittelussa, liikumisen kestävydessä ja ihmisten hyvinvointia tukevissa liikkumistottumuksissa.

**Sitoutunut Seinäjoki** -kokonaisuuden edistämistä vastuu on kaupunginhallituksella ja kaupunginjohtajalla.

**Sitoutunut Seinäjoki** -kokonaisuus jakautuu seuraaviin toimenpiteisiin:

1. Edistämiskyvystä huolehtiminen
2. Kunnianhimoinen rahoitustaso
3. Tiedolla johtaminen
4. Yhteistyötä yli rajojen





# A. Sitoutunut Seinäjoki (2/4)

| Toimenpide   | Aloitusvuosi | Vastuutaho         | Muut yhteistyötahot  | Tavoitteet      |
|--|--------------|--------------------|--|-----------------|
| <p><b>1. Edistämiskyvystä huolehtiminen</b></p> <p>Seinäjoen SUMP:n jalkauttamiseksi palkataan/hankitaan ulkopuolisena työnä SUMP-koordinaattori (0,2-1 htv/v), joka käy vuoropuhelua kestävästi liikkumisen suunnitelman tavoitteista ja toimenpiteistä kaikkien toimialojen sekä tärkeimpien poliittisten elinten ja muiden sidosryhmien kanssa. Yhteistyössä toimialojen kanssa koordinaattori esittää henkilöitä työryhmään, jonka kaupunginjohtaja nimeää määrääjäksi.</p> <p>Koordinaattorin tehtäviin kuuluu SUMP-työryhmän koolle kutsuminen, sen toiminnan ylläpitäminen ja raportointi poliittisille elimille. Työryhmän tehtäviin taas kuuluu toimenpiteiden edistäminen yhteistyössä vastuutahojen kanssa, SUMP:n mittariston ja vaikutusten seuraaminen sekä liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden koordinointi koordinaattorin avustuksella tai ohjauksessa.</p> <p>Toimenpiteeseen kuuluu myös henkilöstön koulutussuunnitelman laadinta ja toteutus, jonka avulla voidaan jalkauttaa SUMP:n edistämiseen tarvittavaa tietopohjaa ja osaamista eri toimialojen (erityisesti kaupunkiympäristön) henkilöstölle.</p>       | 2023         | Kaupunkiympäristö  | Kaikki toimialat, maakuntaliitto, Kauppakamari ym. sidosryhmiä | Tilaa ja tahtoa |
| <p><b>2. Kunnianhimoisen rahoitustaso</b></p> <p>Kaupungin talousarviossa kirjataan SUMP:n edistämiseksi sekä investointi- että käyttötalouspuolelle vuosittain riittävän kunnianhimoiset rahoitusosuudet. Tavoiteltava rahoitusosuus kestävästi liikkumisen lähtökohdista tehtäville investoinneille on esimerkiksi 10-20 e/asukas eli n. 600 000-1 200 000 e vuosittain. Rahoituksella toteutettavia investointeja on kuvattu muissa toimenpidekokonaisuuksissa. Absoluuttinen investointisumma voi olla huomattavasti suurempi, jos kaupunki saa omarahoituksen lisäksi esimerkiksi EU- tai valtionavustusta.</p> <p>Käyttötalous sisältää mm. joukkoliikenteen operoinnin ja kunnossapidon, joiden osuutta ei ole heti välttämätöntä nostaa mutta joiden sisäistä kohdentamista on syytä tarkastella. Käyttötalous kattaa myös koordinaattorin kulut, erilaiset SUMPia tarkentavat suunnitelmat ja ohjeistukset, viestinnän, markkinoinnin ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteet sekä kestävästi liikkumisen asukasbudjettien. Käyttötalouden vuotuinen suuruus on vähintään 10 % investointien määrästä (60 000-120 000 e/v).</p> | 2023         | Kaupunginvaltuusto | Kaikki toimialat   | Tilaa ja tahtoa |

# A. Sitoutunut Seinäjoki (3/4)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot | Tavoitteet      |
|---|--------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| <p><b>3. Tiedolla johtaminen</b></p> <p>Päätöksenteon tulee perustua ajantasaiseen ja laadukkaaseen lähtötietoon. Kohdennetaan kestävä liikkuksen edistämistyötä siten, että saadaan aikaan suurin mahdollinen hyöty pienimmillä mahdollisilla haitoilla. Tätä varten tarvitaan ajantasainen tilannekuva, joka voi rakentua esimerkiksi liikennemallin varaan. Tilannekuvaa voidaan täydentää eri kulkutapojen liikennemäärien, hiilidioksidipäästöjen kehityksen, maankäytön suunnitteluhankkeiden, onnettomuuksien, kunnossapidon, joukkoliikenteen nousijamäärien, asukaspalautteen ym. tietojen avulla. Tietojen täydentäminen vaatii muutoksia nykyiseen tietojen keräämiseen ja hallinnan järjestelmiin, mm. kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärien systemaattiseen seurantaan, kunnossapidon ajantasaisuuden seurantaan, joukkoliikenteen nousijamäärien tilastointiin ja palautejärjestelmään.</p> <p>Tilannekuvaa täydennetään liikenneskenaarioilla, joissa voidaan hahmottaa erilaisten tulevaisuuden maankäytön tai liikenne ratkaisujen liikenteellisiä vaikutuksia. Näin saadaan paras arvaus siitä, millaisia vaikutuksia erilaisilla toimenpiteillä tai toimenpiteiden joukoilla on päästöjen, onnettomuuksien, liikennemäärien, sujuvuuden tai muiden ominaisuuksien kehitykseen.</p> <p>Tilannekuvaan viedään myös SUMP:n myötä etenevät tai toteutuneet hankkeet, etenkin infrahankkeet. Suunnitelluista tai toteutetuista hankkeista esitetään niiden rakentamisesta, käytöstä tai ylläpidosta aiheutuvat päästövaikutukset elinkaaripäästöinä. Tilannekuvasta laaditaan vuosittain raportti luottamuselimille.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | -                   | Tilaa ja tahtoa |



# A. Sitoutunut Seinäjoki (4/4)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot | Tavoitteet      |
|---|--------------|-------------------|---------------------|-----------------|
| <p><b>4. Yhteistyötä yli rajojen</b></p> <p>Yhteistyötä tarvitaan huomattavasti SUMPin tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikkuminen ei rajoitu vain kuntarajojen sisälle, minkä vuoksi pyritään täydentämään SUMP seudulliseksi naapurikuntien, etenkin Ilmajoen, Kurikan, Isonkyrön, Lapuan, Kuortaneen, Kauhavan ja Alavuden kanssa. Näissä kunnissa Seinäjoelle pendelöivien osuus on työssäkäyvistä 10 % tai enemmän, Ilmajoella jopa 42 %. Kuntien välinen yhteistyö painottuu liikenteen, maankäytön ja asumisen sijoittumisen kysymyksiin, minkä vuoksi seudullinen SUMP lähestyy paikallista MAL-suunnitelmaa. Yhteistyötä seudullisella tasolla tulee tehdä kuntien lisäksi myös Etelä-Pohjanmaan liiton, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialueen ja muiden alueella toimivien organisaatioiden kanssa. Yhteistyötä tehdään myös valtionhallintoon ja päätöksentekoon vaikuttamisen ja edunvalvonnan menetelmin kestävien liikenne- ja ratkaisujen aikaansaamiseksi.</p> <p>Yritysten kanssa tehtävä yhteistyö on erittäin tärkeää ja monitasoista. Yritysyhteistyötä varten perustetaan yhteistyöverkosto, jossa käsitellään mm. seuraavia aihepiirejä:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kaavoituksen avulla tuetaan alueelle tehtäviä investointeja ja sijoittumista mahdollisimman kestävästi</li><li>• Joukko- ja pyöräliikenteen kehittämisellä parannetaan työmatkaliikkuksen olosuhteita</li><li>• Raskaan tavaraliikenteen ja jakeluliikenteen reiteistä neuvotellaan kaupungin kanssa haittojen minimoimiseksi</li><li>• Liikkumispalveluita tarjoavien yritysten (mm. sähköpotkulaudat, taksit ym.) kanssa sovitaan yhteiset pelisäännöt</li><li>• Kuljetusyritysten kanssa edistetään päästötöntä liikennettä</li><li>• Kaupunki näyttää esimerkkiä oman henkilöstön kestävästä liikkumisesta edistämällä ja tukea muita työnantajia työntekijöiden liikkumissuunnitelmien laadinnassa</li><li>• Keskustojen liikkeiden ja kauppojen osallistaminen ja ratkaisujen perusteluviestintä lisäävät hyväksyttävyyttä</li></ul> <p>Yhteistyötä tarvitaan yritysten lisäksi myös sidosryhmien ja asukkaiden kanssa (toimenpide 17).</p> | 2024         | Kaupunginhallitus | Kaikki toimialat    | Tilaa ja tahtoa |

