

**Keski-Suomen liikennekäytäviin  
tukeutuvat kehittämisalueet 2016**



**Keski-Suomen liikennekäytäviin  
tukeutuvat kehittämisalueet**

**Työraportti  
11.8.2016**



**KESKI-SUOMEN LIITTO**  
Regional Council of Central Finland



# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## Sisällys

ESIPUHE .....	4
LÄHTÖKOHTIA JA TAUSTAA .....	4
KÄYTETTYJÄ KÄSITTEITÄ .....	4
ERI LIIKENNEMUODOT .....	4
PAIKALLINEN KEHITTÄMISPOTENTIAALI PERUSTUU VOIMAKKAASTI LIIKENTEeseen JA LIIKENNEKÄYTTÄVIIN .....	5
HISTORIALLINEN KEHITYS OSOITTAÄ LIIKENNEKÄYTTÄVIEN OLEELLISEN MERKITYKSEN ALUEIDEN KEHITTÄMISESSÄ .....	6
MITEN LIIKENNETEELLISESTI EDULLINEN SIJAINTI VAIKUTTAA? .....	7
1. TYÖN TOTEUTUS .....	9
1.1 TYÖOHJELMA JA PUITEAIKATAULU .....	9
1.2 LÄHDEAINEISTOT – K-S LIITON VALMIINA SAATAVILLA OLEVAT .....	9
1.3 LÄHDEAINEISTOT – MUUALTA KONSULTIN KOOTTAVAT .....	9
1.4 MENOSSA OLEVAT VAIKUTTAVAT HANKKEET – VÄLITULOSTEN KÄYTTÖMAHDOLLISUUS .....	9
2. LIIKENNEKÄYTTÄVIEN JA LIIKENTEEN KOKONAISKUVAN ANALYSOINTI .....	10
2.1 ERILAISET JA ERITASOISET LIIKENNEKÄYTTÄVÄT .....	11
2.11 EU:n ydinverkkokäytävät .....	11
2.12 Suomen EU – liikenneverkosto, ydinverkko ja kattava verkko .....	12
2.13 Suomalainen tieluokitus ja rataverkko .....	13
2.14 Liikenne- ja kasvukäytävät .....	14
2.15 Keski – Suomen satamakäytävät .....	15
2.16 Joukkoliikenteen käytävät .....	17
2.17 Matkailun käytävät .....	18
2.18 Kuljetukset ja logistiikan käytävät .....	19
2.19 Tulevaisuuden liikennekäytävät .....	20
2.20 Digitalisaatio ja automaatio vaikuttavat tulevaisuudessa .....	21
2.21 Liikenteen uudet energiaratkaisut .....	22
2.2 LIIKENTEEN LUONNE JA MERKITYS – MAHDOLLISUUDET .....	23
2.21 Liikennemäärät .....	23
2.22 Liikenneväylien taso .....	24
2.23 Liikennekäytävät satelliittikuvissa .....	25

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

3.	KOHDEALUEIDEN MÄÄRITTELY JA ARVIOINTI .....	26
3.1	KOHDEALUEET JA ARVIOINTIKRITEERIT.....	26
3.2	KOHDEALUEET – LIIKENNE.....	26
3.3	KOHDEALUEIDEN LIIKENTEEN PALVELUT .....	26
3.4	TÄYDENTÄVÄT TARKASTELUT.....	27
4.	MAAKUNTALIITON JA SEUTUKUNTIEN KOMMENTIT .....	28
4.1	MENETTELY.....	28
4.2	KOMMENTIT .....	28
4.3	TARKISTETTUA AJATTELUA .....	29
5.	KOHDEALUEIDEN TARKISTUS JA PROFILOINTI .....	31
5.1	LIIKENTEELLISESTI EDULLISTEN ALUEIDEN RYHMITTELY .....	31
5.2	TIELIIKENNE A-LUOKKA.....	32
5.3	TIELIIKENNE B-LUOKKA.....	33
5.4	TIELIIKENNE C- JA D-LUOKAT .....	34
5.5	TIELIIKENNE E- JA F -LUOKAT .....	35
6.	KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHTIA .....	36
6.1	PROFILOIDUT VYÖHYKKEET .....	36
6.2	KOHDEALUEIDEN KATTAVUUS .....	37
6.3	KOhteet JA ALUETIPOLOGIA.....	38
6.4	MAAKUNTAKAAVAN TARKISTUKSEN LUONNOS JA LIIKENTEELLISESTI VAHVAT KESKUSEHDOKKAAT .	39
6.5	POTENTIAALISIA UUSIA KESKUKSIA.....	39
	LIITTEET.....	40
1.	Kohteiden arviointikriteerit .....	40
2.	Kohdealueiden vertailu ja profiloititaulukot .....	40

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## ESIPUHE

Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016 on maakuntakaavan tarkistustyöhön liittyvä erillisselvitys, jossa tarkastellaan maakunnan keskuksia ja niiden kehittämismahdollisuuksia liikenteen näkökulmasta. Työraportin tiivistelmä on laadittu erillisenä 4-sivuisena esitetyyppisenä yhteenvedona.

Työtä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet Olli Ristaniemi ja Pekka Kokki maakuntaliitosta ja konsultin edustajina tekijät Anneli Tanttu ja Reijo Lehtinen. Työryhmän kokouksiin ovat osallistuneet tarpeen mukaan myös muut liiton edustajat.

## LÄHTÖKOHTIA JA TAUSTAA

### KÄYTETTYJÄ KÄSITTEITÄ

**Kohdealue:** Liikenteellisin perustein tarkasteluihin on valittu 85 aluetta valtateiden varrelta. Kohteet ovat pistemäisiä, halkaisijaltaan noin 1 km alueita. Lisäksi vertailualueina on tarkasteltu kuutta aluetta, jotka eivät sijoitu valtateiden varrelle.

**Lähialue:** Kohdealueen lähiympäristö noin 2,5 km säteellä.

**Vaikutusalue:** Kohdealueen liikenteellinen vaikutusalue, joka ei ole merkittävästi päällekkäin kilpailevan saman tasoisen kohdealueen vaikutusalueen kanssa.

### ERI LIIKENNEMUODOT

**Lentoliikenne:** Keski-Suomen ulkoisten liikenneyhteyksien kannalta tärkeä Jyväskylän lentokenttä sijaitsee Tikkakoskella valtatie 4 varrella.

**Vesiliikenne:** Ulkoiset kuljetusyhteydet meriliikenteellä erityisesti Helsingin ja Rauman satamien kautta ovat tärkeitä (valtatie 4 ja 9). Myös muilla satamilla on merkitystä. Sisävesiliikenteen merkitys keskittyy vapaa-aikaan ja matkailuun.

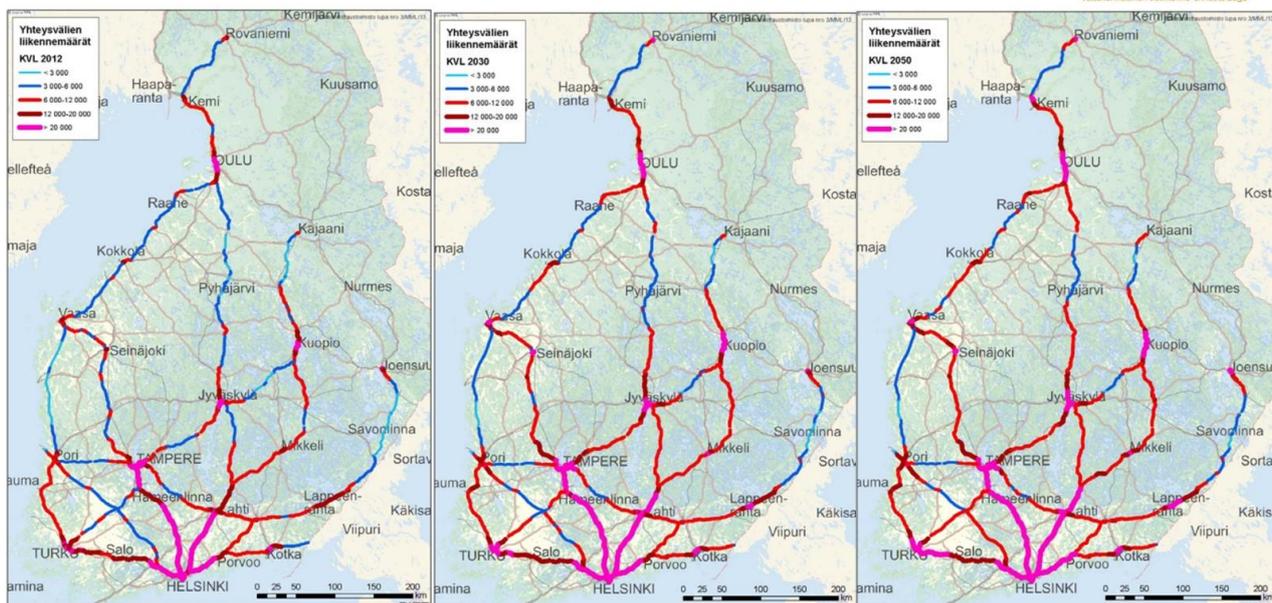
**Junaliikenne – rautatiet:** Junien henkilöliikenne on merkittävää Tampere – Jyväskylä –Pieksämäki radalla. Jyväskylä – (Haapamäki) – Seinäjoki sähköistämättömällä radalla henkilöliikenteen merkitys on lähes olematon (puuttuva palvelutarjonta). Jyväskylä – Äänekoski radan sähköistys avaa mahdollisuuksia myös henkilöjunaliikenteen kehittämiseksi. Rautateiden merkitys keskittyy käytettäville asemille, joiden määrä on koko ajan vähentynyt. Käytännössä hyvät henkilöjunayhteydet on vain Jyväskylän kaukojunaliikenteellä Tampereelle ja Pieksämäelle. Tavaraliikenteelle erityisesti raakapuun kuljetuksille myös sähköistämättömillä yhteyksillä on merkitystä (Jyväskylä – Seinäjoki, Äänekoski – Haapajärvi).

**Tieliikenne:** Keski-Suomi on kumipyöräliikenteen maakunta. Valtakunnallisesti merkittävät valtatie katta- vat koko maakunnan alueen melko hyvin. Pääyhteyksiä täydentävät kanta- ja maantiet. Paikalliselle ja seudulliselle liikenteelle myös alempiasteisen tiestön merkitys on suuri. Sitä lisää alueen metsäteollisuuden raakapuukuljetusten suuri määrä. Keskusten kehittymisen kannalta tieliikenneyhteydet ovat nykyisin avain- asemassa.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

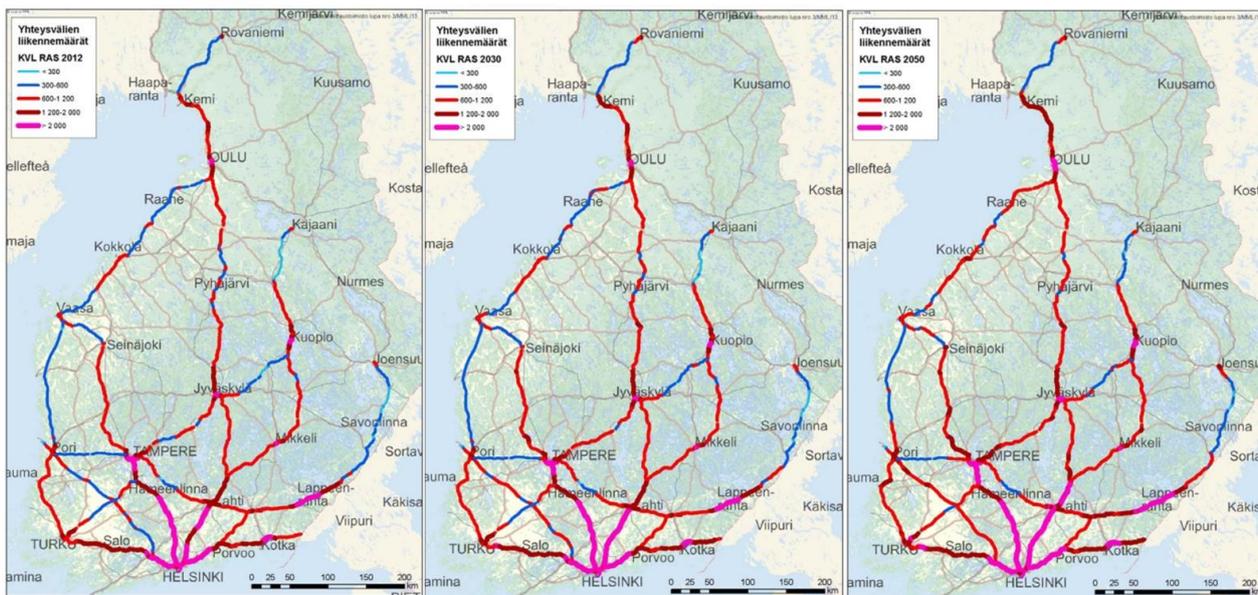
## PAIKALLINEN KEHITTÄMISPOTENTIAALI PERUSTUU VOIMAKKAASTI LIIKEN- TEESEEN JA LIIKENNEKÄYTÄVIIN.

