



KESKI-SUOMEN LIITTO

Regional Council of Central Finland



KESKI-SUOMEN MAAKUNTA- KAAVAAN ESITET- TÄVÄT LIIKENTEELLISET MERKINNÄT

Strateginen liikenneverkkoselvitys

Keski-Suomen maakunta-
kaavan tarkistaminen
Taustamuistio 29.4.2016
Pekka Kokki

KESKI-SUOMEN MAAKUNTAKAAVAAN ESITETTÄVÄT LIIKENTEELLISET MERKINNÄT

Taustamuistio ”strateginen liikenneverkkoselvitys”

1. SELVITYKSEN TAUSTAA

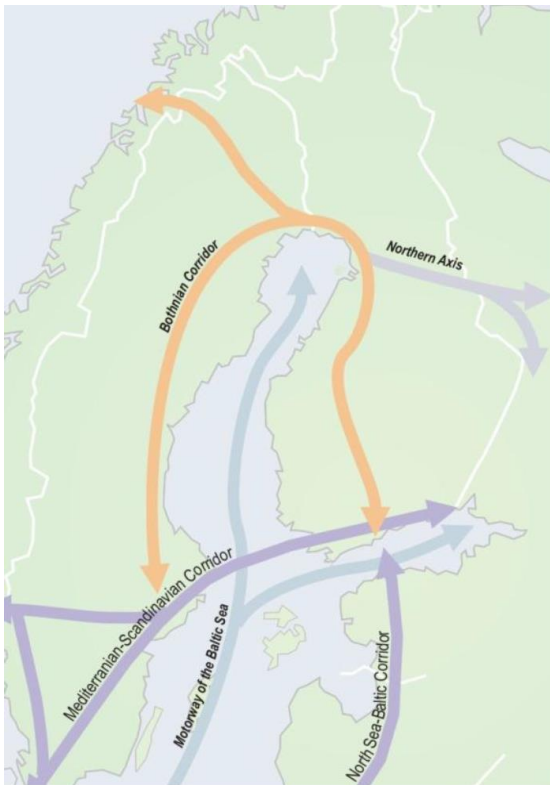
Maakuntahallitus päätti 13.3.2015 käynnistää Keski-Suomen maakuntakaavan tarkistuksen. Päätöksen valmisteluosassa todetaan, mm. että ”Tarkistuksen keskeinen tavoite on maakuntakaavan kehittäminen strategiseen suuntaan. Lähtökohtana on Keski-Suomen strategian aluerakenne 2040 painotukset. Samalla tarkastellaan merkintöjen maakunnallista/seudullista tasoa...”

Strategisen liikenneverkkoselvityksen laatiminen sisältyy maakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman luonnokseen, joka hyväksyttiin maakuntakaavan tarkistamispäätöksen yhteydessä.

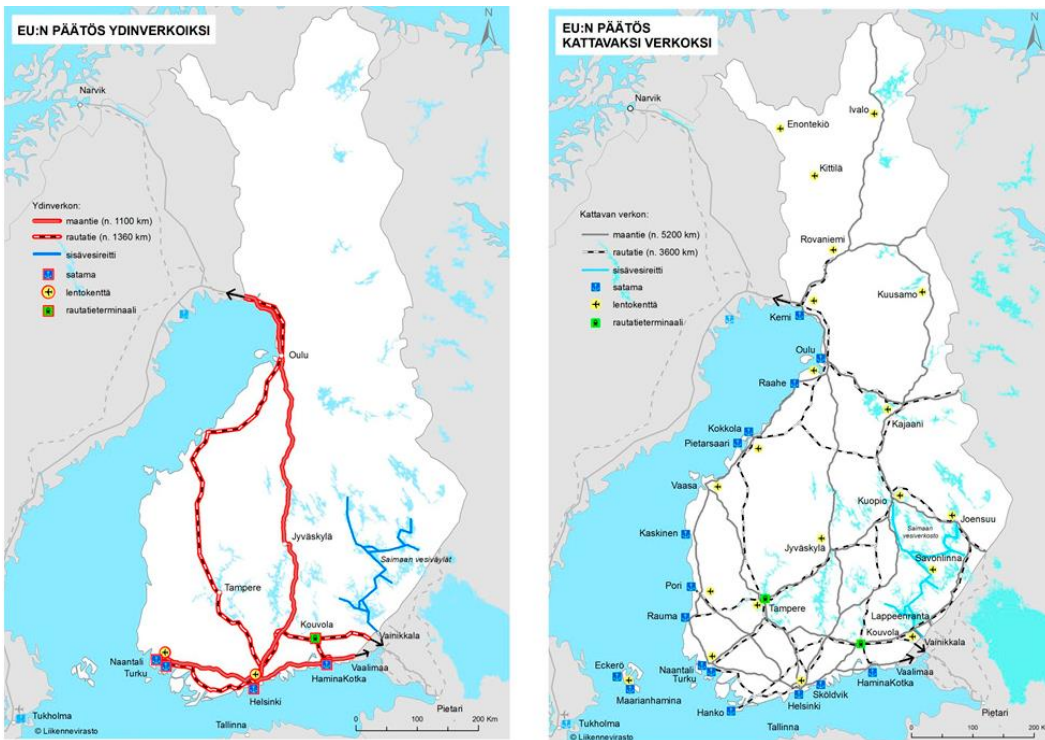
2. SELVITYKSEN KANSAINVÄLISIÄ JA VALTAKUNNALLISIA LÄHTÖKOHTIA

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T (Trans European Transport Network) on kaksitasoinen liikenneverkko, joka muodostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkon on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä ja kattavan verkon taas vuoden 2050 loppuun mennessä.

TEN-T –liikenneverkot määrittelevät pitkälti myös jäsenvaltioiden verkkohierarkian tärkeimmät väylät. Suomesta ydinverkkoon kuuluu etelärannikon poikittaisen Turku-Helsinki-Vaalimaa/Vainikkala -käytävän ohella pääradan ja valtatie 4 (välillä Keminmaa-Tornio vt 29) Helsingistä Oulun kautta Tornioon muodostama ns. Suomikäytävä, joka yhdessä Ruotsin vastaavan osuuden kanssa muodostaa Bothnian Corridorin. Keski-Suomen kannalta olennaista on Nelostien sisältyminen ydinverkkoon ja vt:n 9 sekä Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki –radan kuuluminen kattavaan verkkoon, johon myös Jyväskylän lentoasema kuuluu.



Kuva 1. Bothnian corridor yhdistää Skandinavian–Mediterranean ja North Sea–Baltic käytävät Northern Axis:iin.



Kuva 2. Suomen TEN-T –ydinverkko ja kattava verkko (Liikennevirasto).