# B. Keskustojen elävyyssloikka (1/5)

**Keskustojen elävyyssloikka** tarkoittaa erityisesti *kestävän liikunnan keskustan*, mutta myös pienempien *kaupunginosakeskusten* elävyyden, viihtyisyyden ja houkuttelevuuden kehittämistä parantamalla keskustojen kävelyn olosuhteita, helpottamalla niiden saavutettavuutta, monipuolistamalla palvelutarjontaa sekä kehittämällä matkaketjujen käyttömahdollisuuksia. Ympäristössä, jossa ihmiset viihtyvät, myös palveluiden ja työnantajien on hyvä olla ja kukoistaa. Tuomalla ihmiset keskustoihin voidaan lisätä liikevaihtoa, luoda sosiaalisia verkostoja ja monipuolistaa kulttuuri- ja tapahtumatarjontaa eri kohderyhmille. Toisin sanoen: elävöittää keskustoja.

**Keskustojen elävyyssloikka** heijastuu myös *kaupunkialueen* kehittämiseen, sillä *ydin keskustan* elävyyden tärkeimpänä ehtona on sen saavutettavuus, joka taas on riippuvainen ympäröivän *kaupunkialueen* olosuhteista ja reittien johdattelevuudesta. Erityisesti joukko- ja pyöräliikenteen ratkaisut *kaupunkialueelta* keskustaan tulee saada sujuviksi ja suoraviivaisiksi. Pyöräilyn osalta erityisesti liittymien ja kadunylitysten turvallisuus, puolenvaihtojen välttäminen sekä riittävän leveät ja jalankulusta erotellut yhteydet ovat ensisijaisia.

**Keskustojen elävyyssloikka** -kokonaisuuden edistämisvastuu on **kaupunkiympäristölautakunnalla ja kaupunkiympäristöjohtajalla.**

**Keskustojen elävyyssloikka** -kokonaisuus jakautuu seuraaviin osioihin:

5. Kävely- ja pyöräilypainotteisuuden lisääminen
6. Kestävän liikunnan solmupisteet
7. Kestävät pysäköintiratkaisut
8. Lähilogistiikan ratkaisut
9. Palvelu- ja tapahtumatarjonta



# B. Keskustojen elävyyssloikka (2/5)

| Toimenpide   | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot                             | Tavoitteet  |
|--|--------------|-------------------|---|---|
| <p><b>5. Kävely- ja pyöräilypainotteisuuden kehittäminen</b><br/>Suunnitellaan tietoon (mm. liikennemalli, elävyyssindeksi, kaavamerkinnot, asukasvuorovaikutus) perustuva esitys siitä, missä Seinäjoella sijaitsevat eritasoiset kävelyalueet ja millaisia laatutavoitteita niille osoitetaan. Tarkastelu tulee tehdä koko kaupungin alueella, mutta tärkeimmät kävelypainotteiset alueet sijoittuvat <i>ydinkeskustaan</i>, sitä ympäröivään <i>kaupunkialueeseen</i> sekä <i>kaupunginosakeskuksiin</i>. Kävelypainotteisuuden edistämisen tarkoituksena on lisätä turvallisuutta ja esteettömyyttä kaikilla alueilla, joissa kävellään, mutta lisäksi parantaa houkuttelevuutta, viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta keskeisimmillä kävelyalueilla.</p> <p>Keskustojen elävyyden kannalta korostetaan etenkin seuraavia asioita:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kävely on ensisijainen kulkutapa</li><li>• Liikenneturvallisuus ja koettu turvallisuus ovat korkeatasoisia</li><li>• Maankäyttö on sekoittunutta ja palvelurakenne on monipuolinen</li><li>• Toteutetaan esteettömyyden erikoistason ratkaisuja</li><li>• Oleskeluun on tarjolla houkuttelevia aukioita</li><li>• Katutaide, viherympäristö ja alhainen melutaso ovat kutsuvia</li></ul> <p>Pyöräilypainotteisuuden lisääminen keskustoissa tarkoittaa etenkin <i>kaupunkialueen ydinkeskustaan</i> kohdistuvien pyöräreittien sujuvoittamista ja parantamista sekä <i>ydinkeskustan</i> sisäisten pyöräilyväylien parantamista. Tärkeimmät reitit on mainittu toimenpiteessä 10. Pyöräpysäköinti on myös tärkeä keskustoissa, sitä on käsitelty toimenpiteessä 7.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | Kauppakamari, Into Seinäjoki Oy ym. sidosryhmiä | <b>Tilaa ja tahtoa, Terveellinen ja turvallinen</b> |

# B. Keskustojen elävyysloikka (3/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot           | Tavoitteet  |
|---|--------------|-------------------|-------------------------------|---|
| <p><b>6. Kestävän liikkumisen solmupisteet</b><br/>Kestävän liikkumisen solmupisteitä ovat joukkoliikenteen asemat ja tärkeimmät pysäkit, oleellisimpana Seinäjoen rautatieasema, josta muodostetaan kaupungin keskeisin liikkumishubi. Liikkumishubi on paikka, jossa on mahdollisuus käyttää sujuvasti esimerkiksi junaa tai bussia, minkä lisäksi tarjolla on mahdollisuus vaihtaa muihin kulkutapoihin sekä valikoima perinteisiä palveluita kuten kauppa, posti, ravintola tai kahvila. Solmupisteiden kehittämisen ensimmäinen vaihe on tunnistaa liikkumishubit ja muut solmupisteet sekä asettaa niille kehittämistoimenpiteitä.</p> <p>Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat esteetön ja turvallinen saavutettavuus etenkin jalan ja pyörällä, laadukkaat materiaalit sekä helposti löydettävät palvelut ja jatkoyhteydet. Solmupisteiden tuntumassa tulee olla riittävästi pyörien ja mahdollisesti autojen liityntäpysäköintiä. Solmupisteiden toimivuutta voidaan parantaa perustamalla Seinäjoelle kaupunkipyöräjärjestelmä, jonka asemaverkko kattaa solmupisteet ja tärkeimmät palvelut.</p> | 2025         | Kaupunkiympäristö | Joukkoliikenteen operaattorit | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b> |