### Liikennemäärät 2012 - 2050



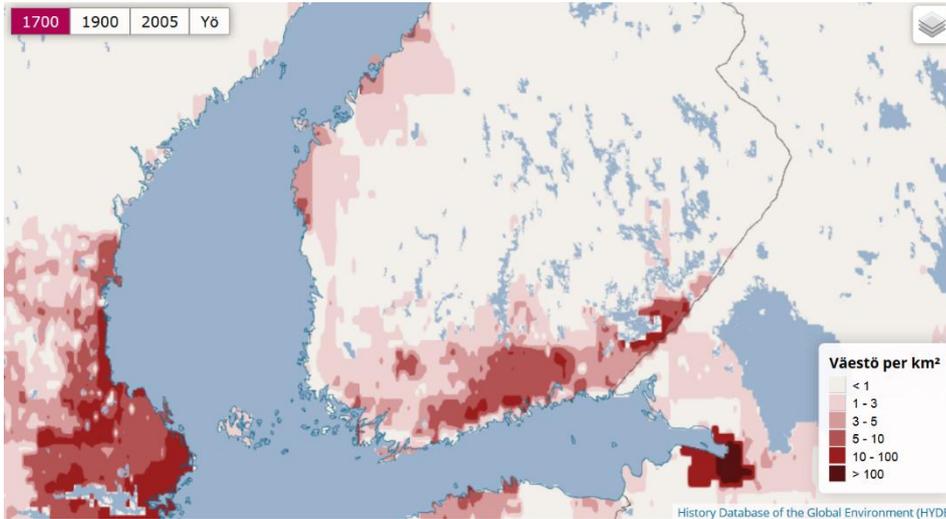
Perinteisesti liikennettä on ennustettu maankäytön pohjalta. Liikenne-ennusteissa maankäyttö on ennustettuna peruslähtökohtana. Tässä selvityksessä pyritään arvioimaan maankäytön kehittämismahdollisuuksia liikenteen pohjalta. Tästä johtuen lähtökohtana käytetään nykyistä liikenteen ja liikennekäytävien tilannetta.

### Liikennemäärät 2012 - 2050 Raskas liikenne

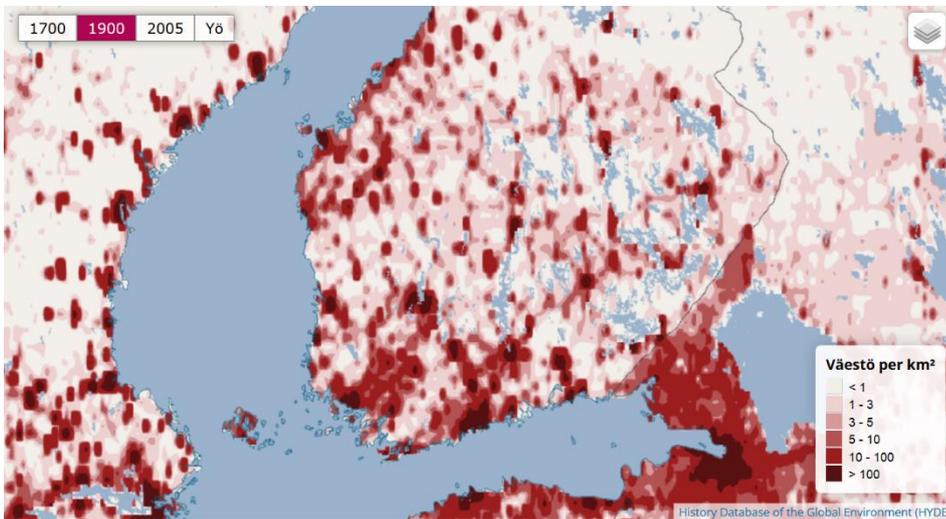


# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

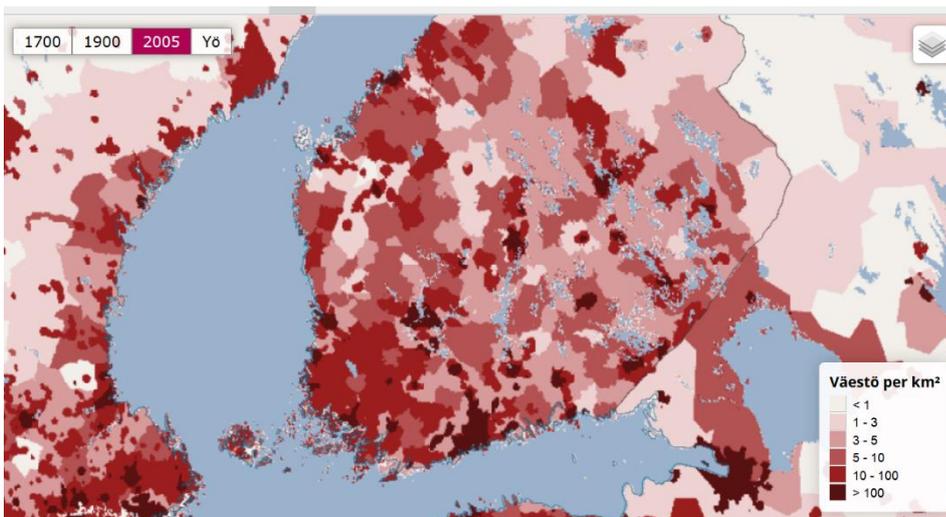
## HISTORIALLINEN KEHITYS OSOITTA A LIIKENNEKÄYTÄVIEN OLEELLISEN MERKI- TYKSEN ALUEIDEN KEHITTÄMISESSÄ.



**1700 – luvulle** saakka vesitiet olivat käytännössä ainoita toimivia kulkuyhteyksiä. Väestö ja toiminta keskittyivät rannikolle ja vesistöjen varrelle.



**1900 – luvun alussa** 1800 – luvulla alkanut rautateiden rakentaminen ohjasi keskusten kehittymistä. Maa- liikenteen kehitys oli vielä alkuvaiheessa, meren ja vesistöjen vaikutus näkyi selvästi. Energian saanti koskista ohjasi teollisuuspaikakuntien sijoittumista.



**2005** väestö jakaantuu melko tasaisesti kehittyneen tieverkoston ja auto- liikenteen seurauksena. Kasvun lähtökohdat ja keskittyminen vahvoihin keskuksiin ja liikennekäytävien varsille näkyy selvästi Helsinki – Hämeenlinna – Tampere akselilla.

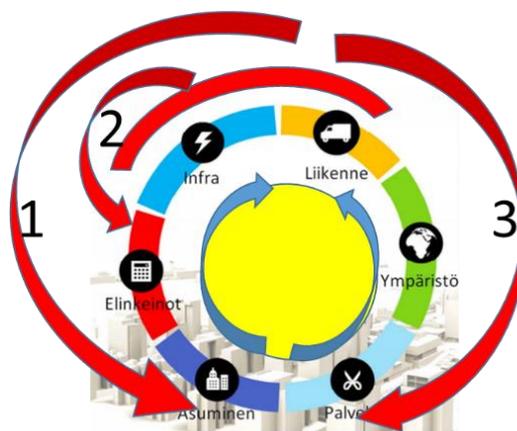
# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## MITEN LIIKENNETEELLISESTI EDULLINEN SIJAINTI VAIKUTTAA?

”Hahmottamalla ensin liikenteen ja elinkeinoelämän kokonaiskuva, sitten integroimalla ja kehittämällä niitä yhdessä saadaan elinvoimainen, toimiva ja kannattava toimintaympäristö”, Liikenne- ja kuljetustekniikan professori Jorma Mäntynen.

## *Liikenne ja liikenneinfrastruktuuri luovat mahdollisuuksia*

1. Asuminen
  1. Mahdollisuus valita laadukas asuinympäristö
  2. Saavutettavuus – työmarkkina-alue
  3. Työssäkäynti – pendelöinti
2. Elinkeinot
  1. Saavutettavuus – kuljetukset
  2. Saavutettavuus – työvoima
  3. Saavutettavuus – raaka-aineet
  4. Markkinat – ohikulkeva liikenne
3. Palvelut
  1. Ohikulkeva liikennevirta
  2. Hyvä saavutettavuus



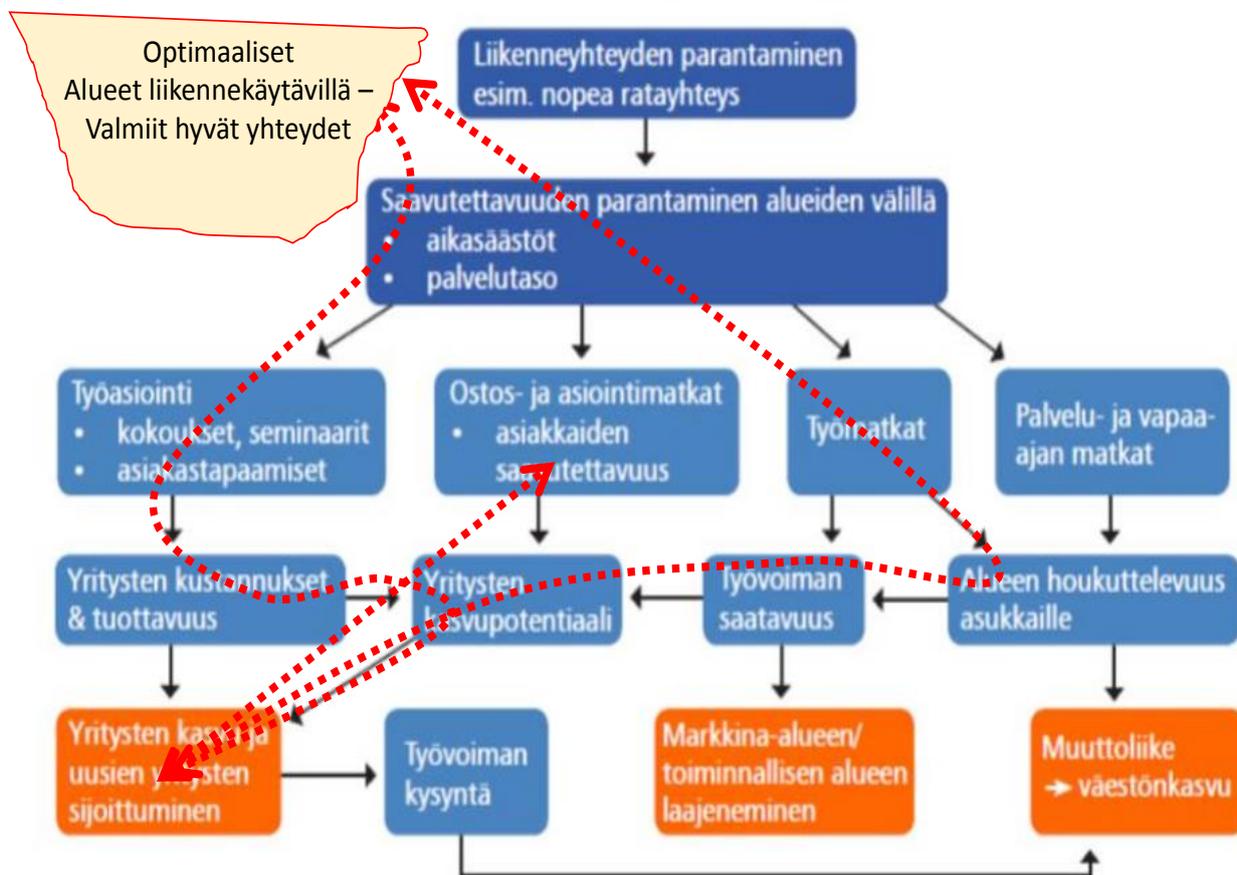
Liikenne sinällään vetää puoleensa liikenteeseen liittyviä palveluja. Näihin palveluihin liittyy myös paikallisia asukkaita ja yrityksiä palvelevia toimintoja. Nämä palvelut sijoittuvat liikenneväylien tuntumaan, mikä parantaa palvelujen saavutettavuutta laajemmalla alueella. Tämä houkuttelee uusia käyttäjiä ja uusia yrityksiä parhaiten saavutettaviin pisteisiin.

Koska suuret liikennemäärät johtavat myös liikenneinfrastruktuurin parantamiseen, sijaitsevat liikenteeseen liittyvät palvelualueet alueilla, joiden saavutettavuus parantuu ajan kuluessa. Kasvukierre johtaa lisääntyvään työvoimatarpeeseen, joka yhdessä parantuvan saavutettavuuden kanssa vetää alueelle uusia asukkaita ja edelleen synnyttää uusia yritysten sijoittumismahdollisuuksia.

On kuitenkin selvää, että liikenteen muodostama kasvupohja lähinnä keskittää alueen kasvupotentiaalia parhaisiin kohteisiin. On pyrittävä siis löytämään parhaat ja laajimmin vaikuttavat kasvuedellytykset omaavat kohteet sopivalla menettelytavalla, jolla voidaan priorisoida kohteet.

