

KESKI-SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

12/2012

Julkaisutiedot

Julkaisija:

Keski-Suomen liitto
Sepänkatu 4, 40100 Jyväskylä
Puhelin 020 7560 200

Kotisivu:

www.keskisuomi.fi

Henkilökunnan sähköpostiosoitteet ovat muotoa

etunimi.sukunimi@keskisuomi.fi

Julkaisu:

B189
ISBN: 978-951-594-432-0
ISBN: 978-951-594-433-7 (sähköinen)
ISSN: 0788-7043

Painos:

300 kpl

Painopaikka:

Kirjapaino Kari Ky

Taitto:

Laura Pöllänen, Sito-Kuopio Oy

Jyväskylä 2012

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	4
1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	6
1.1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA JA REUNAEHTOJA	6
1.2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOS LUO HAASTEITA.....	10
1.3 KESKI-SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTARPEET	12
2. TAVOITTEET	16
2.1 TAVOITEASETELUN TAUSTAA	16
2.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TAVOITETILA 2035	17
3. KEHITTÄMISSTRATEGIA.....	19
3.1 SUURET VÄYLÄINVESTOINNIT	19
3.2 ELINKEINOELÄMÄN KILPAILUKYKY	23
3.2.1 Liikenneverkon tarkoituksenmukainen kunto ja liikennöitävyys turvataan elinkeinoelämän vaatimusten mukaisesti	24
3.2.2 Logistisen järjestelmän solmupisteitä kehitetään suunnitelmallisesti	25
3.2.3 Logistiikkapalveluita, -osaamista ja -yhteistyötä kehitetään systemaattisesti	26
3.2.4 Kaukoliikenneyhteyksiä nopeutetaan pitkäjänteisesti	26
3.3 IHMISTEN LIIKKUMINEN.....	28
3.3.1 Lähtökohtana keskeisten matkaketjujen palvelutasovaatimukset	28
3.3.2 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen suunnittelun ja toteutuksen painopisteeksi	28
3.3.3 Joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään kokonaisuutena, uusia toimintamalleja hyödyntäen.....	30
3.3.4 Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys turvataan ja kunnossapidon kohdentamista parannetaan	32
3.3.5 Liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden kehittämistoimenpiteet kohdistetaan taajamakeskustoihin.....	33
3.3.6 Liikkumistarvetta vähennetään tietoliikenneyhteyksiä ja sähköisiä palveluja kehittämällä	34
3.4 YHTEISTYÖ JA TOIMINTAMALLIT	34
3.4.1 Kohti uudentyypistä kokonaisuuksien hallintaa	35
3.4.2 Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä yhteistyön runkona.....	35
3.4.3 Kuntien yhteistyötä aktivoidaan	37
3.4.4 Jyväskylän seudun ulkopuolella yhteistyömallit määritetään aluekohtaisesti.....	37
3.4.5 Kuntakohtaisessa liikennejärjestelmätyössä painotetaan motivointi- ja tiedotustyötä.....	37
3.4.6 Vuorovaikutuksen merkitys korostuu edelleen	38
4. TOIMENPIDEOHJELMA VUOSILLE 2013-2015.....	39
5. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI	41
5.1 VAIKUTTAVUUS TARKASTELUALUEITTAIN.....	41
5.1.1 Elinkeinoelämän kilpailukyky.....	41
5.1.2 Ihmisten liikkuminen	42
5.1.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen.....	43
5.2 VAIKUTTAVUUS YRITTÄJYYTEEN	45
5.3 RISKEJÄ JA HAASTEITA	46



Edellinen koko Keski-Suomen maakunnan kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2004. Niin alueidenkäyttö- ja liikennepolitiikassa kuin toimintaympäristössä on tämän jälkeen tapahtunut merkittäviä muutoksia, minkä vuoksi suunnitelman päivittäminen katsottiin tarpeelliseksi. Suunnitelmassa tarkastellaan maakunnan sisäisiä liikennetarpeita sekä maakunnan asemaa osana valtakunnan liikennejärjestelmää ja kansainvälisiä yhteyksiä. Strategisena suunnitelmana liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa tarkemman tason suunnittelua sekä muodostaa yhteisesti sovitut linjaukset siitä, miten Keski-Suomen tarpeet ja vaatimukset tulee ottaa huomioon valtakunnallisessa liikennepolitiikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Samanaikaisesti maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut käynnissä mm. uuden liikennepoliittisen selonteon valmistelu. Selonteko valmistui huhtikuussa 2012 ja on otettu suunnitelmaa laadittaessa huomioon. Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on toiminut myös Keski-Suomen maakuntasuunnitelma 2030 ja siinä esitetyt kehittämisstrategiat. Lisäksi on otettu huomioon mm. EU-tason ja valtakunnallisten ta-

voitteiden ja linjausten vaikutukset. Yhtenä lähtökohtana on toiminut osaltaan myös vuonna 2010 valmistunut Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tärkeätä on ollut lisäksi tunnistaa maankäytön, asumisen, liikennejärjestelmän, palvelujen sekä elinkeinoelämän muodostaman kokonaisuuden yhteensovittamisen jatkuvasti korostuva merkitys.

Suunnitelman laatimisen tavoitteena on ollut määrittellä Keski-Suomen kannalta mahdollisimman tehokkaat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ja toimintamallit. Oleellista on ollut tunnistaa, mitkä toimenpiteet ja toimintamallit ovat alueen kannalta tehokkaita ja vaikuttavia, miten ne vastaavat asiakkaiden, niin ihmisten kuin elinkeinoelämän tarpeisiin ja miten hyvin ne ovat toteutettavissa. Tarkastelujen pohjalta on pyritty löytämään toteuttamiskelpoiset keinot ja linjaukset, joilla liikennejärjestelmä parhaiten tukee maakunnan kehittymistä ja joita toteuttamalla maakuntasuunnitelmassa esitetyt Keski-Suomen kehittämisen tavoitteet on mahdollista saavuttaa. Linjaukset on avattu myös lähivuosien toimenpideohjelmaksi. Lisäksi on määritetty suunnitelman valmistumisen jälkeen käynnistettävän jatkuvan liikennejär-

jestelmätyön toimintamallit. Suunnitelman rinnalla on laadittu lisäksi aiesopimus maakunnan kanalta keskeisten liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden edistämisestä.

Suunnitelma on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa eri seutukuntien ja liikennejärjestelmän eri osa-alueiden asiantuntijoiden kanssa. Suunnitelu- ja lausuntoprosessin aikana on järjestetty laajat tavoitevaiheen seminaarit, alueelliset kahdesa vaiheessa toteutetut ja pääosin seutukuntakohtaiset sidosryhmätilaisuudet sekä toteutettu mm. yritys- ja päätöksentekijäkyselyt. Suunnitelma oli lausunnoilla kesällä 2012. Suunnitelmaa ohjanneeseen hankeryhmään ovat kuuluneet:

Pekka Kokki, Keski-Suomen liitto, puheenjohtaja
 Olli Ristaniemi, Keski-Suomen liitto
 Pirjo Peräaho, Keski-Suomen liitto
 Arja Aalto, Liikennevirasto
 Jukka Lehtinen, Keski-Suomen ELY-keskus
 Rauni Malinen, Keski-Suomen ELY-keskus
 Pirjo Hokkanen, Keski-Suomen ELY-keskus
 Minna Immonen, Keski-Suomen ELY-keskus
 Timo Vuoriainen, Jyväskylän kaupunki
 Matti Mäkinen, Hankasalmen kunta
 Ulla-Maija Humppi, Saarijärven kaupunki
 Ari Kinnunen, Pihtiputaan kunta
 Timo Määttä, Keuruun kaupunki
 Kari Vaara, Jämsän kaupunki
 Tuula Flyktman-Vertainen, Äänekosken kaupunki
 Hannu Liimatainen, Keski-Suomen kauppakamari
 Veijo Penttinen, Joutsan kunta

Suunnitelman on laatinut konsulttina Sito, jossa työhön ovat osallistuneet DI Petri Launonen, DI Mika Savolainen, FM Ilkka Salanne ja KTM Sanni Rönkkö. Alikonsulttina työssä ovat toimineet KPMG Oy (FM Marja Rosenberg, 31.12.2011 saakka) sekä Waystep Ky (DI Henriika Weiste, 1.1.2012 lähtien).

Tässä raportissa on esitetty tiivistetysti Keski-Suomen liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen keskeiset lähtökohdat, liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset lähivuosien toimenpideohjelmineen ja vaikutusarviointeineen. Lähtökohdat on esitetty tarkemmin erillisessä taustaraportissa. Suunnitelman yhteydessä on laadittu myös kaksi erilliselvitystä: Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely sekä Keski-Suomen logistiikkaselvitys.

Jyväskylässä marraskuussa 2012

KESKI-SUOMEN LIITTO

KESKI-SUOMEN ELY-KESKUS

1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

1.1 LIIKENNÄJÄRJESTELMÄSUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA JA REUNAehtoja

Valtakunnalliset alueidenkäyttö- ja liikennepoliittiset linjaukset, strategiset suunnitelmat ja keskeisten tahojen toiminta- ja taloussuunnitelmat muodostavat maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohdan yhdessä maakunnallisten erityispiirteiden ja tavoitteiden kanssa. Valtakunnallisessa liikennepoliitikassa onkin tapahtumassa selkeitä muutoksia, mikä näkyy myös huhtikuussa 2012 eduskunnalle annetussa uudessa liikennepoliittisessa selonteossa. Niukka resurssitilanne on johtamassa päivittäisen liikennöitävyyden ja tarkoituksenmukaisten liikennepalvelujen turvaamisen painottamiseen. Samalla rahoituksen painopisteissä on havaittavissa siirtymää suuremmille ja kasvaville kaupunkiseuduille sekä vilkkaimmalle väyläverkolle. Myös kestävien kulkutapojen, kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistäminen nähdään aiempaakin tärkeämmäksi.

Liikennejärjestelmän rahoitukseen käytetään Keski-Suomessa vuosittain noin 117 M€. Summassa eivät ole mukana kertaluontoiset laajennus- tai kehittämisinvestoinnit, joihin on Keski-Suomessa käytetty viimeisen kymmenen vuoden aikana useita satoja miljoonia euroja (esimerkiksi vt 4 ja vt 9, matkakeskus ja rataverkon peruseräparannusinvestoinnit). Suurin osa maakunnan liikennejärjestelmän rahoituksesta käytetään liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen ja on siten sidottu jatkuviin toimenpiteisiin. Rahoitus määrittää realistiset kehittämismahdollisuudet, sillä **liikennejärjestelmän rahoituksen ei voida odottaa lähitulevaisuudessa lisääntyvän. Mikäli liikennejärjestelmän palvelutasoa halutaan kehittää, tulee olemassa oleva rahoitus käyttää entistä tehokkaammin.** Toimenpiteet tulee pystyä priorisoimaan siten, että Keski-Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia edistävää liikennejärjestelmää pystytään kehittämään mahdollisimman tehokkaasti ja vaikuttavas-

ti sekä erityyppisten alueiden erityispiirteet ja asiakkaiden tarpeet ymmärtäen.

Suuria investointeja ei pystytä myöskään toteuttamaan enää entisessä mittakaavassa. Uuteen liikennepoliittiseen selontekoon sisältyy Keski-Suomen suurista investoinneista vain vt 4 Jyväskylä-Oulu ja sekin vasta vuosien 2016-2022 suunnitteluohjelmaluonteisessa hankelistauksessa. Valtatien 4 merkitystä korostaa kuitenkin sen kuuluminen TEN-T-ydinverkkoon (Botnian käytävään yhdessä pääradan kanssa). Tavoitteena on parantaa TEN-T-verkko tavoitetasoonsa vuoteen 2030 mennessä. Mitä tämä tarkoittaa käytännössä, on kuitenkin vielä auki.

Liikennejärjestelmän kehittäminen on entistä tiiviimmin liittyvässä myös osaksi alueiden käytön, ihmisten hyvinvoinnin ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten strategista kehittämistä. **Maankäytön, asumisen, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen tulee liittää entistä tiiviimmin ja vuorovaikutteisemmin liikennejärjestelmän kehittämiseen** (ns. MALPE-ajattelu). Edellä mainittujen osa-alueiden suunnittelun ja toteuttamisen yhteensovittaminen on tärkeä osa liikenteeseenkin liittyvien toimenpiteiden tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantamista.

Mahdollinen **kuntaudistus tulee vaikuttamaan** myös liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin ja –edellytyksiin. Vaikutukset voivat syntyä palvelujen keskittymisen ja niiden saavutettavuuden vaikeutumisen, liikennejärjestelmätyön haasteiden kuin myös laajemmin toimintaympäristön muuttumisen myötä. **Samalla kaupunkiseutujen ja työssäkäyntialueiden merkitys tulee edelleen kasvamaan.**

Ilmastonmuutoksen hillintä on keskeinen haaste ja reunaehto valtakunnan tasolla niin alueidenkäyttö- kuin liikennepolitiikassa. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja siitä tieliikenteen osuus on noin 90 %. Valtakunnallisena tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 15 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Keski-Suomen ilmastostrategian tavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen 30 % vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää toimia liikenteessä, ajoneuvotekniikassa, yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa sekä verotuksessa ja maksupolitiikassa. Soveltuvat toimenpiteet ovat kuitenkin eri alueilla ja Keski-Suomen maakunnan sisällä erityyppisiä. Esimerkiksi suurilla kaupunkiseuduilla mahdollisuudet päästöjen vähentämiseen ovat suuremmat, vaikkakin toimiin on ryhdyttävä myös pienemmillä kaupunkiseuduilla. Harvaan asutuilla alueilla korostuvat mm. pitkämatkaisen liikkumisen ja kuljetusten päästöjen vähentäminen, mikä tapahtunee suurimmalta osin ajoneuvoteknologian ja poltonesteiden kehittymisen myötä. Ilman vaihtoehtoisia kulku- ja kuljetustapoja on päästöjen vähentäminen muilla tavoin erittäin haasteellista ja osin ristiriitaistakin alueiden elinvoimaisuuden säilyttämisen kanssa.

Vuodelta 2000 peräisin olevien **valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT)** tarkistus työ valmistui vuonna 2009. Tavoitteiden mukaan yhdyskuntarakenteen kehitys tulee kääntää koko maassa hajautumisesta kohti eheyttä. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostavaa verkostoa. Alueidenkäytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä. **Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen.** Kaavoituksessa tulee pyrkiä alueidenkäyttöratkaisuihin, joilla säästetään energiaa ja lisätään uusiutuvien energialähteiden hyödyntämistä. Asunnot, työpaikat ja palvelut on sijoitettava siten, että henkilöautoliikenteen tarve vähenee. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn

edellytyksiä on parannettava. Alueidenkäytössä on myös edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. VAT:tien tulkinta on nousemassa haasteelliseksi esim. haja-asutusalueiden kaavoituksessa esitettyjen ratkaisujen liikenteellisiä vaikutuksia analysoitaessa.

Keski-Suomen maakuntasuunnitelman 2030 tavoitteena on yhteistyön, yrittäjyyden ja osaamisen Keski-Suomi. Tavoitteena on dynaaminen maakunta, joka houkuttelee yritystoimintaa, investointeja sekä osaavia ihmisiä ja jossa on puhdas ympäristö ja turvallista elää. Hyvät liikenneyhteydet ja toimiva tietoliikenne ovat maakunnan kannalta välttämättömyyksiä. Maakuntasuunnitelma yhdessä tavoiteltavan aluerakenteen kanssa muodostaa lähtökohdan Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Maakuntasuunnitelmassa esitetty **Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski** -vyöhyke muodostaa erityisesti tulevaisuudessa merkittävän yhteisen työ- ja asuntomarkkina-alueen. **Kehittämisyöhyke merkittävimpine yhteistyösuuntineen muodostaa myös liikenteen kannalta merkittävän kehittämisen lähtökohdan.**

Keväällä 2009 vahvistetussa Keski-Suomen maakuntakaavassa ympäristöministeriö jätti vahvistamatta useita pääväylien kehittämismerkintöjä ja toiminnallisen luokan muutosesityksiä. Vahvistamatta jääneet merkinnät sekä niihin liittyvien kehittämishankkeiden sisältö ja laajuus on arvioitu uudelleen tämän suunnitelman yhteydessä. Maakuntakaavan ohella muodostavat työlle merkittäviä lähtökohtia myös tehdyt rakennemallityöt.

Jyväskylän ja Helsingin välisen nopean ratayhteyden kehittämisessä on päädytty jatkamaan suunnittelua Tampereen kautta kulkevan vaihtoehdon pohjalta. Yhteyden merkittävä nopeuttaminen on mahdollista kuitenkin vasta pitkällä tähtäimellä. Maakunnalle, erityisesti elinkeinoelämälle elintärkeän lentoliikenteen turvaaminen on keskeistä.

Suunnittelun lähtökohtana toimii vahvasti myös vuonna 2010 valmistunut Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelmassa on esitetty konkreettisesti seudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja –toimenpiteet. Jyvä-

kylän seudun keskeisten alueiden saavutettavuuden halutaan olevan kaikilla kulkutavoilla hyvän. Seudulla pyritään liikennejärjestelmän avulla edistämään toimivan, turvallisen ja viihtyisän kaupunkirakenteen syntyä. Jyväskylän keskustaa, aluekeskuksia ja kuntakeskuksia tuetaan seudun houkuttelevimpina kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen sijoittumispaikkoina. Seudun henkilöliikenteen kehittämisen painopistettä pyritään siirtämään entistä enemmän kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Seudun ulkoisia yhteyksiä halutaan parantaa tasolle, joka turvaa seudun saavutettavuuden valtakunnan tasolla ja luo edellytykset elinkeinoelämän kehittämiselle alueella. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma taustaselvityksineen ja aiesopimuksineen sekä mm. seudulle laadittu rakennemallityö löytyvät osoitteesta <http://www.jyvaskyla.fi/kadut/suunnittelu/liikennejarjestelma>. **Tärkeää on, että tehtävät tarkastelut, linjaukset ja toimenpiteet eivät ole pääl-**

lekkäisiä, vaan ottavat huomioon maakunnallisen ja seudullisen liikennejärjestelmätason tasoeron.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen tähtävää yhteistyötä tehdään Keski-Suomessa lukuisissa eri tason työryhmissä. Liikennejärjestelmätason organisointi on kuitenkin hajanaista. Maakunnallista liikennejärjestelmätason organisointia ei vielä ole eikä Jyväskylän seudun liikennejärjestelmätason organisointia ole aktiivista. Liikennejärjestelmän ongelmia ei voida kuitenkaan ratkaista yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallintokunnan voimin, vaan **tarvitaan laajaa eri osapuolten välistä yhteistyötä ja yksimielisyyttä edistettävien hankkeiden ja toimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksessä**. Liikennejärjestelmän kehittämisestä vastaavien organisaatioiden vähenevät henkilöresurssit tulee ottaa liikennejärjestelmätason organisointia kehitettäessä huomioon.

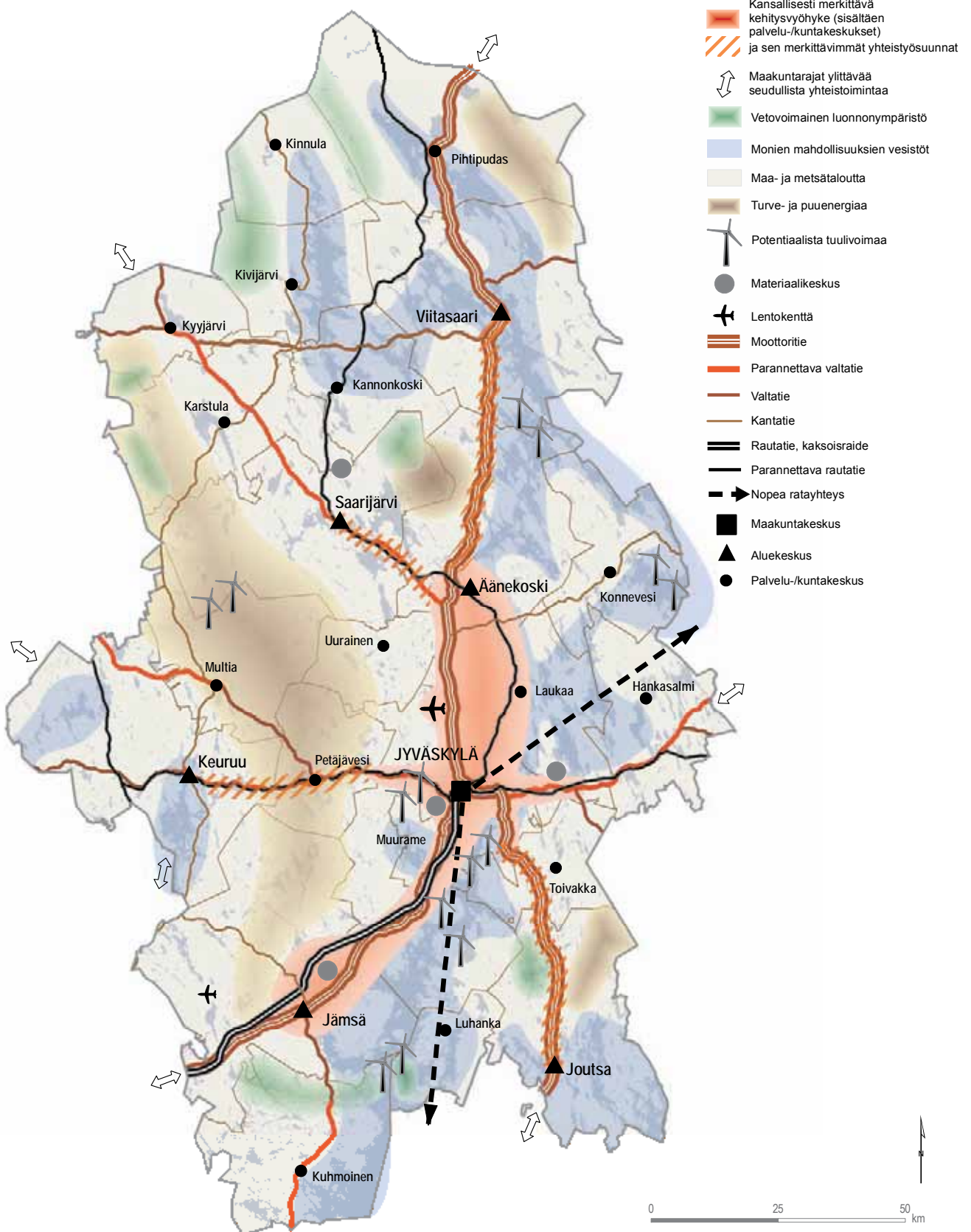
Yhteenveto:

- Valtakunnalliset linjaukset muodostavat suunnittelun lähtökohdan yhdessä maakunnallisten erityispiirteiden ja tavoitteiden kanssa. Keski-Suomen maakuntasuunnitelma 2030 yhdessä tavoiteltavan aluerakenteen kanssa muodostaa työn maakunnallisen lähtökohdan.
- Jyväskylän seudun vuonna 2010 valmistuneessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kuvattu seudulla tehtävät toimenpiteet.
- Liikennejärjestelmän rahoitukseen käytetään Keski-Suomessa ilman suuria kehittämisinvestointeja vuosittain noin 117 M€. Rahoituksesta suurin osa käytetään liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen.
- Maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen tulee sovittaa yhteen huomattavasti aikaisempaa vahvemmin (ns. MALPE-ajattelu).
- Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen on keskeinen haaste.
- Maakunnassa tehtävä liikennejärjestelmän kehittämiseen tähtävä yhteistyö on vielä hajanaista.