# B. Keskustojen elävyyssloikka (4/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot                      | Tavoitteet  |
|---|--------------|-------------------|--|---|
| <p><b>7. Kestävät pysäköintiratkaisut</b></p> <p>Laaditaan Seinäjoelle pysäköintipolitiikka, jossa esitetään keskitetyn pysäköinnin, pysäköinnin rajoitus- ja ohjauskeinojen, pysäköinninvalvonnan, sähköautojen latauspaikkojen ja pysäköintinormin periaatteet. Pysäköintinormissa kuvataan, kuinka paljon pyörä- ja autopysäköintiä pitää vähintään osoittaa erilaisilla maankäytön toiminnoilla eri alueilla. Rajoitus- ja ohjauskeinoja - kuten maksullisuutta, aikarajoituksia tai ajoneuvoluokkien rajoituksia - esitetään politiikassa vyöhykkeittäin.</p> <p><i>Ydinkeskustan</i> ympärille toteutetaan keskitetyt pysäköintilaitokset palvelemaan sen ulkopuolelta saapuvia autoilijoita. Pysäköintilaitoksille toteutetaan sujuvat kehämäiset yhteydet sekä älykäs pysäköinninohjausjärjestelmä. Laitospysäköinnin avulla vapautuvaa kadunvarsitilaa osoitetaan muille kulkutavoille huolehtien etenkin palveluiden saavutettavuudesta sekä esteettömän pysäköinnin ja jakeluliikenteen tarpeista. Pysäköinninvalvontaa kohdennetaan etenkin kestäville kulkutavoille haittaa aiheuttavan pysäköinnin kitkemiseen.</p> <p><i>Kaupunginosakeskuksissa</i> ei toteuteta laitospysäköintiä, mutta huolehditaan kuitenkin siitä, ettei autojen pysäköinti vaikeuta kestävien kulkutapojen liikkumismahdollisuuksia esimerkiksi toteuttamalla keskitettyä kenttäpysäköintiä tai toteuttamalla pysäköintiä vain toiselle puolelle katua. Tarkemmat pysäköintiratkaisut toteutetaan tapauskohtaisesti pysäköintipoliittisten periaatteiden mukaisesti.</p> <p>Pyöräpysäköintiä lisätään yleisillä alueilla merkittävästi etenkin keskeisillä alueilla, palveluiden tuntumassa tai niiden tonteilla sekä joukkoliikenteen pysäkkien tuntumassa (ks. tp 6). Pyörien pysäköintipaikat sijoitetaan toimintojen välittömään läheisyyteen ja ne ovat laadukkaita, runkolukittavia ja tärkeimmissä paikoissa myös katettuja ja valaistuja. Pyöräpysäköinnin riittävyttä tarkastellaan säännöllisesti, ja kohteissa, joissa pyöräpaikkojen määrää on vaikea arvioida, pyritään huomioimaan laajennusmahdollisuus. Vältetään pyörien sijoittelu liian lähelle toisiaan ja huomioidaan mitoituksessa tapauskohtaisesti myös suuremmat tavarapyörät. Tärkeimpien pyöräpysäköintipaikkojen käyttömahdollisuuksista huolehditaan myös talvella (kattaminen, kunnossapito).</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | Kauppakamari, Seipark Oy ym. sidosryhmiä | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa, Terveellinen ja turvallinen, Läpi vuoden</b> |

# B. Keskustojen elävyyssloikka (5/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot   | Tavoitteet   |
|---|--------------|-------------------|---|--|
| <p><b>8. Lähilogistiikan ratkaisut</b></p> <p>Huolehditaan keskustojen asukkaiden ja palveluiden tavarankuljetuksen tarpeista laatimalla logistiikkatoimijoille ja liikkeille yhteiset pelisäännöt sekä toteutetaan kaupunkiympäristön toimenpiteitä niitä tukemaan. Pelisääntöjen avulla pyritään helpottamaan eri osapuolten mahdollisuuksia toimia sujuvasti ja mahdollisimman vähän haittaa aiheuttaen. Pelisääntöjen avulla voidaan esimerkiksi neuvotella suositeltavista lastaus- ja purkuajoista ja -paikoista, suositeltavista logistiikkareiteistä ja lisätä keskustakortteleiden toimijoiden yhteistyötä. Logistiikkatoimijoita voidaan myös kannustaa kokeilemaan kestäviä liikkumisvälineitä, kuten sähkökäyttöisiä jakeluautoja, tavarapyöriä tai sähköpyöriä. Yhteistyöverkoston avulla voidaan edistää pilotteja, jakaa tietoa ja kehittää energiatehokkaita kuljetusketjuja.</p> <p>Kaupunkiympäristön toimenpiteillä voidaan tukea lähilogistiikkaa toteuttamalla kuormauspaikkoja sujuvaa lastausta ja purkua varten, mutta myös parantamalla kaupungin omien kiinteistöjen logistiikkayhteyksien sujuvuutta ja turvallisuutta (mm. koulut, päiväkodit). Edistetään lähipostipalveluita, pakettiautomaatteja ja kiinteistöjen palveluteisiä.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | Kauppakamari, logistiikkaoperaattorit, keskustojen liikkeet | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b>                              |
| <p><b>9. Palvelu- ja tapahtumatarjonta</b></p> <p>Huolehditaan keskustojen palveluiden olemassaolon mahdollisuuksista tekemällä ennen-jälkeen-tutkimuksia sekä analysoimalla erilaisten toimenpiteiden vaikutukset liikenteeseen, liikevaihtoon ja saavutettavuuteen. Yksityisten palveluiden sijoittumista keskustoihin kannustetaan ja keskustan ulkopuolelle pyrkivien, autoliikenteeseen nojautuvien palveluiden osalta tehdään aina tarkastelu niiden vaikutuksista ihmisten ja tavaroiden liikkumiseen.</p> <p>Toteutetaan laadukasta tapahtumatarjontaa keskustoihin ja kannustetaan erityisesti opiskelijoita, matkailijoita, festarivieraita ym. saapumaan keskustoihin joukkoliikenteellä tai kimpakyydeillä sekä hyödyntämään kävelyetäisyyden sisällä sijaitsevia palveluita. Tapahtumien yhteyteen voidaan kytkeä erilaisia alennuskampanjoita ym. viestintää.</p>   | 2024         | Into Seinäjoki    | Kaupunkiympäristö   | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa, Terveellinen ja turvallinen</b> |



# C. Kestävän liikummisen käytävät (1/5)

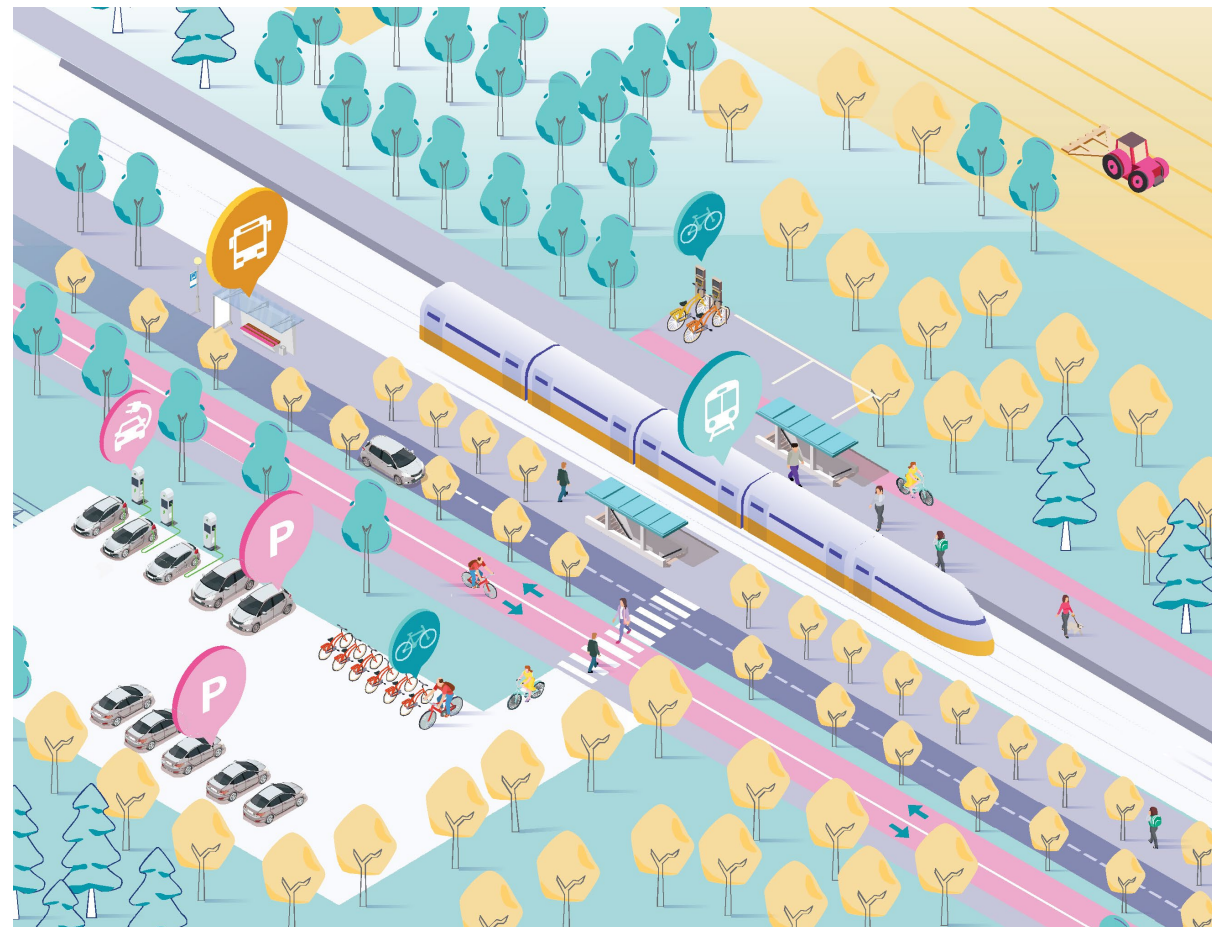
**Kestävän liikummisen käytävät** tarkoittavat merkittävimpiä yhteysvälejä, joilla voidaan tehdä kestäviä matkoja lähelle tai kauas. **Kestävän liikummisen käytävät** parantavat erityisesti joukko- ja pyöräliikenteen olosuhteita tärkeimmillä yhteyksillä, mutta toimenpiteet eivät rajoitu vain näihin kulkutapoihin. Vähintään yhtä tärkeää on saavuttaa kestävä liikuminen solmupisteitä kaikilla kulkutavoilla ja kaikille asukkaille.