Tietyn alueen ja paikan oleellinen tulevaisuuden vahvuus on monimuotoisten mahdollisuuksien laaja tarjonta.

## Liikenneyhteyden parantamisen aluetaloudelliset vaikutusmekanismit



Pohjakuvan

Lähde: Laakso Seppo et al.

Valitsemalla kehittämisen kohteeksi alueet, jotka ovat oikeassa suhteessa liikenteeseen ja liikenneinfrastruktuuriin voidaan olemassa olevaa liikenne- ja kuljetusjärjestelmää hyödyntää maksimaalisesti.

Kuitenkin on muistettava, ettei liikenne yksinään avaa kohdealueen kehittämispotentiaalia. Paikallisen kehityksen käynnistymiseen tarvitaan myös muita kasvua vahvistavia tekijöitä. Siksi tässä selvityksessä on aluksi määritelty liikenteeseen perustuen potentiaaliset kasvukohteet ja sitten arvioitu myös muiden kasvuun vaikuttavien tekijöiden vaikutusta näissä kohteissa. Yksittäisten kohteiden valinnassa on lähtökohdana ollut sopivien liittymäpaikkojen etsiminen, jolloin maankäytön liittäminen pääväylille on mahdollista. Yksittäisten kohteiden ohella nousevat esille vyöhykkeet, joilla on erityisiä kasvuedellytyksiä. Viime kädessä kehittymisen liikkeelle lähtö on kuitenkin kiinni paikallisista tarpeista ja kasvun mahdollistavista maankäytön kehittämisratkaisuista.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 1. TYÖN TOTEUTUS

### 1.1 TYÖOHJELMA JA PUITEAIKATAULU

Työ jakaantui kolmeen vaiheeseen: Alustavat selvitykset 7.3 – 30.4, seutukuntakeskustelut (Keski-Suomen liitto hoitaa) 1.5 – 31.5 ja tarkistavat selvitykset sekä raportointi 9.6 – 8.8.

#### AIKATAULU

		helmi	maalis	huhti	touko	kesä	heinä	elo
Vaihe A	tarjoutuminen ja päätöksenteko	[Green bar]						
	1 Aloitus ja aineistot	[Grey bar]						
	2 Liikennekäytävien analysointi		[Blue bar]					
	3 Kohdealueiden määrittely		[Blue bar]					
	4 Kohdealueiden tarkastelu		[Blue bar]					
	5 Alustava esittelyaineisto		[Blue bar]					
						[Orange bar]		
Vaihe B	Seutukuntakeskustelut				[Yellow bar]			
								Valmis 8.8.2016
Vaihe C	Raportointi					[Blue bar]		
	Työryhmätilaisuudet/työkokoukset		7.3	14.4		8.6		

### 1.2 LÄHDEAINEISTOT – K-S LIITON VALMIINA SAATAVILLA OLEVAT

Tässä työssä käytetyt Keski-Suomen liiton selvitykset ja suunnitelmat ovat liiton sivustoilla [www.keski-suomi.fi/](http://www.keski-suomi.fi/)

Lisäksi tausta-aineistona on ollut käytettävissä maakunnan asukas- ja väestötiedot paikkatietoina.

### 1.3 LÄHDEAINEISTOT – MUUALTA KONSULTIN KOOTTAVAT

Tarkastelun keskeisenä lähdeaineistona käytetään Liikenneviraston liikennemäärätietoja vuodelta 2014 ja liikenneväyliin liittyviä tietoja. Lisäksi käytetään saatavilla olevia kuntien aineistoja ja yleisiä, netistä saatavilla olevia tietoja olemassa olevien palvelujen sijoittumisesta ja luonteesta.

### 1.4 MENOSSA OLEVAT VAIKUTTAVAT HANKKEET – VÄLITULOSTEN KÄYTTÖMAHDOLLISUUS

Samanaikaisesti käynnissä olevat muut suunnittelu- ja selvityshankkeet eivät vaikuta tarkasteluun. Lopputuloksia verrataan raportointivaiheessa myös muiden selvitysten ja suunnitelmien mm. liikennejärjestelmäsuunnittelun tuloksiin.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2. LIIKENNEKÄYTTÄVIEN JA LIIKENTEEN KOKONAISKUVAN ANALYYSINTI

Konsultti arvioi Keski-Suomen liikenteellistä sijoittumista ja olemassa olevien eritasoisten liikennekäytävien luonnetta ja merkitystä. Alustavasti tarkasteluosuuksiksi on rajattu valtateiden tiejaksot ja niihin liittyvät rautatiet Keski-Suomen alueella:

- valtatie 4, osa EU:n ydinverkkoa
- valtatie 9, osa EU:n kattavaa verkkoa
- valtatie 13 (liittyy valtatieen 16 lyhyt osuus Keski-Suomen puolella)
- valtatie 18
- valtatie 23
- valtatie 24



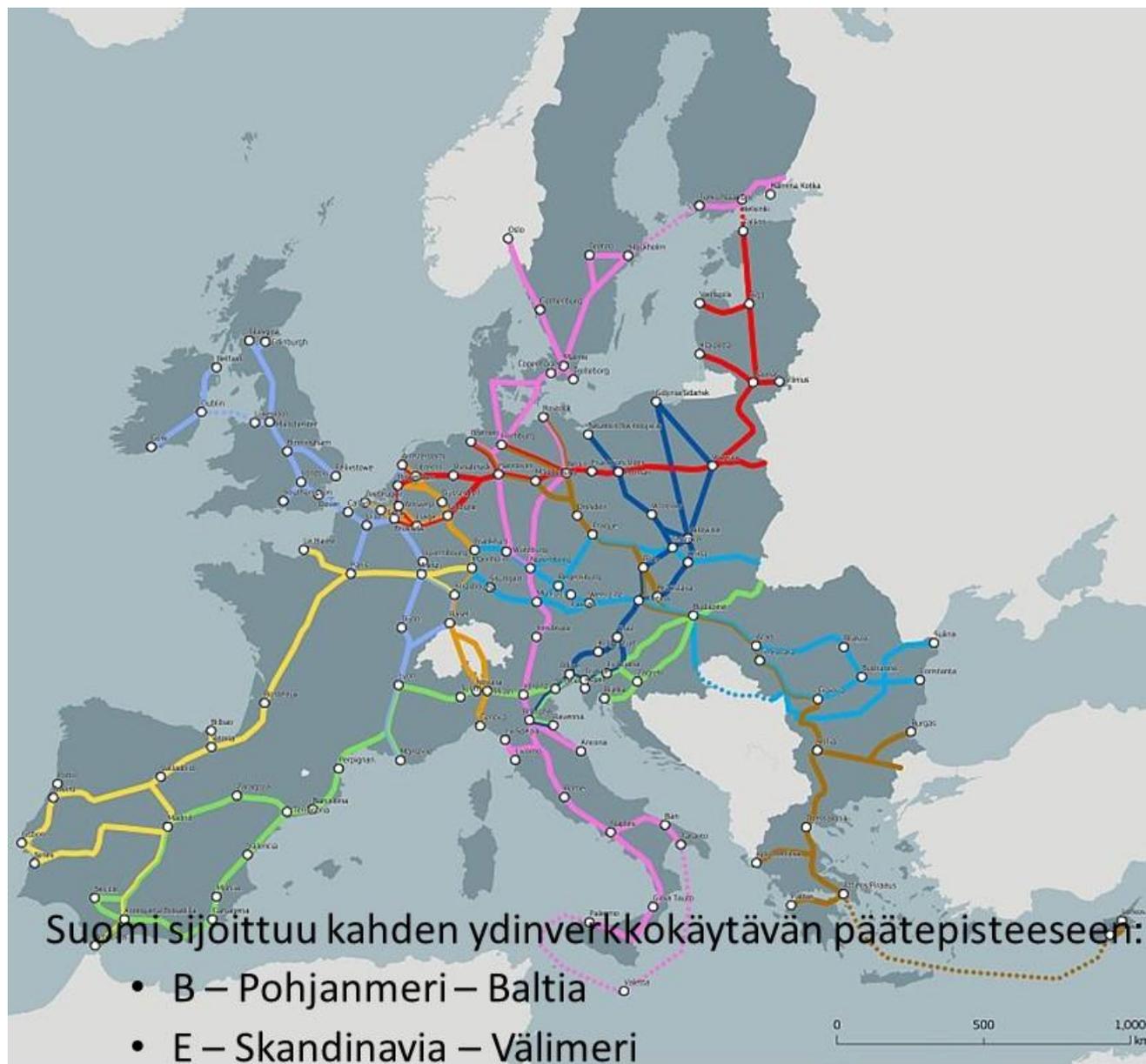
Tieliikenteellä ja siihen liittyvillä tekijöillä on ratkaiseva merkitys kohdealueiden kasvuedellytyksille. Rautatie voi vahvistaa kasvupotentiaalia asemien läheisyydessä ja mahdollistaa merkittävien teollisuusyritysten sijoittumista alueelle. Keski-Suomen alueella rautatie vaikuttaa merkittävästi Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki radan varressa. Lisäksi parhaillaan sähköistettävä ja kunnostettava Jyväskylä – Äänekoski rata voi avata uusia mahdollisuuksia. Sähköistämättömät Jyväskylä – Haapamäki ja Äänekoski – Haapajärvi radat eivät merkittävästi lisää alueiden vetovoimaa vähäisen tai kokonaan puuttuvan matkustajaliikenteen vuoksi.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.1 ERILAISET JA ERITASOISET LIIKENNEKÄYTÄVÄT

### 2.11 EU:n ydinverkkokäytävät

EU:n ydinverkkokäytäviä on yhdeksän ja niistä kaksi päättyy Etelä-Suomeen (Pohjanmeri – Baltia ja Skandinavia – Välimeri ydinverkkokäytävät) Suomessa ydinverkkokäytävien väyliä ovat Helsingin ja Tallinnan välinen yhteys sekä E 18 Turku – Helsinki – Vaalimaa.



#### Core Network Corridors

- |                          |                                    |                                 |
|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| — A (Baltic - Adriatic)  | — D (Orient/East-Med)              | — G (Atlantic)                  |
| — B (North Sea - Baltic) | — E (Scandinavian - Mediterranean) | — H (North Sea - Mediterranean) |
| — C (Mediterranean)      | — F (Rhine - Alpine)               | — I (Rhine - Danube)            |

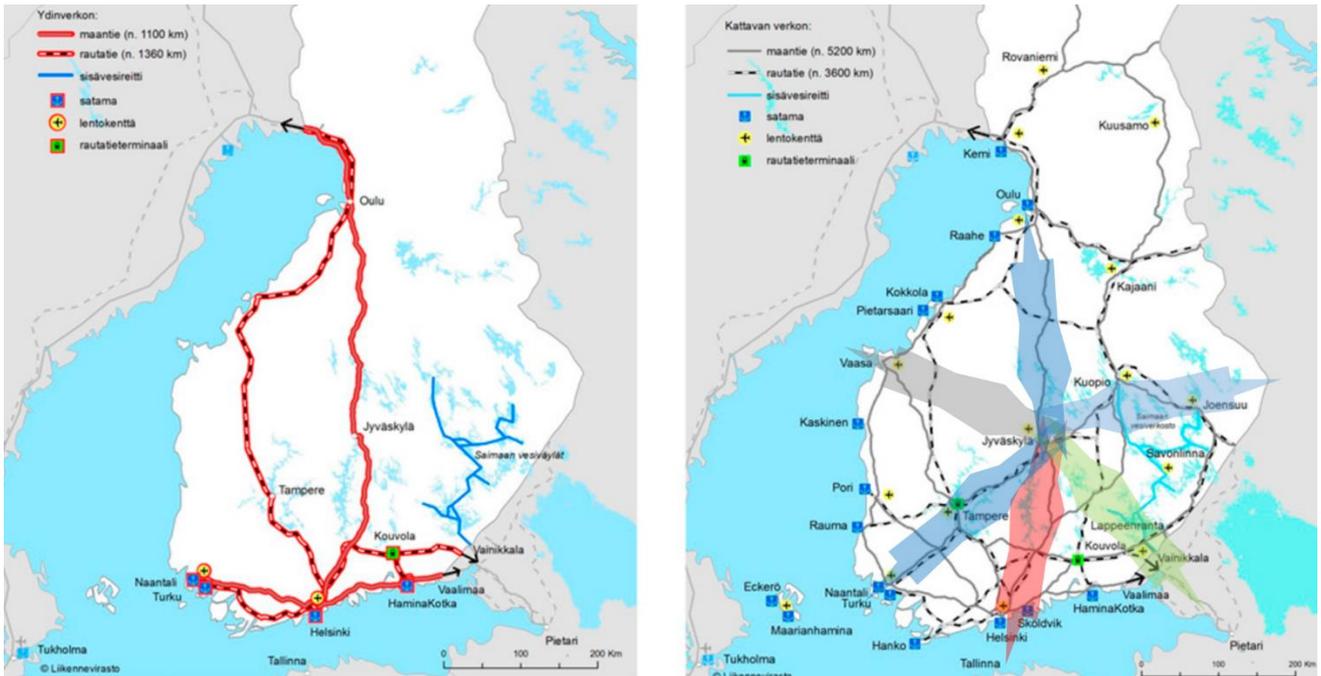
Enklyngrafi: MKA, August 2014  
© E.C. ECARIS, 2014. Kaikki oikeudet pidätetään.  
© Eurokomissio 2011 for the administrative boundaries.