Valtioneuvoston vuonna 2009 tarkistamat **valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)** linjaavat maamme alueiden käyttöä pitkälle tulevaisuuteen. Niiden toteutumista tulee edistää maakunnan suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Huomattava osa tavoitteista on kohdennettu koskemaan maakunnan suunnittelua ja nimenomaan maakuntakaavoitusta.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan VATtien toteutumista tulee edistää maakunnan suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Etenkin seuraavat alueidenkäyttötavoitteet, jotka kytkeytyvät myös Keski-Suomen maakuntastrategian aluerakenteen painotuksiin, liittyvät kiinteästi alueen liikenneyhteyksiin:

- Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakunta-keskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun muodostamaa verkostoa. Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten väliin raideliikenneyhteyksiin.
- Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja –verkostoja.
- Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

VATEissa on lisäksi muita mm. aluerakenteen tasapainoisuuteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin liittyviä tavoitteita, jotka liittyvät läheisesti liikenneverkkoon ja liikennejärjestelmän toimivuuteen.

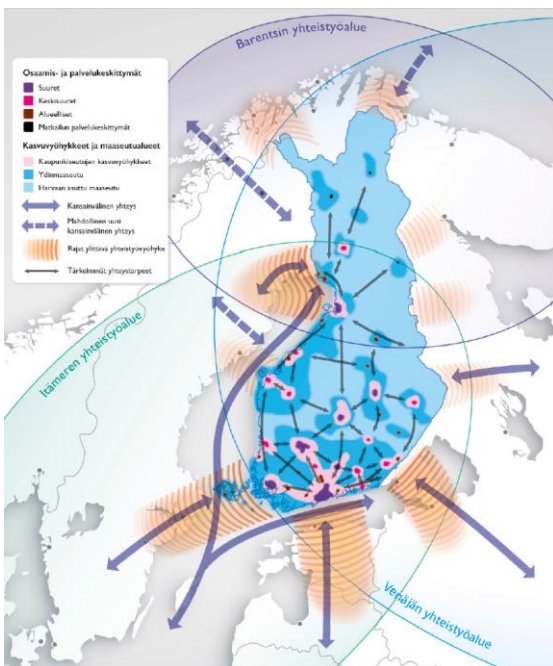
VATtien uudistamista varten on äskettäin asetettu työryhmä, jonka toimikausi päättyy helmikuun 2017 lopussa. Valmistelutyö tähtää siihen, että valtioneuvosto voi päättää uudistetuista tavoitteista vuonna 2017.

Vuonna 2014 valmistuneen **Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050** –raportin (ALLI-raportin) visiotyöskentelyn tavoitteena on ollut Suomen kehittyminen kilpailukykyiseksi, hyvinvoivaksi ja vähähiiliseksi maaksi. Kehityskuva on laadittu valtioneuvoston toimeksiannosta ympäristöministeriön johdolla eri viranomaistahojen yhteistyössä ja sen on tarkoitus toimia tausta-aineistona erityisesti valtionhallinnon ja maakuntien liittojen pitkän aikavälin suunnittelulle. Se tarjoaa myös lähtökohtia kansainväliselle aluesuunnittelu-yhteistyölle tuomalla esille Suomen näkökulmaa ja yhteistyötarpeita.

ALLI 2050 -kehityskuvaan on kirjattu yleisiä Suomen liikennejärjestelmään ja strategiseen liikenneverkkoon kytkeytyviä tavoitteita ja näkemyksiä, jotka soveltuvat myös Keski-Suomeen, kuten mm. seuraavat:

”Kehittyvillä liikennepalveluilla vastataan kansalaisten muuttuviin liikkumistarpeisiin ja luodaan mahdollisuus elinkeinorakenteen uusiutumiseksi. Kustannus- ja resurssitehokkaat kuljetusjärjestelmät kokoavat kuljetusvirtoja, kytkeytyvät kansainvälisiin kuljetusjärjestelmiin ja ovat toimintavarmoja mahdollisten häiriötilanteiden edessä. Palvelutasolähtöisyys liikenteen suunnittelussa mahdollistaa toimivan liikennejärjestelmän resursseja tuhlaamatta.

Tavaraliikenteessä yhteystarpeina korostuvat satamayhteydet ja henkilöliikenteessä Helsingin metropoli-alueen ja muiden suurimpien keskusten väliset yhteydet. Kaupunkiseutujen sisäisen liikenteen sujuvuus ja niiden vuorovaikutus lähiympäristönsä kanssa kasvattavat merkitystään sekä kansalaisten liikkumisen että elinkeinoelämän kuljetusten kannalta.”



Kuva 3. Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän tavoitteellinen kehityskuva vuodelle 2050 (ALLI-raportti).

ALLI-raportin anti on tiivistetyimmillään edellä olevassa oheisessa kuvassa 3, missä Jyväskylän osaamis- ja palvelukeskittymä erottuu merkittävänä liikenteellisenä solmukohtana. Kaupunkiseudun kasvuyöhykettä ympäröivän ydinmaaseutualueen ulkopuolelle jää laaja harvaan asuttu maaseudun vyöhyke. Maakunnassa korostuvat pohjois-eteläsuunnan liikennekäytävien ohella myös valtakunnalliset itä-länsisuuntaiset yhteystarpeet kansainvälisine ulottuvuuksineen.



Kuva 4. Kotimaan tie- ja rautatiekuljetusten päivirrat ja satamien tavaraliikenne vuosilta 2007–2011 (ALLI-raportti).

Yllä olevassa kuvassa 4 on esitettyä Suomen tie- ja rataverkon päivirrat ja satamien tavaraliikenne. Tieliikenteessä Nelostien merkitys maan pohjois-eteläsuuntaisena pääväylänä erottuu kuvassa selvästi, mutta myös valtatie 9 merkitys on huomattava. Raideliikenteessä yhteydet sekä Tampereen että Pieksämäen suuntaan ovat kuormitettummat. Keski-Suomen vientiteollisuuden käyttämistä satamista merkittävimmät ovat Rauma (UPM:n Jämsänjokilaakson tehtaat), Helsinki (Metsä Fibren Äänekosken biotuotetehdas vuodesta 2017 lähtien) ja Kotka-Hamina.

Liikenneviraston strategiset päämäärät päivitettiin helmikuussa 2016 hallitusohjelman ja sitä kautta hallinnonalan konsernistrategian perusteella. Liikenneviraston toiminta-ajatuksena on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat ja kuljetukset. Toiminta-ajatus luo perustan viraston strategialle. Strategia on yhteinen ilmaus siitä, millaiseen tulevaisuuteen tähdätään ja millaisten päämäärien toteuttamisella tulevaisuutta rakennetaan. Strategia toimii johtamisen välineenä, ohjaa pitkäjänteistä toiminnan suunnittelua ja luo punaisen langan suunnitelmalliselle kehittämistoiminnalle.