Kestävän liikummisen käytävät sisältävät myös raideliikenteen yhteydet, joiden myötä on mahdollisuus parantaa huomattavasti alueellisen joukkoliikenteen mahdollisuuksia, mutta samalla on tunnistettava, että raideliikenteen edistäminen ei ole yksin kaupungin käsissä.

**Kestävän liikummisen käytävät** -kokonaisuuden edistämismvastuu on kaupunkiympäristölautakunnalla ja kaupunkiympäristöjohtajalla.

**Kestävän liikummisen käytävät** -kokonaisuus jakautuu seuraaviin osioihin:

10. Pyöräliikenteen tavoiteverkko
11. Joukkoliikenteen kehittäminen
12. Kaukoliikenteen kehittäminen
13. Vaihtoehtoiset käyttövoimat



# C. Kestävän liikkumisen käytävät (2/5)

| Toimenpide   | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot      | Tavoitteet  |
|--|--------------|-------------------|--------------------------|---|
| <p><b>10. Pyöräliikenteen tavoiteverkko</b></p> <p>Tarkistetaan pyöräliikenteen tavoiteverkko ja tarkennetaan, mitä tarkoittavat baana, pääreitti tai aluereitti. Tavoiteverkkoa laajennetaan kattamaan kaupungin muut alueet. Tarkennetusta verkosta muodostetaan vuosittain toteutettavia, riittävän suuria mutta samalla hallittavan kokoisia hankkeita, joista laaditaan yleissuunnitelmat. Hankkeita priorisoidaan suurimman vaikuttavuuden perusteella (esim. turvallisuus, sujuvuus, väyläpuute) ja niiden toteuttamista koordinoidaan muun kaupunkiympäristön kehittämisen kanssa, mm. vesihuolto-, kaukolämpö- tai muut saneeraukset.</p> <p>Tavoiteverkon toteuttamisessa panostetaan etenkin olemassa olevien väylien laatutekijöiden korjaamiseen: yksisuuntaisuus, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, suorat linjat ilman puolenvaihtoja tai ”šikaaneja”, turvalliset ylityspaikat ja liittymäjärjestelyt sekä matalat reunatuet. Tasaisin väliajoin toteutetaan myös merkittävimpiä uusinvestointeja, mutta tavoitteena ei ole lisätä pyöräteiden kilometrimäärää, päinvastoin: usein selvittää sekaliikenteellä, pyöräkaistoilla tai vastaavilla. Pyöräliikenteen infran rakentamiseen haetaan vuosittain Traficomien valtionavustusta, jota saadakseen tulee suunnitelmat toteuttaa Väyläviraston viimeisimpien pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaisesti.</p> <p>Kaupunki edistää Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja seudun muiden kuntien kanssa seudullisesti merkittäviä pyöräreittihankkeita. Kaupunki voi harkita myös joidenkin maantieverkkoon kuuluvien tarpeellisten hankkeiden edistämistä omalla rahoituksellaan. Merkittäviä yhteys-suuntia ovat ainakin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Seinäjoki-Ilmajoki-Kurikka-Kauhajoki</li><li>• Seinäjoki-Lapua-Kauhava-Ylihärmä</li><li>• Seinäjoki-Ylistaro-Isokyrö</li><li>• Seinäjoki-Peräseinäjoki</li><li>• Seinäjoki-Kuortane</li></ul> <p>Seudullisesti ja kaupungin sisällä tulee myös huolehtia riittävästä viitoituksesta sekä pyörämatkailun edistämisestä. Viitoituksen osalta laaditaan aluekohtaiset viitoitussuunnitelmat, jonka pohjalta esitetään viitoitustarpeet tärkeimpiin kohteisiin hyödyntämällä uuden tieliikennelain mahdollistamia pyöräilyopasteita. Merkittävimmät reitit on syytä merkitä omilla symboleillaan. Pyörämatkailun osalta hyödynnetään Visit Lakeuden pyörämatkailureittejä, ja tehdään yhteistyötä niin opastettujen retkien, reittien merkitsemisen kuin palveluntarjoajien toiminnan edistämiseksi.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | ELY-keskus, muut kunnat, | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b> |



# C. Kestävän liikkumisen käytävät (3/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot      | Tavoitteet  |
|---|--------------|-------------------|--------------------------|---|
| <p><b>11. Joukkoliikenteen kehittäminen</b></p> <p>Selvitetään Seinäjoen ja seudun muiden kuntien kanssa mahdollisuutta laajentaa joukkoliikenteen toimivalta-aluetta kattamaan nykyistä laajempi alue. Laajennuksen kustannusvaikutuksia tulee tarkastella huolellisesti, mutta hyvin toteutettuna laajennettu toimivalta-alue voi lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja helpottaa matkustamista seudun muista kunnista. Samalla tulee selvittää mahdollisuuksia edistää runkolinjojen toteuttamista, jolloin käytetyimmille yhteyksille voitaisiin tarjota nykyistä parempi palvelutaso lyhentämällä vuoroväliä, pidentämällä liikennöintiä sekä lyhentämällä matka- ja odotusaikoja. Runkolinjojen toteuttaminen tarkoittaa linjastorakenteen uudistamista myös muiden linjojen osalta, mikä voi pidentää matkustusaikaa osalla asukkaista. Osittain hiljaisimpia yhteyksiä voidaan korvata kutsuohjatulla liikenteellä, joka voi pohjautua linja-autoihin tai takseihin. Linjastorakennetta voidaan simuloida liikennemallin avulla, jolloin nähdään tarkemmin muutosten hyvät ja huonot puolet.</p> <p>Joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmiä, viestintää ja markkinointia ja yhteensopivuutta juna- ja kaukoliikenteen kanssa parannetaan. Yhteisillä lipputuotteilla (VR, Onnibus jne.), helpotetuilla maksutavoilla (esim. mobiilimaksu, lähimaksu), tapahtuma- ja palvelulipuilla sekä ajantasaisella matkustajainformaatiolla voidaan helpottaa joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa matkaketjujen tekemistä. Joukkoliikenteen nettisivuista tehdään käyttäjäystävälliset ja henkilökohtaista häiriötiedottamista lisätään.</p> <p>Pyritään joukkoliikenteen ja kaupungin hoitamien henkilökuljetusten osalta mahdollisimman hiilineutraaliin malliin vaatimalla operaattoreilta tulevissa kilpailutuksissa yhä vähäpäästöisempää kalustoa, esim. sähkö- tai vetybusseja.</p> <p>Käytetyimpien joukkoliikennepysäkkien kehittäminen on mainittu toimenpiteessä 6. Vastaavia parannustoimia kohdennetaan myös kestävän liikkumisen käytävien tärkeimmille pysäkeille.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | ELY-keskus, muut kunnat, | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b> |