Kuva 2.1. EU:n ydinverkkokäytävät

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.12 Suomen EU – liikenneverkosto, ydinverkko ja kattava verkko

EU on vahvistanut Suomen ydinverkon ja kattavan verkon. Keski-Suomen alueella ydinverkkoon kuuluu valtatie 4. Kattavan verkon piiriin kuuluvat lisäksi valtatie 9 ja Tampere – Pieksämäki – rata. EU:n vahvistamien verkkojen tyypillinen piirre Suomessa on voimakas Helsinki – keskeisyys.



Kuva 2.12 Suomen ydinverkko ja kattava verkko, jonka yhteydessä on esitetty konsultin näkemys Keski-Suomen pääliikennesuunnista. Pääsuuntiin ei ole kattavassa verkossa yhteyksiä länteen, pohjanmaan suuntaan eikä kaakkoon Karjalan ja Pietarin suuntaan.

Keski-Suomen pääliikennesuuntia on arvioitu kattavan verkon kuvassa. Keski-Suomen kannalta kattavasta verkosta puuttuvat Venäjä – Atlantin valtameri käytävän yhteydet. Kattava verkko on painottunut yhteyksiin Etelä-Suomen satamiin. Rautateiden osalta Keski-Suomen yhteys Satakunnan satamiin on merkittävä (Jämsänjokilaakso – Rauma).

Koska EU:n vahvistamalla verkoilla on vaikutusta liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja niiden väyliltä edellytetään tiettyä tasoa, EU – luokitus on otettava huomioon liikenteellisissä tarkasteluissa.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.13 Suomalainen tieluokitus ja rataverkko

Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet luokitellaan valtateiksi, kantateiksi, seututeiksi tai yhdysteiksi:

- **Valtatiet (1-39)**, palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.
- **Kantatiet (40-99)**, täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.
- **Seututiet (100-999)**, palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin.
- **Yhdysteihin** kuuluvat ne muut maantiet, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin tieluokkiin.

Yhdysteistä merkittävimmät 4-numeroiset saattavat tapauskohtaisesti esiintyä viitoituksessa. 5-numeroisia ja mahdollisesti sitä suurempia numerosarjoja ei esiinny muualla kuin rekistereissä.

Valta- ja kantateiden numeroinnista vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, seututeiden numeroinnista vastaa Liikennevirasto ja yhdysteiden numeroinnista paikallinen ELY-keskus. Osoitejärjestelmään liittyvän tien nimen antamisesta maanteiden, katujen ja yksityisteiden eri jaksoille vastaa kunta.

Edellä selostetun numerointijärjestelmän lisäksi Suomeen ulottuu Eurooppa-tienumerointi:

- E8 (Turku-Vaasa-Oulu-Kilpisjärvi)
- E12 (Helsinki-Tampere-Vaasa)
- E18 (Turku-Helsinki-Vaalimaa)
- E63 (Turku-Tampere-Jyväskylä-Kuopio-Kajaani-Sodankylä)
- E75 (Helsinki-Lahti-Jyväskylä-Kemi-Rovaniemi-Utsjoki)

Maanteillä E-numero on vain lisänumeron ja eräänlaisen reittiopasteen asemassa, sillä kaikilla E-teillä Suomessa on viitoituksessa myös kansallinen tienumero näkyvissä.

Suomen rataverkon ylläpito, kehittäminen ja kunnossapito ovat Liikenneviraston vastuulla. Toiminnan tavoitteena on pitää rataverkko kunnossa, jotta liikennöinti on turvallista ja tehokasta. Kehittäminen painottuu henkilöliikenteen määrän ja elinkeinoelämän tavarakuljetustarpeiden pohjalta vilkkaimmille rataosille, mutta myös erityistarpeet esim. raakapuukuljetusten otetaan huomioon.

Suomen liikennöidyn rataverkon pituus oli vuoden 2014 lopussa 5 944 kilometriä, josta 3 256 kilometriä oli sähköistetty. Vain yksiraiteista rataa oli 5 342 km. Vuosittain kunnossapitoon käytetään lähes 200 miljoonaa euroa.

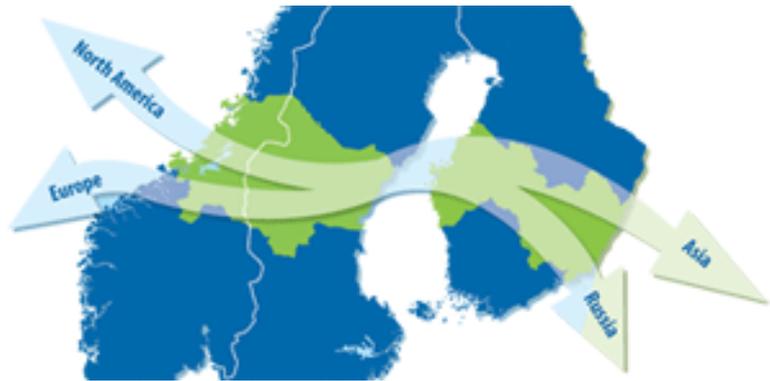
Suomen rataverkon raideleveys on 1524 mm, joka poikkeaa suurimmassa osassa muuta Eurooppaa käytetävästä 1435 mm:stä. Sähköradan jännite on 25 kV ja taajuus 50 Hz. Rataverkon suurimmalla osalla sallitaan 22,5 tonnin akselipaino. Osalla rataverkkoa on käytössä myös 25 tonnin akselipaino. Henkilöjunien suurin sallittu nopeus on 220 kilometriä tunnissa ja tavarajunien 120 kilometriä tunnissa.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisaalueet 2016

## 2.14 Liikenne- ja kasvukäytävät

Liikennekäytäviä on kahdeksankymmentä luvulta lähtien pyritty nostamaan esille usein yhteisinä liikenneväylien kehittämiskohteina tärkeiden parannus- tai rakentamishankkeiden edistämiseksi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana on yhä enemmän nostettu esille kasvukäytäviä, joissa toisiaan tukevia alueellisia kasvutekijöitä vahvistetaan liikennekäytäviä ja alueen toimijoiden yhteistoimintaa kehittämällä. Keski-Suomen alueella tällaisia liikenne- ja kasvukäytäviä ovat:

- **Nelostie**, jonka edistäjänä toimii **Nelostie E75-yhdistys** (<http://www.nelostie-e75.fi/>)  
Nelostie E75 ry pyrkii vaikuttamaan päättäjiin Nelostien kehittämiseksi. Yhdistyksen harjoittaman edunvalvontatyön keskeisimmät tavoitteet kohdistuvat tällä hetkellä Oulun ja Kemin sekä Jyväskylän ja Oulun välisten tieosuuksien merkittävään parantamiseen ja Vaajakosken pullonkaulakohtan poistamiseen.
- **Ysitien käytävä**, jonka edistäjänä toimii **Ysitie-yhdistys** (<http://www.proysitie.fi/>). Ysitien yhdistys kannustaa aktiiviseen, byrokratian muurit murtavaan yhteistyöhön maan tärkeimmän sisämaan väylän kehittämiseksi. Yhdessä toimien kehityskäytävän vetovoimaisuus kasvaa yritysten, investoijien, matkailijoiden ja asukkaiden parhaaksi.
- **Midnordic Green Corridor** Aasiasta ja Venäjältä Atlantin rannikolle, jota on kehitetty uudeksi kuljetuskäytäväksi NECL-hankkeissa pohjoismaisena EU-hankkeena.
- **Jämsä – Jyväskylä – Äänekoski kasvukäytävä**, jota ovat vuodesta 2008 alkaen edistäneet Jämsän, Jyväskylän ja Äänekosken kaupungit sekä alueen kehitysyhtiöt (Jämsek Oy, JYKES Oy ja Ääneseudun Kehitys Oy).



Arjen kasvukäytävä merkitsee asukkaille laadukkaan asumisen, hyvien palvelujen ja laajalla alueella mahdollisen työssäkäynnin yhdistymistä. Junaliikenteen merkitys työssäkäynnin alueen laajenemisen mahdollistajana on keskeinen. Voidaan arvioida, että noin puolen tunnin työmatka-aika suuntaansa koetaan Keski-Suomessakin kohtuullisena. Henkilöautolla tämä merkitsee noin 40 km etäisyyttä työpaikasta.

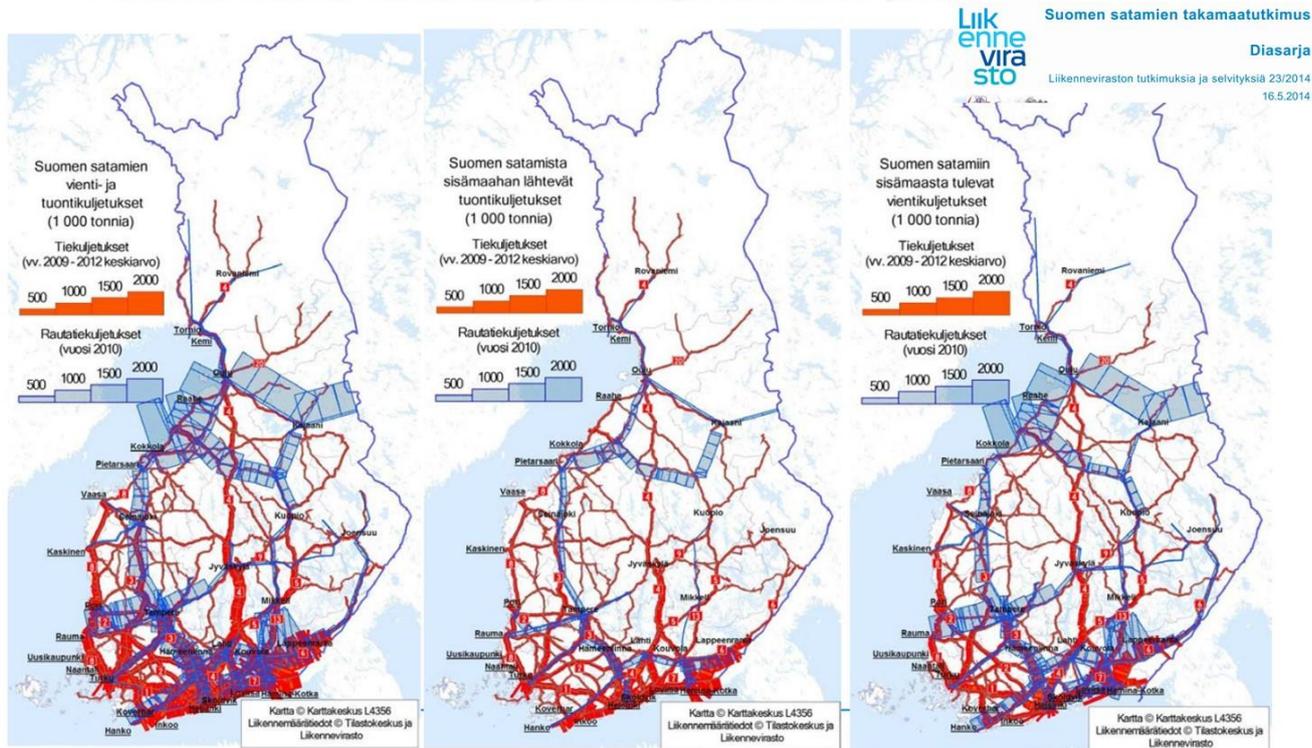
Liikennekäytävien kehittämisen tavoitteena on perinteisesti ollut liikenneväylien parantaminen ja niihin liittyvien hankkeiden edistäminen. Vaikuttaakseen kehittämishankkeiden saamiseen tietyllä väylällä ovat kunnat ja väylää käyttävät toimijat perustaneet asiaa ajamaan yhdistyksiä tai vapaamuotoisia yhteisöjä.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

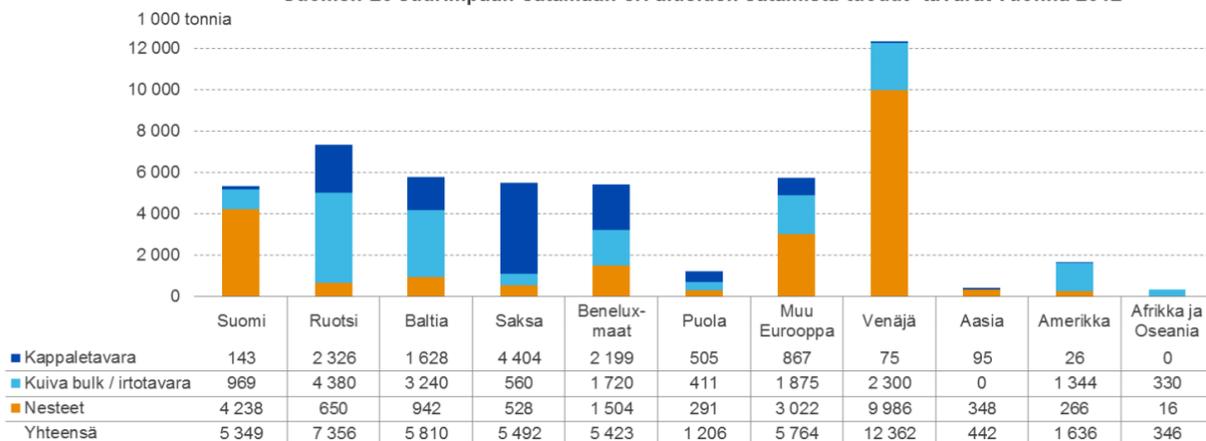
## 2.15 Keski – Suomen satamakäytävät

Keski-Suomen tärkein satamatieyhteys on valtatie 4. Valtatien 9 suunta on lähes yhtä merkityksellinen. Rautatieyhteys Jyväskylästä Tampereelle ja edelleen Raumalle on tärkeä Rauman sataman rautatiekuljetusten vuoksi välillä Jämsän jokilaakso – Rauma. Jonkin verran satamakuljetuksia on myös Jämsän suunnalta Helsingin satamaan.