Liikenneviraston strategia tähtää tulevaisuuteen ja vuoteen 2025 ulottuvan vision "**Fiksut väylät ja älykäs liikenne - sinua varten**" saavuttamiseen. Vision saavuttamista varten luodut strategiset päämäärät viitoittavat toimintaa ja päätöksentekoa.

Liikenneviraston strategiset päämäärät ovat:

- uudistunut liikenteen ja liikkumisen ekosysteemi
- luotettavat digitaaliset palvelut ja tehostunut toiminta
- toimiva ja turvallinen infra palveluiden alustana
- osaavat ihmiset ja uudistava kulttuuri.

Liikenneviraston strategiasta ja visiosta voi yksittäisen maakunnan kannalta tiivistetysti todeta, että ne eivät yleispiirteisyydessään erityisemmin ohjaa alueen strategisen liikenneverkon määrittelyä, vaikka ovatkin valtakunnan tasolla sinänsä perusteltuja ja kattavia.

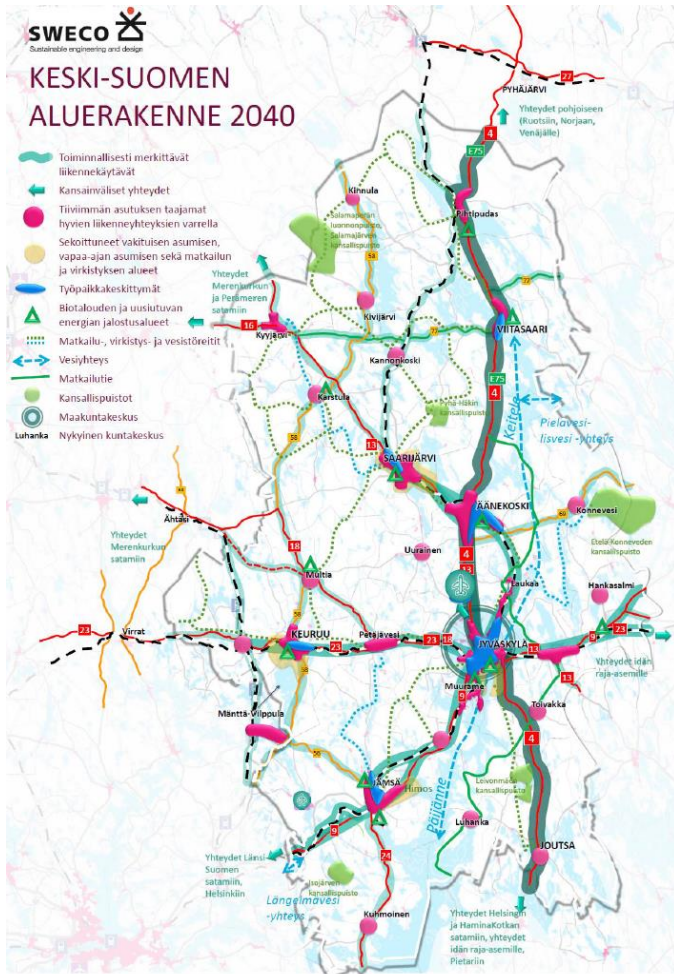
3. SELVITYKSEN ALUEELLISIA LÄHTÖKOHTIA

Keski-Suomen strategisen liikenneverkkoon liittyvää alueellista tausta-aineistoa on tuotettu sekä Keski-Suomen liitossa että Keski-Suomen ELY-keskuksessa, joiden tahojen joitakin tuoreimpia aiheeseen liittyviä julkaisuja käydään läpi seuraavassa.

3.1 Keski-Suomen liiton suunnitelmia ja selvityksiä

Maakunnan liiton keskeisimmät liikenneväylien strategisuuteen liittyvät julkaisut ovat **Keski-Suomen strategia 2040** vuodelta 2015, Keski-Suomen vuonna 2009 vahvistettu **maakuntakaava** ja tämän jälkeen laaditut vaihekaavat sekä **Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma**, joka on hyväksytty vuoden 2012 lopussa. Liitto on lisäksi vastannut maakuntakaavoituksen taustaselvitysten ohella useista muista liikenneverkkoon ja –järjestelmään liittyvistä selvityksistä ja suunnitelmista ja ollut mukana erilaisissa liikennekysymyksiä laajemmin tai rajatumminkin koskettelevissa hankkeissa.

Keski-Suomen strategiaan 2040 on kirjattu, että alueen tulevaisuuden vahvuuksia ovat **bio-, digi- ja osaamistalous**. Näiden maakunnan vetovoimatekijöiden peruskiviä ovat **kansainvälisyys** sekä **aluerakenne ja saavutettavuus**. Maakunnan strategisen liikenneverkon kannalta edellä mainituista vahvuustekijöistä oleellisin on biotalous, missä Äänekosken ja Jämsänjokilaakson metsäteollisuuden tarpeet ovat avainasemassa.



Kuva 5. Keski-Suomen aluerakenne 2040.

