

Roveksen alue iski ykköseksi

Tuore selvitys tukee Seinäjoelle valtakunnallista logistiikkakeskusta

JARI KARJANMAA

SEINÄJOKI Seinäjoki kärkkyi tavarakuljetusten tärkeäksi solmukohdaksi. Tuore tutkimus tukee kaupunkia synnyttämään Roveksen alueelle jopa valtakunnallisen logistiikkakeskuksen.

Seinäjoesta saattaa tulla myös transito- eli kauttakululiikenteen yksi pääpaikka. Kaupungin hyvä sijainti antaa tähän perusteet, kun suunnitelmissa edennyt Keski-Pohjan juna-laiva-juna kuljetuskäytävä avautuu Norjan, Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle.

Tämä selvitys Etelä-Pohjanmaan logistiikka- ja maankäyttöseminaarissa Seinäjoella keskiviikkona. Logistiikkakeskus poikisi ympärilleen myös muita toimintoja, jotka työllistävät enemmän ihmisiä kuin itse keskus.

Viittä vaille valmiin Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikkatuon maankäyttöselvityksen mukaan maakunnan logistisesti merkittävin alue osuu Roveksen teollisuusalueelle Seinäjoelle. Sinne voisi tehdä modernin logistiikkakeskuksen, joka varastoi, välikäsittelee ja jakaa tavaroita eteenpäin asiakkaille.

- Itäinen ohikulkutie tuo alueelle erinomaiset liikenneyhetydet, totesi selvityksen laatineen Sito Oy:n liikennesuunnittelija, diplomi-insinööri Juha Mäkinen.

Hyvän sijaintinsa lisäksi Rovesta puolustavat markkinoiden läheisyys, osaavan työvoiman saatavuus ja hyvä kaavallinen valmius.

Raportin mukaan Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava -vyöhyke nousee logistisesti näkökulmasta tärkeimmäksi kehitysalueeksi - Etelä-Pohjanmaan moottoriksi.

- Tälle banaaninmuotoiselle akselille on sijoittunut yli 70 prosenttia maakunnan kaupantavaraa teollisuuden työpaikoista.

Myös alueellisesti Etelä-Poh-



Roveksen teollisuusalueella on vetoa. Sinne olisi tutkimuksen mukaan mahdollista luoda valtakunnallinen logistiikkakeskus. KUVA: HEIKKI HAKANEN

Itäinen ohikulkutie tuo Roveksen alueelle Seinäjoelle erinomaiset liikenneyhetydet.

janmaan työpaikat keskittyvät valta- ja kantatieverkko lähialueille kuntakeskusten tuntumaan.

- Yli 90 prosenttia työpaikoista on pääteiden viiden kilometrin vaikutusvyöhykkeellä.

Selvitys suosittelee Kauhajoki-Kauhava-akselin lisäksi muiden seutukuntakeskusten omien vahvuuksien valjastamista.

Etenkin liikenteen pullonkauloja pitäisi poistaa. Tämä

turvaisi koko maakunnan tasapainoisen kehittämisen.

Logistiikkapainotteiseksi yritysalueiksi raportti nimeää Kauhajoen Aronkylän, Lapuan Jouttikallion, Ilmajoen maaliikennekeskuksen ja Seinäjoen Teräsmäen.

Elinkeinoelämän kannalta tärkeimmiksi tiehankkeiksi nousivat valtatie 19 - kantatie 67, liittymäjärjestelyt valtatie kol-

mella välillä Jalasjärvi-Ilmajoki, kantatie 44 välillä Kauhajoki-Honkajoki ja valtatie 18 välillä Seinäjoki Ähtäri.

Tämän tärkeimmän tieverkoston parantaminen nielsi noin 400 miljoonaa euroa.

- Ensimmäinen vaihe maksaisi 70 - 100 miljoonaa ja toinen lähes 300 miljoonaa euroa, sanoo aluejohtaja Tenho Aarnikko Sito Oy:stä.

Ennusteiden mukaan liiken-

ne lisääntyy Etelä-Pohjanmaan valtateilla yli 30 prosenttia vuosi 2010-2040. Kasvu keskittyy valtatielle 19 ja kantatielle 67.

Raportin mukaan maantiekenteen sujuvuus alkaa tökkä merkittävästi Seinäjoelle johtavilla valtateilla 18, 19 sekä kaantiella 67, jos väylien kuntoa parannetaan.

Kaskisten kautta tavaraa ehkä jo tänä vuonna

JARI KARJANMAA

SEINÄJOKI Kaskisten sataman, Kaskisten radan ja Seinäjoen merkitys tavaraliikenteessä on harppaamassa Atlanttiseen ulottuvuuteen.

Itämeren väistävä "Vihreä kuljetuskanava" Norjan, Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle ja takaisin odottaa jo lähtölaukausta.

Valtamereiltä laivalla tullut tavara saapuu Trondheimin satamaan Norjaan. Sieltä se jatkaa junalla Sundsvalliin Ruotsiin.

Lasti kulkee laivalla Selkämeren yli Kaskisiin. Siellä tavara lastataan taas junaan, joka kulkuttaa tavaran Seinäjoen kautta Suomen läpi aina Pietariin asti Venäjälle.

Hankkeen puuhaväki on pistänyt ison pyörän pyörimään.

- Junaliikenne Kaskisista Pietariin on tarkoitus aloittaa tämän vuoden aikana, sanoo projektipäällikkö Ari Lehtinen Seinäjoen seudun elinkeinokeskuksesta.

Junaliikenne Sundsvallista

Trondheimiin hänen mukaansa pelaa jo

Lehtisen mukaan Seinäjoesta voisi näin tulla yksi transito- eli kauttakululiikenteen pääpaikka. Transitotavaroita ei osteta kauttakulkumaahan, eikä niitä ei selvitetä kauttakulkumaan tullissa.

- Tavaraa vaan pitäisi saada Seinäjoella junaan ja junasta pois.

Lehtinen on haistellut ilmapölyä. Hänen mukaansa Kaski-

sen radalla kuljetukset voisi ottaa vastuulleen vaikkapa yksityinen toimija.

- Yksityisen yhtiön veturi ajaisi Seinäjoki-Kaskinen välin.

Yhteispohjoismainen NECL II-hanke (North East Cargo Link) ajoittuu vuosille 2010-2013. Sen tavoitteena on luoda itä-länsi suuntainen Keski-Pohjan kuljetuskäytävä.

Tämä väylä ohittaa Itämeren, jonka laivaliikennettä uhkaavat kiristyvät rikkipäästörajat.

Kilpailukykyä paremmaksi

Etelä-Pohjanmaan valta- ja kantateiden logistiikka- ja maankäyttöselvityksen päämääränä on lisätä maakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyä logistiikan avulla.

Tärkeimmäksi kehitysalueeksi logistisesti näkökulmasta nousi Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava-vyöhyke. Sen kehittämistä Etelä-Pohjanmaan moottorina yhdessä Seinäjoen kaupungin kanssa tuki myös tehty vaikutustarkastelu.

Maankäytön ja liikenteen voimakas kasvu vyöhykkeellä luo osaltaan lisää painetta kehittämään tieverkkoa.

Logistiikan ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeimmiksi tiehankkeiksi raportti nostaa valtatie 19 - kantatie 67, valtatie 3 Jalasjärvi-Ilmajoki, kantatie 44 Kauhajoki-Honkajoki ja valtatie 18 Seinäjoki-Ähtäri.

Selvitys suosittelee myös muiden seutukuntakeskusten omien vahvuuksien kehittämistä.

Aioon tarvitaan kuljettaian molemman