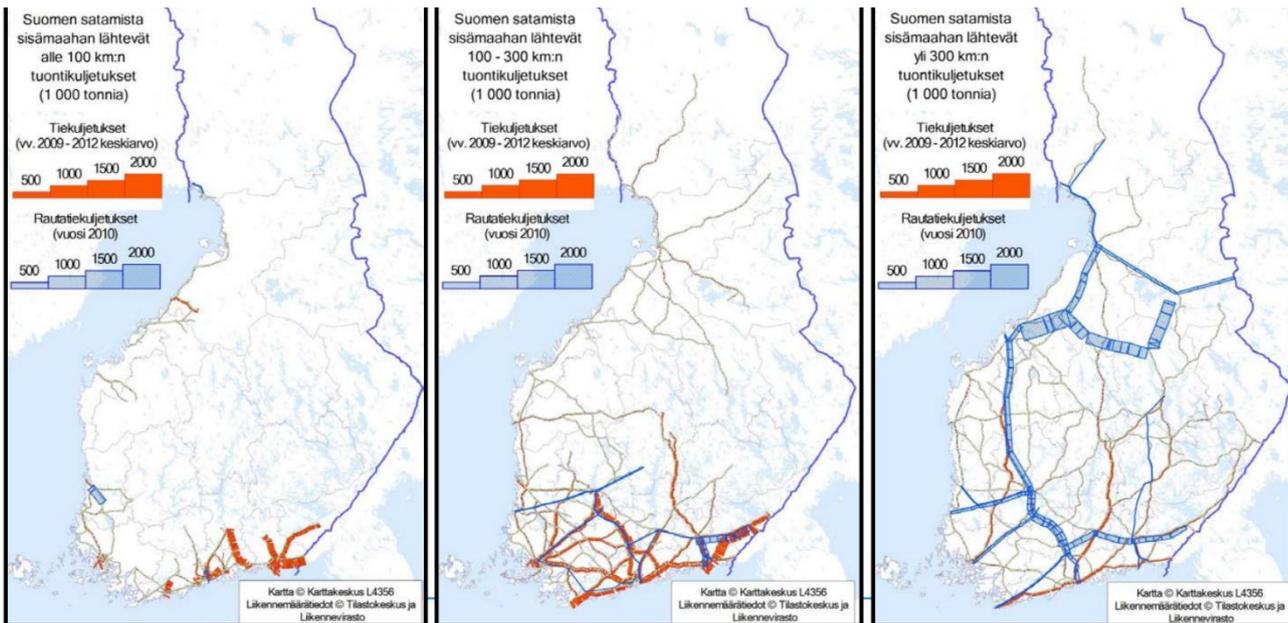
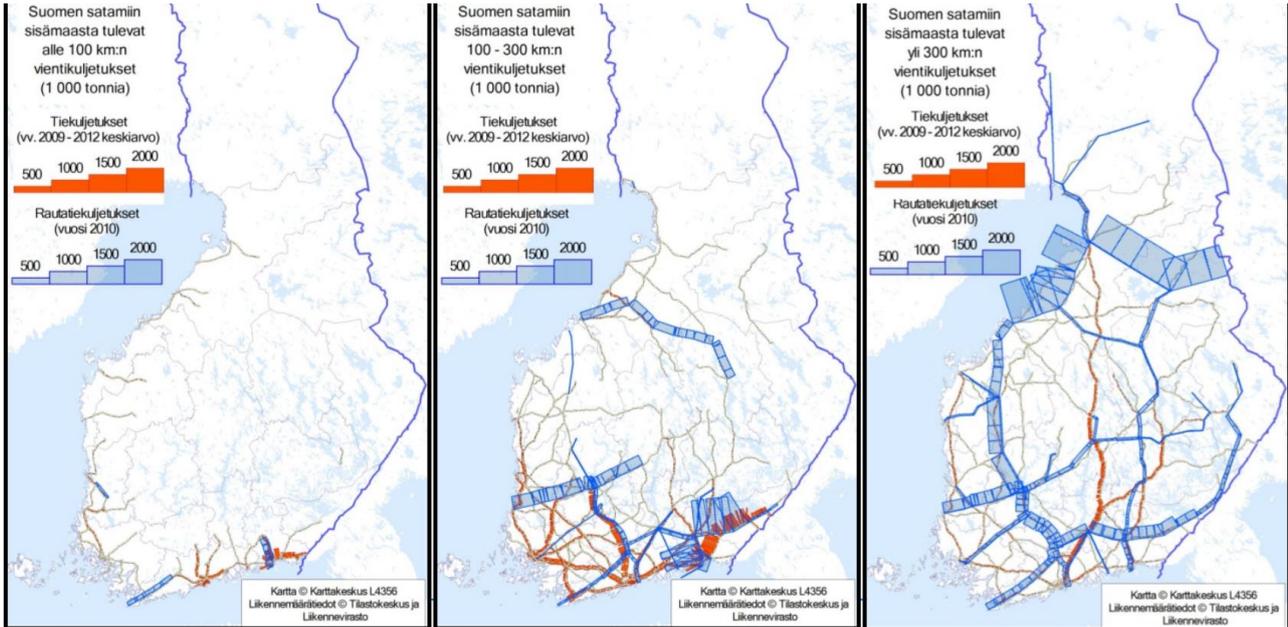
### ● Suomen kaikkien satamien kuljetusten sijoittuminen tie- ja rataverkoille



Suomen 20 suurimpaan satamaan eri alueiden satamista tuodut tavarat vuonna 2012



## Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

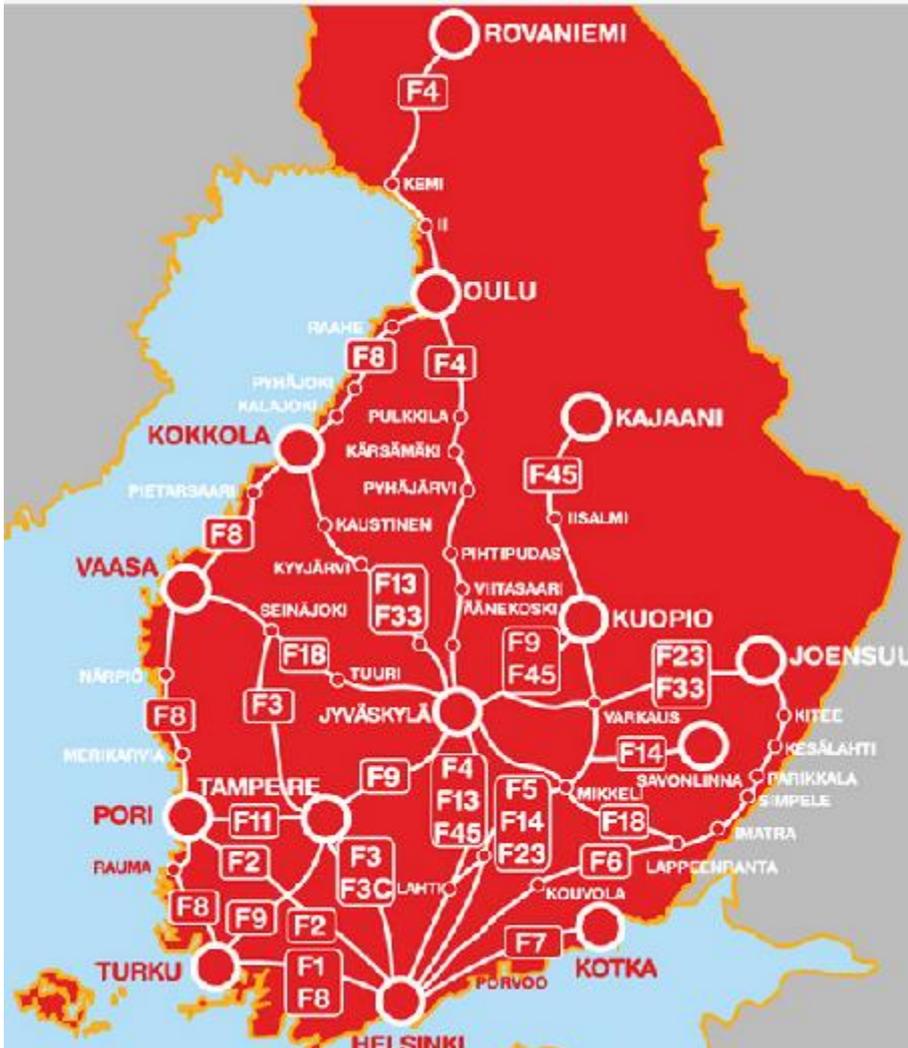


Liikennekohteiden tarkastelussa tärkein satamayhteys on valtatie 4 ja toiseksi tärkein valtatie 9. Rautatiekuljetukset Rauman satamaan Jämsän jokilaaksosta ovat huomattavan suuria. Äänekosken biotuotetetaan valmistuessa 2017 kasvaa myös junakuljetusten määrä Äänekoskelta Helsingin satamaan merkittävän suureksi (3 kokojunaa/vrk).

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.16 Joukkoliikenteen käytävät

Perinteisen rautateiden kaukoliikenteen rinnalle on noussut linja-autoliikenteen pikavuoroverkosto ja viime vuosina erityisesti Onnibus.com Oy on kehittänyt nopeasti maan kattavan linjaston, joka kuvastaa myös potentiaalisimpia joukkoliikennekäytäviä. Jyväskylä on muodostunut keskeiseksi risteyspaikaksi.



Kuva 2.15-1 Esimerkki: Onnibus.com Oy:n maan kattava nopea runkoliikenneverkosto ja pysäytymispaikkakunnat (elokuu 2016).

Valtakunnallinen pikavuoroliikenne hoitaa pääväylillä keskusten välistä liikennettä. Junien henkilöliikennettä on Jyväskylästä Tampereen ja Pieksämäen suuntaan sekä muutamia junavuoroja päivässä Keuruun – Seinäjoen suuntaan.

Maakunnan sisällä seudullinen ja paikallinen linja-autoliikenne kattaa käytännössä kaikki keskuksiin suuntautuvat yhteystarpeet.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.17 Matkailun käytävät

Matkailu on yksi maailman nopeimmin kasvavia toimialoja. Liikenne ja liikkuminen ovat keskeinen osa matkailua. Perinteisessä automatkailussa tieliikennekäytävät on nähty potentiaalisina markkinoinnin keinoina. Niiden avulla on luontevasti voitu koota erilaisia kohteita yhteiseen markkinointiin ja tarjota autolla liikkuvalla matkailijalle sekä reittiopastus että kohteet ja tiedot palveluista.

Keski-Suomen alueella tärkeimmät matkailukäytävät ovat Nelostie (valtatie 4), Järvi-Suomen tie (valtatie 23, Pori – Jyväskylä – Joensuu) ja Sininen tie. Näistä Sininen tie on ainoa Suomen autoliiton ”Suomen Matkailutiet” – esitteessä esitetty reitti. Suomen kauneimmaksi maisematieksi on mainittu Korpilahti – Luhanhanka – Sysmä tieyhteys. Vihreä väylä valtatieltä 4 (Lintulahti) Konginkankaan, Sumiaisten ja Laukaan kautta Vaajakoskelle (valtatie 4 ja 9) yhdistää myös Konneveden ja Koiviston (Hirvaskangas, valtatie 4) alueet yhtenäiseksi, omaleimaiseksi seudulliseksi matkailuyöhykkeeksi.



Keski-Suomessa monet luokittelun ulkopuolellekin jäävät tiet ovat hienoja matkailureittejä.