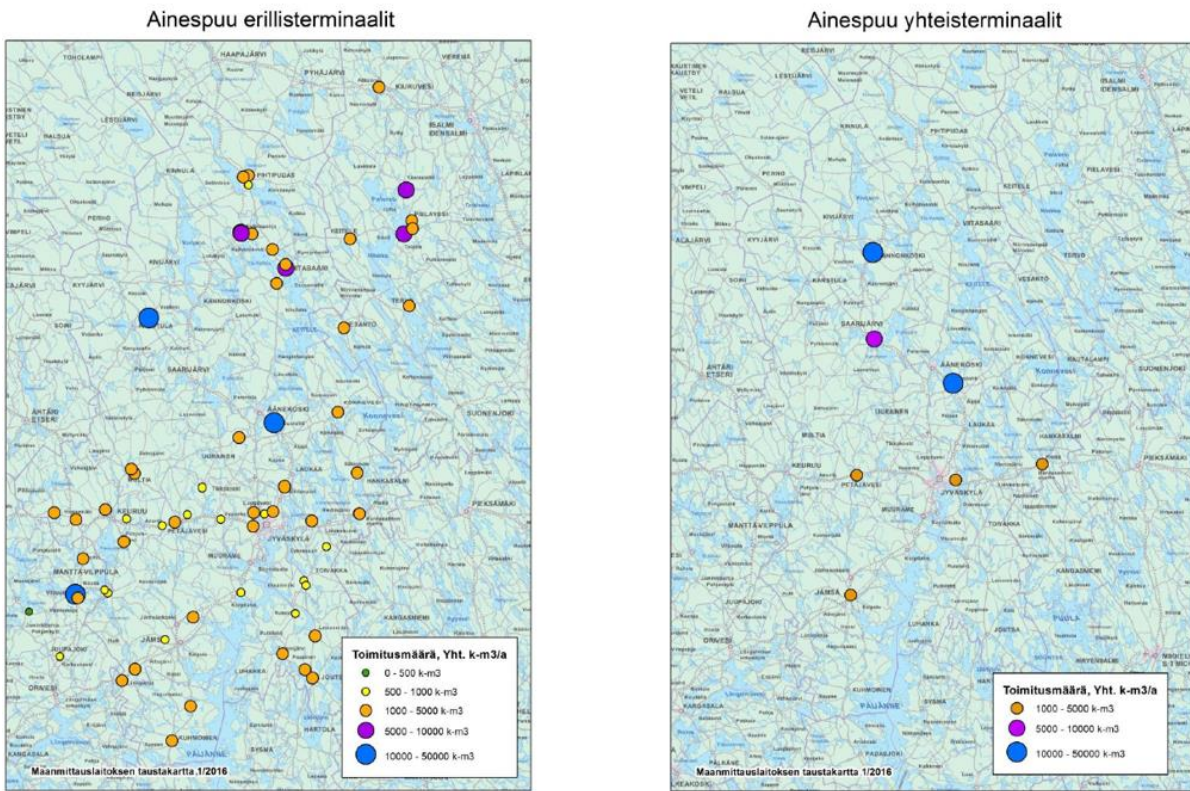
Osana Keski-Suomen strategiatyötä laadittiin myös karttaesitys tavoitellusta aluerakenteesta vuonna 2040. Aluerakennetta esittävässä kuvassa 5. ovat maakunnan strategisen liikenneverkon kannalta tärkeimpiä etenkin toiminnallisia liikennekäytäviä ja kansainvälisiä yhteyksiä kuvaavat merkinnät.

Keski-Suomen maakuntakaavaa ollaan parhaillaan tarkistamassa siten, että tavoitteena on aiempaa yleispiirteisempi ja strategisempi kaava, ks. <http://www.keskisuomi.fi/maakuntakaavantarkistus>. Kaavantarkituksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) on tuotu esille myös strategisen liikenneverkkoselvityksen keskeisiä lähtökohtia. OAS:aan on kirjattu maakuntastrategiaan pohjautuen mm., että ”Keski-Suomen kehittämisen rungon muodostavat toiminnallisesti merkittävät liikennekäytävät, joista merkittävien on TEN-T -ydinliikenneverkkoon kuuluva valtatie 4. Pääkaupunkiseutu, vientisatamat ja Pietarin alue ovat junalla nopeasti saavutettavissa. Alempiasteisen tieverkon kunto tyydyttää asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet.”

Keski-Suomen liiton vuonna 2016 VTT:llä teettämässä selvityksessä **Keski-Suomen aines- ja energiapuu-terminaalit** inventoitiin maakunnassa ja lähialueilla sijaitsevat terminaalit. Alan toimijoita haastatteleamalla selvitettiin

- tärkeimmät terminaleissa käsiteltävät energia- ja ainespuutavaralajit
- vuotuiset toimitusmäärät terminaalien kautta
- terminaalien omistajat, operaattori, asiakkaat
- terminaalien pinta-ala, varustus (koneet ja laitteet).

Selvityksessä luodattiin lisäksi biomassaterminaalien nykytilannetta osana hankintaketjua, niiden kehittämisen elinkeinoelämälle tuottamia mahdollisuuksia ja terminaalien kehittämistarpeita.



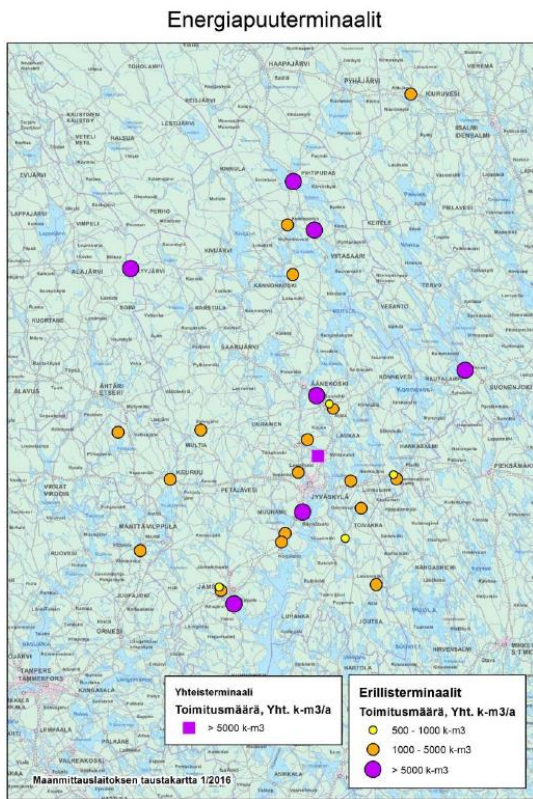
Kuva 6. Keski-Suomessa sijaitsevat tai alueelle ainespuuta toimittavat terminaalit (VTT 2016).

Ainespuuterminaaleja on Keski-Suomessa kaikkiaan 60 kappaletta ja alueelle ainespuuta toimittavia maan kunnan ulkopuolisia terminaaleja 13 kappaletta. Yhteisterminaalit (Keski-Suomessa 7 kpl) ovat rautatiekuljetuksiin liittyviä useamman yhtiön yhdessä käyttämiä varastopaikkoja ja erillisterminaalit pääosin yhtiöiden omia, pelkästään rekkakuljetuksiin perustuvia terminaali-alueita. Yhteensä terminaalien kautta toimitetaan Keski-Suomen metsäteollisuudelle puuta vuosittain noin 260 000 kiinto-m³, mikä vastaa määrällisesti noin 5700 rekkakuormaa. Toimitusmäärä on noin 5 % alueen metsäteollisuuden puunkäytöstä.

Keski-Suomessa sijaitsevia tai sinne puuta toimittavia energiapuuterminaaleja löytyi selvityksessä 29 kappaletta. Yhtä lukuun ottamatta kyse oli yhtiökohtaisista erillisterminaaleista. Yhteenlaskettu energiapuuterminaalien kautta toimitettava määrä on Keski-Suomessa lähes 160 000 kiinto-m³/vuosi, mikä vastaa noin 3500 rekkakuormaa. Tämä on noin 19 % Keski-Suomessa korjatusta ja 14 % Keski-Suomessa käytetystä energiapuusta.