Keski-Suomen rakenne 2030

Maakunta- ja kuntarajat vuoden 2010 mukaisina



Kuvio 7: Keski-Suomen rakenne 2030.

Kuva 1. Maakuntasuunnitelmassa esitetty Keski-Suomen rakenne 2030.

1.2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOS LUO HAASTEITA

Keski-Suomen väestö on keskittynyt ja keskittyy edelleen Jyväskylän kaupunkiseudulle, osin Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-akselille sekä paikallises-ti seutu- ja kuntakeskuksiin. Väestön kasvu on painottunut ja tulee painottumaan Jyväskylän kaupunkiseudulle, kun muilla seuduilla väestökehitys on ollut ja sen ennustetaan jatkuvan negatiivisena. Ydin- ja harvaan asutun maaseudun väestökadon arvioidaan jatkuvan.

Väestön ikärakenne on maakuntatasolla yhdenmu-kainen koko maan väestön ikärakenteen kanssa. Erot seutujen välillä ovat kuitenkin suuria. Jyväskylän seudulla lasten ja nuorten osuus on suhteel-lisesti suurempi kuin muilla seuduilla. Muilla seu-duilla korostuu väestön ikääntymisen merkitys. Yhdessä väestön vähenemisen kanssa tämä ai-heuttaa mm. palvelujen järjestämiselle sekä kun-tataloudelle ja -rakenteelle haastavan tilanteen, kun **työikäinen väestö vähenee ja palvelujen tar-ve kasvaa**.

Väestökehityksen rinnalla myös **palvelut ja työ-paikat keskittyvät**. Mahdollinen kuntauudistus voi johtaa myös palvelujen keskittymiseen, vaikkakin lähipalvelujen säilymiseen sen ei uskota juurikaan vaikuttavan. Samalla **työssäkäyntialueet ovat laa-jentuneet ja pendelöinti on lisääntynyt**.

Väestökehityksen ja väestörakenteen erot sekä palvelujen ja työpaikkojen keskittyminen erilais-tavat entisestään Keski-Suomen liikennejärjestel-män kehittämishaasteita. Väestön, palvelujen ja työpaikkojen keskittyminen sekä tulevaisuudes-sa todennäköisesti tapahtuva maankäytön tiivis-tyminen Jyväskylän seudulla edistää mahdolli-suuksia alueen joukkoliikenteen sekä myös käve-lyn ja pyöräilyn suosion lisäämiseksi, mutta lisää samalla haasteita liikkumisen hallinnalle. Toisaalta tähän asti jatkunut **yhdyksuntarakenteen hajautu-minen** (taajamien laajentuminen ja niiden asukas-tiheyden pienentyminen) **yhdessä autoistumisen kanssa tekevät kestävien kulkutapojen edistämi-sen haasteelliseksi** myös Jyväskylän seudulla; vaikkakin työpaikat ja palvelut ovat seudulla hyvin

saavutettavissa niin eri asiakasryhmien kuin kul-kumuotojen suhteen. **Jämsä-Jyväskylä-Äänekos-ki-akselilla on mahdollisuuksia kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämiseen**. Harvaan asutuil-la alueilla liikkuminen perustuu henkilöauton käyt-töön ja ongelmaksi muodostuu mm. päivittäisen liikennöitävyyden ja julkisen liikenteen toiminta-edellytysten sekä autottomien liikkumismahdolli-suuksien turvaaminen. **Kävely ja pyöräily ovat po-tentiaalisia kulkumuotoja kuitenkin myös pienim-issäkin kuntakeskuksissa**.

Keski-Suomen elinkeinorakenteen perustan luo vahvan ja monipuolisen, suurimman osan maa-kunnan työvoimasta työllistävän *palvelutoimialan ohella kuljetusintensiivinen paperi- ja puutuotete-ollisuus, jonka työpaikkamäärän osuus koko maa-kunnan työpaikoista on liki kaksinkertainen ver-rattuna koko maan vastaavaan osuuteen*. Myös bioenergiaan liittyvä yritystoiminta sekä huomata-vasti kuljetuksia synnyttävät kone- ja laitteolli-suus sekä metalliteollisuus ovat vahvoja.

Keski-Suomen **elinkeinorakenne on muuttumassa koko maan kehitystä mukailleen jatkuvasti palve-luvaltaiseemmaksi**. Muutos kiihtyy uusien työpaik-kojen keskittyessä entistä voimakkaammin palve-lusektorille samalla kun elinkeinoelämän raken-nemuutos koettelee erityisesti metsäteollisuut-ta. **Metsäteollisuus on kuitenkin Keski-Suomessa myös jatkossa vahva ja uusiutuva tulevaisuuden mahdollisuus**. Teollisuuden osuus maakunnan työ-paikoista on nykyisin noin viidennes, arvonlisäyk-sestä lähes 30 % ja yritystoiminnan liikevaihdesta lähes puolet. Palvelualojen osuus koko maakunnan noin 110 000 työpaikasta on lähes kaksi kolmas-osaa: eniten työpaikkoja on terveys- ja sosiaalipal-veluissa, liike-elämän palveluissa sekä koulutus-sektorilla. Alkutuotannon osuus työpaikoista on enää 5 %. Seutukohtaiset erot ovat kuitenkin suuria ja vaikuttavat selkeästi liikennejärjestelmän toimi-vuusvaatimukseen. Erityisesti Jämsän ja Äänekos-ken seuduilla elinkeinorakenne on keskittynyttä ja metsäteollisuuden vahvan merkityksen vuoksi myös haavoittuvaa. Asukasmäärään suhteutettu

BKT on teollisuuden merkityksestä johtuen Jämsän ja Äänekosken seuduilla lähes kaksinkertainen verrattuna Saarijärven-Viitasaaren ja Joutsan seutuihin. Pohjoisessa Keski-Suomessa korostuu kuitenkin myös naapurimaakuntiin ulottuvan rakennusteollisuuden keskittymän merkitys.

Keski-Suomen maaseudun tärkeimpiä elinkeinoja ovat metsätalous, maidontuotanto ja maaseutumatkailu. *Bioenergian* ja raaka-aineiden kysyntä sekä hajautettu energiantuotanto lisäävät elinkeinomahdollisuuksia. Maataloudella on suuri merkitys erityisesti pohjoisessa Keski-Suomessa ja Joutsan seudulla. Alkutuotannon työpaikkoja häviää jatkuvasti, erityisesti maatalousyrittäjien määrä jatkaa vähenemistään. Tämä ei välttämättä vaikuta alaan tuotannon vähenemisenä, sillä tilakoot kasvavat ja tuottavuus lisääntyy. **Tilakokojen kasvun myötä myös kuljetusmäärät kasvavat, mikä lisää vaatimuksia vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidolle.**

Matkailun osalta kesä on ollut Keski-Suomen sesonkiaikaa lukuisien kesätapahtumien ja maatilamatkailun vuoksi, mutta talvi on alkanut muodostua Keski-Suomessa yhä tärkeämmäksi sesongiksi. Keski-Suomeen suuntautuu kolmanneksi eniten pitkiä talvimatkoja koko maassa. Himos on Keski-Suomen merkittävin laskettelukeskus, mutta se on

kehittymässä vahvasti ympärivuotiseksi matkailukeskukseksi. Maakunnassa on myös muita suosittuja matkailukeskuksia. Matkailun osalta korostuvat ihmisten liikkumiseen ja maakunnan saavutettavuuteen liittyvät tarpeet. Tulevaisuudessa mahdollinen kehityssuunta on myös Pietarista Keski-Suomeen lisääntyvä matkailu. Yhteydet Pietarin suuntaan ovat kuitenkin tällä hetkellä puutteelliset henkilöautoliikennettä lukuun ottamatta.

Keski-Suomen maakunta sijaitsee valtakunnallisesti keskeisellä paikalla, merkittävien pääliikenneväylien risteyksessä koko maan kattavien kuljetusvirtojen solmukohdassa. Keski-Suomen maantieteellinen sijainti on ihanteellinen ajo- sekä lepoaikamääräyksien kannalta. Erityisesti Jyväskylässä sijaitsevissa terminaaleissa suoritetaan runsaasti kuormien yhdistelyä sekä muuta käsittelyä. Toisaalta maakunta sijaitsee **kaukana vientisatamista** ja keskeisimmistä markkinoista, mikä lisää haasteita monille alueen yrityksille.

Myös toimintaympäristön muutokset, mm. työpaikkojen ja palvelujen keskittyminen sekä mahdollinen kuntauudistus edellyttävät liikennejärjestelmän kehittämisessä **uudenlaista kokonaisajattelua, jossa liikennejärjestelmää, maankäyttöä, asumista, palveluja ja elinkeinoelämää tarkastellaan vuorovaikutteisena kokonaisuutena.**

Yhteenveto:

- Väestökehityksen ja väestörakenteen erot seutujen kesken sekä palvelujen ja työpaikkojen keskittyminen erilaistavat entisestään Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia.
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen tekee yhdessä autoistumisen kanssa kestävien kulkutapojen edistämisen haasteelliseksi. Mahdollisuudet ovat kuitenkin suuret paitsi Jyväskylän seudulla myös pienemmissä kuntakeskuksissa.
- Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-kehitysvyöhyke luo potentiaalia kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämiseen.
- Maakunnan elinkeinorakenne on muuttumassa jatkuvasti palveluvaltaisemmaksi. Kuljetusintensiivisen paperi- ja puutuoteollisuuden, kone- ja laiteollisuuden, metalliteollisuuden sekä bioenergiaan liittyvän yritystoiminnan merkitys on kuitenkin niin nyt kuin tulevaisuudessa suuri. Myös matkailun merkitys on edelleen kasvussa.
- Maatalouden tilakokojen kasvu lisää yhdessä mm. bioenergian kuljetusten kasvun myötä vaatimuksia vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidolle.
- Keski-Suomi sijaitsee valtakunnallisesti keskeisellä paikalla, koko maan kattavien kuljetusvirtojen solmukohdassa. Toisaalta maakunta sijaitsee kaukana vientisatamista ja keskeisimmistä markkinoista.

1.3 KESKI-SUOMEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTARPEET

Liikkuminen ja kuljetukset kohdistuvat Keski-Suomessa suurelta osin tieverkolle, vaikka myös rataverkon merkitys on suuri niin pitkämatkaisen liikkumisen kuin kuljetusten suhteen. **Lentoliikenteen merkitys on erityisesti kansainvälisiin jatkoyhteyksiin suuntautuvien nopeiden työasiamatkojen osalta suuri**. Vesiliikenteen merkitys on maakunnassa matkailullinen. Eri liikennemuotojen yhteensovittaminen ja solmupisteiden toimivuus ovat lähtökohta sujuville matka- ja kuljetusketjuille. Kokonaisuutena keskeistä on liikennejärjestelmän asiakkaiden, niin ihmisten liikkumiseen kuin elinkeinoelämän kuljetuksiin liittyvien tarpeiden ja vaateiden ymmärtäminen ja niiden johtaminen mahdollisimman vaikuttaviksi ja toteuttamiskelpoisiksi toimenpiteiksi.

Merkittävimmät infrastruktuurin suuret parantamistarpeet kohdistuvat Keski-Suomessa TEN-T-ydinverkkoon ja Botnian käytävään kuuluvalla valtatielle 4 (Jyväskylä-Oulu ja Vaajakosken kohta), valtatielle 9 (erityisesti Jämsä-Jyväskylä-välille, mutta myös Kuopion suuntaan) sekä Jyväskylä-Tampere-ratayhteydelle. **Keski-Suomessa on myös muutoin laaja valta- ja kantatieverkko, jolla on merkittäviä parantamistarpeita** – muun muassa aluerakenteen kannalta tärkeät valtatie 13 ja 23, maakunnan eteläosista Lahteen suuntautuva valtatie 24 sekä kantateistä erityisesti kantatiet 58 ja 77. Näillä teillä ovat kuitenkin mahdollisuudet suuriin investointeihin vähäisiä, joten **niiden liikennöitävyydestä huolehtimiseen tulee määritellä uudentyypisiä, eri asiakasryhmien kriittisimpiin matka- ja kuljetusketjutarpeisiin vastaavia kevyempiä ratkaisuja**. Jyväskylän kaupunkiseudulla merkittäviä seututieverkoston kehittämistarpeita ovat Laukaantien parantaminen Seppälänkankaalla sekä Vaajakoski-Seppälänkangas-Palokka-kehätien toteuttaminen.

Niukka rahoitus asettaa haasteita paitsi pääties-tölle **erityisesti kanta- ja seututieverkolle sekä laajan alemman tieverkon liikennöitävyydelle**. Huonokuntoisen kanta- ja seututieverkoston sekä vähäliikenteisen alemman tieverkon (yksityis-

tiet mukaan lukien) tarkoituksenmukaisen kunnon ja päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen on niin ihmisten liikkumisen kuin elinkeinoelämän (mm. puunhankinta, maatalous, turve- ja bioenergia, matkailu) kilpailukyvyn kannalta tärkeää. Maantieverkon lisäksi kuntien katuja ja kevyen liikenteen väyliä uhkaa rappeutuminen korjausvelan jatkuvasti kasvaessa. Toisaalta Jyväskylän kaupunkiseudulla on maankäytön tiivistymisen ja kasvun keskittymisen myötä tarvetta useisiin merkittäviin erityisesti seudullista merkitystä omaaviin liikenneinvestointeihin.

Keski-Suomen alueella on koko maahan verrattuna kattava rataverkko. Rataverkon kehittämisen kannalta haasteena ovat Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki- sekä Jyväskylä-Äänekoski-ratayhteyksiä lukuun ottamatta vähäiset kuljetus- ja henkilövirrät. Huomioon otettavaa on, että vähäliikenteisen rataverkon kunto voi osaltaan vaikuttaa kuljetusmäärien vähäisyyteen. **Kysymykseksi nousevat jatkossa erityisesti kattavan rataverkon ylläpitämisen ja liikennöitävyyden säilyttämisen mahdollisuudet**. Tulevaisuudessa rautatiekuljetusten määrään tulevat vaikuttamaan myös raakapuun terminaali-verkostossa tapahtuvat muutokset. Rataverkolta mahdollisesti vähenevät kuljetukset siirtyvät tieverkolle ja lisäävät samalla painetta tieverkon kunnossapitoon. Kehityssuunta on valtakunnan tason tavoitteisiin nähden ristiriidassa.

Jyväskylän lentoaseman matkustajamäärät ovat 2000-luvulla romahtaneet. **Jyväskylä-Helsinki-lentoyhteyden sekä erityisesti kansainvälisten jatkoyhteyksien merkitys on maakunnan, erityisesti elinkeinoelämän kannalta elintärkeä, joten lentoyhteys tulee pystyä säilyttämään**. Asia tulee ottaa huomioon myös käynnistyvässä kansallisessa lentoliikennestrategiassa. Junaliikenteeseen nojautuvan nopean yhteyden saaminen Helsinkiin on haastavaa, koska yhteyden merkittävä nopeuttaminen vaatii huomattavia investointeja paitsi Jyväskylä-Tampere-ratayhteyteen myös pääkaupunkiseudun rataverkkoon ja pääradalle (Pisara-rata, Helsinki - Riihimäki, ratayhteyden lentoaseman kaut-

ta). Jyväskylä-Tampere-ratayhteyden vaiheittainkin parantaminen tulisi vaikuttamaan myönteisesti Keski-Suomen saavutettavuuteen; niin ihmisten liikkumisen kuin myös elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Samalla tulisi pystyä vaikuttamaan junayhteyden kilpailukykyyn suhteessa henkilöauton käyttöön.

Maakunnan sisäisen liikkumisen osalta ovat kehittämistarpeet toisaalta Jyväskylän kaupunkiseudulla, Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-vyöhykkeellä ja toisaalta muilla seuduilla, erityisesti haja-asutusalueilla erilaistuneita. Henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus ja merkitys on koko Keski-Suomessa suuri. Entistä suurempi osa lyhyistäkin päivittäisistä matkoista tehdään henkilöautolla myös Jyväskylän kaupunkiseudulla. **Vaikka liikennejärjestelmän kehittämisessä painotetaan vahvasti joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, tulee henkilöautoilu säilyttämään valta-asemansa maakunnassa todennäköisesti myös tulevaisuudessa.** Päästöjen vähentämistavoitteisiin vastaaminen perustuu koko maakuntaa tarkastellen suurelta osin ajoneuvoteknologian ja polttonesteiden kehitykseen. Erityisesti haja-asutusalueilla on auton käyttö lähes käytännön pakko, joka tulee ottaa liikennejärjestelmän ylläpitotoimissa huomioon. Jyväskylän kaupunkiseudulla on kuitenkin vahvat mahdollisuudet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämiseen. Tämä näkyy Jyväskylän seudulle laaditun liikennejärjestelmäsuunnitelman painotuksissa ja edellyttää monipuolista, ns. viisaan liikkumisen kehittämisohjelmaa ja infrastruktuurin parantamisen ohella aikaisempaa monipuolisemman keinovalikoiman käyttöä.

Harva asutus ja ohuet matkustajavirrat vaikeuttavat joukkoliikenteen järjestämistä muualla maakunnassa. Nämä seikat yhdessä pienempienkin taajamien hajautumisen ja elintason nousun kanssa ovat vahvistaneet maakunnan autoistumista. **Joukkoliikenteen järjestäminen** - ei niinkään joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi vaan eri asiakasryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi - **nouseekin Jyväskylän kaupunkiseutua ja keskeisiä valtatieosuutta lukuun**

ottamatta yhdeksi keskeisimmäksi liikennejärjestelmän haasteeksi Keski-Suomessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on mahdollisuuksia myös pienemmissä kuntakeskuksissa.

Elinkeinoelämän kuljetusten ja logistiikan osalta koskevat keskeiset kehittämistarpeet pääliikenneverkon ja satamayhteyksien infrastruktuurin ja koko liikenneverkon kunnossapidon ja päivittäisen liikennöitävyyden kehittämisen ohella kuljetusten yhdistelyä sekä alueellisen logistiikkayhteistyön kehittämistä niin yritysten ja viranomaisten välillä kuin yritysten kesken. Lisäksi tarvetta on teollisuuden toimialakohtaisten logistiikan erikois- ja lisäarvopalvelujen sekä logistiikkakeskuksen/terminaalien edelleen parantamiseen sekä logistiikka- ja tukipalvelujen yhteiskäyttöön. Keskeistä on tunnistaa, mitkä toimet kuuluvat yhteiskunnan vastuulle ja mitkä ovat yritysten ja muiden toimijoiden omalla vastuulla.

Liikennejärjestelmätöiden organisointi on Keski-Suomessa vielä puutteellista. Tarvetta on niin koko maakuntaa kuin Jyväskylän seutua koskevan yhteistyön käynnistämiseksi/parantamiseksi ottaen huomioon liikennejärjestelmän eri osa-alueita koskevat tarpeet. Laajemmin **liikennejärjestelmän kehittäminen tulee nivoa maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän muodostamaan tarkastelukokonaisuuteen niin organisoitua kuin itse tekemisen suhteen.**

Liikennejärjestelmää parannettaessa on otettava huomioon myös maakunnan keskeisimmät yhteistyösuunnat sekä maakuntarajan ylittävät yhteistyöt, erityisesti Keuruun ja Mänttä-Vilppulan sekä Joutsan-Hartolan välillä. Yhteistyötä on paljon myös muilla suunnilla.

Liikennejärjestelmän **kehittämistarpeet koskevat Keski-Suomessa kokonaisuutena niin infrastruktuurin, liikennepalvelujen kuin niihin liittyvien toimintamallien kehittämistä.** Maakunnan kehittämisen kannalta keskeiset tarpeet tulee pystyä priorisoimaan ja osoittamaan rajalliset resurssit maakunnan kannalta keskeisten kilpailukykytekijöiden turvaamiseen ja kehittämiseen; tunnistetaan, mitkä

ovat maakunnan/valtakunnan tasolla edistettäviä asioita. **Lisäksi tulee ottaa huomioon myös tietoliikenneyhteyksien ja sähköisten palvelujen kehittymisen antamat mahdollisuudet.** Sähköiset palvelut eivät voi esimerkiksi haja-asutusalueella asuvalle ikääntyneelle olla kuitenkaan ainoa ratkaisu.

Liikennejärjestelmää tulee kehittää monipuolisesti, tulevaisuuden mahdollisuudet, mutta myös riskit tunnistaen. Työssä tulee hyödyntää laajaa keinovalikoimaa, eli tarpeisiin vastataan ensin pienemmillä investoinneilla ennen laajoja ja vaikeammin toteutettavissa olevia suurinvestointeja. **Eri liikumis- ja kuljetusmuodoille on tunnistettava oma vahva toiminta-alueensa, jossa niitä kehitetään.** Muun muassa matkan pituus, volyymi ja vaadittu nopeus vaikuttavat tehokkaan ja toimivan liikumis- ja kuljetusmuodon valintaan. Liikkumis- ja kuljetusmuotojen yhteispeli ja toimivien matka- ja kuljetusketjujen muodostaminen on modernia ja tehokasta liikennejärjestelmän kehittämistä.



Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita ja -haasteita

Ihmisten liikkuminen:

- Henkilöautoilun rooli säilyy jatkossakin keskeisenä. Miten tämä tasapainotetaan joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kanssa. Kehittämistarpeet ja –mahdollisuudet erilaistuvat maakunnan sisällä.
- Päätiestöllä on paljon parantamistarpeita, kiireellisimpinä valtatiellä 4 välillä Jyväskylä–Oulu ja valtatiellä 9. Seuraavan 10 vuoden aikana ei suuria investointeja kuitenkaan pystyttäne tekemään kuin enintään valtatiellä 4.
- Vähäliikenteisen tiestön, mutta myös kanta- ja seututieverkoston ja ylläpidon taso on rahoituksen niukkuudesta johtuen laskemassa. Ko. tiesto on kuitenkin sekä ihmisten liikkumisen että maakunnan elinkeinoelämän kannalta elintärkeä.
- Väestön ikääntyminen ja keskittyminen tuo haasteita paitsi kasvavalle Jyväskylän seudulle myös harvaan asutuille alueille. Palvelujen saavutettavuuden ja työssäkäyntiliikenteen toimivuuden turvaaminen on koko maakunnassa tärkeää.
- Joukkoliikenteen kehittämispäätösten suuntaaminen sinne, missä on potentiaalia (Jyväskylän seutu, kehityskäytävät, maakunnan saavutettavuus). Samalla on huolehdittava myös julkisen liikenteen kustannustehokkaasta turvaamisesta kaikille alueille ja asukkaille uudentyypisillä keinoilla. Avoimen joukkoliikenteen kehittäminen samassa kokonaisuudessa kuntien kuljetusten kanssa on välttämätöntä.
- Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää nykyistä kokonaisvaltaisemmin sekä hakea alueellinen tahtotila ko. kulkumuotojen edistämiseksi. Mahdollisuuksia on myös pienemmissä kuntakeskuksissa. Suurimmat kehittämistoimenpiteet kannattaa suunnata sinne, missä parantamistoimenpiteillä saadaan paras vaikuttavuus.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen ilman lisäresursseja edellyttää laajan toimenpidevalikoiman käyttöä, poikkihallinnollisuutta, uusia toimintamalleja ja entistä vaikuttavampaa liikenneturvallisuustyötä. Väestön ikääntyminen korostaa myös liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden merkitystä.
- Maankäytön suunnittelu luo edellytyksiä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen, erityisesti Jyväskylän seudulla. Toisaalta tiivistävä maankäyttö asettaa vaatimuksia myös Jyväskylän kaupunkialueen tie- ja katuverkolle. Maankäytön suunnittelulla tulee pystyä ehkäisemään myös uusien liikenneturvallisuusongelmien syntyminen.

Elinkeinoelämän kilpailukyky:

- Keski-Suomen elinkeinoelämän vahvat teollisuudenalat ovat kuljetusintensiivisiä ja edellyttävät erityisesti pääliikenneverkon sujuvuutta (vt 4, vt 9, Rauma-Tampere-Jyväskylä-Pieksämäkierata). Maakunnan sijainti kaukana keskeisimmistä markkinointialueista edellyttää hyviä yhteyksiä vientisatamiin sekä toimivia toimintakettuja. Elinkeinoelämän rakennemuutos on kuitenkin jo vaikuttanut ja tulee vaikuttamaan kuljetusmääriin ja kuljetusten suuntautumiseen.
- Metsäteollisuuden kuljetuksille sekä turve- ja puupolttoainekuljetuksille oleellista on myös vähäliikenteisen tieverkon ympärivuotinen ja -vuorokautinen liikennöitävyys sekä kanta- ja seututeiden riittävä rakenteellinen kunto.
- Matkailuliikenne tukeutuu pääosin henkilöautoiluun. Joukkoliikennepalvelujen kehittäminen edellyttää kysynnän synnyttämistä ja vahvaa markkinointia. Pietarin suunnan merkitys on kasvussa ja vaatii rohkeita avauksia.
- Logistiikkayhteistyötä ja -osaamista tulee kehittää mm. kuljetusten yhdistelyä, yritysten ja viranomaisten sekä yritysten välisiä yhteistyötä, logistiikka- ja tukipalvelujen yhteiskäyttöä sekä logistiikkakeskusta ja terminaaleja kehittämällä.
- Toimivat ja nopeat työasiamatkatyhteudet pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin jatko-yhteyksiin ovat elinkeinoelämälle tärkeitä. Henkilöauto on kilpailukykyinen eikä kysyntä riitä hyvän palvelutason lentoliikenteelle. Lentoliikenteen merkitys on kuitenkin elintärkeä myös tulevaisuudessa.
- Keski-Suomi sijaitsee pääliikenneväylien varrella, koko maan kattavien kuljetusvirtojen solmukohdassa. Maantieteellinen sijainti on ihanteellinen ajo- sekä lepoaikamääräyksien kannalta. Onko maakunnan logistista asemaa hyödynnetty riittävästi?

Yhteistyö ja toimintamallit:

- Maakunnassa tehtävän liikennejärjestelmätöiden organisointia tulee kehittää.
- Maakuntatasolla tehtävä työ tulee kytkeä tiiviisti yhteen Jyväskylän seudulla tehtävän työn kanssa sekä ottaa huomioon toisaalta Jyväskylän seudun vahva asema maakunnan keskuksena mutta myös muun maakunnan kytkeminen yhteiseen edunvalvonta- ja organisointityöhön.
- Maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän kokonaisuuden vuorovaikutteista suunnittelua ja hallintaa tulee kehittää.
- Kuntakohtainen liikenneturvallisuustyö vaatii aktiivisuutta.
- Innoroad-konsepti antaa hyvän lähtökohdan logistiikan osaamisen ja yhteistyön kehittämiseen. Voisiko Innoroad ottaa jatkossa myös laajempaa vastuuta?
- Kansainvälisellä tasolla yhteistyötä tulee tehdä mm. erilaisten liikennekäytävähankkeiden kautta.

Kuva 2. Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita ja –haasteita.

2. TAVOITTEET

2.1 TAVOITEASETELUN TAUSTAA

Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet on muodostettu ohjaamaan liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen suuntaamista ja priorisointia. Tavoiteasettelun aikajänteeseen on vuosi 2035. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää nykyisessä ja myös nähtävissä olevassa kehittämisresursseiltaan niukassa toimintaympäristössä yhteistyön voimakasta kehittämistä, maakunnallista kokonaisajattelua, toiminnan tehostamista ja vaikuttavuuden parantamista sekä valmiutta uusiin, rohkeisiin maakunnan kehittämistä tukeviin avauksiin, valintoihin ja toimintatapamuutoksiin. Koska tavoitteet toteutuvat vaiheittain, on tärkeää myös priorisoida, mihin ensimmäisessä vaiheessa lähdetään panostamaan. Ko. valintojen vaikutukset realisoituvat hitaasti, mutta valinnat ovat liikennejärjestelmän suuntaa määrittäessä kuitenkin erittäin tärkeitä.

Keski-Suomen maakuntasuunnitelmassa 2030 on esitetty visio: **”Yhteistyön, yrittäjyyden ja osaamisen Keski-Suomi”**. Visio tuodaan läpikäynnä periaatteena myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettäviin tavoitteisiin, linjauksiin ja toimenpiteisiin.

Vision huomioimisen lisäksi on määritetty myös seuraavat, kaikki tavoitealueet läpäisevät yleiset periaatteet:

- Toiminta on asiakaslähtöistä, taloudellista, tehokasta ja joustavaa.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastomuutoksen hillintä ja siihen varautuminen.
- Kestäviin kulku- ja kuljetusmuotoihin siirtymiseen kannustetaan.
- Liikennejärjestelmän kehittämällä tuetaan valtakunnallisten ja alueellisten strategisten tavoitteiden toteutumista.
- Luonnonympäristö- sekä maisema- ja kulttuuriarvot otetaan huomioon.
- Liikenneturvallisuutta parannetaan.
- Toiminta suhteutetaan käytettävissä oleviin resursseihin ja varaudutaan odotettavissa oleviin muutoksiin.

2.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TAVOITETILA 2035

Liikennejärjestelmän tavoitetila 2035 on määritelty kolmeen osa-alueeseen jaettuna:

Elinkeinoelämän kilpailukyky

- Keski-Suomen liikennejärjestelmä tukee metsä- ja teknologiateollisuuden säilymistä ja kehittymistä. Maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetusten toimivuus varmistetaan myös vähäliikenteisellä tie- ja rataverkolla.
- Matkailun kehittämisedellytykset paranevat liikennejärjestelmän kehittämisen keinoin.
- Liikennejärjestelmä huomioi jatkuvasti palveluvaltaisemmaksi muuttuvan elinkeino-rakenteen muuttuvat tarpeet ja vahvistaa Keski-Suomea houkuttelevana yritysten ja osaajien toimintaympäristönä.
- Logistiikkaosaaminen ja -yhteistyö parantavat kuljetusten kustannustehokkuutta.
- Kuljetusten palvelutaso paranee sekä tie- ja rataverkolla että eri kuljetusmuotojen solmupisteissä. Eri kuljetusmuotoja kehitetään kuljetusvolyymit sekä kuljetusketjujen kustannustehokkuus-, täsmällisyys-, turvallisuus- sekä vaurioitumattomuustarpeet huomioon ottaen.
- Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittäminen tukee maakunnan saavutettavuuden parantamista. Logistisissa ratkaisuisa hyödynnetään maakunnan asema eteläisen Suomen keskellä.
- Kaukoliikenneyhteyksiä nopeutetaan ja syöttöliikenneyhteyksiä ulkomaan lennoille parannetaan. Raideliikenteen kilpailukyky paranee erityisesti pääkaupunkiseudun yhteyksissä.

Ihmisten liikkuminen

- Matkaketjujen palvelutaso paranee ja helpottaa eri kulkumuotojen käyttöä.
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio lisääntyy ja autoriippuvaisuus vähenee Jyväskylän seudulla ja taajamakeskustoissa sekä työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta potentiaalisilla alueilla.
- Joukkoliikennettä kehitetään valtakunnallisten ja alueellisten palvelutasotavoitteiden pohjalta hyödyntäen myös seudullisen junaliikenteen kehittämispotentiaali. Joukkoliikenteen palvelutaso on henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyinen yhteysväleillä, joilla kysyntä riittää palvelutason selkeään parantamiseen.
- Haja-asutusalueella turvataan julkinen liikenne. Julkisen liikenteen palvelut tunnetaan.
- Henkilöautoliikenteen olosuhteet turvataan koko maakunnan alueella.
- Liikennejärjestelmän kehittämisellä tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä terveellisten ja ympäristöystävällisten kulkumuotojen suosion lisäämistä.
- Liikenneturvallisuus paranee Keski-Suomessa valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Liikkumisympäristöjen ja liikennepalvelujen esteettömyys helpottaa ikääntyvän väestön liikkumista.
- Tehokkaat tietoliikenneyhteydet ja sähköiset palvelut ovat kaikkien ulottuvilla ja tukevat osaltaan palvelujen saavutettavuutta myös haja-asutusalueilla.

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

- Keski-Suomen maakunnallinen liikennejärjestelmätyö:
 - tukee maakunnallisten yhteisesti hyväksytyjen näkemysten muodostamista
 - lisää seutujen välistä sekä seutujen ja valtion viranomaisten yhteistyötä sekä yhteistyötä naapurimaakuntien kanssa
 - on jatkuvaa ja reagoi nopeasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin
 - varmistaa liikennejärjestelmän tilan seurannan
 - varmistaa Keski-Suomen tarpeiden ja tavoitteiden näkymisen myös valtakunnan tasolla
- Alueiden käytön sekä liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittaminen toimii sekä maakunta-, seutu- että kuntatasolla.
- Liikennettä käsittelevien työryhmien toiminta on tehokasta, vaikuttavaa ja hyödyntää monipuolisesti poikkihallinnollista asiantuntemusta ja ottaa huomioon maakunnan erityispiirteet ja -tarpeet.
- Yhteistyö ja toimintamallien kehittäminen takaa rajallisten resurssien tehokkaan hyödyntämisen.
- Liikenteeseen liittyvä asiakasvuorovaikutus on koordinoitua ja systemaattista sekä selkeää niin asiakkaan kuin eri organisaatioiden kannalta.



3. KEHITTÄMISSTRATEGIA

Kehittämisstrategialla tähdätään suunnitelman tavoitevuoteen 2035. Strategian lähtökohtia ja reunaehdoja ovat suunnitelman tavoitevaiheessa määritetyt, kaikki tavoitealueet läpäisevät, yleiset periaatteet. Nämä muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen ja taloudellisuuteen liittyvät reunaehdot muodostavat kehikon, joiden puitteissa on määritetty liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet sekä niitä tarkentavat linjaukset ja toteuttavat toimenpiteet. Linjaukset ohjaavat toimenpiteiden määrittämistä ja niiden priorisointia sekä niukassa rahoitus- ja resurssiympäristössä tehtäviä valintoja. Linjaukset on avattu kohdassa 4 esittäväksi lähivuosisien toimenpideohjelmaksi. Keskeisenä lähtökohtana on Keski-Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvn ja ihmisten arjen liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden kehittäminen – ot-

taen huomioon suurten väyläinvestointien tarpeet mutta myös niiden realistiset toteuttamismahdollisuudet. Tärkeää on myös Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi tehtävää yhteistyötä.

Huomioon otettavaa on, että nykyisillä rahoitustasoilla ei pystytä tarjoamaan ilmenneisiin tarpeisiin vastaavaa riittävää palvelutasoa.

Linjaukset on esitetty jaotuksella elinkeinoelämän kilpailukyky, ihmisten liikkuminen sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen. Tämän lisäksi on eroteltu erikseen suuret väyläinvestoinnit. **Suurret investoinnit edellyttävät valtakunnallisen tason päätöksiä kun taas muut esitetyt linjaukset ovat suurelta osin toteutettavissa maakuntatason toimin.**

3.1 SUURET VÄYLÄINVESTOINNIT

Suurat väyläinvestoinnit rahoitetaan nimettyinä valtion budjetissa eduskunnan päätöksellä. Keski-Suomen kannalta on tärkeää priorisoida hankkeet yksimielisesti. Investointitarpeita on niin tie- kuin rataverkollakin. Osassa kohteista suunnitelma- valmius on jo hyvä. Osin taas kyse on pidemmällä tähtäimellä tarpeen olevien suurten investointien edistämisestä ja suunnitelma- valmiuden parantamisesta. Liikennejärjestelmän niukka rahoitus tulee kiristämään entisestään mahdollisuuksia suurten investointien toteuttamiseen. TEN-T-ydinverkolle voitaneen kuitenkin ohjata osin rahoitusta myös uudesta Verkojen Eurooppa-rahoitusvälineestä, mikäli kansallinen rahoitus on kunnossa. Suomi on varautunut parantamaan TEN-T-ydinverkon tavoitetasoonsa vuoteen 2030 mennessä.

Uusien rahoitusmallien kehittäminen ja käyttöönotto sekä entistä tarkempien hankeperusteluiden määrittäminen tulee nousemaan myös Keski-Suomen kannalta erittäin tärkeäksi. Hankkeita tulee tarkastella kriittisesti myös niiden kustannusvaikeisuuden kannalta. Voidaanko hieman kevyem-

millä ratkaisuilla saavuttaa suurin osa halutuista vaikutuksista?

Suurten investointien kärkihankkeita ovat Keski-Suomessa valtatie 4 yhteysvälin Jyväskylä-Oulu kehittäminen (sisältäen Vaajakosken kohdan parantamisen), Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittäminen sekä valtatie 9 välin Jämsä-Jyväskylä kehittäminen.

TEN-T-ydinverkkoon ja Botnian käytävään kuuluvan valtatie 4 Jyväskylä-Oulu parantaminen sisältyy uuden liikennepoliittisen selonteon vuosia 2016-2022 koskevaan suunnitteluohjelmaan. Valtatie 4 parantaminen olisi tarpeen kuitenkin merkittävästi nopeammalla aikataululla. TEN-T-ydinverkkoon kuulumisen edellyttää vuoteen 2030 mennessä huomattavia parannustöitä valtatiellä 4 koko maakunnan alueella eli Jyväskylän pohjoispuolisten kohteiden ohella myös etelän suunnalla. Täällä Nelostien kehittämisen ensimmäisenä lähtökohtana ovat ne vielä toteutumattomat toimenpiteet, jotka sisältyivät välin Lusi-Vaajakoski tie-

Taulukko 1. Suurten investointien kärkihankkeet Keski-Suomessa.

Hanke	Sisältö	Perustelu
Vt 4 osana Botnian käytävää (yhteysväli Jyväskylä-Oulu sisältäen Vaajakosken kohdan)	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteysväliä kehitetään korkeatasoiseksi valtatiejaksoksi osana TEN-T-ydinverkkoa. • Hanke kuuluu liikennepoliittisen selonteon suunnittelua ohjaavaan ohjelmaan. Ohjelman kohteiden suunnitelmavalmiutta edistetään. Jatkosuunnittelussa arvioidaan pitkän yhteysvälin eri osavälien tehokkuutta parhaan mahdollisen toteutuskokonaisuuden löytämiseksi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tie on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys, joka palvelee kansainvälistä, valtakunnallista ja maakunnallista henkilö- ja tavaraliikennettä. • Yhteysvälin ongelmallisimpia tiejaksoja ovat Kirri-Tikkakoski sekä Vaajakosken kohta. • Vaajakosken kohdan parantaminen on valtieliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden ohella tärkeää myös maankäytön kehittämisen kannalta. • Valtatie 4 on osa TEN-T-ydinverkkoa ja Botnian käytävää, jolla on strateginen rooli koko Pohjois- Euroopan kilpailukyvn parantamisessa.
Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> • Ensimmäisenä vaiheena toteutetaan radan häiriöherkkyyttä vähentävät sekä eri käyttäjäryhmien palvelutasoa parantavat kohdennetut toimenpiteet. • Aiesopimuskaudella toteutetaan ensimmäisen vaiheen toimenpiteet sekä käynnistetään maankäytön suunnittelun edellyttämät tekniset selvitykset. • Hankkeen tavoitteena on nykyisessä ratakäytävässä kulkeva kaksoisraide koko välille Tampere-Jyväskylä. • Yhteysvälin kehittämisessä on mahdollista päästä liikkeelle nopeasti ja pienin kustannuksin, mutta tavoitteen saavuttaminen vie aikaa huomattavasti enemmän. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ratayhteys on yksi Suomen rataverkon keskeisimmistä kehittämistä vaativista yhteysväleistä. • Junaliikenne on selkeästi suosituin joukkoliikenteen kulkutapa Tampereen ja Jyväskylän välisessä pitkämatkaisessa liikenteessä ja yhteysvälin kehittäminen parantaa liikkumisen palvelutasoa maakunnan kannalta keskeisimmillä yhteysuunnilla (pääkaupunkiseutu ja Pirkanmaa). • Keski-Suomen kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittämisessä ratayhteyden parantamisella on merkittävä vaikutus, vaikka junaliikenteellä ei voidakaan saavuttaa vastaavaa palvelutasoa kuin lentoliikenteellä. • Kysymyksessä on pitkän aikavälin hanke, jonka vaiheittainen toteuttaminen edellyttää suunnitelmavalmiuden järjestelmällistä kohottamista. • Ratayhteyden kehittäminen on yksi Keski-Suomen maakuntasuunnitelman kärkihankkeista.
Vt 9 Jämsä-Jyväskylä	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteysväliä kehitetään yhtenäiseksi korkeatasoiseksi valtatiejaksoksi. • Aiesopimuskaudella käynnistetään maankäytön hankkeiden edellyttämien akuuttien kohteiden yleissuunnittelu • Toteutetaan esiselvityksen pohjalta määritettävät pienet toimenpiteet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valtatie 9 on yksi valtakunnan merkittävimmistä poikittaisyhteyksistä ja • Vt 9 yhdistää Etelä- ja Lounais- Suomen sekä Keski- ja Itä-Suomen kasvavat kaupunkiseudut ja innovaatiokeskittymät. • Yhteyden merkitys on suuri myös elinkeinoelämän kuljetusten kannalta.

suunnitelmiin. Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittäminen osana Jyväskylä-Helsinki-yhteyttä on maakunnan saavutettavuuden kannalta erittäin tärkeä tulevaisuuden hanke. Valtatie 9 on yksi Suomen merkittävimmistä poikittaisyhteyksistä ja maakunnan kannalta tärkein hankkeiden valtatie 4 ja Jyväskylä-Tampere-ratayhteyden parantamisen jälkeen - paitsi Jämsän niin pidemmällä tähtäimellä myös Kuopion suuntaan.

Edellä esitettyjen kärkihankkeiden ohella ovat maakunnan kannalta keskeisiä myös pääkaupunkiseudulla ja pääradalla tehtävät koko maan rataverkon toimintavarmuutta parantavat ja Jyväskylä-Tampere-Helsinki-ratayhteyttä nopeuttavat ja kansainvälisiä jatkoyhteyksiä helpottavat toimenpiteet (Pisara-rata, Helsinki - Riihimäki sekä ratayhteys Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta).