**Kaukomatkailun** kasvu perustuu edullisiin ja halpoihin lentoyhteyksiin, joiden tarjonta on kasvanut nopeasti viime vuosikymmeninä. Toinen oleellinen tekijä on kiinnostavien kohteiden tehokas markkinointi ja matkapakettien tai -mahdollisuuksien tuominen potentiaalisten käyttäjien tietouteen ja käytettäväksi. Keski-Suomen alueella luonto ja vesistöt tarjoaisivat vahvan pohjan matkailun kehittämiseen. Koska lento-liikenne on kaukomatkailun keskeinen avain, yhteydet Helsinki – Vantaan lentokentälle sekä Jyväskylän lentokenttä ovat avainasemassa.

Paikallisesti matkailun kasvun edellytyksenä on kiinnostavien kohteiden ja majoituksen olemassaolo. Lisäksi tarvitaan tehokasta markkinointia ja tuotepakettien kehittämistä matkailijoille. Keski-Suomen valtiit matkailussa – luonto, vesistöt ja hiljaisuus – ovat tulevaisuudessa kiinnostavia ja uudentyypistä liikennettä synnyttäviä tekijöitä. Samalla on huolehdittava liikenteen haittavaikutusten välttämisestä.

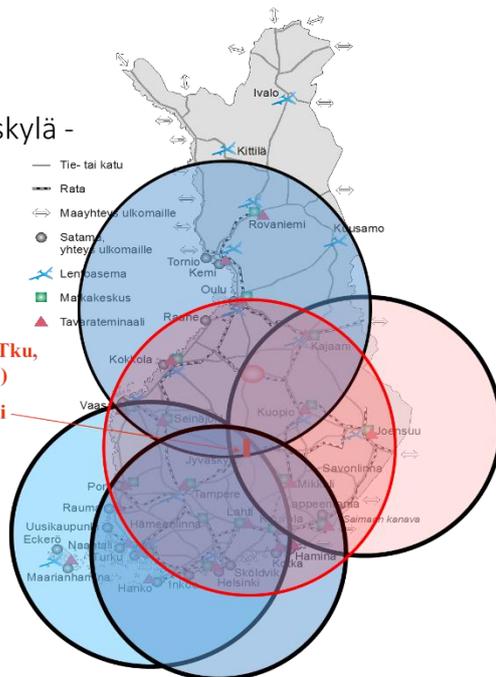
# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.18 Kuljetukset ja logistiikan käytävät

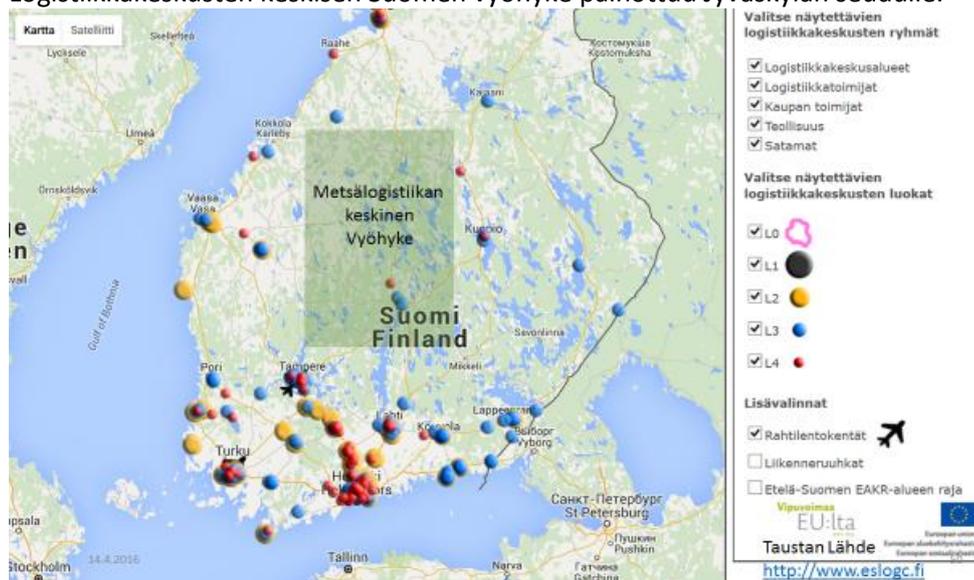
Suomen logistinen keskipiste sijoittuu Jyväskylän seudulle. Logistisen toiminnan painopiste on kuitenkin Uudellamaalla. Merkittävin logistiikan käytävä on valtatie 4.

Liikenteen solmu Jyväskylä -  
Äänekoski

Ajoaikavyöhykkeet Hki, Tku, Jsuu ja Oulu (edest. < 9 h)  
→ Vaihtovyöhyke Jkl-Äki



Logistiikkakeskusten keskisen Suomen vyöhyke painottuu Jyväskylän seudulle.



Keski-Suomen yritysten logistiikka liittyy laajan alueen raaka – ainelogistiikkaan (metsäbiotuotanto) ja vientitoiminnan logistiikkaan ja satamien kautta tapahtuviin kuljetuksiin.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.19 Tulevaisuuden liikennekäytävät

Uudet esillä olleet liikennekäytävät on voimakkaasti yhdistetty logistiikkaan ja kuljetuksiin mutta niillä voi olla merkittäviä vaikutuksia myös matkailuun ja ihmisten liikkumiseen. Esillä olleita käytäviä, jotka koskevat suoraan Keski-Suomea ovat:

- Jäämeren käytävä ja Botnia käytävä, joissa pohjoisen tieliikenteen virrat kulkevat luontevasti nelostien kautta
- Itä – Länsi -käytävä (Midnordic Green Corridor)

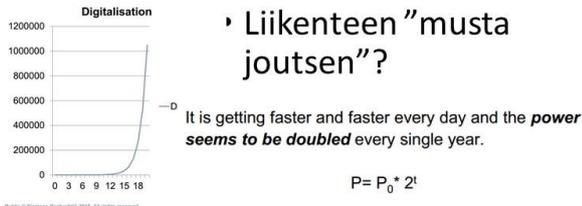


Keski-Suomen kautta kulkevat Suomi käytävä (vt 4) ja NECL –käytävä, johon liittyy myös yhteys Vaasa-Uumaja – Atlanti. Kuvioon voitaisiin lisätä myös valtatie 9 käytävä läntisen Eurooppa-yhteyden jatkeena.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.20 Digitalisaatio ja automaatio vaikuttavat tulevaisuudessa

### Tietoliikenne ja digitalisaatio



Liikenteen ”musta joutsen”?

Liikennevirasto aloittaa joustavan etätyön kokeilun

Lue lisää »

Liikennevirasto aloittaa Liikenneviraston Avointa dataa yhteiskunnan Uusia in

The Digital Disruption Has Already Happened

- World's largest taxi company owns no taxis (Uber)
- Largest accommodation provider owns no real estate (Airbnb)
- Largest phone companies own no telco infra (Skype, WeChat)
- World's most valuable retailer has no inventory (Alibaba)
- Most popular media owner creates no content (Facebook)
- Fastest growing banks have no actual money (SocietyOne)
- World's largest movie house owns no cinemas (Netflix)
- Largest software vendors don't write the apps (Apple & Google)

www.ibmforentrepreneurs.com | @ibmge

Digitalisaation ja automatisoinnin vaikutus yhteiskunnassa kasvaa kiihtyvällä vauhdilla. Huomaamatta monet palvelut ja toiminnot ovat muuttaneet luonnettaan ja toimintatapoja. Työnteon luonne on monilla aloilla muuttumassa. Mobiilipalvelut ovat tulleet osaksi liikenteen toimintaa. Ne ovat myös mahdollistaneet uusien liikenteen palvelu- ja toimintamallien syntyminen.

Automatisointi ja robotisaatio ovat kehittäneet tuotantotoimintaa ja logistiikan palveluja. Liikenteeseen robotisaation vaikutukset ovat vasta tulossa. Ennusteissa parin vuosikymmenen kuluttua on arvioitu merkittävän osan ajoneuvoista olevan pitkälle automaattiohjattuja. Tiekuljetuksissa merkitsee itseohjautuvien ajoneuvojen tuloa liikenteeseen. Näissä ajoneuvoissa on mahdollisesti etäkuljettaja (valvonta).

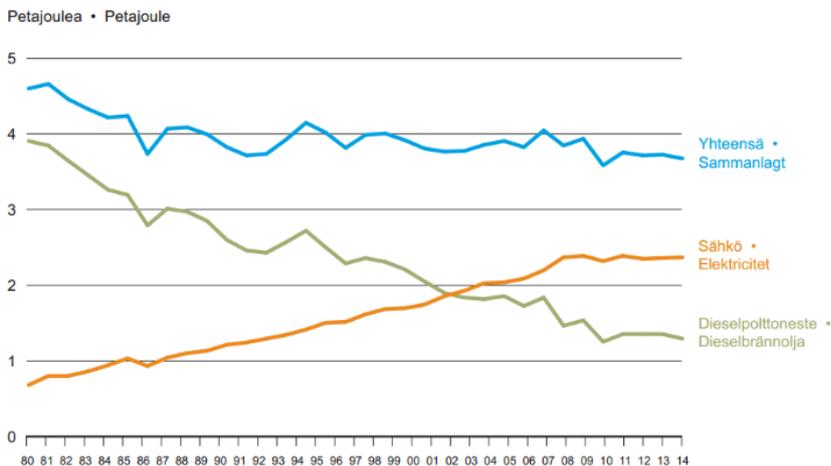
Fyysinen kuljetusten ja liikkumisen tarve tulee kuitenkin säilymään ja pikemminkin kasvamaan. Matkojen ja kuljetusten luonne voi muuttua. Kuitenkin kuljetus- ja matkaketjujen toimivuuden ja palvelutason kasvassa niiden käyttö lisääntyy. Liikenteen solmukohtien merkitys ja kehittämistarve kasvaa ja avaa uusia mahdollisuuksia alueelliseen ja paikalliseen kehittämiseen.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.21 Liikenteen uudet energiaratkaisut

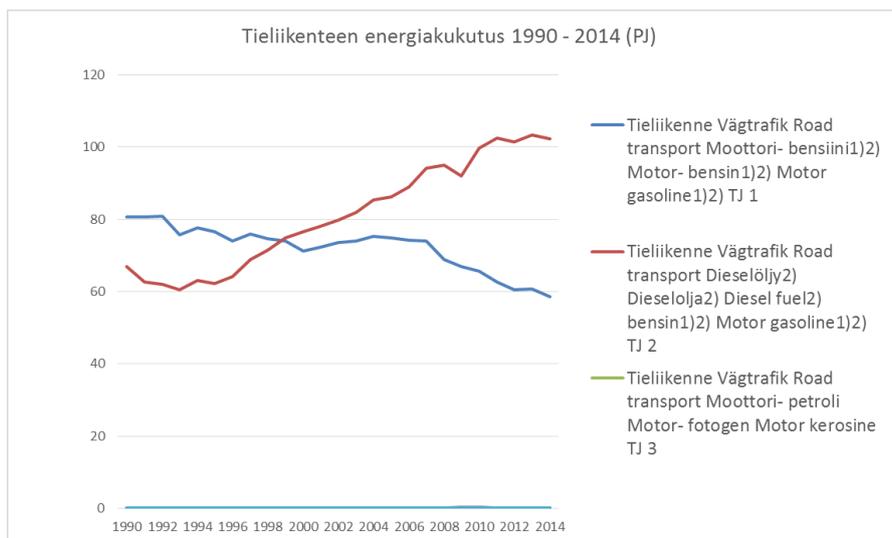
Suuri osa liikkumisen vaatimasta energiasta tuotetaan ilmastomuutosta kiihdyttävillä fossiilisilla polttoai-

2.5 Junaliikenteen energian kulutus vuosina 1980–2014 •  
Tågtrafikens energiförbrukning åren 1980–2014



neilla. Uusia energiaratkaisuja pyritään ottamaan käyttöön ilmastovaikutusten vähentämiseksi. Junaliikenteessä sähkön käyttö on yleistynyt viime vuosikymmenien kuluessa. Tielikenteessä fossiiliset polttoaineet kattavat vielä lähes sata prosenttia kulutuksesta.

Vaihtoehtoisia polttoaineita, sähköä-, maakaasua-, bensa- etanoli-seosta tai biokaasukäyttöisiä käytäviä autoja on alle prosentti autokannasta, mutta määrä lisääntyy noin 40 % vuosittain. Lukumääräisesti vähäisten sähköautojen määrä kasvoi 2015 peräti 96 %.



Keski-Suomessa biometsäta- louden voimakas esiintulo mahdollistaa sekä sähkön että biopolttoaineiden alueen liikenteen tarpeet kattavan tuotannon. Myös tieliikenteelle voidaan tarjota omalla alueella kestävästi tuotettua polttoai- netta. Tämä mahdollistaa tule- vaisuudessa laajamittaisten ko- keilujen ja biopolttoaineiden käytön kehittämisen.