Terminaaliselvitys ei tuota strategisen liikenneverkkoselvityksen laatimiseen suoranaisia väyläkohtaisia kehittämistarpeita, mutta hajautunut ja pääosin pieniin yksittäisten toimijoiden terminaaleihin perustuva rakenne asettaa kyllä vaatimuksia koko maakunnan alueen alemman tieverkon liikennöitävyydelle. Raideliikenteen hyödyntäminen puukuljetuksissa on alueella jokseenkin vähäistä eikä välitöntä kasvua liene odotettavissa ainakaan lyhyellä aikajänteellä. Rataverkon hyödyntämismahdollisuudet puuraaka-aineen kuljetuksissa voivat kuitenkin kasvaa tulevaisuudessa huomattavasti, sillä Suomeen kaavailut suuren mittakaavan metsäteollisuusinvestoinnit tullevat muuttamaan tämän hetkisiä raakapuun hankinta-alueiden rajoja ja kasvattamaan kuljetusmatkoja. Tämä tarkoittaa käytännössä mm. sitä, että Jyväskylästä Haapamäen kautta

länteen ja Äänekoskelta Saarijärven kautta pohjoiseen johtavien vähäliikenteisten raideyhteyksien strateginen merkitys kasvasi ja ratojen kunnossapidon/parantamisen tarve lisääntyisi.



Kuva 7. Keski-Suomen energiapuuterminaalit (VTT 2016).

3.2 Keski-Suomen ELY-keskuksen selvityksiä

Keski-Suomen ELY-keskus ja sen edeltäjät ovat alueen maanteiden (aiemmin yleisten teiden) verkollisen ja väyläkohtaisen suunnittelun sekä joukkoliikenteen vastuuviranomaisina ja maakunnan liiton liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyöparina laatineet runsaasti aiheeseen liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia. Keski-Suomen strategisen liikenneverkon kannalta keskeinen uudehko julkaisu on **Keski-Suomen ELY-keskuksen kanta-, seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokitus** vuodelta 2014. Luokituksessa alueen strategisen verkon määrittelyn kannalta kiinnostavia ovat ensisijaisesti vain sen seututieverkkoa koskevat osat, koska Keski-Suomen päätieverkko (valtatie ja kantatiet) on jo pientä hiomista vaille valmis ja yhdystiet tullaan jättämään maakuntakaavasta kokonaan pois tai esittämään pelkästään pohjakarttamerkintöinä.

Merkitsevyysluokituksessa teitä on tarkasteltu kahdessa osassa: vähäliikenteiseen verkkoon on sisällytetty ne tiet, joiden liikennemäärä (KVL) on alle 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja keskiviikkaaseen verkkoon tätä vilkkaammin liikennöidyt tiet (valtateitä lukuun ottamatta). Luokittelussa lähtötietoina on käytetty liikennemääriä (kokonaisliikenne, raskas liikenne ja kesäaikainen liikenne), työmatkaliikenteen reittejä, tavaraliikenteen reittejä (maatalous, jätteet, maa-ainekset, turve) ja muita tekijöitä (mm. koulut, erikoiskuljetukset ja matkailu). Sekä keskiviikkaan että vähäliikenteisen verkon tiet on jaettu valittujen merkitsevyystekijöiden perusteella neljään merkitsevyysluokkaan. Keski-Suomen strategisen liikenneverkon kannalta merkitystä on lähinnä vain keskiviikkaan verkon teillä.

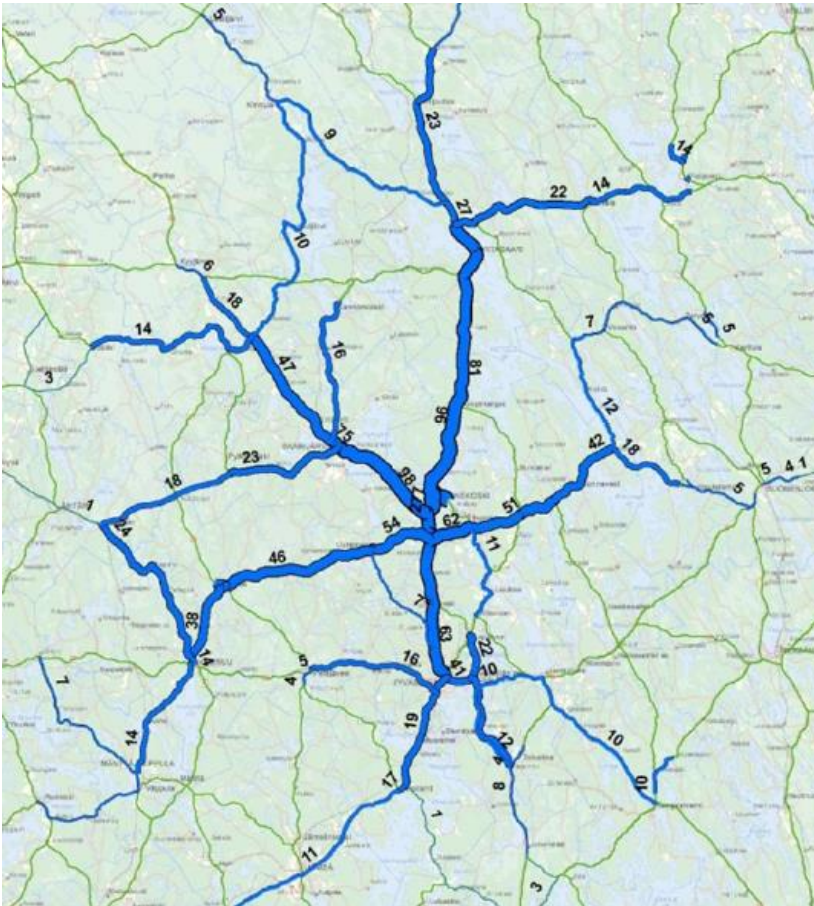
Keskivilkas tieverkko

- Merkitsevyysluokka 1
141 km, 33 tieosaa
- Merkitsevyysluokka 2
228 km, 56 tieosaa
- Merkitsevyysluokka 3
680 km, 143 tieosaa
- Merkitsevyysluokka 4
304 km, 70 tieosaa



Kuva 8. Keski-Suomen ELY-keskuksen kanta-, seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokitus, keskivilkkaan tieverkon luokat 1-4.

ELY-keskuksen teettämän selvityksen **Äänekosken biotuotetehtaan vaikutukset tie- ja rataverkon kuljetuksiin** (Muistio Ramboll Finland Oy 16.9.2014) ensisijaisena tavoitteena oli arvioida toisaalta Äänekosken biotuotetehtaan puun hankinta-alueella eri kuljetustavoilla sekä toisaalta tehtaan toteuttamisen vaikutuksia Keski-Suomen tie- ja rataverkon kuljetusmääriin. Kuitupuun kuljetusvirtojen arvioinnissa käytettiin Ramboll Finland Oy:n Liikennevirastolle kehittämää valtakunnallista raakapuuvirtojen optimointimallia.