# C. Kestävän liikkumisen käytävät (4/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot       | Tavoitteet                             |
|---|--------------|-------------------|---------------------------|--|
| <p><b>12. Kaukoliikenteen kehittäminen</b></p> <p>Kaukoliikenteen edellytysten parantaminen on pääasiassa muiden toimijoiden kuin kaupungin vastuulla, sillä suurin osa niiden infrasta sijoittuu ELY-keskuksen tai Väyläviraston hallinnoimalle alueelle. Kaupunki voi kuitenkin parantaa katuverkolle sijoittuvien pysäkkien laatua ja saavutettavuutta (ks. toimenpiteet 6, 7 ja 11) sekä kehittää yhteistyötä toimijoiden kanssa. Kaukoliikenteen markkinaehtoisten toimijoiden näkökulmasta on erityisen tärkeää saada matka-ajat optimoitua mahdollisimman sujuviksi ja ennakoitaviksi sekä maksimoida samalla matkustajamäärät. Kaukoliikenteen kannalta tulee varmistaa mahdollisimman sujuvat vaihtoyhteydet paikallisliikenteestä kaukoliikenteeseen parantamalla lippu- ja informaatiojärjestelmien sekä aikataulujen yhteensopivuutta paikallisliikenteen kanssa. Samalla kehitetään yhteistyössä Väyläviraston ja ELY-keskuksen kanssa etenkin valtateiden kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, pysäkki-infraa sekä saattoliikennejärjestelyjä.</p> <p>Seinäjoen asemanseudun rakentamista jatketaan suunnitellusti huomioiden matkakeskuksen saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla turvallisesti ja vaivattomasti. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota Valtionkadun/Ruukintien ylittämiseen, sujuviin kulkuyhteyksiin Pohjan suuntaan, liityntäpysäköintiin pyörällä ja autolla sekä vaihtoyhteyksiin paikallisliikenteestä kaukoliikenteeseen (linja-autot ja junat). Matkakeskus on kaupungin tärkein kestävä liikunnan solmupiste (ks. toimenpide 6).</p> <p>Jatketaan Vaasa-Seinäjoki-yhteysvälin seudullisen lähijunaliikenteen järjestämistävän, kustannustenjaon ja potentiaalin selvittämistä seudun muiden kuntien kanssa. Traficomin selvityksessä yhteysväliä arvioitaisiin olevan 55 000 matkustajaa, mikä tarkoittaa 92-96 % julkista subventioastetta liikennöinnin rahoittamiseksi. Yhteysväli on todettu selvityksessä erittäin kannattamattomaksi, mutta sen kannattavuutta voidaan kehittää tukeutumalla enemmän kaukoliikenteeseen. Myös alueelle suunnitellut elinkeinoelämän investoinnit ja niiden synnyttämä työvoimatarve voivat lisätä kannattavuutta merkittävästi.</p> | 2025         | Kaupunkiympäristö | Väylävirasto, ELY-keskus, | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki</b> |



# C. Kestävän liikkumisen käytävät (5/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot      | Tavoitteet  |
|---|--------------|-------------------|--------------------------|---|
| <p><b>13. Vaihtoehtoiset käyttövoimat</b></p> <p>Edistetään kaavoituksen keinoin liikenteen sähköistymistä sekä mahdollistetaan tulevaisuuden jakeluverkot uusiutuville liikennepolttoaineille. Kaupunki voi edellyttää sähköautojen latauspaikkoja pysäköintilaitoksissa tai erilaisissa maankäytön toiminnoissa. Kaupunki voi myös selvittää sähkölatauksen potentiaalia kaupunkialueella sekä toteuttaa yhteistyössä sähköverkkotoimijoiden kanssa latausasemia katuverkolle tai yleisille pysäköintialueille. Omiin kiinteistöihin tulee toteuttaa sähkölatauspaikkoja lain vaatimalla tavalla tai sitä kunnianhimoisemmin.</p> <p>Kaupunki voi vaikuttaa valtakunnallisiin ja paikallisiin toimijoihin jakeluinfran toteuttamiseksi niin henkilöauto- kuin raskaan liikenteen tarpeisiin etenkin valtateille ja tärkeimpien terminaalien yhteyteen. Joukkoliikenteen operaattoreita kannustetaan toteuttamaan latausasemia huomioimalla joukkoliikenteen päästövähennystavoitteet kilpailutusasiakirjoissa (toimenpide 11). Raskaan liikenteen osalta kaupunki voi olla proaktiivinen ja edistää latausinfran toteutusta teollisuusalueilla.</p> <p>Kaupunki voi antaa myös neuvontapalvelua asukkaalle, taloyhtiöille ja yrityksille sähkölatauksen ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien rahoituksen hakemisesta, toteutustavoista ja hyödyistä.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | Väylävirasto, ELY-keskus | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b> |

# D. Arjen matkojen turvaaminen (1/5)

**Arjen matkojen turvaaminen** tarkoittaa tavalliseen arkiliikkumiseen liittyvien matkojen kestävyuden lisäämistä, mutta tarkoituksena on mahdollistaa kaikkien liikkujaryhmien osallistuminen yhteiskunnan toimintoihin kulkutavasta riippumatta. Arjen matkojen lähtökohtana on toimiva suunnitteluohjeistus, joka määrittää maankäytön ja palveluiden sijoittelun periaatteet, väylähierarkian perusteet sekä kestävä, turvallisen ja esteettömän liikkumisen painotukset. Arjen matkoista tärkeimpiä ovat matkat eri-ikäisten ihmisten käyttämiin peruspalveluihin kuten kouluun, päiväkotiin, lähipalveluihin, päivittäistavarakauppaan, apteekkiin sekä sosiaali- ja terveyspalveluihin.

Arjen matkojen edistämisen yksi merkittävä näkökulma on asenteisiin vaikuttaminen. Liikennekasvatuksen, tiedottamisen ja viestinnän avulla voidaan vaikuttaa etenkin lasten ja nuorten liikkumisen tapoihin, mutta luomalla positiivinen liikkumisen ilmapiiri voidaan myös edistää huoltajien, työmatkaliikkujien ja muiden ihmisten suhtautumista liikkumistapojen muutokseen ja kestävä liikkumisen yleistymiseen.

**Arjen matkojen turvaaminen** -kokonaisuuden edistämisvastuu on kaupunkiympäristölautakunnalla ja kaupunkiympäristöjohtajalla.

**Arjen matkojen turvaaminen** -kokonaisuus jakautuu seuraaviin osioihin:

- 14. Kestävä suunnitteluohjeistus
- 15. Hyvinvointia edistävä ympäristö
- 16. Liikennekasvatus ja -koulutus
- 17. Viestintä ja markkinointi