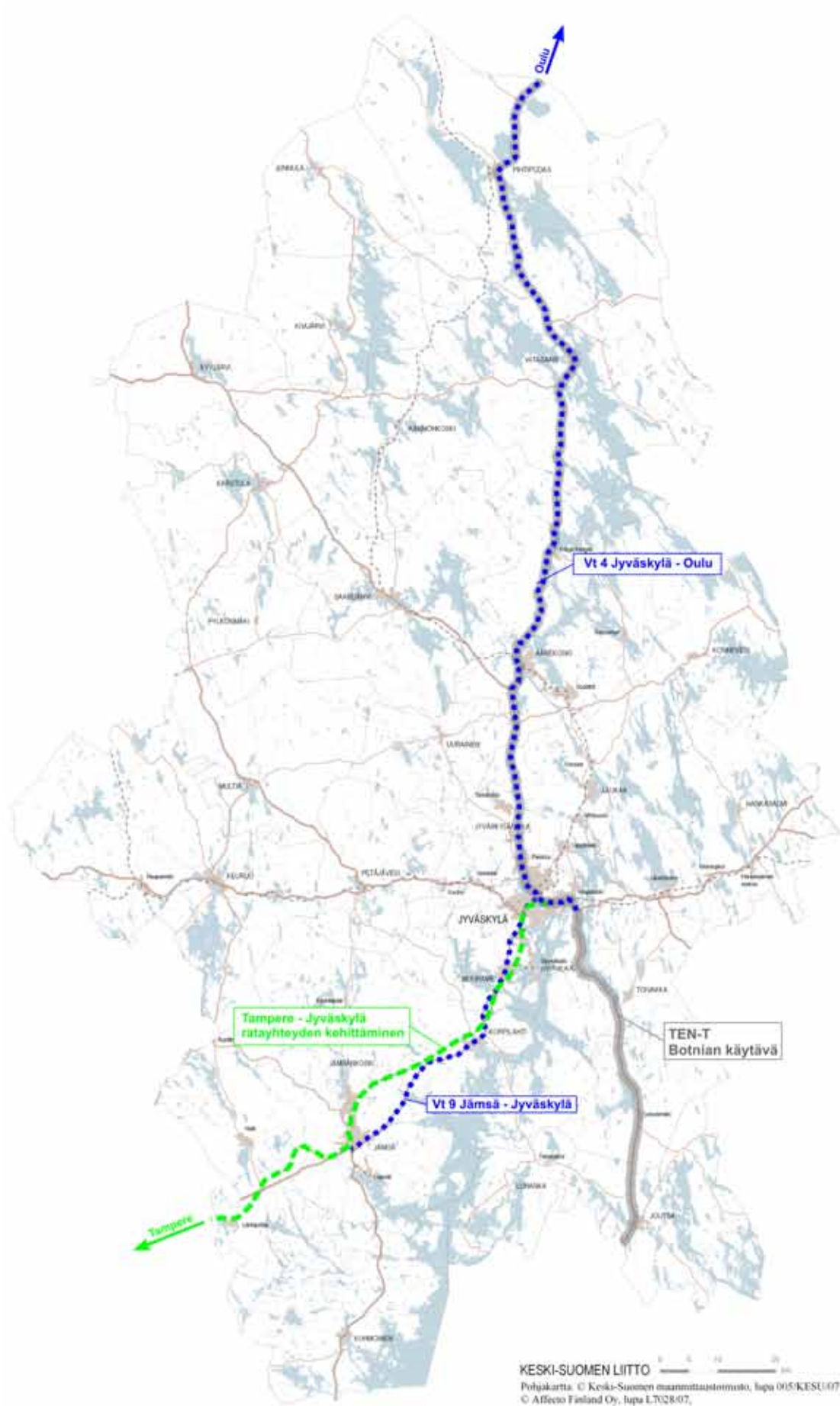
Esitetyt kärkihankkeet ovat kustannuksiltaan huomattavia. Esimerkiksi vt 4 Jyväskylä-Oulu-hankkeen kustannuksiksi on arvioitu aikaisemmin noin

160 M€ (ilman Vaajakosken kohtaa). Vaajakosken kohdan parantamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 125 M€. Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittämisen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 580 M€. Myös valtatie 9 parantamiskustannukset ovat huomattavia. Erityisesti Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden parantamisen aikajänne tulee olemaan pitkä, kun otetaan huomioon suurten investointien toteuttamiseen nykyisin koko maassa käytettävissä oleva rahoitus.

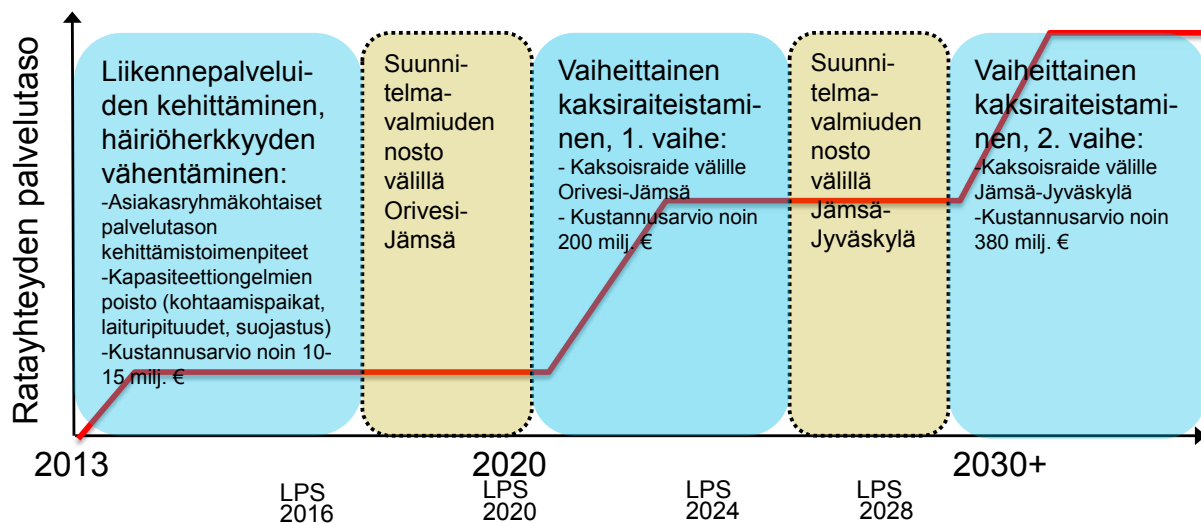
Suunnitelmavalmiutta tulee parantaa myös:

- **valtatiellä 9 välillä Jyväskylä-Kuopio.** Valtatie 9 merkitys on suuri myös Jyväskylästä itään päin, mikä näkyy myös liikennemäärissä. Valtatie 9 parantaminen on myös koko Itä-Suomen yhteyksien kannalta tärkeää.

- **valtatiellä 13 välillä Äänekoski-Saarijärvi.** Yhteysvälin Äänekoski-Kokkola selvityksen pohjalta on Keski-Suomen puoleisen pään Äänekoski-Saarijär-



Kuva 3. Keski-Suomen kärkihankkeet.



Kuva 4. Jyväskylä - Tampere -ratayhteyden kehittämisspolku.

vi parantaminen kiireellisintä. Toimenpiteet ovat pääosin pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Tiejakson parantaminen tukee myös maakuntasuunnitelmassa esitetyn aluerakenteen kehittämistä. Tiejakso kytkeytyy suoraan TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan valtatiehen 4.

- **valtatiellä 23 välillä Jyväskylä-Keuruu.** Tiejakso on läntisen Keski-Suomen kannalta tärkeä tiejakso ja yhteys maakuntakeskukseen. Toimenpiteet ovat pääosin pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä ja ne kytetään joukkoliikenteen laatuikäytävän kehittämiseen välille Jyväskylä - Keuruu. Tiejakson parantaminen tukee myös maakuntasuunnitelmassa esitetyn aluerakenteen kehittämistä.

Suunnitelmavalmiuden parantaminen on tärkeää myös siksi, että maankäytön suunnittelussa voidaan varautua tarvittaviin parantamistoimenpiteisiin. Suunnittelun tulee pohjautua todellisiin asiakastarpeisiin sekä toimenpiteitä mitoittaviin kriittisiin matka- ja kuljetusketjutarkasteluihin.

Keski-Suomessa on parantamistarpeita myös muulla valta- ja kantatieverkolla. Niukoista resursseista johtuen on kuitenkin todennäköistä, että erityisesti muiden kuin edellä mainittujen kärkihankkeiden toteuttaminen on mahdollista vasta kauempana tulevaisuudessa. Mahdollisuuksia järeisiin parantamistoimenpiteisiin on vähän, joten keskeisempää on turvata ko. teiden tarkoituksenmukainen kunto ja asiakastarpeita vastaava liikennöitä-

vyys sekä tarvittavien pienten parantamistoimenpiteiden toteutettavuus. **Pääteiden ulkopuolisen tiestön kehittämis- ja ylläpitotoimien priorisoimiseksi laaditaan vuorovaikutteisesti eri alueiden ja asiakkaiden kanssa suunnitelman,** jonka lähtökohtana ovat nykyinen rahoitustaso sekä liikennepoliittisessa selonteossa linjatut mahdollisuudet pieniin kehittämistoimenpiteisiin seuraavalla hallituskaudella. Suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota toimien perusteluihin. Lisäksi suunnitelmassa tuodaan perustellusti esiin **tarpeet muuttaa väylänpidon rahoituksen painopistettä suuria kehittämisinvestoinneista kunnossapitoon. Toimenpiteitä tulee entistä tehokkaammin pystyä kohdentamaan alueellisten tarpeiden mukaisesti. Myös kuntien rooli ja katuverkon ylläpito tulee ottaa huomioon.**

Keski-Suomen maakuntakaavassa jäi vahvistamatta useita merkittävästi parannettavaksi merkittäviä tieosuuksia, uusia yhteystarpeita sekä tieuokan muutoksia. Vahvistamatta jääneiden useiden valta-, kanta- ja seututiejaksojen osalta keskeisin huomioitava osuus on kantatie 56 välillä Jämsä-Mänttä. Tiejakson kevyt parantaminen on käynnistymässä eikä tiejaksolla ole tämän jälkeen nähtävissä merkittäviä parantamistarpeita tai –mahdollisuuksia. Vahvistamatta jääneiden valtateiden 13, 23 ja 24 sekä kantatien 77 osalta esitetään edettäväksi edellä esitetyn mukaisesti. Em. teiden sekä myös muun kanta- ja seututieverkon osalta tulevat parantamishankkeet olemaan kuitenkin

pienehköjä ja toteutettavissa vasta pidemmällä tähtäimellä. Tarvetta maakuntakaavan mukaisten vahvistamattomien tiejaksojen käsittelyyn seuraavalla maakuntakaavakerroksella ei ole, koska toteutettavissa olevat toimenpiteet voidaan toteuttaa ilman maakuntakaavamuutoksiakin. Vahvistamatta jääneiden lukuisten ratayhteyksien osalta kyse on pääosin liikennöitävyyden turvaamisesta pienin ylläpitoimenpitein. Sama koskee koko Keski-Suomen muutakin vähäliikenteistä rataverkkoa. Vähäliikenteisen rataverkon osalta on kuitenkin syytä selvittää, miten mahdollinen parantaminen tulisi vaikuttamaan rataverkon kuljetusmääriin ja henkilöliikenteen kehittämisedellytyksiin.

3.2 ELINKEINOELÄMÄN KILPAILUKYKY

Liikennejärjestelmä vaikuttaa vahvasti Keski-Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailukykyyn – koskien niin elinkeinoelämän kuljetuksia ja logistiikkaa kuin yritysten ja eri organisaatioiden henkilöstön ja asiakkaiden työ- ja työasiamatkojen toimivuutta.

Kaikessa liikennejärjestelmän kehittämistyössä otetaan huomioon elinkeinoelämän tarpeet. Elinkeinoelämä on muuttumassa Keski-Suomessa entistä palveluvaltaisemmaksi ja tämän myötä myös kuljetuksiin liittyvät tarpeet muuttuvat. Tärkeää on tukea erityisesti metsä- ja metalliteollisuuden sekä matkailun säilymistä ja kehittymistä sekä vahvistaa Keski-Suomea houkuttelevana yritysten ja osaajien toimintaympäristönä. Haja-asutusalueen osalta korostuvat erityisesti maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetukset.

Elinkeinoelämän kuljetusten ja logistiikan vaatimukset liikennejärjestelmälle ovat moninaiset. Toisaalta tarvetta on suuriin kuljetusten kustannustehokkuutta ja laajemmin kuljetusketjujen toimivuutta parantaviin valtakunnan tasolla päätettäviin suurinvestointeihin, toisaalta suurelta osin maakunta- ja seututasoilla tehtävään logistisen järjestelmän tehostamistyöhön. Tärkeässä asemassa on

Lisäksi edistetään **Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (JYSELI 2025)** ja sen ai-esopimuksessa nimettyjä hankkeita. JYSELI:ssä esitetyt valtakunnalliset hankkeet ovat samoja kuin edellä mainitut kärkihankkeet. Lisäksi on nostettu esille Jyväskylän läntinen ohikulkutie sekä Rantaväylän kehittäminen. Tärkeitä ovat myös Laukaantien (mt 637) parantaminen Seppälänkaalla, Vaajakoski-Seppälänkangas-Palokka-kehätien toteuttaminen sekä mt 638 Vihtiälän oikaisu.

nykyisin jo Jyväskylän seudulla toimiva Innoroad –konsepti. Innoroad on tieliikenne- ja ajoneuvotoimialaan erikoistuneiden yritysten ja niitä tukevien yritysten kansainvälinen keskittymä, joka yhdistää yritystoimintaa sekä akateemista tutkimusta ja koulutusta. Osana tätä verkostoa toimii Innoroad Park –yrityspuistoalue. Verkostoon tukeutuen voisi olla luontevaa kehittää uusia koko Keski-Suomen logistista asemaa ja kilpailukykyä parantavia ratkaisuja. Konseptin laajentaminen vaatii kuitenkin tarkempaa selvittelyä ja maakunnallisen tahtotilan määrittelyä.

Tärkeää on, että esitettävät toimenpiteet kohdistetaan ensisijaisesti kuljetusketjujen kriittisimpiin osa-alueisiin. Samalla tulee tunnistaa, mitkä toimet kuuluvat yhteiskunnan ja mitkä yritysten ja muiden toimijoiden vastuulle.

Työasiamatkojen osalta korostuvat pitkät matkat eli yhteydet erityisesti pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin jatkoyhteyksiin. Tärkeitä suuntia ovat myös naapurimaakunnat sekä Venäjän yhteydet. Päivittäisten työmatkojen toimivuus kytkeytyy vahvasti ihmisten liikkumiseen ja on käsitelty kohdassa 3.3.

3.2.1 Liikenneverkon tarkoituksenmukainen kunto ja liikennöitävyys turvataan elinkeinoelämän vaatimusten mukaisesti

Kuljetusten kannalta tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus, vaurioitumattomuus sekä kuljetusvarmuus. Osaan tekijöistä voidaan vaikuttaa yhteiskunnan toimin, osa on taas päivittäistä, yritysten omalla vastuulla olevaa työtä.

Eri kuljetusmuotoja kehitetään kuljetusvolyymit, päästöt sekä kuljetusketjujen palvelutasotekijät huomioon ottaen. **Eri kuljetusmuotojen käyttömahdollisuudet ja kilpailutilanne tulee turvata Keski-Suomessa myös pitkällä tähtäimellä**, erityisesti liikenneverkon tarkoituksenmukainen kunto ja liikennöitävyys turvaamalla. Tavoitteena on myös kestävää kehitystä tukevien kuljetusmuotojen käytön lisääminen.

Kuljetusten palvelutason kannalta ovat kokonaisuutena tärkeitä kohdassa 3.1 esitetyt päätie- ja ratahankkeet, tieyhteyksien kehittäminen, laajemmin koko tie- ja katuverkon kunnossapito sekä myös vähäliikenteisen rataverkon liikennöitävyyden säilyttäminen. Päätie- ja ratahankkeissa otetaan huomioon kansainväliset kuljetuskäytävät (Botnian käytävä sekä Keskipohjan itä-länsisuuntainen kuljetuskäytävä Midnordic Green Transport Corridor). Kansainvälisiä kuljetuskäytäviä kehitetään suunnitelmallisesti ja priorisoidusti sovittaen parantamistoimenpiteet yhteen koko Keski-Suomen alueella ja ottaen huomioon maakunnan asema kuljetuskäytävien solmupisteinä.

Tärkeää on säilyttää pääteiden kunnossapito korkeatasoisena sekä parantaa talvihoidon tasalaatuisuutta. Matkailun, maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetusten kannalta tärkeän vähäliikenteisen tiestön kunnossapitoa kehitetään lisäämällä täsmähoitoa ja kohdentamalla ja ajoittamalla toimenpiteet kuljetusten kannalta optimaalisesti.

Kunnossapitoa tehostetaan Keski-Suomessa systemaattisesti kehittämällä kunnossapitoon liittyviä toimintamalleja ja vuorovaikutusta. Vuorovaikutusta lisätään erityisesti tiestön alueurakoiden

valmisteluvaiheessa, mutta myös koko alueurakoiden voimassaoloaikana. Alueurakoihin sisällytetään kilpailuttamisvaiheessa myös pieniä liikenneturvallisuutta ja kuljetusten toimivuutta parantavia toimenpiteitä. Kunnossapitoon liittyvää asiakasinformaation jakamista kehitetään systemaattisesti, koska nykyisin puutteeksi koetaan asiakkaiden liian vähäinen tiedonsaanti ja tätä kautta myös tavoiteltavien laatusojen ymmärtäminen. Myös katuverkon kunnossapitoon tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota.

Keski-Suomen ELY-keskuksella on ollut vahva valtakunnallinen rooli vähäliikenteiseen tieverkkoon liittyvissä kysymyksissä. ELY-keskus on vastannut valtakunnallisesti sekä tienpitoon liittyvää metsäklusteriyhteistyöstä että maantieverkon laajuuteen liittyvistä valtakunnallisista tarkasteluista. Valtakunnallisen roolin kautta tullutta **osamista ja verkostoja hyödynnetään vähäliikenteisen tiestön merkitystä esiin tuotaessa.**

Kunnossapidon osalta esitetään lisättäväksi myös kuntien välistä sekä pidemmällä tähtäimellä myös ELY:n ja kuntien välistä kunnossapito-yhteistyötä. Yhteistyön lisäämisellä pyritään tehostamaan ja yhtenäistämään toimintamalleja sekä saavuttamaan kustannussäästöjä.

Yksityistiestön kunnossapidon turvaamiseksi jatketaan tieisännöintipalvelujen tukemista, yhtenäistetään kuntien avustusperiaatteita sekä priorisoidaan avustuskohteet yhteisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeimpiin kohteisiin.

Tie- ja katuverkon lisäksi kuljetusmahdollisuudet tulee turvata myös vähäliikenteisellä rataverkolla. Vähäliikenteisiä ratoja hyödynnetään vaihtoehtoisina kuljetusreitteinä, joille liikennettä voidaan ohjata pääratojen kapasiteettiongelmien kasvaessa. Tämä koskee erityisesti Haapamäen kautta kulkevia ratayhteyksiä (Jyväskylästä Haapamäen kautta sekä Seinäjoelle että Orivedelle). Vähäliikenteisten ratojen osalta on otettava huomioon myös uudet, esim. itä-länsisuuntaisiin transitokuljetuksiin sekä kaivannaisteollisuuden jatkojalostuslaitosten sijaintiin perustuvat kuljetuspotentialit.

Vähäliikenteisen rataverkon osalta on **erityisen tärkeää huolehtia nykyisten ratojen liikennöitävyydestä** pienin ylläpitotoimin, koska vähäiset kuljetusmäärät eivät riitä perustelemaan ratojen jämerämpää parantamista. Ratojen merkitys vaihtoehtoisena ja valtakunnallisia tavoitteita toteuttavana kestävämpänä kuljetusmuotona on eri kuljetusmuotojen käyttömahdollisuuksien ja kilpailutilanteen turvaamisen kannalta huomattava.

Vesiliikenteen rooli on nykyisin täysin matkailullinen. **Vesiliikenteen rooli mahdollisena tulevaisuudessa lisääntyvänä kuljetusmuotona tulee kuitenkin turvata ja säilyttää mahdollisuus myös tulevaisuudessa.** Keitele-Päijänne-kanavan osalta on syytä varautua selvittämään pidemmällä tähtäimellä tarve alkuperäiseen 8 metrin alikulkukorkeuteen.

Kuljetusketjujen kriittisempien osa-alueiden toimivuus varmistetaan myös häiriötilanteiden hallintaa kehittämällä. Konkreettisimmillaan tämä tarkoittaa mm. tiestön varareittisuunnitelmien laatimista ja vähäliikenteisen rataverkon hyödyntämistä sekä laajemmin valtakunnan tasolla tehtyjen liikennejärjestelmän häiriöherkkyyttä koskevien tarkastelujen soveltamista liikennejärjestelmätasolla

myös Keski-Suomessa. Osana häiriönhallintaa voidaan pitää myös Keski-Suomen elinkeinoelämän kannalta elintärkeän lentoliikenteen toimintamahdollisuuksien turvaamista.

3.2.2 Logistisen järjestelmän solmupisteitä kehitetään suunnitelmallisesti

Keski-Suomen asemaa tärkeänä koko maan kattavien kuljetusten solmupisteinä vahvistetaan paitsi liikenneverkkoja myös liikenneverkkojen solmupisteitä ja logistisia toimintoja kehittämällä. Logistisissa ratkaisuissa varmistetaan maakunnan aseman hyödyntäminen eteläisen Suomen keskellä. **Kuljetusmuotojen yhdistelyä kehitetään elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta.**

Jyväskylän seudun logistiikkakeskus- ja tukipalvelutoimintojen keskittämistä ehdotetaan jatkettavaksi esimerkiksi jo toimivaan Innoroad Parkiin tukeutuen. Kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös muut kehityksessä olevat alueet, esimerkiksi Hirvaskankaan palvelukeskittymä. Yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseen ehdotetaan varauduttavan lähtökohtaisesti Innoroad Parkin kehittämiseen kytkeytyen. Kehittämisessä on otettava huomioon kuljetuspotentiaali ja liikennöitsijöiden



kiinnostus – hyödyntäen tarvittaessa myös rautatiekuljetusten kilpailun avautumista. Ratkaisuihin tulee varautua suunnitelmavalmiuden ylläpidolla sekä maankäytön varauksilla.