Kuva 9. Äänekosken biotuotetehtaan kuitupuun hankinta-alue kuorma-autoilla ja pääkuljetusreittien liikennemäärät (ajon/vrk, molemmat suunnat yhteensä, käytetty ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino 68 tonnia).

4. LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖRYHMÄN TYÖPAJA

Keski-Suomen jatkuvasta liikennejärjestelmätyöstä vastaava työryhmä (lj-ryhmä) osallistui 8.3.2016 järjestettyyn työpajaan, joka keskittyi strategisen liikenneverkkoselvityksen maakuntakaavallisiin ydinkysymyksiin. Työpajaa varten oli työstetty karttaesitykset maakuntavaltuuston vuonna 2007 hyväksymän kaavaehdotuksen niistä tiemerkinnoistä, jotka eivät sisällyneet YM:n vuonna 2009 tekemään kaavan vahvistuspäätökseen, ja niistä lainvoimaisen maakuntakaavan liikenteellisistä merkinnöistä, jotka ovat jääneet kokonaan tai osittain toteutumatta. Pajassa käsiteltiin myös sellaisia Keski-Suomea koskevia liikennehankkeita, joiden suunnittelusta tai toteuttamisesta oli tehty aloitteita tai jotka muuten olivat olleet viime vuosina esillä tiedotusvälineissä tai muuten käydyssä liikennepoliittisessa keskustelussa. Kaikkien edellä mainittujen kolmen ryhmän osalta haluttiin vastauksia siihen, mitkä liikennemerkinnet/kohteet tulisi sisällyttää maakuntakaavaan tai jättää siitä pois. Lisäksi kysyttiin ryhmän mielipiteitä lisäselvitysten tarpeesta.

Työryhmän näkemys oli, että YM:n vahvistamatta jättämistä merkinnöistä st 637 (Laukaantie) tulisi esittää kaavassa merkittävästi parannettavana tienä. Edelleen työryhmä katsoi, että st 621 Keuruu-Liesjärvi kiinteästi vt:n 18 uuteen Multia-Ähtäri/Myllymäki –linjaukseen liittyvänä ja piakkoin yleiskaavoihin sisältyvänä voisi sisältyä tulevaan tarkistettuun maakuntakaavaan. Muiden merkittävästi parannettavien tai uusien (kt 58 ja st 618) kohteiden kaavaan mukaan ottamista ei pidetty perusteltuna. Ryhmä keskusteli kuitenkin mahdollisuudesta kevennettyyn kaavamerkintään eräiden TEN-T –verkon ulkopuolisten teiden osalta (esim. vt 13 Saarijärvi-Kyyjärvi ja vt 23 Petäjävesi-Keuruu).

Maakuntakaavan toteutumatta jääneiden väylämerkintöjen osalta työpajassa pidettiin tärkeänä TEN-T –verkon väyliä, etenkin ydinverkon merkinnällistä erottamista muista pääväylistä. Moottoritiemerkintöjen jatkamista vt:llä 9 Muurameen ja vt:llä 4 Äänekosken pohjoispuolelle pidettiin tarpeellisenä. Jyväskylän koillis- ja länsikehien maakuntakaavaan merkitseminen nähtiin tulevien tarpeiden vuoksi perustelluiksi, mutta muita maakuntakaavan mukaisia taajamien ohitusteitä ei kaavassa katsottu tarvittavan. Kanavamerkinnet lukuun ottamatta Konginkankaan avokanavaa ja yhteyttä Keitele-Kivijärvi pidettiin mahdollisina säilyttää kaavassa, vaikka niillä onkin lähes pelkästään virkistysellistä ja matkailullista merkitystä.

Muista työpajassa käsitellyistä liikennehankkeista katsottiin vain Keitele-Päijänne –kanavan olevan maakuntakaavaan merkittävässä, vaikka tämänkin tarpeellisuudesta esitettiin epäilyjä. Myös lisäselvitysten tarve tuotiin esille. Oikoratavaihtoehtojen Jämsä-Lahti, Muurame-Heinola-lahti ja Jämsä-Riihimäki kaavaan merkitsemiseen suhtauduttiin varauksellisesti. Toisaalta nähtiin kaavaan merkitsemisen vaarantavan Jyväskylä-Tampere –yhteyden kokonaan kaksiraiteiseksi kehittämistä ja toisaalta katsottiin, että kaavamerkinnet edellyttämät riittävät selvitykset puuttuvat. Esillä olleita muita uusia ratayhteyksiä ei pidetty realistisina.

5. ESITYKSET MAAKUNTAKAAVAAN MERKITTÄVIKSI LIIKENNEVARAUKSIKSI

Uuteen maakuntakaavaan mukaan otettavat liikenneväylät ja –yhteydet tulevat pääosin vastaamaan nykyisiä kaavamerkintöjä. Seuraavissa kohdissa 5.1-5.4 on käsitelty liikennemuodoittain kaavaan esitettäviä liikenteellisiä varauksia ja niiden perusteluja. Nykyisestä kaavasta sellaisenaan siirtyviä merkintöjä ei ole enää kuvattu ja perusteltu, koska keskeiset perusteet on jo esitetty Keski-Suomen maakuntakaavan taustamuitiossa *liikennevarausten perusteet* (27.11.2006).

5.1 Tieliikenne

Maakunnan nykyinen päätieverkko eli valta- ja kantatiet esitetään kokonaisuudessaan maakuntakaavaan merkittäväksi. Tämän joitain poikkeuksia lukuun ottamatta hyvin Jyväskylä-keskeisen säteittäisen verkon kaikki osat on Keski-Suomen aluerakenne 2040 –kartalla (kuva 5) esitetty toiminnallisesti merkittävänä liikennekäytävänä.

Lainvoimaisessa maakuntakaavassa on valtateillä 4 ja 9 käytetty merkintää *Valtatie/runkotie (vt/rt)*, *merkittävä parantaminen*. Suomen pääteiden luokittelua oltiin kaavan laatimisen aikaan uusimassa siten, että keskeisimmistä valtateista olisi ryhdytty käyttämään nimitystä runkotie. Uusi luokittelu ei ole kuitenkaan toteutunut eikä sitä olla enää valmistelemissakaan, joten runkotie-nimityksestä on syytä kaavan tarkistuksen yhteydessä luopua.

Keski-Suomen teistä vt 4 kuuluu TEN-T -ydinverkkoon osana ns. Suomi-käytävää ja vt 9 on kattavan verkon osa. Kummankin tien maakuntakaavamerkintään tulee sisällyttää vähintäänkin maininta niiden TEN-T –verkollisesta statuksesta.