# D. Arjen matkojen turvaaminen (2/5)

| Toimenpide   | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot                 | Tavoitteet  |
|--|--------------|-------------------|-------------------------------------|---|
| <p><b>14. Kestävä suunnitteluohjeistus</b></p> <p>Suunnitteluohjeistuksella on erittäin suuri merkitys toteuttavien ratkaisujen houkuttelevuuteen ja toimivuuteen kestävien kulkutapojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Ohjeistuksissa huomioidaan niin maankäytön suunnittelu ja kaavoitus, uusien katujen tai alueiden rakentaminen, olemassa olevien kohteiden saneeraus kuin työnaikaiset järjestelyt. Tärkein lähtökohta on edistää eheää yhdyskuntarakennetta, jossa palvelut ovat lähellä, maankäyttö on sekoittunutta ja kävelyn ja pyöräilyn tilantarve on huomioitu katutilojen mitoituksessa.</p> <p>Liikenneverkon suunnittelussa tulee lähteä hierarkkisesta mallista, jossa kaikille kulkutavoille määritellään toiminnalliseen luokitukseen pohjautuva tavoiteverkko. Merkittävimmät autoliikenteen määrät ja keskustojen läpiajoliikenne ohjataan pääteille ja pääkaduille, kun pienemmät paikallisemmat kulkutarpeet suunnataan kokoojakaduille ja edelleen tonttikaduille. Vastaava toteutetaan jalankululle, pyöräliikenteelle, joukkoliikenteelle sekä logistiikalle (ks. Toimenpiteet 4, 8, 10 ja 11). Verkot risteävät toistensa kanssa, jolloin suunnitteluohjeistuksessa tulee lähteä siitä, millaisia ratkaisuja käytetään millaisissa ympäristöissä, mutta painottaen kestävää liikkumista etenkin <i>ydinkeskustassa</i> ja <i>kaupunkialueella</i>. Esimerkiksi pyöräliikenteen pääreitit ja autoliikenteen kokoojakadun ristetessä voidaan autoliikenne osoittaa väistämisvelvolliseksi. Samalla voidaan esittää toimenpidetyyppejä, joita suositetaan erilaisilla väylätyypeillä. Jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeistus pohjautuu pitkälti Väyläviraston julkaisuihin aiheesta, mutta niitä voidaan tarkentaa kaupungin lähtökohdista.</p> <p>Suunnitteluohjeistuksessa kuvataan myös kunnossapidon periaatteet, joiden avulla varmistetaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ensisijaisesti hierarkiassa korkeimmalla olevilla väylillä. Kuvataan kunnossapitoluokitus, lumen lähisijoituksen ja siirron periaatteet sekä liukkaudentorjunnan ja hiekanpoiston periaatteet ohjaamaan kaupungin omaa ja urakoitsijoiden toimintaa.</p> <p>Liikenteen rauhoittamisen politiikassa esitetään tavoitteelliset ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitukset erilaisille väylätyypeille eri ympäristöissä sekä etenkin keinovalikoima, jonka avulla nopeusrajoitukset ovat uskottavia ja niitä valvotaan. Keinovalikoimaan sisältyvät ajoradan leveys, hidasteet, kaistamäärät, väistämisvelvollisuudet, automaattisen valvonnan pisteet, liittymäjärjestelyt jne. Liikenteen rauhoittamisella varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus sekä joukkoliikenteen toimintavarmuus, mutta samalla mahdollistetaan autoliikenteen sujuva käyttö kaikkialla.</p> | 2024         | Kaupunkiympäristö | Elinvoima ja työllisyys, ELY-keskus | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa</b> |



# D. Arjen matkojen turvaaminen (3/5)

| Toimenpide   | Aloitusvuosi | Vastuutaho        | Muut yhteistyötahot     | Tavoitteet   |
|--|--------------|-------------------|-------------------------|--|
| <p><b>15. Hyvinvointia edistävä ympäristö</b></p> <p>Hyvinvointi muodostuu hyvästä arkielämästä, terveyden ja turvallisuuden kokemuksesta sekä mahdollisuudesta osallistua yhteiskunnan toimintaan. Ympäristö voi tukea hyvinvointia tarjoamalla virikkeellisen, viihtyisän ja kiinnostavan liikkumisympäristön kaikille ikä- ja liikkujaryhmille ja mahdollistamalla siten omaehtoisen liikkumisen ja lähipalveluiden hyödyntämisen mahdollisimman monille. Hyvinvointia lisäävät etenkin luonto, metsät, viherreitit ja kasvillisuus myös kaupunkialueella.</p> <p>Lisäämällä kiinnostavia viherreittejä sekä tarjoamalla saavutettavia lähipalveluita kaupunki voi merkittävästi lisätä arjen asumisalueiden käytettävyyttä. Lähipalveluita voivat olla leikkipaikat, ulkoliikuntapaikat, pururadat tai muut kuntoilureitit, koirapuistot, yleiset grillit tai laavut jne. Niiden avulla voidaan lisätä merkittävästi myös asukkaiden yhteisöllisyyttä sekä rikkoa rajoja erilaisten ja eritaustaisten ihmisten välillä. Palveluverkon osalta kriittisintä on korjata turvallisuuspuutteet palveluiden lähiympäristöstä.</p> <p>Hyvinvoinnin kannalta merkittävää on vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja, kuten melua, täryä, ilmansaasteita ja onnettomuuksia. Tärkeimpiä ja kustannustehokkaimpia keinoja ovat liikenteen määrän ja nopeuden lasku etenkin keskeisimpien alueiden tuntumassa, mutta aina tämä ei ole mahdollista. Etenkin vilkkaimpien teiden ja katujen melua voidaan torjua meluvalleilla tai kasvillisuudella sekä muilla maisemasuunnittelun keinoilla. Hiukkaspäästöjä voidaan vähentää siivoamalla katuhiekka pois keväisin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa sekä edistämällä etenkin raskaan liikenteen sähköistymistä.</p> <p>Onnettomuuksien torjunnassa noudatetaan liikenneturvallisuuksuunnitelman keinovalikoimaa. Onnettomuuksien vähenemisen lisäksi panostetaan turvattomuuden tunteen vähentämiseen. Turvattomuutta voidaan kokea, vaikkei alueella olisikaan tapahtunut onnettomuuksia. Turvattomuuden tunnetta lisäävät mm. puutteellinen valaistus, epäsiisteys, liian kaukana asutuksesta sijaitsevat reitit, liukkaat jalkakäytävät ja muut epämiellyttäväksi koetut paikat.</p> | 2025         | Kaupunkiympäristö | Elinvoima ja työllisyys | <b>Helposti saavutettava Seinäjoki, Tilaa ja tahtoa, Ympäri vuoden</b> |

# D. Arjen matkojen turvaaminen (4/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho              | Muut yhteistyötahot   | Tavoitteet  |
|---|--------------|-------------------------|---|---|
| <p><b>16. Liikennekasvatus ja -koulutus</b></p> <p>Liikennekasvatuksen keinoin voidaan opettaa jo hyvin nuorille lapsille sekä heidän huoltajilleen oikeista ja turvallisista tavoista liikkua kaupungissa. Muodostamalla yhteiset pelisäännöt ja tarjoamalla turvalliset puitteet monet lapset voivat kulkea itsenäisesti kouluun, palveluihin ja kavereille ilman tarvetta vanhempien kyydille. Omatoimiseen liikkumiseen voidaan kannustaa koulujen puolelta, kunhan koulureittien mahdolliset pahimmat epäkohdat on korjattu. Lähtökohtainen pyöräilykielto alakoululaisille ei ole nykypäivän kestävä ratkaisu, vaan pyöräilyyn tulee kannustaa oppilaiden taitoja huomioiden.</p> <p>Liikennekasvatus toimii parhaiten, jos se on viestiltään yhtenäistä ja jatkuu aina neuvolapalveluista toisen asteen koulutukseen saakka. Panostamalla lasten ja nuorten asennekasvatukseen saadaan välitettyä selkeä viesti lapsille ja nuorille myös heidän huoltajilleen. Vaihtoehtoja liikkumiseen on suurempien taajamien alueilla huomattavasti enemmän kuin harvemmin asutuilla alueilla, mikä tulee huomioida liikennekasvatuksessa.</p> <p>Liikennekasvatus on pitkälti huoltajien, opettajien, varhaiskasvattajien sekä nuoris- ja liikuntaohjaajien varassa, minkä vuoksi henkilöstön osaamista ja tietoja tulee pitää myös ajan tasalla. Yhteistyötä tehdään mm. poliisin, pelastuslaitoksen, Liikenneturvan ja autokoulujen kanssa tärkeimmän kestävä ja turvallisen liikkumisen osaamisen jakamiseksi kaupungin kasvatushenkilöstölle. Yhteistyötä tehdään myös Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialueen kanssa, jotta myös sosiaali- ja terveysalan henkilöstön osaamista saadaan pidettyä yllä. Hyvinvointialueen kautta liikennekasvatusta voidaan laajentaa myös aikuisiin ja iäkkäisiin, tärkeimpinä kohderyhminä päihde- tai mielenterveyshoidon asiakkaat sekä ajoterveyden kannalta riskiryhmiin kuuluvat iäkkäät. Myös maahanmuuttajien perehdyttämistä suomalaisen liikennekulttuuriin tulee edistää.</p> | 2025         | Sivistys ja hyvinvointi | Kaupunkiympäristö, elinvoima ja työllisyys, Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue, Pohjanmaan poliisilaitos, Liikenneturva | <b>Tilaa ja tahtoa, Terveellinen ja turvallinen</b> |