Maakunnan terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämisessä otetaan huomioon erityisesti bioenergian tarpeet. Verkon kehittämiseksi tulee laatia ensin laajempi myös muut toimialat kattava terminaali- ja kuormauspaikkaselvitys, jonka pohjalta määritellään ja ohjelmoidaan tarkemmat toimenpiteet. Toimenpiteissä huomioidaan valtakunnallinen raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkoja koskeva selvitys, jonka mukaan Keski-Suomessa vähennetään kuormauspaikkoja. Suolahden raakapuun kuormauspaikka on ainoa Keski-Suomen jo kehitetty kuormauspaikka.

Taajamien läheisyyteen, esimerkiksi huoltoasemien yhteyteen, esitetään rakennettavaksi **rekka-parkkeja**, jolla varmistetaan riittävät pysähtymispaikat myös raskaalle liikenteelle.

3.2.3 Logistiikkapalveluita, -osaamista ja -yhteistyötä kehitetään systemaattisesti

Kuljetusten palvelutasoa parannetaan myös logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön avulla. Keskeistä on hyödyntää alueen vahvaa logistiikka-alan koulutusta ja tutkimusta. Seudullisen ja maakunnallisen yhteistyön ja yhteistoimintamallien kehittämisessä tulee ottaa huomioon nykyisin Jyväskylän seudulla toimiva Innoroad-konsepti. Uutta maakunnallista täysin erillistä konseptia ei ole järkevää rakentaa. Taustaksi tulee selvittää Innoroad-konseptin kehittämisen tahtotila, konseptin laajentamismahdollisuudet ja -halut sekä kehitysyritysten halu osallistua yhteistyöhön.

Alueellisen logistiikkayhteistyön kehittäminen on logistisen järjestelmän tehokkuuden parantamiseksi tärkeää. Yhteistyön parantamisen pohjaksi käynnistetään hanke, jonka tavoitteena on yhteistyötarpeiden tarkentaminen sekä toimenpiteiden yksilöiminen vastaamaan yritysten ja eri organisaatioiden tarpeita. Hankkeistuksen pohjalta käynnistetään alueellinen ja toimialakohtainen yhteis-

työ, johon liitetään myös varastointipalveluiden ja logistiikan lisäarvopalveluiden kehittäminen. Toimenpiteet toteutetaan seudullisten elinkeinoyritysten kautta.

Haja-asutusalueiden kuljetuksia pyritään tehostamaan kuljetusten yhdistelyllä. Haja-asutusalueille liikennöi nykyisin useita eri toimijoita, joiden kuljetuksia yhdistämällä olisi mahdollista järkevöittää kuljetustoimintoja. Jatkossa tulee selvittää myös mahdollisuudet haja-asutusalueiden henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistämiseksi. Tärkeä osa haja-asutusalueelta lähteviä kuljetuksia on myös alkutuotannon pienten kuljetusten yhdistämiskeilun käynnistäminen sekä riittävien kuljetustukien säilyttäminen.

Tehokkaat tietoliikenneyhteydet ja sähköiset palvelut ulotetaan kansalaisten ohella kaikkien yritysten ulottuville. **Älyliikenne otetaan huomioon myös kaikissa logistiikan kehittämistoimenpiteissä.** Liikenteen hallintaa ja osapuolille yhteisiä tietojärjestelmiä kehittämällä parannetaan tavara liikenteen kustannus- ja ekotehokkuutta.

3.2.4 Kaukoliikenneyhteyksiä nopeutetaan pitkäjänteisesti

Toimivat ulkomaanyhteydet takaava lentoliikenne ja eri asiakasryhmien palvelusovaatimuksia vastaavat junayhteydet Helsinkiin ovat kaukoliikenteen kehittämisen strategiset painopisteet Keski-Suomessa. **Nopeat ja sujuvat kansainväliset henkilöliikenneyhteydet turvataan pitkäjänteisesti.** Kaukoliikenteen suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset kaukoliikenteen palvelusotavoitteet. Joukkoliikenteen kulkutapaosuiden ja kysynnän kasvattamiseksi haetaan aktiivisesti toimenpiteitä. Joukkoliikenteen eri kulkumuotojen yhteiskäyttöä edistetään järjestelmällisesti sekä Keski-Suomen sisäisessä että alueiden välisessä kaukoliikenteessä.

Sujuvien kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien varmistamiseksi alueella **pyritään turvaamaan säännöllisen lentoliikenteen säilyminen Jyväskylän ja Helsinki-Vantaan välillä.** Suorien kansainvä-

listen lentojen sijaan tuetaan runkoliikenteen säilymistä Helsingin kansainväliselle lentoasemalle ja vahvistetaan siten Helsingin yhteyksien kysyntää. Lentoliikenteen matkaketjujen sujuvoittamiseksi kehitetään uusia toimintamalleja, joihin sisältyy myös liityntäyhteyksien varmistaminen Jyväskylän matkakeskuksen ja lentoaseman välillä.

Helsingin junayhteyksien palvelutason parantaminen on Keski-Suomen näkökulmasta kotimaan kaukoliikenteen keskeinen kehittämistoimenpide. Myös kansainvälisten yhteyksien varmistaminen pitkäjänteisesti edellyttää junayhteyksien nopeuttamista Helsinki-Vantaan lentoasemalle, vaikka toimenpiteet vaikuttavatkin vasta pitkällä aikajänteellä eivätkä ne ole vaihtoehto lentoliikenteen turvaamiselle.

Junaliikenteen nopeuttamistoimenpiteet suunnataan nykyiseen Jyväskylä-Tampere-Helsinki-ratakäytävään. Pitkän aikavälin tavoitteena on nopea kaksoisraideosuus koko matkalle Tampere-Jyväskylä. Ensimmäisenä vaiheena toteutetaan radan häiriöherkkyyttä vähentävät toimenpiteet välille Tampere-Orivesi. Toimenpiteillä tavoitellaan pääasiassa liikennöinnin luotettavuuden ja kapasiteetin parantamista. Matka-ajan lyhentämisen ja luotettavuuden parantamisen lisäksi edistetään jatku-

vasti myös muiden junaliikenteen palvelutasotekijöiden kehittämistä. Lisäksi yhteysväliillä tehdään maankäytön suunnittelun edellyttämiä teknisiä selvityksiä. Päätökset yhteysvälin kehittämisestä ja suunnitelmavalmiuden kohottamisesta tehdään valtakunnallisesti ja aikataulu linjataan liikennepoliittisessa selonteossa.

Kaukoliikenteen kehittämisessä otetaan huomioon Helsingin suunnan ohella naapurimaakunnat sekä Venäjän yhteydet. **Matkailuliikenteen palvelut kytketään matkailun kehittämiseen ja markkinoitiin tiiviissä yhteistyössä matkailuyrittäjien kanssa.** Uusia arjen liikkumista helpottavia sähköisiä palveluita otetaan käyttöön. Lisäksi palveluvaltaisten alojen kasvun vauhdittamiseksi panostetaan erityisesti työmatka- ja matkailuliikenteessä joustavien ja erilaisia vaihtoehtoja esiin tuovien liikennepalveluiden kehittämiseen.

Jyväskylän matkakeskus toimii valtakunnallisen liikenneverkon linkkinä kuntakeskuksiin ja merkittävimpiin palveluiden ja matkailun keskittymiin. Keski-Suomen sisäiset liityntäyhteydet junavuoroille järjestetään sujuviksi. Tavoitteena ovat sujuvat matkaketjut kuntakeskuksista ja merkittäviä taajamista aamujunille ja vastaava paluuyhteys iltajunilta.



3.3 IHMISTEN LIIKKUMINEN

3.3.1 Lähtökohtana keskeisten matkaketjujen palvelutasovaatimukset

Turvalliset ja sujuvat matkat ovat keskeinen osa ihmisten sujuvaa arkea. Arjen liikkumista määrittää työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuus. **Taa-jamissa kävelyn ja pyöräilyn suosiota voidaan lisätä huomattavasti sekä liikkumisen ohjauksen keinoin että liikkumisympäristöjä kehittämällä. Myös maankäytön ja palveluverkon kehittämällä on suuri merkitys liikkumismuotojen suosioon ja liikkumistarpeen vähentämiseen. Kautunkiseuduilla sekä viikkaimilla työmatkaliikenteen yhteyväleillä on mahdollisuuksia parantaa työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä.** Muualla maakunnassa on liikkuminen kuitenkin vahvasti autoriippuvais- ta ja haasteena on erityisesti haja-asutusalueilla asuvien autottomien liikkumismahdollisuuksien turvaaminen.

Ihmisten liikkumismahdollisuuksien turvaamisessa lähtökohtana on liikennejärjestelmän mahdollisimman tehokas hyödyntäminen siten, että voidaan saavuttaa tehokkaasti sekä yksilöiden että yhteiskunnan tavoitteet. Ihmisten liikkumisen näkökulmasta tämä tarkoittaa liikkumistarpeisiin vastaamista siten, että koko matkaketju toimii. Eri kulkumuotojen järkevällä käytöllä ja niiden joustavalla yhdistämisellä voidaan parantaa matkaketjujen palvelutasoa huomattavasti, vaikka resursseja investointeihin on niukasti. Tämä edellyttää sekä asenteisiin vaikuttamista että olemassa olevien resurssien suuntaamista matkaketjujen palvelutason kannalta mahdollisimman tehokkaisiin ja kestävään liikkumiseen ohjaaviin toimenpiteisiin. **Käytännössä tämä tarkoittaa toimenpiteiden suuntaamista aiempaa selkeästi enemmän henkilöautoliikenteen sujuvuuden kehittämistä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämiseen.** Tämä taas edellyttää muutosta sekä asenteissa, suunnitteluperiaatteissa että toimenpiteiden ohjelmoinnissa. Lisäksi kaikkien osapuolten tulee sitoutua painopisteen muuttamiseen.

Keskeisiä matkaketjuja ei voida määrittää yksiselitteisesti. Kategorinen määrittäminen johtaa hel-

posti käyttäjätarpeiden priorisointiin, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Keskeisten matkaketjujen määrittämisessä tulee löytää kriittiset tekijät, joita kehittämällä voidaan vaikuttaa tehokkaasti joko vähän suuren matkaryhmän palvelutasoon tai pienen ryhmän palvelutasoon merkittävästi. Esimerkiksi keskeisen työmatkareitin henkilöautoliikenteen sujuvuuden parantamisella saavutetaan vähäinen matka-ajan lyheneminen, mutta se kohdistuu suuren määrään matkoja. Haja-asutusalueen kutsujoukkoliikenteen kehittämällä taas voidaan parantaa suhteellisen pienen joukon palvelutasoa, mutta parannus on erittäin merkittävä, jos sillä pystytään saavuttamaan joustava ja helposti tilattava ovelta-ovelle palvelu. Matkojen merkittävyyttä ei ole kuitenkaan mielekästä asettaa järjestykseen.

Keskeisten **matkaketjujen palvelutasovaatimusten määrittäminen ja systemaattinen tarkastelu tulevat olemaan Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämässä koko ajan lähtökohtana.** Esimerkiksi pääkaupunkiseudun yhteyksiä tarkasteltaessa on pyritty jakamaan matkat ryhmiin niiden tarkoituksen mukaan ja määrittämään ryhmien suhteelliset osuudet. Tämän jälkeen on määritetty ryhmien keskeisten palvelusotekijöiden kehittämistarpeet siten, että toimenpiteet pystytään kohdistamaan mahdollisimman tehokkaasti.

Maakunnassa tehtävän liikennejärjestelmätyön osana seurataan tiiviisti matka- ja kuljetusketjujen palvelutasomäärittelyyn liittyvää valtakunnallista kehittämistyötä, jonka tulokset tullaan hyödyntämään muun muassa liikennejärjestelmän tilan seurannassa. **Matkaketjujen palvelutason kehittämisessä ja toimenpiteiden priorisoinnissa otetaan huomioon myös viisaan liikkumisen kehittämistavoitteet (turvallinen, terveellinen, taloudellinen ja kestävä liikkuminen).**

3.3.2 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen suunnittelun ja toteutuksen painopisteeksi

Jalankulkua ja pyöräilyä kehitetään Keski-Suomessa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn strategian ja sen toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Tärkeää on jalkauttaa suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä Keski-Suomeen. **Kulkumuotojen suo-**

sion lisääminen, olosuhteiden kehittäminen sekä viisaaseen liikkumiseen kannustaminen otetaan osaksi kaikkia maakunnan alueella laadittavia kehittämisstrategioita, alueiden käytön suunnitelmia ja niiden toteuttamishjelmia. Kulkumuotojen tarpeet tulee ottaa huomioon myös kaikessa maankäytön ja palveluverkon suunnittelussa.

Kävelyä ja pyöräilyä on perinteisesti käsitelty yhdessä. Kulkumuodoilla on kuitenkin selkeästi erilaiset roolit. Myös niiden kehittämisvaatimukset poikkeavat toisistaan sekä liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden että kunnossapidon osalta.

Jalankulun olosuhteita kehitetään etenkin taa-
jamakeskustoissa rauhoittamalla henkilöautoliikennettä. **Keskustojen liikennejärjestelyt suunnitellaan ja toteutetaan jalankulun lähtökohdista. Pyöräilyn olosuhteita tullaan parantamaan keskustojen lisäksi keskeisimmillä työmatkaliikenteen yhteysväleillä.** Käytännössä kehittäminen edellyttää kaupunkiseuduille laadittavia kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmia, joissa priorisoidaan sekä liikenneympäristön kehittämistoimenpiteet että määritetään ja ohjelmoidaan kulkumuotojen suosion kasvattamiseen tähtäävät motivointitoimenpiteet. Suunnitelmat laaditaan tiiviissä vuorovaikutuksessa asukkaiden ja erilaisten kävelyn ja pyöräilyyn liittyvien järjestöjen kanssa. Suunnitelmat linkitetään liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittämiseen ja toimenpiteet oh-

jelmoidaan samassa yhteydessä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kehittämistoimenpiteiden kanssa.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen otetaan entistä korostetummin esiin kunnossapidon alueurakoiden valmistelussa. **Maakuntaan määritetään kevyen liikenteen laatukäytävät vilkkaimmille reiteille ja keskeisimmille työmatkapyöräilyn kasvupotentiaalia omaaville yhteysväleille.** Laatukäytävien varustetaso, ylläpito ja hoito priorisoidaan ja niille osoitetaan tarvittaessa täsmähoitotoimenpiteitä. Laatukäytävillä mahdollistetaan ympärivuotinen työmatkapyöräily. Laatukäytävien yhteyspuutteet nostetaan hankelistojen kärkeen.

Liikenneympäristöjen kehittämistoimenpiteet kattavat sekä rakentamishankkeet että kunnossapidon, mikä yleensä nousee kyselyissä tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi.

Viisaaseen liikkumiseen kannustavien motivointitoimenpiteiden painopiste on lyhyitä henkilöautomatkoja paljon tekevässä aikuisväestössä. Työpaikkojen liikkumisenohjaussuunnitelmia laaditaan joko organisaatio- tai työpaikka-aluekohtaisesti. Kuntien ja muiden julkishallinnon organisaatiot ja niiden henkilöstö toimivat esimerkkeinä. Suunnitelmien yhteydessä varmistetaan myös niiden toteutumisen seuranta.



3.3.3 Joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään kokonaisuutena, uusia toimintamalleja hyödyntäen

Joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään keskeisillä pendelöinti- ja opiskelumatkasuunnilla

Joukkoliikenteen palvelujen parantamisen ja matkustajamäärien kasvattamisen tavoitteena on saada aikaan positiivinen kierre. Kun matkustajamäärät kasvavat, on palveluja mahdollista edelleen kehittää entistä houkuttelevimmiksi myös jälleen uusille matkustajille. Parhaat edellytykset uusien joukkoliikennematkustajien houkuttelemiseksi on siellä, missä tehdään eniten matkoja. Keski-Suomessa hyvä potentiaali joukkoliikennematkojen lisäämiseksi on Jyväskylän seudun lisäksi ainakin kaukoliikenteessä sekä Äänekoski – Jämsä – Jyväskylä –liikennekäytävällä.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan ja liikennetarjontaa vahvistetaan erityisesti Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-kehityskäytävällä, mihin sijoittuu valtaosa maakunnan asukkaista ja työpaikoista. Vuonna 2011 laadittua joukkoliikenteen laatuikäytäväsunnitelmaa toteutetaan niin, että korkea laatu näkyy sekä infrassa, kalustossa että liikennepalvelujen tarjonnassa ja lippujärjestelmässä. Lisäksi kehitetään muita suuntia esim. Jyväskylä - Keuruu.

Liikennekäytävällä määritellään pääpysäkit ja keskeiset solmukohtat. Erityisesti näillä pysäkeillä parannetaan liityntäyhteyksiä pysäkeille mm. pyöräpysäköintiä ja henkilöautojen saattoliikennettä kehittämällä sekä järjestämällä kutsuliikenteenä liityntäyhteyksiä pitempimatkaiseen liikenteeseen. Tärkeimmillä pysäkeillä tavoitteena on reaaliaikainen tiedottaminen. Myös muiden pysäkien kuntoa ja varustelua parannetaan tarpeen mukaan niin, että pysäkeiltä löytyvät ainakin pysäkkikohtaiset aikataulut ja katokset.

Äänekoski – Jämsä – Jyväskylä –liikennekäytävällä joukkoliikenteen tarjonta on vahvaa ja mahdollisimman säännönmukaista. Yhteyksiä nopeutetaan mahdollisuuksien mukaan ainakin reittisuunnittelun keinoin.

Myös muilla työssäkäynnin kannalta tärkeimmillä yhteysväleillä kehitetään säännöllistä, aika-aulun mukaista, nopeaa ja ympärivuotista työssäkäyntiliikennettä sekä kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen liityntäyhteyksiä alueelliseen liikenneverkkoon. Joukkoliikenteen vuorotarjontaa lisätään maakunnallisen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman mukaisesti. Palvelutasosuunnitelmia ylläpidetään ja päivitetään tarpeen mukaan.

Liikennetarjonnan kehittämistä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset yhteistyössä alueen liikenteenharjoittajien kanssa.

Joukkoliikenteen käytön tulee olla matkustajille edullista ja helppoa

Joukkoliikenteen lippujärjestelmää kehitetään asiakaslähtöisesti ja niin, että se kannustaa joukkoliikenteen käyttöön. Lippujärjestelmän täytyy toimia matkustajan kannalta oikeudenmukaisesti, ymmärrettävästi ja yksinkertaisesti. **Lippujärjestelmien kehittämisen tavoitteena on asiakkaille yhdenmukaisena näyttäytyvä järjestelmä.** Lippujärjestelmän kehittämisessä edetään valtakunnallisten suuntaviivojen mukaisesti. Lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyyttä pyritään edistämään alueellisesti niin, että VR:n junaliikenne saadaan mukaan samaan lippujärjestelmään seudullisen bussiliikenteen kanssa siellä, missä junaliikenne on osa työssäkäyntialueen joukkoliikennepalveluja.

Joukkoliikenne palvelemaan kaikkia asukkaita

Tavoitteena on, että joukkoliikenne palvelee kaikkia Keski-Suomen asukkaita. Suurimpia käytön esteitä ovat joko palvelujen puuttuminen kokonaan tai palvelujen soveltumattomuus erityisryhmien tarpeeseen. Julkisen liikenteen kehittäminen tähtää näiden puutteiden korjaamiseen kustannustehokkaasti. **Harvaan asutulla maaseudulla erilaisia julkisen liikenteen ratkaisuja tarkastellaan kokonaisuutena.** Pyrkimyksenä on löytää kustannustehokkaita, käyttäjälähtöisiä ja teknologian mahdollisuudet hyödyntäviä vaihtoehtoja, kuten esimerkiksi kutsujoukkoliikennettä. Yhdistämällä opetus- ja kulttuuritoimen koululaiskuljetukset,

sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset, KELA:n korvaamat kuljetukset sekä liikennehallinnon tukema kaikille avoin liikenne kokonaisuutena suunniteltavaksi ja ohjatuksi kokonaisuudeksi voidaan sekä parantaa palvelutasoa että saavuttaa kustannustehokkuutta. Erityisesti maaseudulla henkilökuljetusten ja kuntalogistiikan yhteistyötä lisätään. Jatkossa selvitetään henkilökuljetusten ja kuntien pientavarakuljetusten konkreettiset yhdistelymahdollisuudet kunnittain/seuduittain.

Erityisryhmien mutta myös muiden käyttäjien tarpeet huomioiden laaditaan maakunnan palveluliikennejärjestelmän kehittämistä ja koordinoitua koskeva suunnitelma, joka toimii seudun kunnille apuna palveluliikenteen järjestämisessä ja hankinnoissa. Samassa yhteydessä käsitellään haja-asutusalueiden liityntäyhteyksien parantamistarpeita. Haja-asutusalueiden liityntäyhteyksiä alueelliseen ja valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon parannetaan kutsu- ja palveluliikennejärjestelmien kehittämisen yhteydessä.

Yhteinen joukkoliikenteen ja koulukuljetusten suunnittelu kunnissa/seuduilla otetaan jatkuvaksi periaatteeksi. Joukkoliikennesuunnittelijat otetaan mukaan myös koulu- tai muihin palveluverkko-suunnitelmiin. Koululaisten saaminen joukkoliikenteeseen on tärkeää joukkoliikenteen palvelujen turvaamiseksi. Toisaalta toimiva joukkoliikenne on edullisin tapa hoitaa koulukuljetuksia. Joukkoliikenteessä toteutetaan palvelutasosuunnitelman yhteydessä todetut yksittäiset koulumatkoihin liittyvät liikennetarjonnan parantamistarpeet.

Kutsujoukkoliikenteen järjestämistä kuntien sisällä asiointiliikenteessä sekä liityntäliikenteenä runkoyhteyksille **selvitetään ja kokeillaan. Matkojenyhdistelytoimintaa kehitetään** ja edetään vaiheittain kohti maakunnallista, kuntien ja Kelan rahoittamaa liikennettä reitittävää ja yhdistelevää matkojenyhdistelykeskusta.