Valtatien 4 Vehniän ja Äänekosken välistä osuutta koskee nykyisessä maakuntakaavassa merkintä *Moottoritie, ohjeellinen (mo)*. Tämä on syytä muuttaa merkinnäksi *Moottoritie, uusi (mo)*, sillä Huutomäen kohdan (vt 4/vt 13) rakentaminen alkaa ensi syksynä ja sen pohjoispuolisen Äänekosken kohdan tiesuunnitelmaa laaditaan parhaillaan ja rakentaminen alkanee vuonna 2017. Vehniä-Äänekoski/Hirvaskangas –osuuden ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on parhaillaan käynnissä ja tulokset lienevät käytettävissä ennen kaavaehdotuksen valmistumista. Moottoritie-merkintää tulee samassa yhteydessä jatkaa hiukan nykyistä pohjoisemmaksi eli yleissuunnitelman mukaiseen Akanniemen eritasoliittymään saakka.

Päätie- ja rataverkko



Kuva 10. Keski-Suomen päätie- ja rataverkko esitetään kokonaisuudessaan maakuntakaavaan merkittäväksi.

Hirvaskankaalta itään päin lähtevä kantatie 69 yhdistää valtatiet 4 ja 9 ja sillä on kaksi taajamatiejaksoa, toinen Konnevedellä ja toinen Pohjois-Savossa Rautalammilla. Konneveden taajaman ohittavaa uutta linjausta (merkintä *kantatie, ohjeellinen*) ei lj-ryhmän työpajassa pidetty enää tarpeellisenä. Myös Konneveden kunta on esittänyt varauksen poistamista maakuntakaavasta. Rautalammin kohdalla ohitustie ei vesistöesteiden vuoksi ole edes mahdollinen, joten kantatielle 69 jäisi jatkossakin kumpaankin kuntakeskukseen hitaammat taajamatiejaksot.

Lainvoimaisessa maakuntakaavassa on useita ohjeellisia seututietasoisia ohitustievarauksia, joista ainoastaan Koskenpäntien mt 604 uusi linjaus Jämsänkoskella esitetään otettavaksi mukaan uuteen kaavaan siten, että tien linjausta kuitenkin ensin selvitetään tarkemmin. Sekä Karstulan että Toivakan ohitukset voidaan jättää pois maakuntakaavasta, koska ne ovat perustuneet pääasiassa sellaisiin uusiin kantatietasoisiiin yhteyksiin, jotka ympäristöministeriö on jättänyt maakuntavaltuuston hyväksymästä kaavaehdotuksesta hyväksymättä. Myös Lj-ryhmän työpajassa yhdyttiin näkemukseen ohitusten pois jättämiseksi kaavasta.

YM:n oppaan mukaan "*Merkittävästi parannettava tieosuus*" -merkintää voidaan käyttää, kun on kysymys todella merkittävistä muutoksista, esimerkiksi tasoliittymien muuttamisesta eritasoliittymiksi, tien linjauksen merkittävästä parantamisesta tai yksiajorataisen tien muuttamisesta kaksiajorataiseksi. Keski-Suomen seututeistä tämä merkintä soveltuu mt:hen 621 välillä Keuruu-Liesjärvi, jonka yleispiirteinen linjaus on suunniteltu vt:n 18 aluevaraussuunnittelun yhteydessä. Merkintä sopii myös vilkasliikenteiselle Laukaantiel-

le (mt 637) vähintäänkin välillä Palokangas-Leppävesi. Tie kuuluu lisäksi *ELY-keskuksen kanta-, seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokituksen* keskivilkkaan tieverkon luokkaan I. Molempia em. seututeitä esitetään kaavaan merkittävästi parannettaviksi, mikä suositus annettiin myös Ij-ryhmän työpajassa.

Laukaantien merkittävällä parantamisella pystytään lisäämään tien liikenteellistä toimivuutta siten, että nykykaavaan sisältyvä Seppälänkankaan seututietasoinen yhteystarvemerkintä voidaan poistaa. Yhteyden toteutumisen esteenä on myös Jyväskylän kaupungin toteutunut ja suunniteltu maankäyttö alueella.

Kuntakeskuksia yhdistävä tällä hetkellä yhdystieksi luokiteltu mt 6304 Uurainen-Saarijärvi esitetään merkittäväksi kaavaan seututienä. Tie kuuluu lähes kokonaisuudessaan *ELY-keskuksen kanta-, seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokituksen* keskivilkkaan tieverkon luokkaan 3 ja on suora jatke seututielle 630 Jyväskylä-Uurainen (mt 630). Liikennemääriltään tie on vilkkaampi kuin lähellä sijaitsevat seututiet mt 627 Multia-Uurainen-Hirvaskangas, mt 633 Saarijärvi-Väätäiskylä, mt 636 Pylkönmäki-Karstula tai mt 648 Saarijärvi-Kannonkoski. Maantie 630 tulee aikanaan liittymään Nelostiehen Puuppolassa, kun Kirri-Tikkakoski – moottoritie toteutuu; muutos seututien eteläosan linjauksessa sisältyy moottoritiehankkeeseen.

Vastaavin perustein (merkitsevyysluokituksen keskivilkkaan tieverkon luokka 3 ja tien liikennemäärät) myös yhdystie 6375 Vehniä-Laukaa esitetään merkittäväksi seututienä maakuntakaavaan. Tien liikenteellinen merkitys tulee kasvamaan huomattavasti, kun moottoritie Jyväskylä-Äänekoski kokonaisuudessaan valmistuu.

Koska maakuntakaavan strategisuus lisääntyy tarkistuksessa, on seudullisuuden taso uudessa kaavassa aiempaa korkeampi ja kaavamerkintöjen määrä vähenee. Liikennekohteista on nykyiset yhdystiet edellä mainittuja poikkeuksia (mt 6304 ja mt 6375) lukuun ottamatta tämän vuoksi perusteltua jättää kokonaan pois eikä tällöin myöskään ole tarvetta arvioida yhdysteihin liittyviä tievarauksia.

Nykyisestä maakuntakaavasta poiketen esitetään, että tulevaan kaavaan merkittäisiin vain jo rakennetut tai tiesuunnitelmiin sisältyvät eritasoliittymät. Näin menettelemällä lisätään tien yleissuunnitteluvaiheen joustavuutta ja vaihtoehtoisten ratkaisujen mahdollisuuksia.

5.2 Raideliikenne

Keski-Suomen raideliikenneverkon rungon muodostaa sähköistetty rata Tampereen kautta Jyväskylään ja edelleen Pieksämäelle. Tämä yhteys kuuluu EU:n TEN-T verkkoon osana ns. kattavaa verkkoa, mikä status tulee sisällyttää radan maakuntakaavamerkintään. Maakunnan muiden kaavaan merkittyjen ratojen merkinnät esitetään säilytettäväksi entisellään.