# D. Arjen matkojen turvaaminen (5/5)

| Toimenpide  | Aloitusvuosi | Vastuutaho              | Muut yhteistyötahot                              | Tavoitteet      |
|---|--------------|-------------------------|--|-----------------|
| <p><b>17. Viestintä ja markkinointi</b></p> <p>Viestintä ja markkinointi ovat osa liikkumisen ohjausta, jonka avulla pyritään saamaan asukkaat ja sidosryhmät tunnistamaan keinoja parantaa oman liikkumisensa kestävyyttä ja valitsemaan kulkutavat tarpeeseen sopivalla tavalla. Liikkumisen ohjauksen järjestelmällinen toteuttaminen vuosittain on tärkeä tapa viestiä potentiaalisimmille kohderyhmille kestävästä liikkumisesta vaihtoehtoja. Parhaita keinoja ovat vaikuttaminen asukkaisiin, kun he ovat elämänmuutosvaiheessa (esim. muutto, opiskelun aloittaminen, lapsi perheessä, lapsi muuttaa pois, uusi työpaikka, eläkkeelle jääminen). Tällaisissa tilanteissa kaupunki voi helpoiten kannustaa valitsemaan uudenlaisia liikkumistapoja esimerkiksi jakamalla pyöräilykartoja tai bussilippuja. Liikkumisen ohjaus ei tarkoita pelkästään kannustamista kävelyyn, pyöräilyyn tai joukkoliikenteeseen, vaan se voi sisältää myös etätyön tai kestävästä autoilun kuten kimpakyydit.</p> <p>Liikkumisen ohjauksen systemaattinen edistäminen toteutuu parhaiten yhteistyössä, kun asiaa suunnitellaan ja pidetään säännöllisesti esillä. Hyvä keino yhteistyön lisäämiseen on kaupungin toimialojen ja sidosryhmien edustajista koostuvan työryhmän perustaminen, tai vaihtoehtoisesti liikenneturvallisuusryhmän hyödyntäminen.</p> <p>Myös käynnistyvistä ja valmistuneista hankkeista tulee viestiä asukkaille riittävän houkuttelevasti, pelkkä ilmoitus lehdessä ei riitä. Näin vahvistetaan asukkaiden mahdollisuutta osallistua suunnitteluprosesseihin sekä jaetaan tietoa uusista ratkaisuista. Erilaisten tempausten ja tapahtumien avulla voidaan entisestään lisätä uusien hankkeiden kiinnostavuutta myös paikallismediassa.</p> <p>Yritys yhteistyön avulla (ks. Toimenpide 4) voidaan kannustaa myös työnantajien avulla kestävästä työmatkaliikunnasta. Yritykset voivat kertoa erilaisista etuuksista tai vaihtoehtoja, kannustaa ja palkita työntekijöitään sekä brändätä itseään kestävästä liikkumisesta ajureiksi. Kaupunki voi näyttää hyvää esimerkkiä edistämällä omien työntekijöidensä kestävästä liikkumisesta mm. ottamalla käyttöön työsuohdepyörän tai -matkaliput, tarjoamalla toimipisteissään aamupaloja tai välipaloja pyöräilijöille tai toteuttamalla kimpakyytipörssin työntekijöilleen.</p> | 2025         | Elinvoima ja työllisyys | Konsernipalvelut, Kaupunkiympäristö, työnantajat | Tilaa ja tahtoa |



# Etenemispolku

2023–2024

2025–2027

2028 →

1. Edistämiskyvystä huolehtiminen

2. Kunnianhimoisen rahoitustaso

3. Tiedolla johtaminen

4. Yhteistyötä yli rajojen

5. Kävely- ja pyöräilypainotteisuuden kehittäminen

6. Kestävän liikkumisen solmupisteet

7. Kestävät pysäköintiratkaisut

8. Lähilogistiikan ratkaisut

9. Palvelu- ja tapahtumatarjonta

10. Pyöräliikenteen tavoiteverkko

11. Joukkoliikenteen kehittäminen

12. Kaukoliikenteen kehittäminen

13. Vaihtoehtoiset käyttövoimat

14. Kestävä suunnitteluohjeistus

15. Hyvinvointia edistävä ympäristö

16. Liikennekasvatus ja -koulutus

17. Viestintä ja markkinointi

**Etenemispolku** esittää kaikki edellä mainitut toimenpiteet aikajanelalla. Aloitussuosi kuvaa monesta asiasta koostuvan toimenpiteen järjestelmällisen kehittämisen käynnistämistä. Toimenpiteisiin liittyviä asioita edistetään osittain jo nykyisin eri laajuudessa myös ennen toimenpiteen varsinaista aloitusvuotta. Suurin osa toimenpiteistä on muodoltaan prosessimaisia eli ne jatkuvat ja kehittyvät aloitusvuoden jälkeen.

**Kaikki toimenpiteet on käynnistetty vuoteen 2025 mennessä.** Nyt laadittu SUMP tukeutuu vuosille 2022-2029 laadittuun kaupunkistrategiaan, jonka päivitystarve koittaa uuden valtuuston aloittaessa vuonna 2025. Kaupunkistrategian päivityksen myötä on viimeistään hyvä hetki tarkastella myös SUMP:n toimenpiteiden kehityksen suuntaa ja päättää SUMP:n päivitystarpeesta.

A photograph of three people juggling hula hoops on a bridge. The scene is captured with a blue color overlay. The bridge has a metal railing and a large, curved structure above it. The background shows trees and buildings. The word "SEURANTA" is written in large, gold, textured letters at the bottom of the image.

**SEURANTA**





## Miksi seurannan kokonaisuuteen kannattaa investoida?

### Jos et mittaa asiaa, et voi hallita sitä

Tavoitteiden asettaminen on turhaa ilman kunnollista mittarointia ja seurantaa. Oikeiden päätösten tekeminen vaatii ajantasaisen ja luotettavan tiedon oikeista asioista.

### If you don't count it... it doesn't count

Maksaako investointi kestävään liikkumiseen itsensä takaisin? Oikein valituilla mittareilla voi laskea muutoksen ihmisten liikkumisessa ja havaita toimenpiteiden vaikutuksen. Kaikki tämä auttaa liikenne- ja maankäyttöhankkeiden ohjelmoinnissa.

### Sitä saat, mitä mittaat

Eri kulkutavoista ei kerätä nykyisin tietoa tasavertaisesti. Tiedolla johdettu toimenpiteiden ohjelmointi ei saisi olla riippuvaista nykyisin saatavilla olevista mittareista. Uusien mittarien kehittäminen erityisesti kävelyyn ja pyöräilyyn on keskeistä tulevina vuosina.

Seurannan kokonaisuudessa määritellään miten kestävä liikumisen suunnitelman toteutumista seurataan. Seinäjoen laatiessa vasta ensimmäistä kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelmaa (SUMP) on suositeltavaa pitää seurattavien mittarien määrä alkuun maltillisena. Mittarien määrää kannattaa kasvattaa ajan mittaan, kun datalähteitä kehitetään ja edistämistyön koordinointi kehittyy.

Mittarien tulee olla selkeästi yhteydessä suunnitelman visioon ja tavoitteisiin, helposti ymmärrettävissä ja mielenkiintoa herättäviä. Mittarien asettamisessa on hyvä huomata, että liikennejärjestelmä on osa monimutkaista kokonaisuutta, jossa liikenteellä ja liikkumisella on yhtymäpintaa moniin muihin jo kaupungissa seurattaviin asioihin. Näitä mm. hyvinvointisuunnitelmasta löytyviä seurantamekanismeja kannattaa hyödyntää myös kestävä liikumisen mittaamisessa. Toisten kaupunkien vastaavissa suunnitelmissa mitattavista asioista voi hakea vertailutietoa ja innostusta omaan edistämistyöhön. Mittareille esitetään nykytilan tiedot, tavoitesuunta, tietolähteet sekä tiedon päivitys- ja raportointitiheys.



# Mittarit 1/2






## Keskeisin mittari kestävän liikkumisen suunnitelman toteutumiseksi on kestävien kulkutapojen kulkutapaosuus.

Seinäjoen asettuu nykytilassa samalle viivalle muiden keskisuurten suomalaisten kaupunkien kanssa. Suomen kaupunkisilmukohtien (Urban Nodes) vastaaviin osuuksiin Seinäjoella on vielä matkaa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu kunnianhimoinen 14 prosenttiyksikön kasvutavoite vuoteen 2032 mennessä.