Julkisen liikenne suunnitellaan ja hankitaan alueellisina kokonaisuuksina

Tavoitteena on suunnitella julkisen liikenteen palvelut ja henkilökuljetukset riittävän laajoina seu-

dullisina kokonaisuuksina. Julkisen liikenteen järjestämisessä tehtävää päällekkäistä työtä kunnissa ja hallintokunnissa vähennetään **tehostamalla suunnitteluun ja liikenteen hankintaan liittyvää yhteistyötä**. Siirtyminen sektorikohtaisesta kuljetusten hankinnasta keskitettyyn malliin parantaa oleellisesti mahdollisuuksia yhdistellä kuljetuksia. Tavoitteena on, että **seudut organisoivat henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen suunnittelun ja hankinnan yhteisiksi kokonaisuuksiksi** ja määrittävät yhteiset periaatteet myös henkilökuljetusten palvelutasolle. Kaikki liikenne (joukkoliikenne, koulukuljetukset, vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset) kilpailutetaan ja kilpailutukset hoidetaan keskitetysti. Kilpailuttamisen aikajärjestyksestä laaditaan seudun henkilökuljetusten kilpailuttamisstrategia.

Valtion ja kuntien yhteistyötä joukkoliikenteen hankinnassa lisätään. Tämä voi tapahtua aluksi esimerkiksi niin, että ELY-keskuksen ja kuntien liikennehankintoja koskevia tarjouskilpailuja yhdistellään. Joukkoliikenteen hankintojen pohjaksi laaditaan kilpailuttamisstrategia.

Liikennöitsijöiden ja matkustajien asiantuntemus hyödynnetään

Joukkoliikennepalvelukokonaisuuden järjestämisessä haasteena ovat joukkoliikennealan hajanaisuus sekä yhteisen tahtotilan ja asiakasnäemyksen puute. Vaikka viranomaisten vastuu joukkoliikennepalveluiden järjestämisessä kasvaa uusien liikenteen järjestämistapojen myötä, pelkät viranomaistoimet eivät riitä. **Kaikki alan toimijat tulee saada mukaan joukkoliikenteen kehittämiseen**. Yhteistyötä tarvitaan mm. sujuvasti toimivien liikenteen matkaketjujen ja yhtenäisten lipujärjestelmien kehittämiseksi. Erityisen tärkeää on liikennöitsijöillä olevan liikennesuunnitteluun ja liikennepalvelujen kehittämiseen liittyvän osaamisen hyödyntäminen. Jotta tätä osaamista pystytään Keski-Suomessa hyödyntämään, tulee joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämiseen liittyvää viranomaisosaamista kasvattaa. Osaamista tarvitaan mm. siihen, että joukkoliikenteen palvelutason määrittely ja palvelutason mahdollisesti edellyttämät liikennepalvelujen han-

kinnat osataan tehdä sellaisina kokonaisuuksina ja sellaisilla hankintatavoilla, että yrittäjillä on mahdollisuus suunnitella, kehittää ja innovoida liikennepalveluja myös yhteiskunnan tukemassa liikenteessä.

Linja-autoliikenteen asiakaspalautejärjestelmää ja palautteen hyödyntämistä kehitetään. Vastuu asiakkaiden kuulemisesta on joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla. Asiakaspalautteen kerääminen voi tapahtua eri tavoin erityyppisessä ja eri viranomaisten järjestämässä liikenteessä. Oleellista on, että asiakkaita kuullaan, toiveisiin reagoidaan ja asiakkaiden mielipiteiden kehittymistä seurataan.

Kunnat aktivoituvat seuraamaan henkilökuljetusten järjestämisen kustannuksia ja palveluiden käyttöä. Vastuu tietojen kokoamisesta on ELY-keskuksella, joka ohjeistaa kuntia tietojen raportoinnissa, kerää tiedot kunnista ja laatii niistä yhteenvedon ja analyysin.

3.3.4 Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys turvataan ja kunnossapidon kohdentamista parannetaan

Henkilöauto tulee olemaan tämän suunnitelman aikajänteellä keskeisin kulkumuoto Keski-Suomen arkiliikumisessa eli päivittäisillä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkoilla. Pääteiden liikenteen sujuvoittamiseksi tehtävät investoinnit suunnataan työmatkaliikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallisimmille yhteysväleille, joista konkreettisimpia esimerkkejä ovat valtatie 4 tiejakso Kirri-Tikkakoski sekä Vaajakosken kohta. Teiden osalta tehdään koko maakunnan kattava kehittämis- ja ylläpitosuunnitelma, jonka pohjalta määritetään valtakunnallisten linjausten mukaisesti tehokkaimmat toimenpiteet. Jyväskylän seudulla edistetään työmatkaliikenteen sujuvoittamiseksi esitettyjä, Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yksilöityjä toimenpiteitä.

Päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan koko tieverkolla. Maanteiden kunnossapitoa kehitetään lisäämällä vuorovaikutusta kohdassa 3.2 esitetyn mukaisesti ottaen huomioon elinkeinoelämän kul-



jetusten ohella ihmisten liikkumiseen liittyvät tarpeet. Kunnossapitotoimenpiteet linkitetään siten, että tienpitäjän vaihtumiskohdat eivät näy kunnossapidon tai pintakunnon laatutasossa. Tämä otetaan huomioon etenkin kevyen liikenteen laatuikäytävien kunnossapidossa.

Sekä kanta- että seututeiden että vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon merkitys on nousut suunnitelman laadinnan aikana korostuneesti esiin, etenkin pohjoisessa Keski-Suomessa. Valtakunnallisten linjausten perusteella vähäliikenteiselle verkolle osoitettavat resurssit pysyvät jatkossakin niukkoina. Tämä edellyttää käytävissä olevien resurssien entistä tehokkaampaa kohdentamista. Lähtökohtana kohdentamisessa tulee pitää edellä esitettyjen elinkeinoelämän tarpeiden ohella myös ihmisten liikkumiseen liittyvien, niin vakituisten, vapaa-ajan asukkaiden kuin matkailijoiden tarpeita. Ihmisten liikkumisen osalta kehitetään kunnossapitoon liittyen lisäksi muun muassa joukkoliikenteen, kuntien henkilökuljetusten ja tienpidon suunnittelua sekä yhteensovittamista.

Yksityisteiden osalta tuetaan yksityistiekuntia kohdassa 3.2 esitetyn mukaisesti.

3.3.5 Liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden kehittämistoimenpiteet kohdistetaan taajamakeskustoihin

Liikenneympäristön parantamisessa keskeisimpänä tavoitteena ovat lasten ja nuorten liikkumisolosuhteiden turvallisuuden kehittäminen sekä esteettömyyden parantaminen. **Liikenneturvallisuus- ja esteettömyysnäkökulmat ohjaavat liikennejärjestelmän suunnittelua ja ne tunnustetaan suunnittelun reunaehdoiksi.** Kehittämistoimenpiteiden lähtökohtana ovat valtakunnalliset liikenneturvallisuuksuustavoitteet ja toimenpiteissä otetaan huomioon valtakunnallisessa liikenneturvallisuuksuussuunnitelmassa esitetyt linjaukset (mm. ajokunto, liikennekäyttäytyminen, taajamien liikenneturvallisuus, maanteiden turvallisuuden parantaminen). Linjaukset jalkautetaan Keski-Suomeen maakunnallisen sekä seutukohtaisen liikenneturvallisuuksuussuunnitelmien kautta. Lisäksi **liikenneturvallisuuksuuskulma tulee ottaa huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa.**

Maankäytön merkitys liikenneturvallisuuteen on suuri ja maankäytön suunnittelulla tuleekin pystyä ehkäisemään uusien liikenneturvallisuuksuuskonfliktien syntyminen.

Liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä parannetaan pääosin pienin kehittämistoimenpitein taajamakeskustoissa ja niiden reuna-alueilla, asuinalueiden lähiliikkumisympäristöissä, koulujen ja päiväkotien lähialueilla ja koulureiteillä. Väestön ikääntyminen korostaa **esteettömyyden** merkitystä. Haja-asutusalueella toimenpiteet ovat lähinnä asutuskeskittymien ongelmiin vastaavia pieniä parantamistoimenpiteitä. **Kuntakeskuksia yhdistävillä tieyhteyksillä** (pääteitä lukuun ottamatta) **toimenpiteet ovat päällysteiden ja tierakenteen kunnan ylläpitämistä ja tarvelähtöistä parantamista päällystys- ym. urakoiden yhteydessä.**

Toimenpiteiden runkona toimivat liikenneturvallisuuksuussuunnitelmissa esitetyt toimenpiteet. Suunnitelmien päivittäminen ja ajantasaisina pitäminen sekä realismi varmistetaan, jotta niillä voidaan ohjata aidosti myös kuntakohtaista liikenneturvallisuuksuustyötä.

Liikenneturvallisuuksuus- ja esteettömyystilanteen parantamiseksi ja toiminnan yhtenäistämiseksi tulisi kuntien noudattaa **yhteisiä liikenneturvallisuuksuus- ja esteettömyysperiaatteita.** Periaatteiden olisi hyvä koskea mm. asuinalueiden nopeusrajoituksia ja tasa-arvoisia liittymiä, hidasteiden käyttöperiaatteita, yksityistieliittymien järjestelmällisiä näkemäraivauksia, suojateiden havaittavuuden parantamista, hirvieläinonnettomuuksien vähentämistä, maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuuksuustarkastuksia ja muun muassa kevyen liikenteen välillä mopoilua. Esteettömyyden osalta on hyvä tuoda esille pienten, erityisesti kiinteistönomistajien vastuulla olevien toimenpiteiden merkitys. Esteettömyysasioiden huomioimista parannetaan myös nimeämällä **kuntiin esteettömyysvastaavat.**

Pienten liikenneturvallisuuksuustoimenpiteiden toteuttamiseksi edistetään **toimenpiteiden sisällyttämistä maanteiden kunnossapidon alueurakoihin.**



Lisäksi tärkeää on, että jokaisella kunnalla on vuosikohtaisessa budjetoinnissaan oma kohdistamaton määräraha pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseksi.

Pienten kuntakeskusten osalta toteutetaan tarvittavia kehittämistoimenpiteitä muutettaessa taajamien läpi meneviä maanteitä kaduiksi. **Maanteistä kaduiksi muuttamisen toimintamalleja tulee kuitenkin kehittää, jotta muutosten yhteydessä toteutettavat toimet ovat mahdollisimman vaikuttavia.** Toimenpiteitä suunniteltaessa ja niistä sovittaessa kunnan ja ELY:n kesken tulee korostaa liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä sekä suunnata toimenpiteet pelkkien henkilöautoilun olosuhteiden kehittämisen ohella myös kuntakeskusten palvelujen saavutettavuuden turvaamiseen jalan ja polkupyörällä.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi **lisätään myös eri toimijoiden yhteistyönä tehtävää asenkasvatustyötä valtakunnallisessa ja maakunnallisessa suunnitelmassa esitettävien painotuksin.** Liikenneturvallisuus- ja esteettömyystyön toimintaedellytyksiä ehdotetaan kehitettäväksi kilpailuttamalla **kaikki kunnat kattava monivuotinen viisaan liikkumisen ja liikenneturvallisuustyön tukemiseen painottuva toimijahanke.**

3.4 YHTEISTYÖ JA TOIMINTAMALLIT

Tehokas liikennejärjestelmätyö edellyttää selkeitä toimintamalleja organisaatioiden välisen yhteistyön, asiakas- ja päätöksentekijävuorovaikutuksen sekä maakunnan ulkopuolisen vuorovaikutuksen varmistamiseksi. **Lähtökohtana on henkilö- ja rahoitusresurssien käyttö liikennejärjestelmän loppukäyttäjien kannalta mahdollisimman tehokkaasti.** Toimintamalleilla pyritään minimoimaan resursseja kuluttava maakunnan sisäinen taktiointi ja kohdistamaan voimavarat kokonaisuuden kannalta optimaalisesti.

Vuonna 2004 valmistuneen maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta on ollut puutteellista ja maakunnassa on nähty erittäin tärkeäk-

3.3.6 Liikkumistarvetta vähennetään tietoliikenneyhteyksiä ja sähköisiä palveluja kehittämällä

Älyliikenne otetaan tärkeäksi kehittämisvälineeksi kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä, erityisesti henkilöliikennepalveluissa sekä liikkumisen hallinnassa ja ohjauksessa. Alan kehittyessä on tärkeää, että maakunnassa hakeudutaan aktiivisesti valtakunnallisiin pilotti- ja kehittämishankkeisiin.

Päivittäisiä liikkumistarpeita vähennetään ja palvelujen saavutettavuutta tuetaan nopeita laajakaistayhteyksiä ja sähköisiä palveluja kehittämällä. Laajakaista, jonka nopeus on vähintään 100 Mbit/s, tulee ulottaa jokaisen kansalaisen ulottuville vuoteen 2015 mennessä. Pelkkä verkko ei kuitenkaan riitä, vaan kuntien tulee yhdessä operaattoreiden ja valtion viranomaisten kanssa kehittää myös sähköisten palvelujen tarjontaa ja helpokäyttöisyyttä. Kehittämisen merkitys korostuu erityisesti haja-asutusalueilla. Palvelujen saavutettavuutta voidaan tukea myös viemällä palvelut asiakkaan luo (esim. monipalveluautot). Liikkumistarpeita voidaan vähentää myös kehittämällä mahdollisuuksia etätyön tekemiseen.

si kehittää liikennejärjestelmätyön koordinoitua ja yhteistyön toimintamalleja. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön käynnistäminen on ollut tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan keskeinen tavoite. Moniin muihin alueisiin verrattuna Keski-Suomen hallinnollinen rakenne muodostaa liikennejärjestelmätyön organisoinnille selkeän lähtökohdan. Maakunnan alueella toimii yksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka kaikkien vastuualueiden toiminta-alue on Keski-Suomen maakunta. Toisaalta maakunnan maantieteellisesti asemasta johtuen reuna-alueilla on paljon yhteistyötä alueen ulkopuolelle. Tämä korostuu etenkin Pirkanmaan suunnassa.

3.4.1 Kohti uudentyypistä kokonaisuuksien hallintaa

Liikennejärjestelmän kehittäminen on osa muuta yhteiskunnan kehittämistä. Liikkumis- ja kuljetustarpeet ja usein myös ongelmat kytkeytyvät vahvasti eri toimintojen sijoittumiseen ja hoitamistapoihin. **Maankäytön, asumisen, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen linkittäminen liikennejärjestelmän strategiseen kehittämiseen (ns. MALPE-ajattelu) onkin jatkuvan kehitystyön kohteena.** Tätä tehdään jatkuvasti esimerkiksi maakuntasuunnittelun, aluekehitystyön ja liikennejärjestelmätyön yhteydessä. Ongelma ei ole pelkästään suunnittelussa vaan suunnitelmien toteuttamisessa sekä siihen liittyvässä päätöksentekojärjestelmässä. Liikennehankkeet ovat näkyviä, tehokkaita ja selkeästi alueellisesti kohdistettavia toimenpiteitä, joita tullaan jatkossakin rahoittamaan myös muilla kuin liikenteellisillä perusteilla. Liikennejärjestelmätyön roolina on tuoda selkeästi esiin liikenteellinen näkökulma ja perusteet.

MALPE-aihetta tullaan käsittelemään useissa valtakunnallisissa kehittämishankkeissa, joista keskeisin on käynnisteillä oleva usean ministeriön yhteishankkeena toteutettava Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan laatiminen. **Keski-Suomessa osallistutaan aktiivisesti aiheen ympärillä tehtävään valtakunnalliseen kehittämistyöhön, hakeudutaan pilotointeihin ja sovelletaan tuloksia ennakkoluulottomasti.**

Maankäytön ja liikennejärjestelmän sekä laajemmin myös muiden MALPE-ajattelun osa-alueiden suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittaminen tulee saada luontevaksi osaksi kaikkea suunnittelua ja toteutusta. **Maankäytöllä, niin asumisen, työpaikkojen kuin palvelujen sijoittumisella on merkittävät vaikutukset sekä liikkumistarpeisiin että liikenneturvallisuuteen ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiin.** Vastaavasti esimerkiksi palvelujen keskittyminen voi lisätä merkittävästi liikkumistarpeita ja heikentää palvelujen saavutettavuutta. Eri osa-alueita koskevien suunnitelmien liikenteelliset vaikutukset tulee ottaa osaksi päätöksentekoa ja vaikutusten

arviointia. **Myös maankäytön ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden ajoituksen yhteensovittaminen on tärkeää.** Suunnittelussa kannattaa hyödyntää liikkumisvyöhyketarkasteluja.

Maakuntasuunnittelun, erityisesti maakuntakaavoituksen ja liikennejärjestelmätyön yhteen kytkeä kehitetään edelleen. Toimintaympäristön seuranta linkitetään maakuntasuunnitteluun. Liikenneasioiden käsittelyä keskitetään ja tuotettuja aineistoja hyödynnetään saman sisältöisinä eri yhteyksissä. Esimerkiksi maakunnan vuosittain päivittämä kärkihankelistan valmistelu tullaan vastuuttamaan liikennejärjestelmätyöryhmälle. Listojen tulisi olla myös linjassa tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä suunnitelman pohjalta laadittavan aiesopimuksen kanssa. Tässä yhteydessä otetaan kuitenkin huomioon asiakirjojen erilaiset roolit. Edunvalvontaan liittyvä asiakirja voi olla hieman erisältöinen kuin toimeenpanevan viraston toimintasuunnitelma, mutta peruslinjaukset pyritään yhtenäistämään.

Myös **liikennejärjestelmän tilan seuranta kehitetään ja systematisoidaan.** Pääosa seurannasta tulee olemaan asiantuntemukseen perustuvaa vaikuttavuuden arviointia. Seurannassa hyödynnetään valtakunnan tasolla lähivuosina muodostettavia mittareita ja muualta saatavia kokemuksia. Keski-Suomessa kannattaa seurata myös kulkutapaosuuksien kehittymistä ja tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään alueelta tehtävin otospohjaisin, valtakunnan tasolla tehtävien tutkimusten kanssa vertailukelpoisin kyselytutkimuksin. Tutkimuksissa kannattaa huomioida erilaiset aluetypit. Toistamalla tutkimukset esimerkiksi neljän vuoden välein saadaan luotettavaa ja vertailukelpoista tietoa sekä maakunnan ja valtakunnan tason välillä että maakunnan sisällä.

3.4.2 Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä yhteistyön runkona

Maakuntatasoinen liikennejärjestelmäyhteistyö tulee perustumaan maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän aktiiviseen toimintaan. Työryhmä koordinoi sekä alueen sisäistä liikennejär-

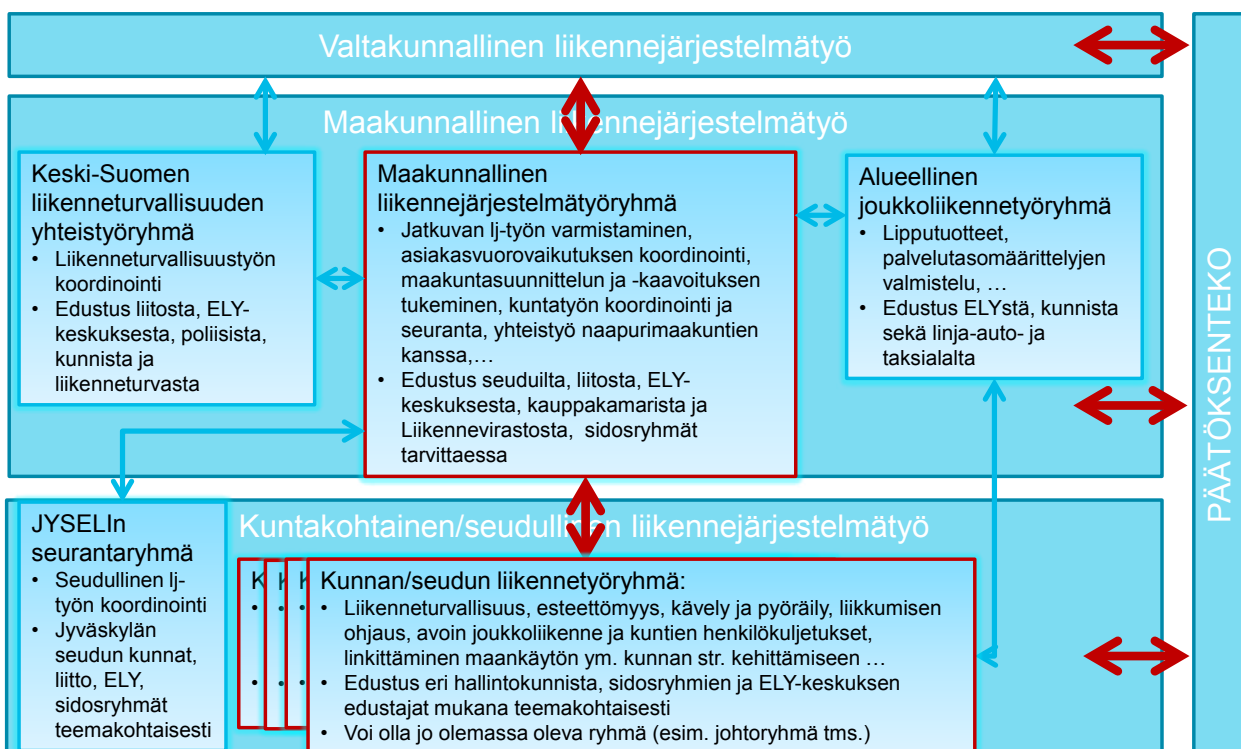
jestelmätyötä että liikenteeseen liittyvää valtakunnallista vuorovaikutusta. Ryhmä on mukana olevien organisaatioiden keskeisin vuorovaikutusfoorumi ja sen puitteissa tullaan jatkossa käsittelemään liikenteeseen liittyvät keskeiset maakuntatason kysymykset.