Pirkanmaasta Keski-Suomen Jämsään vuonna 2007 liitetyn entisen Längelmäen kunnan osan alueella on voimassa Pirkanmaan vanha maakuntakaava, missä ei ole mainintaa varautumisesta toiseen raiteeseen rataosuudella Orivesi-Jämsä. Kaavamerkintä esitetään tällä alueella yhdenmukaistettavaksi Keski-Suomen maakuntakaavassa Jämsä-Jyväskylä -välillä käytetyn merkinnän kanssa.

Uutena varauksena maakuntakaavaan esitetään lisättäväksi Haapamäeltä länteen Parkanoon ja edelleen Poriin johtavalle vanhalle ratayhteydelle merkintä *ratareitti*, millä osoitetaan käytöstä poistetun radan linjaus, jolla tulee säilyttää mahdollisuus radan uudelleen rakentamiseen ja käyttöönottoon. Pirkanmaan liitto on käyttänyt parhaillaan lausuttavana olevassa kaavaehdotuksessaan *Pirkanmaan maakuntakaava 2040* tätä merkintää.

Keski-Suomen ja Päijät-Hämeen liittojen teettämässä alustavassa tarveselvityksessä *Nopea ratayhteys Jyväskylästä Helsinkiin (2011)* tarkasteltiin ns. oikoratavaihtoehtoja sekä nykyistä Tampereen kautta Helsinkiin kulkevaa yhteyttä. Selvityksen pohjalta käytiin neuvotteluja sekä yhteyden vaikutusalueen maakuntien liittojen että Liikenneviraston kanssa. Suunnittelua päädyttiin jatkamaan Tampereen kautta kulkevan yh-

teyden pohjalta siten, että tavoitteena on rataosan Jyväskylä-Tampere kokonaisuudessaan kaksiraiteiseksi parantaminen.

Oikorata (Jämsä-Lahti, Muurame-Heinola-Lahti tai Jämsä-Riihimäki) ei sisälly Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan eikä sitä ole merkitty nykyiseen maakuntakaavaan. Sitä ei ole mukana myöskään Päijät-Hämeen maakuntakaavassa. Keski-Suomen strategiassa 2040 on Jyväskylä-Helsinki –välin tavoitteelliseksi nopeimmaksi matkustusajaksi asetettu 2 tuntia 15 minuuttia, mihin on mahdollista päästä Tampereen kautta kulkevaa yhteyttä kehittämällä. Tämä edellyttää mm. radan kaksiraiteisuutta Jyväskylään saakka, Tampereen ohittamista pysähtymättä sekä kallistuvakorisen kaluston käyttämistä.

Maakuntastrategiaan sisältyy lause, jonka mukaan *”kaksiraiteen valmistuttua voidaan tarpeen vaatiessa ryhtyä selvittämään nopeiden ratayhteyksien Jyväskylä-Helsinki ja Jyväskylä-Pietari mahdollisuuksia.”* Helsinki-yhteyden selvittämisen kytkeminen kaksiraiteen toteutumiseen perustuu siihen, että ei ole realistista ajaa samanaikaisesti kahta toisilleen vaihtoehtoista huomattavan kallista investointihanketta. Selvityksessä *Ratayhteyden Jyväskylä-Tampere-Helsinki nopeuttaminen* on arvioitu, että kaksiraite voisi toteutua 2030 –luvun aikana. Selvitykset strategiaan kirjatusta nopeista ratayhteyksistä Helsinkiin ja Pietariin olisi siis mahdollista käynnistää aikaisintaan vasta runsaan 20 vuoden kuluttua.

Oikoratavaihtoehtojen kaavaan merkitsemistä käsiteltiin myös Ij-ryhmän työpajassa, jolloin todettiin että tähän tulee suhtautua varauksellisesti. Toisaalta nähtiin merkintöjen vaarantavan Jyväskylä-Tampere – radan kehittämismahdollisuuksia ja toisaalta katsottiin, että tarvittavat riittävät selvitykset puuttuvat. Oikoradan yhteystarvetta ei esitetä merkittäväksi maakuntakaavaan.

5.3 Vesiliikenne

Vaikka vesistöjä on Keski-Suomessa runsaasti ja esimerkiksi Keitelelen pohjoisosista Päijänteen kautta Lahteen on noin 400 kilometriä pitkä yhtenäinen vesireitti, on vesiliikenteen merkitys maakunnassa nykyisin vähäinen. Risteilypainotteisen Jyväskylä-keskeisen laivaliikenteen ohella kyse on ensi sijassa huviveneilystä. Vesiliikenteen tulevaisuuden mahdollisuudetkin liittynevät lähinnä matkailuun ja vapaa-aikaan, vaikka myös ideoita Keitele-Päijänne –altaan hyödyntämiseksi energiapuukuljetuksissa on esitetty.

1990-luvun puolivälissä valmistuneen Keitele-Päijänne –kanavan käyttö on ollut lähes sen valmistumisesta lähtien vähäistä ja viime aikoina pelkästään vapaa-ajan veneilyä. Kanavaliikenteen kehittymisen yhtenä esteenä on ollut siltojen pieni alikulkukorkeus. Maakuntakaavaan kanava on edelleen aiheellista merkitä, mutta suhteellisen kalliiseen isompien alusten edellyttämään kanavareitin kunnostamiseen ei ole syytä lähteä ennen realistisesti selvitettyjä liikennetarpeita ja hyötyjen todennettua kustannusvastaavuutta.

Nykyiseen maakuntakaavaan sisältyvä vesiliikenteen yhteystarvemerkintä Suomenlahdelle ja huviveneilyä palvelemaan tarkoitettu yhteys Saimaalle on aiheellista säilyttää kaavassa edelleen. Maakuntakaavaan sisältyvä Konginkankaan avokanava esitetään jätettäväksi pois uudesta kaavasta Äänekosken kaupungin esityksen mukaisesti, samoin Kivijärven ja Keiteleen välinen kanavayhteys.

Nykyisen kaavan satama-alueiden ja venesatamien siirtymistä uuteen maakuntakaavaan ei ole tässä yhteydessä selvitetty. Koska seudullisuuden taso kaavassa on aiempaa korkeampi, esitetään kohteiden määrää kuitenkin vähennettäväksi ja merkintätapaa yksinkertaistettavaksi.

5.4 Ilmaliikenne

Lentoliikenne Jyväskylästä Helsinki/vantaalle on maakunnan kansainvälisten yhteyksien kannalta välttämätön. Jyväskylän lentoaseman kaavamerkintään esitetään lisättäväksi maininta siitä, että kenttä sisältyy EU:n TEN-T –liikenneverkkoon. Jämsän Hallin lentokenttä sekä Kivijärven pienkonekenttä esitetään säilytettäväksi kaavassa.