Kestävän liikkumisen edellytykset täyttyvät parhaiten kaupunkikeskustassa. Kulkutapaosuustavoitteen saavuttamista tavoitellaan osittain asukas- ja työpaikkamäärän merkittäväällä kasvulla ydinkeskustassa ja sitä reunustavilla alueilla.

Seinäjoki on kaupunkistrategiassaan sitoutunut hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan tieliikenteen päästöjen puolittamista.






Ajoneuvojen lähipäästöjen vähentymisellä ei päästä eroon kaikista moottoriliikenteen haitallisista ulkoisvaikutuksista. Ihmisten fyysinen liikkumattomuus, autojen tilatehottomuus, rengasmelu, katupöly sekä liikennekuolemat ja -loukkaantumiset säilyvät myös sähköautojen myötä. Autotiheyden mittari kertoo epäsuorasti näiden haittavaikutusten olemassaolosta.

| Mittari   | Vastaa tavoitteeseen   | Nykytila  | Tavoite-suunta  | Huomioita (tietolähde, päivitystiheys, muuta)  |
|---|--|---|---|--|
| Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus       | Helposti saavutettava<br>Tilaa ja tahtoa<br>Terveellinen ja turvallinen<br>Läpi vuoden | 34 % (2011)<br>31 % (2022,<br>liikennemallin arvio) | <br>Ylös   | Oma, seudun tai maakunnan (kevennetty) liikennetutkimus, Henkilöliikennetutkimus (HLT) Traficom<br><br>Aineiston päivitystiheys: 4-5 vuotta<br><br><i>Etelä-Pohjanmaan tavoite (2032): 43 %<br/>Lahti (2021): 37 %; Oulu (2021): 43 %,<br/>Jyväskylä (2021): 44 %.</i> |
| Kaupunkikeskustan asukas- ja työpaikkamäärä                 | Helposti saavutettava<br>Tilaa ja tahtoa   | Asukkaat: 7 500<br>Työpaikat: 6 500                 | <br>Ylös   | Väestö- ja työpaikka-aineistot (mm. Tilastokeskus), kaupungin paikkatietopalvelut<br><br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi   |
| Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt Seinäjoella              | Terveellinen ja turvallinen  | 104 100 tonnia<br>(2021 ennakkotieto)               | <br>Alas   | Suomen Ympäristökeskus, Kuntien ja alueiden khk-päästöt<br><br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi   |
| Liikennekäytössä olevien henkilöautojen suhteellinen määrä  | Tilaa ja tahtoa<br>Terveellinen ja turvallinen   | 585 autoa / 1000<br>asukasta                        | <br>Alas   | Moottoriajoneuvokanta Tilastokeskus/Traficom<br><br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi<br><br><i>Joensuu (471), Hämeenlinna (524), Vaasa (500), Rovaniemi (505), Mikkeli, (533), Porvoo (534)</i>   |
| Huonon tai erittäin huonon ilmanlaatuindeksin päivien määrä | Terveellinen ja turvallinen  | 3 päivää (2020)                                     | <br>Alas | Seinäjoen kaupungin ympäristönsuojelu<br><br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi   |

# Mittarit 2/2

**Turvallisuus ja terveellisyys** näkyvät vahvasti suunnitelman visiossa ja tavoitteissa, joten ne on nostettu näkyvästi esille myös mittareissa. Turvallisuutta voidaan mitata poliisin tilastoimista onnettomuuksista, mutta näissä on hyvä huomata miten niistä puuttuu useimmat jalan tai pyörällä liikkuneille sattuneet tapaturmat. Turvallisuuden tunne eri väestöryhmien näkökulmasta ei myöskään välity virallisista tilastoista. Turvallisuuden ja terveellisyyden mittareita kannattaa kehittää jatkossa myös kaupungin omista asukastytyväisyyskyselyistä.

Asukastytyväisyyden mittaria olisi hyvä kehittää myös huomioimaan talvikunnossapito eri kulkutapojen ja alueiden kannalta. Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärien seurannan kehittyessä voidaan ottaa käyttöön talven liikennemääriä jatkuvasti seuraava mittari.

| Mittari  | Vastaa tavoitteeseen  | Nykytila   | Tavoite-suunta  | Huomioita (tietolähde, päivitystiheys, muuta)   |
|--|---|--|---|---|
| Liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä kunnan katuverkolla (5 vuoden keskiarvo) | Terveellinen ja turvallinen   | 0,6 kuolemaa / vuosi (2018-2022)<br>3 vak. loukkaantunutta / vuosi (2018-2022) | <br>Alas   | Tieliikenneonnettomuudet (Tilastokeskus)<br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi   |
| Terveysliikunta-suosituksen mukaan liian vähän liikkuvien osuus väestöstä                            | Terveellinen ja turvallinen   | 63,9 % (2020)  | <br>Alas   | mm. THL, FinSote-tutkimus<br>Aineiston päivitystiheys: 2 vuotta<br><i>Koko maa: 60,9 %; Tampere 60,1 %; Helsinki 56,5 %<br/>Vaihtoehtona/täydennyksenä Move!-mittaustulokset</i>  |
| Tehostetun talvikunnossapidon alaisuudessa olevien pyöräteiden pituus                                | Läpi vuoden<br>Helposti saavutettava<br>Terveellinen ja turvallinen | Uusi mittari, tietoa ei ole  | <br>Ylös   | Seinäjoen kaupungin ympäristön toimiala, kaupungin paikkatietopalvelut<br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi<br><i>Ehdotus pääpyöräteiden tehostetusta talvikunnossapidosta keskustan kestävän liikkumisen toimenpideohjelmassa (2020)</i> |
| Jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät keskimäärin valikoiduilla mittauspisteillä              | Helposti saavutettava<br>Terveellinen ja turvallinen<br>Läpi vuoden | Uusi mittari, jatkuvaa seurantaa ei ole  | <br>Ylös   | Jatkuvat automaattiset liikennelaskennat, Seinäjoen kaupungin ympäristön toimiala<br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi<br><i>Kaksi automaattista laskentapistettä ehdotettu keskustan toimenpideohjelmassa</i>                            |
| Enintään 30 km/h alaisuudessa olevan katuverkon osuus  | Helposti saavutettava<br>Terveellinen ja turvallinen                | 27 % (2021)  | <br>Ylös | Seinäjoen kaupungin ympäristön toimiala/Liikenneturvallisuusryhmä, kaupungin paikkatietopalvelut<br>Aineiston päivitystiheys: 1 vuosi<br><i>Liikenneturvallisuussuunnitelman (2021) ehdotuksen toteutuessa osuus olisi 55 %.</i>          |

# Työn organisointi

Työn käynnistämisen ja organisoinnin keskeisin toimenpide on *Toimenpide 1 - Edistämiskyvystä huolehtiminen.*

Toimenpiteessä esitetty **SUMP-koordinaattori** on joko palkattu henkilö tai hankittu palveluntarjoaja, joka käy vuoropuhelua kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelman tavoitteista ja toimenpiteistä toimialojen, poliittisten elinten ja sidosryhmien kanssa. Yhteistyössä toimialojen kanssa Seinäjoen SUMP-koordinaattori esittää henkilöitä **SUMP-työryhmään**, jonka kaupunginjohtaja nimeää määrääjäksi.

Koordinaattorin tehtäviin kuuluu SUMP-työryhmän koolle kutsuminen, sen toiminnan ylläpitäminen sekä toimenpiteiden toteutumisen ja seurannan mittarien raportoiminen poliittisille elimille. Työryhmän tehtäviin taas kuuluu toimenpiteiden edistäminen yhteistyössä vastuutahojen kanssa, SUMP:n mittariston ja vaikutusten seuraaminen sekä liikunnan ohjauksen toimenpiteiden koordinoiminen koordinaattorin avustuksella.

SUMP-koordinaattoria tukee työssään mm. [Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta koskevat suuntaviivat.](#)





# Seinäjäjoki

Helposti saavutettava Seinäjäjoki –  
Tilaa ja tahtoa terveelliselle ja turvalliselle liikkumiselle läpi vuoden