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän toiminnan käynnistämisestä sekä työryhmän roolista, valtuuksista ja vastuusta sovitaan tarkemmin tämän suunnitelman toteuttamisen aiesopimuksessa. Lähtökohtaisesti työryhmän rungon muodostaa liikennejärjestelmäsuunnitelman hankeryhmänä toiminut keskeisten organisaatioiden asiantuntijoista koottu ryhmä. Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän tehtävänä on muun muassa:

- koordinoida ja seurata liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja aiesopimuksessa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista
- valmistella ja tehdä esitykset päätöksentekijöille edistettävistä toimenpiteistä
- toimia maakunnallisena liikennesuunnittelun asiantuntijana mm. tukemalla maakuntaaavoitusta ja muuta maakunnan suunnittelua sekä seudullista ja paikallista strategista kehittämistä

- varmistaa osaltaan palveluverkon, elinkeinoelämän sekä liikennejärjestelmän kehittämisen yhteen kytkeä
- koordinoida ja seurata maakunnassa toimivien liikenteeseen liittyvien työryhmien toimintaa sekä vahvistaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteensovittamista
- koordinoida Keski-Suomen liikenteeseen liittyvää valtakunnallista vuorovaikutusta sekä osallistua kansainväliseen yhteistyöhön (esim. kansainvälisten liikennekäytävien kehittämistyöhön)
- varmistaa aiesopimuksen seuranta ja valmistellun päivitys päätöksentekijöiden hyväksyttäväksi
- varmistaa liikennejärjestelmän tilan systemaattinen seuranta Keski-Suomessa.

Lisäksi Keski-Suomessa toimivat maakuntatasolla alueellinen joukkoliikennetyöryhmä ja maakunnallinen liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmä. Myös näiden ryhmien roolia osana Keski-Suomen liikennejärjestelmätyötä kehitetään. Toiminnan aktivoimiseksi kilpailutetaan konsulttitoimeksianto, johon sisällytetään maakunnallisten työryhmien lisäksi JYSEL:n seurantar ryhmän työn tukeminen.



Kuva 5. Ehdotus liikennejärjestelmätyön organisoinniksi Keski-Suomessa.

3.4.3 Kuntien yhteistyötä aktivoidaan

Keski-Suomessa halutaan korostaa koko maakunnan kattavaa yhteistyötä. Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta alueelliset erot ovat kuitenkin maakunnan sisällä merkittäviä. Tämän suunnittelutyön yhteydessä käydyissä alueellisissa tilaisuuksissa maakuntatasoa tarkempien alueellisten tarkastelujen tarve nousi voimakkaasti esille. Seutukuntajako ei Keski-Suomessa muodosta liikennejärjestelmätyn organisoiminnan kannalta luontevia aluerajauksia, vaan tärkeämpää on hakea työssäkäyntialueisiin ja/tai kehityskäytäviin nojautuvia yhteistoiminta-alueita. **Koska liikenne ei noudata alueellisia rajoja, toimintamallien tulee olla mahdollisimman asiakaslähtöisiä ja organisaatioriippumattomia.**

Jyväskylän seudulla käynnistetään seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaryhmän toiminta, jota tuetaan maakunnallisten ryhmien mukaisesti konsulttitoimeksiannolla. Maan käytön, asumisen ja liikenteen teemat liitetään Jyväskylän seudun kasvusopimukseen.

3.4.4 Jyväskylän seudun ulkopuolella yhteistyömallit määritetään aluekohtaisesti

Jyväskylän seudun ulkopuolella yhteistyön toimintamallit ja kytkytyminen kuntien ja seutujen toimiviin ryhmiin tulee tarkastella aluekohtaisesti. Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä on käyty kattava alueellinen vuorovaikutus, mutta tarkempia liikennejärjestelmätarkasteluja ei ole tehty seudullisella tasolla. Maakuntatasoa tarkemmat, useita kuntia koskevat tarkastelut tehdään projektikohtaisesti, esimerkiksi avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten suunnittelu- ja hankintayhteistyöhön tähtäävien selvitysten tai yhteysvälien kehittämissuunnitelmien ohessa.

Pohjoisessa Keski-Suomessa on valmiuksia seudullisen liikennejärjestelmäyhteistyön käynnistämiseen. Tämä tulee kuitenkin sovittaa muuhun kuntien väliseen yhteistyöhön eikä uusia työryhmiä kannata perustaa pelkästään liikenteeseen liittyen. Muilla alueilla yhteistyön pohjan voivat

muodostaa esimerkiksi valtateiden suuntaiset kehityskäytävätarkastelut, jotka toteutetaan liikennejärjestelmätasolla. Kaikkia liikennemuotoja koskeviin suunnitelmiin liitetään infrastruktuurin ja liikennepalvelujen kehittämistarkastelujen lisäksi yhteistyön ja toimintamallien määrittäminen. Suunnitelmiin osallistuvat tiiviisti kunnat, maakuntaliitto, ELY-keskus ja tarvittaessa myös Liikennevirasto. Seutujen osalta tulee päättää myös, miten kytkentä maakunnalliseen Ij-työhön järjestetään. Lähtökohtana on seutukuntapohjainen edustus – ottaen huomioon myös mahdollinen tuleva kuntarakenteen uudistus ja kuntien välisen yhteistyön lisääntyminen. Tärkeää on, että kytkentä on seutukuntatasolla luontevaa ja tieto välittyy myös yksittäisestä kunnasta maakuntatasolle – ja toisinpäin.

3.4.5 Kuntakohtaisessa liikennejärjestelmätynössä painotetaan motiivointi- ja tiedotustyötä

Toimintamallien tulee kattaa liikennejärjestelmätyn yksilötasolta kansainväliseen tasoon saakka. Yksilötasoon vaikuttaminen on esimerkiksi viisaaseen liikkumiseen kannustamisen näkökulmasta erittäin merkittävää. Kuntien eri hallintokunnissa tai työpaikoilla tehtävä motiivointi- ja valistustyö nousee isoon rooliin. **Keski-Suomeen organisoidaan viisaaseen liikkumiseen kannustamisen aktivoimiseksi kuntakohtaiset liikenneryhmät, jotka pohjautuvat nykyisten liikenneturvallisuuustyöryhmien toimintaan.** Mahdollisesta laajemmasta alueellisesta yhteistyöstä sovitaan jatkossa muun muassa liikenneturvallisuuksuunnitelmista, joukkoliikenteen kokonaissuunnitelmista ja liikennejärjestelmätasoisista yhteysväliselvityksistä saatavien kokemusten pohjalta.

Kuntien liikennetyöryhmien roolina on koordinoida ja seurata liikenteeseen liittyvää hallintokuntatyötä. Työn sisältönä on perinteisen liikenneturvallisuuksuunnitelmien lisäksi kaikki eri hallintokunnissa tehtävä liikenteeseen liittyvä työ, myös joukkoliikenteeseen ja kuntien henkilökuljetuksiin liittyen. Liikennetyöryhmien toiminnan tueksi ehdotetaan kilpailutettavaksi koko maakunnan kattava monivuotinen konsulttitoimeksianto (”kuntien liikenne-toimija”), jonka kustannuksiin osallistuisi kuntien

lisäksi merkittävällä osuudella myös Keski-Suomen ELY-keskus. Toimeksiantoon ehdotetaan sisällytettäväksi myös työpaikkojen liikkumisen ohjauksen suunnitelmien ohjelmointi ja kilpailutusten valmistelu.

3.4.6 Vuorovaikutuksen merkitys korostuu edelleen

Liikennejärjestelmän kehittämiseen osallistuvien **julkisten organisaatioiden välisen yhteistyön** ohella on erittäin tärkeää varmistaa liikennealan yritysten ja viranomaisten välinen tehokas vuorovaikutus. Yritysten asiantuntemus tulee hyödyntää tehokkaasti ja palvelutason kehittämisen tulee olla taloudellisesti kannattavaa. Tämä koskee sekä henkilö- että tavaraliikenteen parissa toimivia yrityksiä. **Yritysvuorovaikutusta** kehitetään jatkuvasti. Kauppakamari on edustettuna maakunnallisessa liikennejärjestelmätyöryhmässä ja keskeisten yritysten edustajia kutsutaan työryhmän kokouksiin tarvittaessa. Vuorovaikutusta yritysten kanssa käydään lisäksi seminaarien, esimerkiksi säännöllisesti järjestettävän **maakunnallisen liikenneforumin** sekä jatkossa säännöllisesti toteutettavien yrityskyselyjen kautta.

Liikenteeseen liittyvää **asukasvuorovaikutusta** tehostetaan mm. kehittämällä organisaattoriippumatonta palautejärjestelmää, palautteiden ja aloit-

teiden käsittelyä sekä palauteanalyysia. Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä koordinoi kaikkien liikenteeseen liittyvien maakunnallisten asukaskyselyjen toteuttamista ja kehittämisen tulosten hyödyntämistä. Maakunnassa toteutetaan esimerkiksi neljän vuoden välein otospohjainen liikkujakysely, joka linkitetään mm. Jyväskylän seudulla toteutettuun laajan liikennetutkimukseen sekä valtakunnallisiin kyselytutkimuksiin. Säännöllisesti toteutettavalla liikkujakyselyllä on jatkossa merkittävä rooli liikennejärjestelmän tilan seurannassa.

Toimintamalleihin liittyvä oleellisena osana myös **päätöksentekijävuorovaikutuksen** varmistaminen. Liikenteeseen liittyvä päätöksenteko sisällytetään olemassa oleviin prosesseihin (esim. maakuntasuunnittelu) ja erillistä liikennehankkeisiin liittyvää päätöksentekoa pyritään välttämään. Keskeisin osa päätöksentekoa on liikennejärjestelmän kehittämisen aiesopimuksen hyväksyminen ja päätöksentekijöiden ajan tasalla pitäminen sopimuksen seurannassa sekä sopimuksen jatkuva päivittäminen. Myös päätöksentekijöille toteutetaan liikenteeseen liittyvät kyselyt säännöllisin väliajoin, joilla toisaalta voidaan viestiä liikenteeseen liittyvistä asioista päätöksentekijöille ja toisaalta saadaan päätöksentekijöiden näkemyksiä asiantuntijatyön tueksi.



4. TOIMENPIDEOHJELMA VUOSILLE 2013-2015

Seuraavassa on esitetty priorisoitu toimenpideohjelma maakunnan liikennejärjestelmän kehittämiseen tähtääviksi toimenpiteiksi vuosille 2013-2015. Esitetyt toimenpiteet toimivat maakunnallisen aiesopimuksen sekä jatkuvan liikennejärjestelmätyön runkona. Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä vastaa jatkossa aiesopimuksen sekä aiesopimuksen liitteeksi tulevan oheisen toimenpideohjelman päivittämisestä sekä ajantasaisena pitämisestä.

Toimenpiteiden ohjelmoinnista vastaa maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä. Toimenpiteiden käynnistämisestä, tarkemmasta aikataulusta, kustannusjaosta ja ohjauksesta sovitaan tapauskohtaisesti erikseen. Esitetyt toimenpiteet edellyttävät erityisesti toimintamallien kehittämistä ja yhteistyön lisäämistä sekä osin nykyisen rahoituksen uudelleen suuntaamista. Lisärahoituksen saaminen liikennejärjestelmän kehittämiseen on vaikeaa, mikä on otettu huomioon myös toimenpideohjelmaa laadittaessa.

Suurten **valtakunnan tasolla päätettävien investointien** osalta sisältää toimenpideohjelma seuraavat toimenpiteet:

Kärkihankkeet:

- Valtatie 4 väli Jyväskylä-Oulu sisältäen Vaajakosken kohdan. Hanke kuuluu liikennepoliittisen selonteon suunnittelua ohjaavaan ohjelmaan. Ohjelman kohteiden suunnitelmavalmiutta edistetään. Jatkosuunnittelussa arvioidaan yhteysvälien eri osavälien tehokkuutta parhaan mahdollisen toteutuskokonaisuuden löytämiseksi.

- Jyväskylä-Tampere-ratayhteyden parantaminen (vaiheittain), ratayhteyden esiselvityksessä esitettyjen ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden toteuttaminen sekä maankäytön suunnittelun edellyttämät tekniset selvitykset.

- Valtatie 9 Jämsä-Jyväskylä, ensimmäisessä vaiheessa pienten kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen sekä maankäytön hankkeiden edellyttämien akuuttien kohteiden yleissuunnitelmien laatiminen.

Suunnitelmavalmiuden nostaminen, varautumisen maankäytön suunnittelussa:

- valtatie 9 Jyväskylä-Kuopio, yleissuunnitelman laatiminen (vaiheittain)

- valtatie 13 Äänekoski-Saarijärvi, pienten parantamistoimenpiteiden suunnitelmavalmiuden parantaminen (kehittämiselvityksen pohjalta)

- valtatie 23 Jyväskylä-Keuruu, kehittämiselvitys pienistä parantamistoimenpiteistä, kehittämissuunnitelman määrittäminen sekä pienten parantamistoimenpiteiden suunnitelmavalmiuden parantaminen

- Jyväskylän seudun infrahankkeet JYSELL:n aiesopimuksen mukaisesti (<http://www.jyvaskyla.fi/kadut/suunnittelu/liikennejarjestelma>); esimerkiksi Vaajakoski-Seppälänkangas-Palokka-kehätie

Alueella päätettävissä olevat toimenpiteet sekä toimintamallien kehittäminen on esitetty seuraavassa taulukossa. Lähivuosina edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia ovat:

- yhteistyö ja uudet toimintamallit
- tiestön kunnossapidon varmistaminen
- kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit
- julkisen liikenteen kehittämisstrategia sekä kuntien henkilö- ja tavarakuljetusten kehittäminen
- viisaan liikkumisen kehittämisstrategia ja -ohjelma

KESKI-SUOMEN LIIKENNÄJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

TOIMENPIDE	VASTUUTAHO/KOORDINOIJAJA	AJOITUS	SELITE
Yhteistyö ja uudet toimintamallit			
Jatkuvan liikennejärjestelmätyn käynnistäminen organisointimallin mukaisesti	liitto	2013-	Toimintamalli
Maakuntakaavan päivittämisen tukeminen	lj-työryhmä	jatkuvaa	Toimintamalli
Liikennetyöryhmien valmisteluresurssien lisääminen	liitto, ELY, kunnat	2013-	Toimintamalli
Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevan jatkuvan asiakasvuorovaikutuksen organisointi	lj-työryhmä	2013	Toimintamalli
Liikennejärjestelmän tilan seurannan käynnistäminen	lj-työryhmä	2013-	Toimintamalli
Liikenteen teemojen sisällyttäminen Jyväskylän seudun kasvusopimukseen	JYSELI:n seurantaryhmä	2013	Toimintamalli
MALPE-yhteistoiminnan edistäminen	lj-työryhmä	2013-	Toimintamalli
Tiestön kunnossapidon varmistaminen			
Pääteiden ulkopuolisen tiestön kehittämis- ja ylläpitosuunnitelma	ELY	2013-2014	Suunnitelma
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen	ELY	jatkuvaa	Toimintamalli
Tiestön täsmäkunnossapidon sekä kunnossapitoinformaation kehittäminen	ELY	jatkuvaa	Toimintamalli
Kuntien kadunpitoyhteistyön kehittäminen	lj-työryhmä	2014-	Toimintamalli
Yksityisteiden kunnossapidon kehittäminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhtenäistäminen sekä avustuskohteiden priorisointi)	ELY, kunnat	2014-	Toimintamalli
ELY:n ja kuntien välisen kunnossapito-yhteistyön kehittäminen	ELY, kunnat	2015-	Toimintamalli
Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit			
Keskijohdan kuljetuskäytävän kehittämisselvitys	liitto	2013	Suunnitelma
Alueellisen ja toimialakohtaisen logistiikkayhteistyön hankkeistaminen	lj-työryhmä	2014-	Toteutus
- Inroad -logistiikkakeskuksen edelleen kehittäminen			
- yhteistyö logistiikan palveluntarjoajien ja teollisuuden välillä (sis. yhdistetyt kuljetukset)			
- haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistelymahdollisuudet ja yhteistoimintamallit			
- varastointipalvelujen sekä logistiikan lisäarvopalvelujen kehittäminen			
Selvitys rekkaparkkien toteuttamisesta taajamien läheisyyteen	Kunnat	2015	Suunnitelma
Julkisen liikenteen kehittämisstrategia			
Kaukoliikenteen kehittämisohjelma (sisältäen liityntäliikenteen toimenpiteet)	Alueell. joukkoliik.työryhmä	2013	Suunnitelma
Joukkoliikenteen hankintastrategia	ELY, Jyväskylän kaupunki	2013	Suunnitelma
Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmien ylläpito ja toteuttaminen	ELY, Jyväskylän kaupunki	jatkuvaa	Toteutus
Jämsä – Jyväskylä – Äänekoski -laatuikäytävän kehittäminen	Alueell. joukkoliik.työryhmä	jatkuvaa	Toteutus
Kutsujoukkoliikennejärjestelmän kehittämissuunnitelma	Alueell. joukkoliik.työryhmä	2014	Suunnitelma
Solmupysäkkien määrittely ja pysäkki-infran kehittämisohjelman laadinta	ELY	2015	Suunnitelma
Kuntien henkilö- ja tavarakuljetusten kehittäminen			
Henkilökuljetusten kilpailuttamisstrategia	Kunnat	2013-	Suunnitelma
Palveluliikenteen kehittämissuunnitelmat	Kunnat	2014-	Suunnitelma
Alueelliset henkilö- ja pientavaralogistiikkasuunnitelmat ja toiminnan organisointi	Kunnat	2015-	Suunnitelma
Viisaan liikkumisen kehittämisstrategia ja -ohjelma			
Keskustojen turvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden kehittäminen	lj-työryhmä		Suunn./tot.
- maakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen	ELY	2013	
- kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmien päivittäminen seudullisesti	ELY, kunnat	2014-	
- kävely- ja pyöräily-ympäristöjen kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen	Kunnat, ELY	jatkuvaa	
- maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuuksuunnitelmien tarkistukset	Kunnat	jatkuvaa	
- joukkoliikenneinfran kehittämistoimenpiteet (mm. solmupysäkit)	ELY	jatkuvaa	
- kevyen liikenteen laatuikäytävien kunnossapidon yhtenäistäminen	ELY, kunnat	jatkuvaa	
Kasvatus, valistus, tiedotus, motivointi:	lj-työryhmä		Toteutus
- hallintokuntien liikennevalistustyön resursointi (kuntien liikennetoimijahanke)	ELY	2014-	
- kuntien henkilöstön sekä muiden suurten työpaikkojen liikkumisenohjaussuunnitelmat	Kunnat	2014-	
- seurojen ja järjestöjen liikennekasvatustyön tukeminen	Kunnat	jatkuvaa	
- valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen	lj-työryhmä	jatkuvaa	
Dynaamisen kimpakyytipalvelun pilotointi Keski-Suomessa	lj-työryhmä	2014	Toteutus
VALTAKUNNAN TASOLLA PÄÄTETTÄVÄT MAAKUNNAN KÄRKIHANKKEET			
Valtatien 4 kehittäminen osana Botnian käytävää, yhteysväli Jyväskylä-Oulu	Liikennepoliittisen selonteon suunnittelua ohjaavaan ohjelmaan kuuluva hanke		
Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden kehittäminen	Kehittämissuunnitelman varmistaminen, ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden ohjelmointi ja käynnistäminen sekä maankäytön suunnittelun edellyttämät tekniset selvitykset		
Valtatien 9 välillä Jämsä-Jyväskylä	Ensimmäisen vaiheen pienten kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen sekä yleissuunnittelu vaiheittain		
SUUNNITELMAVALMIUDEN NOSTAMINEN, VARAUTUMINEN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUSSA			
Valtatien 9 välillä Jyväskylä-Kuopio	Yleissuunnitelman laatiminen vaiheittain		
Valtatien 13 välillä Äänekoski-Saarijärvi	Pienten parantamistoimenpiteiden suunnitelma- ja valmiuden nostaminen		
Valtatien 23 välillä Jyväskylä-Keuruu	Pienten parantamistoimenpiteiden suunnitelma- ja valmiuden nostaminen		
Jyväskylän seudun infrahankkeet JYSELI:n aiesopimuksen mukaisesti			

5. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden ja toimintamallien vaikuttavuutta on arvioitu tavoitteiden toteutumisen sekä eri asiakasryhmien näkökulmista. Lisäksi on otettu huomioon laajemmat, esim liikenteen päästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet. Suunnitelmaan kirjatuilla toimenpiteillä pyritään varmistamaan, että vaikutukset lähtevät toteuttamaan tavoitteita heti lähivuosista lähtien. Vaikutukset realisoituvat kuitenkin pääosin vasta pidemmällä aikajänteellä. Liikenne ratkaisuilla on vaikutusta niin luonnon kuin kulttuuriympäristöihin. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei kuitenkaan ilmastomuutoskysymyksiä lukuun ottamatta käsitellä

tätä aihepiiriä, sillä eri toimintojen ja ympäristön yhteensovitus on tällä tasolla maakuntakaavoitukseen kuuluva tehtävä. Yksityiskohtaisemmassa yhteen sovittavassa suunnittelussa korostuvat yleiskaavoitus sekä liikenneväylien yleissuunnittelu sekä näihin liittyvänä tapahtuva ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ei sisälly sellaisia liikenneväylähankkeita, jotka eivät jo olisi mukana maakuntakaavassa.

Suunnitelmasta on tehty asiantuntija-arviona myös erillinen grittäjyysvaikutusten arviointi.

5.1 VAIKUTTAVUUS TARKASTELUALUEITTAIN

5.1.1 Elinkeinoelämän kilpailukyky

Kuljetusten keskittyminen jatkunee myös tulevaisuudessa. **Päätiestön sekä keskeisten ratojen liikennöitävyyden ja kunnossapidon merkitys pysyy suurena.** Esitetyt suuret pääteiden sekä Jyväskylä-Tampere-radnan investoinnit kohdistuvat keskeisille (kansainvälisille) kuljetuskäytävälle ja tulevat toteutuessaan parantamaan paitsi Keski-Suomen kannalta keskeisten elinkeinoelämän alojen (muun muassa metsä- ja metalliteollisuuden) myös laajemmin valtakunnallisesti merkittävien kuljetusketjujen palvelutasoa. Samalla myös Keski-Suomen logistinen asema paranee. **Hankkeet toteutunevat ja siten myös vaikutukset realisoituvat kuitenkin vasta pidemmällä aikajänteellä.** Pääteiden kunnossapidon säilyttäminen korkeatasoisena tukee kuitenkin elinkeinoelämän kilpailukykyä, vaikka Jyväskylän seudulle sijoittuvat parantamattomat valtatiejaksot vaikuttavatkin hieinan kuljetusketjujen toimivuuteen.

Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys pystytään turvaamaan, mutta tiestön laajempaan paranta-

miseen ei ole lähitulevaisuudessa mahdollisuuksia rahoituksen niukkuuden vuoksi. **Tiestön kunnan huononeminen uhkaa heikentää kuljetusten kustannustehokkuutta,** vaikka kunnossapidon toimintamallien ja täsmähoidon sekä kunnossapito-yhteistyön kehittämällä pyritään turvaamaan elinkeinoelämän kannalta keskeiset kuljetukset koko tieverkolla. Jyväskylä-Tampere -radnan parantamisella pystytään vähentämään kuljetuksille aiheutuva häiriötilanteita jo lyhyellä tähtäimellä.

Vähäliikenteisen rataverkon osalta riskiksi nousee, miten kauan liikennöitävyys pystytään säilyttämään pienillä ylläpitotoimenpiteillä. Ko. rata-verkon merkitys on kuitenkin metsäteollisuuden kannalta merkittävä. Mahdollinen rataosuuksien liikenteeltä sulkeminen johtaisi osin huonokuntoisen tieverkon kuormituksen kasvuun. Lisäksi vähäliikenteisen rataverkon merkitys vaihtoehtoisina kuljetusreitteinä (osana häiriönhallintaa) voi tulevaisuudessa kasvaa, mikä korostaa liikennöitävyyden säilyttämisen merkitystä. Häiriötilanteiden hallintaa kehittämällä pystytään myös turvaamaan kuljetusketjujen toimivuus mahdollisissa

poikkeustilanteissa. Laajemmin **kuljetusten siirtyminen entistä enemmän ympäristötavoitteiden mukaisesti rautateille on kiinni erityisesti alan toimijoista.**

Logistisen järjestelmän solmupisteiden, muun muassa logistiikkakeskusten ja terminaaliverkoston sekä logistiikkaosaamisen ja - yhteistyön kehittämällä **tuetaan Keski-Suomen logistisen aseman hyödyntämistä sekä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta ja täsmällisyyttä.** Haasteena voi kuitenkin olla kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen sekä tätä kautta todellisten vaikutusten aikaansaaminen. Alueellisen toimijan tulee ottaa selkeä kehittämisvastuu, jotta halutut vaikutukset realisoituvat. Esitetyt toimenpiteet logistiikkayhteistyöhön ja osaamiseen liittyvien toimintamallien edelleen kehittämiseksi tulisivat palvelemaan useita eri toimialoja. Esitetyillä kehittämistoimenpiteillä mahdollistetaan myös eri kuljetusmuotojen potentiaalın parempi hyödyntäminen ja kuljetusmuotojen välisen yhteistyön kehittäminen osana toimivia kuljetusketjuja. Yhteistyömallien kehittämällä pystytään lisäksi luomaan jatkuva ja helposti saavutettavissa oleva logistiikkayhteistyön foorumi alueen elinkeinoelämälle.

Pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisille jatko-yhteyksille suuntautuvien henkilöliikenneyhteyksien toimivuus on maakunnan elinkeinoelämän kannalta keskeistä. Lentoliikenteen toimintaympäristö on murroksessa, mutta lentoyhteyksien jatkuvuus tulee pystyä turvaamaan. Jatkuvuus on kuitenkin suurelta osin kiinni muista kuin liikennealan toimijoista.

Esitetyt junayhteyksien kehittämistoimenpiteet parantavat maakunnan saavutettavuutta merkittävästi vasta pidemmällä tähtäimellä, vaikka jo pienillä toimenpiteillä pystytään parantamaan eri käyttäjäryhmien saamaa palvelutasoa. Kaukoliikenteen matkaketjujen toimivuutta pystytään esitetyillä toimenpiteillä parantamaan jo lyhyelläkin tähtäimellä. Pietarin suunnan yhteyksien toimivuuden parantaminen on suurelta osin muiden kuin liikennealan toimijoiden vastuulla, jolloin niiden toteutumisen varmistaminen on myös haasteellisempaa.

5.1.2 Ihmisten liikkuminen

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat maakunnan eri alueilla erityyppisiä. **Jyväskylän kaupunkiseudulla pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosion lisäämistä ja liikkumistarpeen vähentämistä sekä tätä kautta liikenteen päästöjen vähentämistä.** Tämä vaatii kuitenkin myös maankäytön, palveluverkon sekä liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteuttamisen vankkaa yhteensovittamista. Myös pienemmissä kuntakeskuksissa pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Kokonaisuutena **henkilöautoilun rooli tulee kuitenkin pysymään koko maakunnassa hallitsevana,** mikä korostaa päästöjen vähentämisessä ajoneuvo- ja polttoaineteknologian kehittämisen ja turhan liikkumisen vähentämisen merkitystä. Henkilöautoilun rooli korostuu erityisesti Jyväskylän seudun ulkopuolisilla alueilla. Joukkoliikenteen osalta kyse on muualla maakunnassa pääosin eri asiakasryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamisesta. **Jyväskylän seudulla, kaukoliikenteessä sekä Äänekoski-Jämsä-Jyväskylä-liikennekäytävällä pystytään esitetyillä toimenpiteillä parantamaan joukkoliikenteen palvelutasoa.**

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on tärkeää joukkoliikenteeseen liittyvien matkaketjujen sujuvuuden ja helppouden turvaamisessa. **Mikäli esitetyissä toimenpiteissä onnistutaan, voidaan joukkoliikenteen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta lisätä merkittävästi.** Rahoituksen niukuus asettaa kuitenkin kehittämislle haasteita. Kehittämistä tulee tehdä asiakkaiden tarpeisiin nojautuen ja uudentyypisiä toimintamalleja rohkeasti pilotoiden.

Väestön ikääntyminen ja keskittyminen sekä liikennöinnin kustannusten nousu asettavat henkilöliikenteen hoitamislle jatkuvasti kasvavia haasteita. **Suunnitelmassa esitetyillä toimintamalleilla pystytään vähintään katkaisemaan jatkuva henkilöliikennekustannusten nousu ilman asiakkaille tarjottavan palvelutason heikkenemistä.** Vaikutusten realisoituminen on osin kiinni myös valtakunnallisen tason linjauksista ja päätöksistä.

Esitettyjen liikkumisen ohjaus- ja motivointitoimenpiteiden vaikutusten realisoituminen vaatii laajaa yhteistyötä, sitoutumista työhön sekä hankkeiden todellisten hyötyjen ymmärtämistä. Asenteiden muuttaminen tukemaan ns. viisaan liikkumisen tavoitteita sekä yksilö- että päätöksentekijätasolla on haasteellista, mutta välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. **Maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaalla yhteen kytkenällä voidaan minimoida ongelmien syntyminen alueilla, joilla maankäyttö kehittyy.** Pääosin tulee kuitenkin pystyä toimimaan jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin varassa. Motivoinnilla ja asenteisiin vaikuttamalla voidaan liikkumista ohjata turvallisiin, terveellisiin ja ympäristöystävällisiin liikkumistottumuksiin ilman merkittäviä yhdyskuntarakenteen ja liikennenympäristön kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi suunnitelmassa esitetyillä infrastruktuuria ja liikennepalveluja koskevilla toimenpiteillä voidaan oikein toteuttamalla tukea myös viisaan liikkumisen tavoitteiden saavuttamista.

Haja-asutusalueiden tiestöllä pystytään turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys, mutta erityisesti alemman tieverkon kunto uhkaa edelleen laskea. Vaikka esitetyillä toimenpiteillä pystytään kehittämään haja-asutusalueiden kutsujoukkoliikennettä, tulee henkilöauton käyttö olemaan käytännössä päivittäisen työssäkäynnin edellytys. Yhdessä kunnossapitohaasteiden kanssa tulee liikkumisen palvelutason kehittäminen olemaan haja-asutusalueilla nykyisillä resursseilla erittäin haasteellista.

Pääteiden kunnossapidon turvaaminen on Keski-Suomessa tärkeää myös ihmisten liikkumisen kannalta. Esitetyt päätiehankkeet parantavat merkittävästi pääteiden liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuutta pystytään parantamaan myös taajamissa, joissa toimenpiteet suunnitellaan kokonaisuutena kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyen. **Liikenneturvallisuuden laajamittaisempi parantaminen riippuu kuitenkin liikenneturvallisuuksien ja asenteisiin vaikuttamisen onnistumisesta sekä kasvavilla alueilla myös maankäytön suunnittelusta.** Tämän työn kytkeytyminen liikkumisen ohjaukseen

antaa uusia liikennejärjestelmätason mahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tukee siten asetettujen liikenneturvallisuuksien saavuttamista.

Laajakaistaverkon ulottaminen jokaisen kansalaisen ulottuville, sähköisten palvelujen kehittyminen sekä palvelujen tuominen asiakkaiden luo parantavat hieman palvelujen saavutettavuutta, mutta eivät kuitenkaan laajemmin ratkaise palvelujen saavutettavuuden ongelmallisuutta haja-asutusalueilla. Erityisesti ikääntyneille sähköiset palvelut eivät voi olla ainoa ratkaisu.

Haasteellisimpana asiakasryhmänä ovat haja-asutusalueilla ja kauempana taajamista asuvat ikääntyneet sekä liikkumis- ja toimimisesteiset. Asiakasryhmien liikkumisongelmia pystytään hieman lieventämään, mutta ei kokonaan ratkaisemaan. Lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuus parane taajamissa ja koulualueilla. Muutoin toimenpiteet hyödyttävät eri asiakasryhmiä suhteellisen tasapuolisesti.

5.1.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on yksi Keski-Suomen liikennejärjestelmätöiden painopisteitä. **Esitetty organisointitapa tehostaa merkittävästi eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ja mahdollistaa tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden suunnitelmallisen edistämisen.** Lisäksi maakunnan yhteisen tahtotilan muodostaminen ja toimien priorisointi helpottuu jatkuvan yhteistyöprosessin aikaansaamisen myötä. Toimintatavan ulottaminen myös Jyväskylän seudulle on vaikutusten saamiseksi tärkeää. Haasteeksi jatkuvassa työssä nousee muiden kuin Jyväskylän seudun kuntien edustus ja vuorovaikutus, johon tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Yhteistyön perustaksi esitetty uudentyypinen kokonaisuuden hallinta, ns. MALPE-ajattelu, tehostaa alueen kehittämiseksi tehtävää työtä. Lisäksi eri sektoreilla tehtävien toimenpiteiden vaikutusten tunnistaminen johtaa toiminnan tehostamiseen kaikilla sektoreilla. Ajatustavan hyödyn-

täminen edellyttää kuitenkin sen konkretisointia kaikille suunnittelu- ja päätöksentekotasolle.

Esitetty henkilöresurssien varaaminen ja valmisteluvoiman palkkaaminen yhteistyön kehittämiseksi parantaa suunnitelman vaikuttavuutta ja yhteistyön onnistumisen todennäköisyyttä. Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on myös muutoin vaikuttavan liikennejärjestelmätyn edellytys, koska kehittämisresurssit eivät ole kasvamassa. Vähemmällä enemmän-ajattelu vaatii myös Keski-Suomessa uudentyypistä ajattelua, johon tässä suunnitelmassa esitetyt avaukset antavat mahdollisuuksia. Suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuudet tehokkaan yhteistyön, luotamukseen perustuvien henkilösuhteiden ja pitkäjänteisesti toteutettavien toimintamallien kehittämiseksi. Joillakin osa-alueilla kynnys yhteistyöhön voi olla korkea, jolloin vaikuttavuuden toteutumisen voi vaarantua.

Suunnitelman tavoitteiden ja haluttujen vaikutusten toteutuminen edellyttää myös päätöksentekijöiden ja muiden keskeisten toimijoiden sitoutumista yhteisesti asetettuihin päämääriin. Ilman sitoutumista ja strategioiden jalkauttamista arki-työhön jää vaikutusten aikaansaaminen vajaaksi. Jatkuvan liikennejärjestelmätyn suurimpia haasteita tuleekin olemaan juuri yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin ja toimintamalleihin sitoutuminen.



5.2 VAIKUTTAVUUS YRITTÄJYYTEEN

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset yrittäjyyteen ovat pääosin välillisiä. Suunnitelman linjaukset ja toimenpiteet ovat yrittäjyyden näkökulmasta oikean suuntaisia ja niiden määrätietoisella toteuttamisella voidaan olettaa olevan positiivisia vaikutuksia Keski-Suomen yrittäjyyteen.

Yhtenä liikennejärjestelmän kehittämistavoitteena on, että liikennejärjestelmä tukee osaltaan Keski-Suomen kannalta tärkeiden metsä- ja teknologiateollisuuden säilymistä ja kehittymistä alueella. Tällä tuetaan myös näiden toimialojen alihankinta- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. **Jotta liikennejärjestelmän keinoin voidaan tukea metsä- ja teknologiateollisuuden säilymistä ja kehittymistä, tulee jatkossa onnistua useilla Keski-Suomen kansainvälisen yritystoiminnan kannalta kriittisellä liikennejärjestelmän osa-alueilla.** Näitä ovat muun muassa monipuolisen kuljetusjärjestelmän turvaaminen, kuljetusten kannalta tärkeiden satamayhteyksien varmistaminen, vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon varmistaminen sekä kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien kehittäminen.

Maakunnan ulkoisen saavutettavuuden turvaaminen on edellytys etenkin kansainvälisten toimivien yritysten menestymiselle. Kuljetusten osalta haasteet johtuvat pääosin maantieteestä, joten liikennejärjestelmän toimenpiteinä korostuvat kuljetuspalvelujen kehittämiseen liittyvät toimenpiteet. Henkilöliikenneyhteydet kansainväliseen verkkoon ovat yritysvaikeuksien näkökulmasta keskeisiä. Kansainvälisten yhteyksien turvaaminen edellyttää lentoliikenteen säilymistä, mikä on otettu suunnitelmassa huomioon.

Matkailuyritysten kannalta liikenne on erittäin tärkeä osa palvelukokonaisuutta. **Liikennejärjestelmäsuunnitelman linjaukset ja esitetyt toimenpiteet matkailun toimintaedellytysten kehittämiseksi tukevat Keski-suomen matkailuyrittäjyyttä ja mahdollistavat myös uuden, matkailuliikenteeseen suoraan liittyvän yritystoiminnan kehittämisen.** Merkittävän vaikutuksen aikaansaaminen edellyttää liikenteen liittämistä kiinteäksi osaksi

matkailun kehittämistä suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Lisäksi tarvitaan laajaa yhteistyötä liikenne- ja matkailupalveluyritysten kesken.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman painotuksilla on erittäin merkittävä vaikutus etenkin maaseudun yrityksiin ja niiden kehittämiseen. Varsinkin maatalous, joka on muuttumassa pitkälle erikoistuneeksi ja teknologiaa vahvasti hyödyntäväksi yritystoiminnaksi, edellyttää sekä hyviä tietoliikenneyhteyksiä. Myös metsätalouteen sekä raakapuu- ja bioenergiakuljetuksia hoitaviin yrityksiin liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksilla on erittäin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet voivat kuitenkin olla osittain riittämättömiä Keski-Suomen maaseudun yritystoiminnan näkökulmasta.

Logistiikka ja kuljetukset on toimiala, jonka kehittämisessä on paljon potentiaalia ja mahdollisuuksia myös uuden yritystoiminnan luomiseen. Keski-Suomen aseman tehokas hyödyntäminen kansallisena ja kansainvälisenä logistisena solmalueena avaa mahdollisuuksia myös logistiikan lisäarvo palveluihin liittyvän yrittäjyyden kehittämiseen. Suunnitelmassa esitetyt linjaukset ja **toimenpiteet logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön parantamiseksi mahdollistavat uusien, etenkin pk-yritysten tukemiseen tarkoitettujen toimintamallien kehittämisen.** Uusilla ratkaisulla mahdollistetaan yritysten keskittyminen ydinliiketoimintaan, kun logistiikkatoimintoja voidaan ulkoistaa kustannustehokkaasti. Samalla luodaan mahdollisuuksia alentaa yritysten logistiikkakustannuksia. **Logistiikkaosaamisen laajentaminen ja syventäminen parantaa yritysten toimitusketjujen hallintaa, lisää keskisuomalaisten yritysten kilpailukykyä ja luo mahdollisuuksia myös uuden yritystoiminnan kehittämiseksi.**

Ihmisten liikkumismahdollisuuksien sekä liikkumisympäristön viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden kehittämisellä on myös merkittäviä välillisiä vaikutuksia yrittäjyyteen. Yhä palveluvaltaisemmaksi muuttuva elinkeinorakenne edellyttää myös palveluiden hyvää saavutettavuutta. Toimivat liikenneyhteydet ja suunnitelman tavoit-

teenä oleva viisaita valintoja tukeva liikennejärjestelmä ovat merkittävä osa yritysten toimintaympäristöä, jonka kehittäminen tukee myös yrittäjyyttä. **Uusien liikkumispalveluiden kehittäminen ja käyttöön otto luo mahdollisuuksia myös aivan uudenlaisen yritystoiminnan syntymiselle.** Liikuminen on ihmisten perustarve, jonka täyttämi-

seen voidaan tarjota uudenlaisia ratkaisuja ja niistä ollaan myös valmiita maksamaan. Tämä edellyttää kuitenkin rohkeutta kyseenalaistaa olemassa olevat rakenteet ja toimenpiteiden ennakkoluulotonta edistämistä. Tämä koskee etenkin suunnitelmassa esitettyjä julkisen liikenteen kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä.

5.3 RISKEJÄ JA HAASTEITA

Suurimman riskin tavoitteiden toteutumiselle muodostaa **rahoitus- ja henkilöressurssien niukkuus.** Vaikka suunnitelman lähtökohtana on ollut riittävä realismi, vaatii toimenpiteiden toteuttaminen ja vaikutusten aikaansaaminen kuitenkin merkittävästi resursseja. Sekä valtion että kuntien resurssitilanne on haasteellinen. Tätä kautta **myös mm. liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttaminen on haasteellista.** Suurelta osin kyse on kuitenkin sitoutumisesta, yhteistyön lisäämisestä ja uusien toimintamallien käyttöönotosta. Suunnitelman toteutumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että suunniteltu yhteistyö toteutuu ja toiminta tehostuu. **Huonosti toimivat prosessit tai tiedonkulun estyminen voivat vaikeuttaa tavoitteiden toteutumista merkittävästi.** Samoin seutukuntien välinen liiallinen kilpailu voi myös vaarantaa yksimielisyyttä vaativan maakuntatason kehittämisen.

Suurten investointien toteuttamisesta päätetään valtakunnan tasolla. Botnian käytävään kuuluvan valtatie 4 parantamiseen voi olla saatavissa myös uuden Verkkujen Eurooppa-rahoitusvälineen rahoitusta. Muutoin esimerkiksi Tampere-Jyväskylä-ratayhteyden parantamiskustannus on kokonaisuutena suurempi kuin koko Suomessa lähivuosina käytettävissä oleva suurten investointien vuosittainen rahoitus. **Suuret investoinnit voivat siten merkittävästi viivästyä.**

Rahoituksen niukkuus voi johtaa edelleen erityisesti vähäliikenteisen liikenneverkon kunnon huononemiseen, vaikka pieniä tehokkaasti kohdennettuja toimenpiteitä ja toiminnan tehostamista tehdäänkin koko ajan. **Priorisoinnissa voidaan pitkäl-**

lä aikavälillä joutua tekemään vaikeita päätöksiä kohteiden ja toimintojen luokituksen ja niihin suunnattujen resurssien suhteen. Etenkin alueilla, joilla asukas- ja liikennemäärät vähenevät, voidaan kunnossapidosta joutua tinkimään. Liikennepalvelujen osalta on esitettyillä toimenpiteillä mahdollista turvata haja-asutusalueiden liikkumista, mutta se edellyttää rohkeita uusien toimintamallien käyttöönottoja.

Lentoliikenteen jatkuvuus on maakunnan keskeisiä liikennejärjestelmäriskkejä. Toimijoiden keinot lentoliikenteen suosion lisäämiseksi ovat rajalliset. Lisäksi muutokset ovat nopeita.

Joukkoliikenteen järjestäminen on haastavaa erityisesti Jyväskylän seudun, kaukoliikenneyhteyksien sekä Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-vyöhykkeen ulkopuolisilla alueilla. Kehittäminen vaatii uutta ajattelua ja nykyisten toimintamallien kyseenalaistamista. Tahtotila joukkoliikenteen asiakaslähtöiseen kehittämiseen on kuitenkin vahva sekä valtakunnallisesti että maakunnan sisällä.

Kestävien kulkutapojen suosioon vaikuttavat ihmisten asenteet eivät muutu helposti, vaan usein tarvitaan positiivisten kannustimien lisäksi taloudellista motivointia ja muita liikkumisen ohjauksen keinoja. Tämä on edellytys myös liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamiselle. Vastaavasti elinkeinoelämän kohdalla tiekuljetusten kilpailukyky ja täsmällisyys pitävät helposti pintansa nykyoloissa. Yksi keskeisistä liikennejärjestelmäsuunnittelun mahdollisuuksista liittyy maankäytön, asumisen, liikenteen, palve-

lujen ja elinkeinoelämän koordinoimiseen jo suunnitteluvaiheessa siten, että kestävä liikkuminen ja kuljetukset ovat houkuttelevia sekä liikkumistarpeet on minimoitu jo alun alkaen alueidenkäyttöä kehitettäessä.

Kokonaisuutena Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma on suhteellisen realistinen ja sen toteuttamisen varmistamiseksi on määritelty alustavat toimintamallit. **Suurimmat riskit liittyvät Keski-Suomen ulkopuolisiin, esimerkiksi taloudellisiin tekijöihin, joihin voidaan varautua jatkuvan liikennejärjestelmätyön keinoin.**



KESKI-SUOMEN LIITTO

Regional Council of Central Finland



KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

KESKI-SUOMEN LIITTO | Sepänkatu 4 | 40100 Jyväskylä | Keski-Suomen Talo
puh: 0207 560 200 | fax: 014 217 733 | etunimi.sukunimi@keskisuomi.fi
Virallinen posti: kirjaamo@keskisuomi.fi