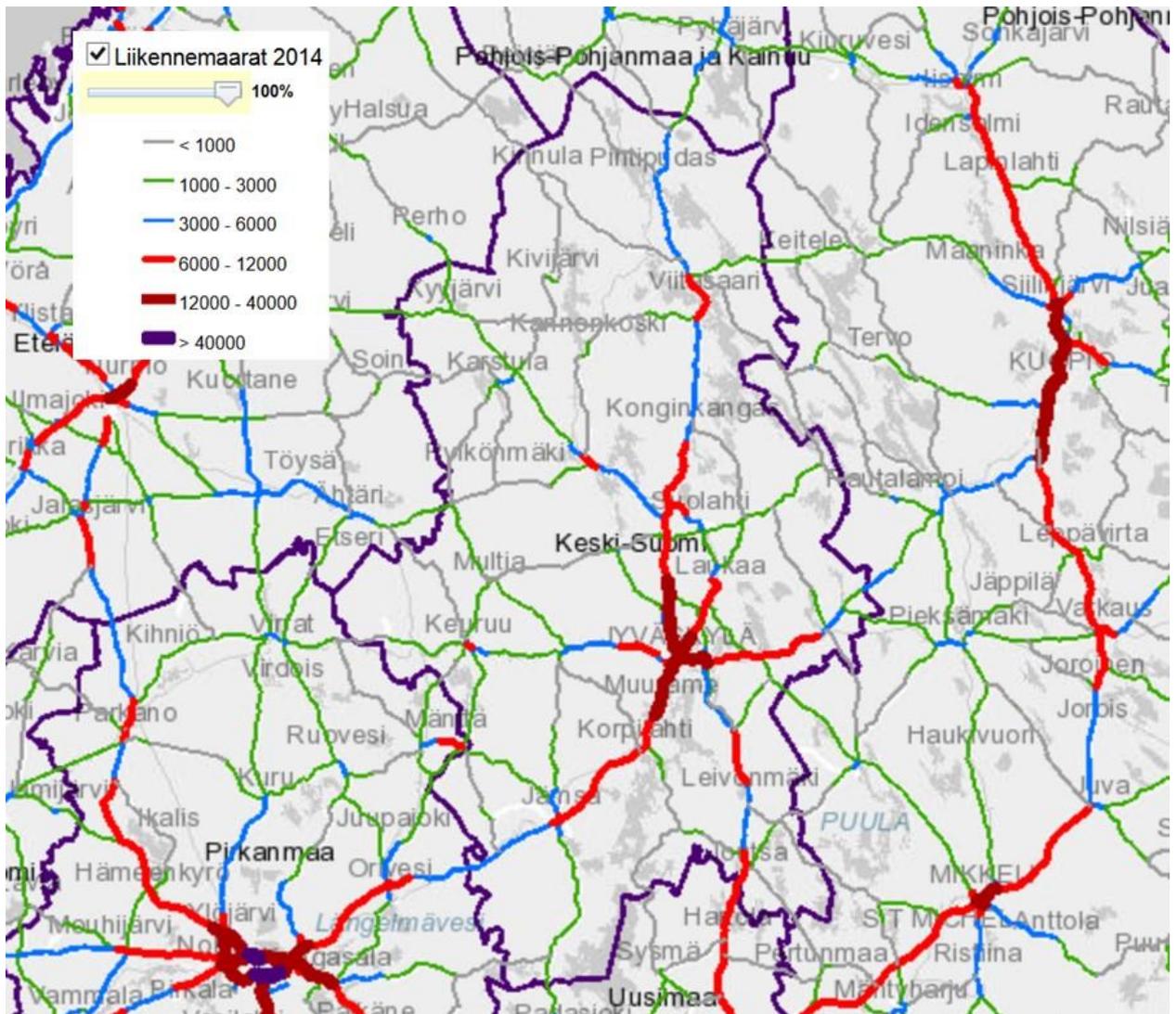
Biopohjaiset energiaratkaisut on otettava huomioon myös mahdollisten uusien keskusten sijoittelussa. Lisäksi sekä uusien keskusten että vanhojen keskusten kehittämisessä voidaan lisätä omavaraiseen lähienergiatuotantoon perustuvia kokonaisratkaisuja, joissa keskusten energiatarpeet hoidetaan kestäväällä tavalla, lähellä tuotetulla ja kasvatetulla bioenergialla.

Metsäbioenergian keskuksat sijoittuvat Keski—Suomessa Äänekoskelle ja Jämsän jokilaaksoon. Niiden raaka-ainehankinta-alueet kattavat koko Keski-Suomen alueen ja naapurimaakuntien alueita. Osin kuljetuksia on myös kauempaa Suomesta. Päätuotteet ovat merkittävien osin vientituotteita, jotka kuljetetaan Jämsän alueelta Rauman sataman kautta ja Äänekosken alueelta Helsingin sataman kautta.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 2.2 LIIKENTEEN LUONNE JA MERKITYS – MAHDOLLISUUDET

### 2.2.1 Liikennemäärät

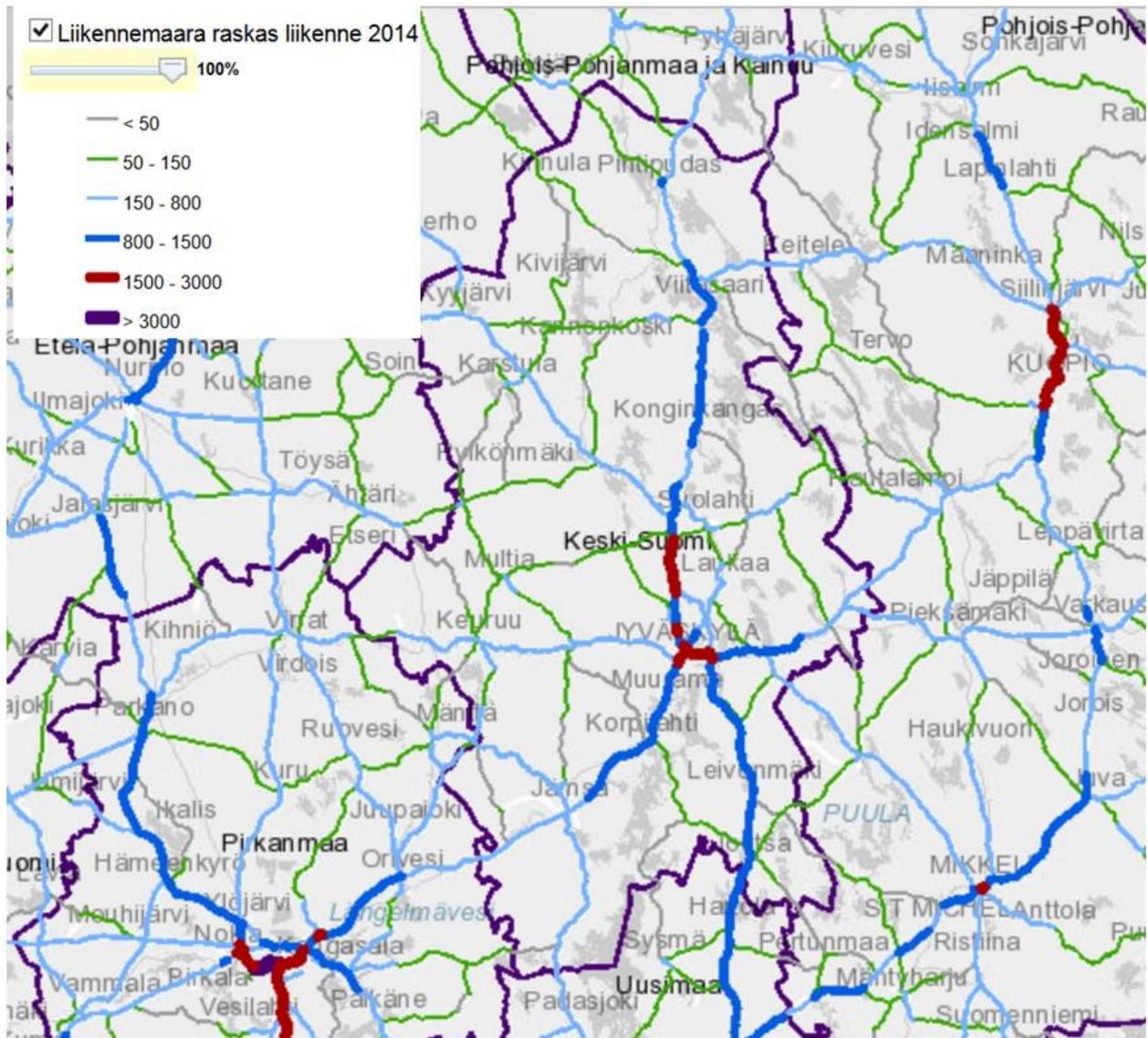


Lähde: <https://extranet.liikennevirasto.fi/webgis-sovellukset/webgis/template.html?config=liikenne>

Tarkasteluissa käytetään lähtötietona Liikenneviraston liikennemäärätietoja vuodelta 2014. Raja-arvot kriteereissä voidaan sovittaa Liikenneviraston käyttämiin luokitteluihin, vaikka arvioinnit perustetaan tarkkoihin väyläkohtaisiin liikennemääriin.

Yleispiirteinenkin liikennemääräkartta osoittaa Jyväskylän seudun liikenteeseen perustuvan potentiaalın merkittävästi muita alueita suuremmaksi.

## Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016



Lähde: <https://extranet.liikennevirasto.fi/webgis-sovellukset/webgis/template.html?config=liikenne>

### 2.22 Liikenneväylien taso

Tarkasteluissa käytetään lähtökohtana väyläluokitusta ja liikennemääriä. Oletuksena on, että liikenneväylät ovat liikennemäärien ja väyläluokan edellyttämässä kunnossa ja niitä vastaavia teknisiltä ratkaisuiltaan.

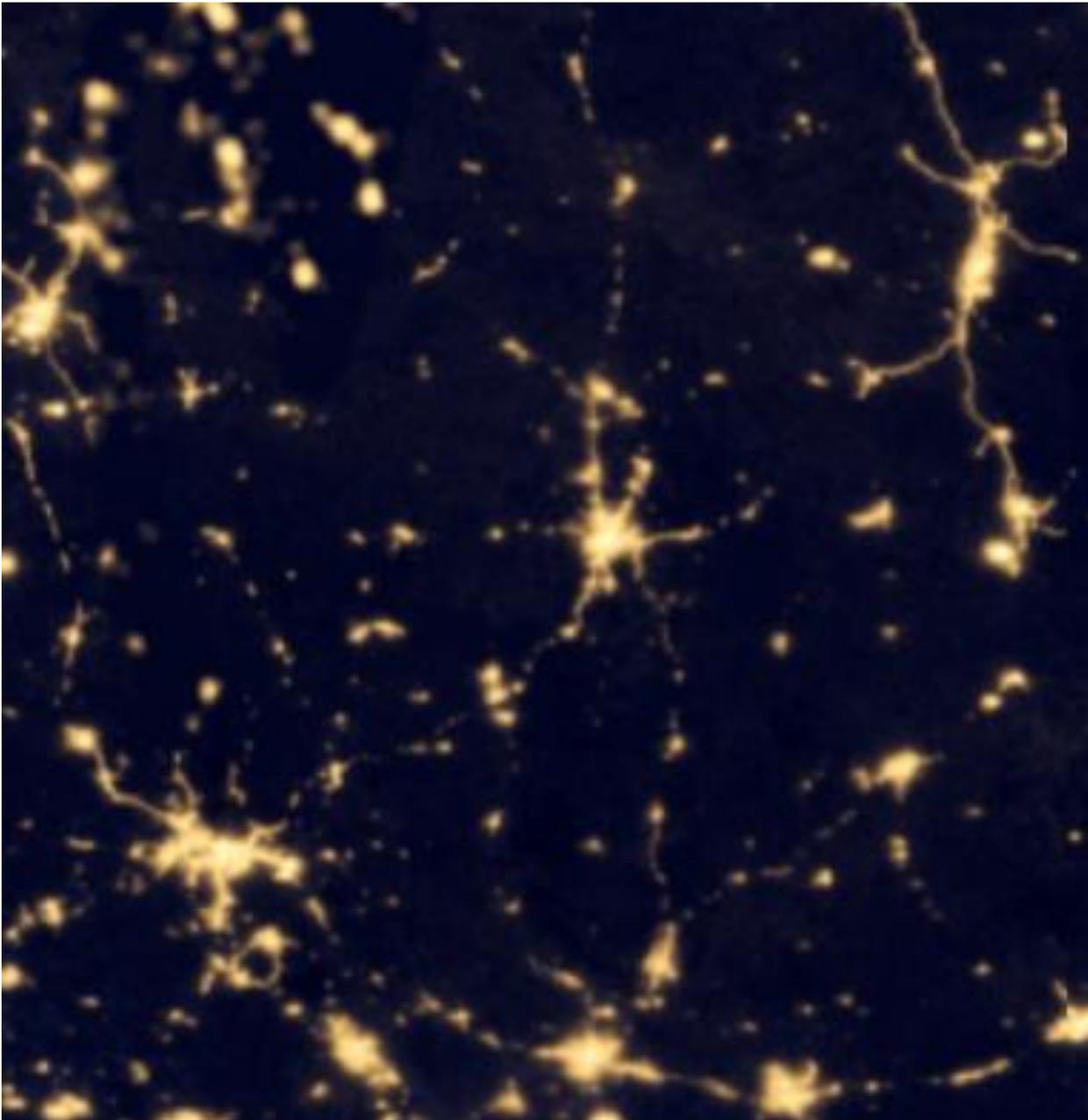
Liikennemäärät ja väyläluokka ennakoivat melko hyvin myös liikenneväylien todennäköistä kehittymistä ja parantamistoimenpiteitä tulevaisuudessa.

## Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

### 2.23 Liikennekäytävät satelliittikuvissa

Satelliittikuvista voidaan tarkastella varsin yksityiskohtaisesti liikennekäytäviä ja niiden ympäristöä. Kohdealueiden arvioinneissa on käytetty apuna Google mapsin satelliittikuvia.

Mielenkiintoisen yleiskuvan liikennekäytävien ja maankäytön suhteesta antavat yövalaistusta esittävät satelliittikuvat. Yleispiirteisistä kuvista voidaan erottaa liikennekäytävien sijainti ja niihin selkeästi liittyvä maankäyttö. Valoalueiden voimakkuuden perusteella voidaan arvioida myös maankäytön intensiteettiä.



### **3. KOHDEALUEIDEN MÄÄRITTELY JA ARVIOINTI**

#### **3.1 KOHDEALUEET JA ARVIOINTIKRITEERIT**

Alustava kohdealueiden määrittely ja arviointi perustuu liikennekäytäviin ja niiden sekä risteävien väylien liikennemääriin. Aluepotentiaalia on arvioitu muutamiin helposti määriteltäviin ominaisuuksiin perustuen yksinkertaisella pisteytysmenettelyllä. Ominaisuuksille annetaan 0 – 5 pistettä. Koska liikenne yksinään ei anna riittävää kuvaa mahdollisuuksista, jatkotarkasteluissa on täsmennetty kohdealueiden potentiaalisuutta myös liikenteen palvelutekijöiden ja vaikutusaluekijöiden perusteella. Kriteerit liikenteen ja liikenteen palvelutekijöiden osalta on esitetty liitteessä 1

Karkea paremmuusjärjestys voidaan määrittellä suoraan pisteiden keskiarvon perusteella. Tarkempaan kohdearviointiin ja kohteen kuvaukseen käytetään kuitenkin kunkin tekijän arviointia erikseen ja lisäksi kohteen arviointia laajemmin muiden taustatietojen perusteella.

#### **3.2 KOHDEALUEET – LIIKENNE**

Alustavissa tarkasteluissa liikenteeseen perustuvia potentiaalisia kohdealueita kartoitettiin yhteensä 85 kappaletta. Nämä jakaantuivat eri valtateille seuraavasti:

- 24 kpl valtatie 4
- 29 kpl valtatie 9
- 9 kpl valtatie 13
- 3 kpl valtatie 18
- 16 kpl valtatie 23
- 4 kpl valtatie 24

Kohdealueiden kriteereinä olivat liikennemäärien ohella olemassa oleva asutus tai liittyvät tiet sekä sijainti, joka voisi mahdollistaa jatkossa alueen kehittymisen. Kohdealueita määriteltiin myös Jyväskylän keskusta-alueen tuntumaan. Tällä haluttiin tarkistaa alueiden vertailussa, että käytetyt kriteerit antavat oikeansuuntaisia tuloksia.

Jatkotarkasteluissa alustavia kohdealueita tarkistettiin ja lisäksi vertailun vuoksi tarkasteltiin kuusi lisäkohdetta, jotka eivät sijoittuneet valtateiden varrelle.

#### **3.3 KOHDEALUEIDEN LIIKENTEEN PALVELUT**

Kohdealueiden liikenteen palveluissa käytettiin yksinkertaista luokitusta, joka ottaa huomioon erilaisia liikkujiin palveluita. Käytetty luokitus on:

- tankkauspiste (automaatti)
- huoltoasema (palvelu ja kahvilapalvelut)
- palvelukeskittymä (useita erilaisia palveluja)
- majoituspalvelut (motelli tai hotelli)
- leirintä/karavaanarialue

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 3.4 TÄYDENTÄVÄT TARKASTELUT

Arviointia ja tarkasteluja pyrittiin tarkentamaan satelliittikuvien avulla (Google). Tämä mahdollistaa melko tarkan arvioinnin myös laajemmalla ympäröivältä alueelta. Toisaalta yleisessä käytössä oleva satelliittikuvat voivat joiltain osin olla muutaman vuoden takaisia.



Esimerkki: Kyyjärven satelliittikuvapohja

Lisäksi täydentäviin tarkasteluihin on käytetty Googlen tiekuvia ja tehty maastokäynnit kaikkiin tarkastelussa mukana olleisiin kohteisiin.

## **4. MAAKUNTALIITON JA SEUTUKUNTIEN KOMMENTIT**

### **4.1 MENETTELY**

Selvityksen alustavien tulosten pohjalta pyydettiin seutukuntien edustajien kommentit toukokuussa ja kesäkuussa täydennettiin kommentteja pääsuuntien edustajille kohdennetuilla kyselyillä. Maakuntaliiton edustajat keskustelivat seutukuntien edustajien kanssa ja pyysivät kommentteja selvityksen alustaviin tuloksiin (vaihe A) 2.5 – 31.5 välisenä aikana. Kommentit käsiteltiin työkokouksessa 8.6, jolloin pidettiin tilaajan ja konsultin yhteinen arviointineuvottelu. Kokouksessa määriteltiin täydennys- ja muutostarpeet. 8.6 päätettiin, että konsultti pyytää vielä kesäkuussa pääsuuntien edustajilta erikseen kommentteja. Konsultti laati lopullisen selvitysmuistion ja esittelyaineistot siltä pohjalta viimeiseen työkokoukseen 11.8 mennessä.

### **4.2 KOMMENTIT**

Valtatien 4 tärkeys nostettiin esille, mutta myös valtatie 9 nähtiin merkittävänä kehittämisen akselina.

Pääsääntöisesti kohteiden arviointi oli kohdallaan. Muutamien kohteiden nimityksiin ja arviointiin kiinnitettiin huomiota:

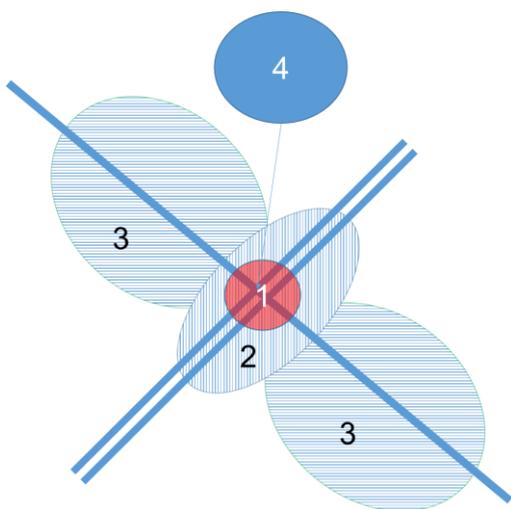
- Valtatie 4 tulisi koko alueeltaan nimetä kehittämisvyöhykkeeksi.
- Seutukuntanimikkeet on tarkistettava (Joutsa → Joutsa – toivakka, Pohjoinen → Pihtipudas).
- Joutsan ABS on sama kuin Joutsan tärkein kehittämisalue Oravakivi – Karimäki yrityspuisto.
- Valtatien 4 varrella Leivonmäen merkitys on aliarvioitu.
- Hyvä, että on tunnustettu Jämsä- Rauma satamakuljetusyhteydet tässä yhteydessä.
- Himoksen merkittävyyttä ( Matkailukäytävä osioissa) ei ole huomioitu, vaikka sen merkittävyys K-S matkailussa on huomattava.
- Hyvin toimiva ratayhteys sekä valtatie 9 ja 24 ovat merkittäviä Jämsän kannalta.
- Jämsä tulee olemaan merkittävä tekijä myös digitalisaation edistämässä (mm. NxtVN Jämsä Oy:n datapuistohanke).
- Yleiskommenttina esitettiin, että myös Jämsässä on laajat metsäalueet, joten kuljetuksia Äänekosken suunnan lisäksi myös Jämsään. Jämsässä on kaksi toimivaa paperitehdasta.
- Miksi kuvassa Orivesi- Jämsä välillä raskasliikenne on pienempää?
- Vt 9 ja vt 24 alue on seudun liikenteellisesti erittäin keskeinen alue, joten se kuuluisi luokkaan A kehitettävissä alueissa. Myös Himoksen Vt9 risteysalue vaatisi erityistä huomioita alueen edelleen kehittyessä ympärivuotisena matkailualueena. Patalahden kohdalla sijaitseva huoltoasema (Teboil) työllistää Jämsässä noin 30 henkilöä ympäri vuoden ja liikennejärjestelyt mm. raskaalle liikenteelle ovat tällä hetkellä erityisen vaaralliset.
- Himos on Jämsälle ja koko Keski-Suomelle merkittävä matkailukohde.
- Selvitys on hyvin mielenkiintoinen. ELY-keskuksessa seurataan mielenkiinnolla sitä, miten tämä asia jatkojalostuu maakuntakaavakartalle ja millaisia merkintöjä ja määräyksiä kaavakartalle tullaan esittämään.
- Jyväskylän läntinen ohikulkutie ja sen liittymät erityisesti valtatielle 4 tulevat luomaan uusia mahdollisuuksia mm. Lintukankaan alueelle ja siitä pohjoiseen.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 4.3 TARKISTETTUA AJATTELUA

Keski-Suomen maakuntastrategiassa todetaan, että saavutettavuus on strategian ydin, jonka pohjalta luodaan edelleen uutta liiketoimintaa ja kasvua sekä helpotetaan alueen asukkaiden ja toimijoiden liikkuvaa arkea.

Liikenteeseen perustuvien edullisten alueiden kehittämisellä fyysinen infrastruktuuri saadaan tehokkaammin käyttöön ja tuetaan käytävän keskusten integroitumista toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Alueet profiloituvat eri käyttäjäryhmille soveltuvuutensa perusteella. Vaikka lähtökohtana ovat lähes pistemäiset kohdealueet liikenteellisesti edullisimmissa pisteissä, laajenee alue ja sen vaikutus käytön painopisteistä riippuen hyvinkin laajalle alueelle.



Liikenteeseen perustuvan keskuksen kaavarunko:



Esimerkinä Hirvaskangas.

### LIIKENTEeseen PERUSTUVA KESKUS ERI KOHDERYHMIEN NÄKÖKULMASTA

(kohderyhmä: TÄRKEÄT ASIAT, etäisyys liittymästä),

**Ohikulkijat – liikenteen palvelut:** NÄKYVYYS, SELKEÄ REITTI, KOHDENNETUT PALVELUT, < 150 - 300 m

Ohikulkevaa liikennettä palveleva keskus voi toimia myös paikallisena tai jopa seudullisena palvelukeskuksena, joka sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaalle alueelle.

**Yritykset:** NÄKYVYYS, HYVÄ YHTEYS, SEUDUN YRITYSRAKENNE, 0,1 – 3 km.

Yritysten sijoittumiseen vaikuttavat logistinen sijainti, näkyvyys ohikulkijoille, työvoiman saatavuus ja asumismahdollisuudet sekä asiakaskohderyhmät. Vilkkailta väylillä jo sijainnin tuoma näkyvyys on merkittävä tekijä.

**Asukkaat:** YMPÄRISTÖ, PALVELUT JA TYÖMAHDOLLISUUDET SEUDULLA, 0,3 – 10 km

Asumispaikan valintaan vaikuttavat merkittävästi ympäristö ja tavoitettavissa olevat palvelut sekä toimeentulomahdollisuudet.

**Erytiskohteet:** MAHDOLLISUUS, INFORMAATIO, PALVELUKESKUS, sijainti usein sidottu muualle

Erytiskohteita voivat olla mm. matkailukohteet, laajemmat vapaa-ajan alueet tai läheiset suuremmat keskuksia, joiden liityntäväylän ja pääväylän liittymäalue voi soveltua paikalliseksi keskuksiksi.

Ajattelutapa tehostaa liikenneinfrastruktuurin käyttöä ja nopeasti kehittyvälle diigitalisaatiolle avautuu parempia käyttömahdollisuuksia liikenteen tarjonnan ollessa runsasta. Liikkumistarve vähenee keskusten oikealla sijoittelulla. Myös liikkumistottumusten muutoksille avautuu uusia mahdollisuuksia ja Maas eli "Mobility as a Service" voi löytää parempia toteuttamismalleja. Väylillä oleva joukkoliikenne palvelee näitä keskusalueita luontevasti ilman uusia reittitarpeita. Tulevaisuudessa digitalisaation ja robotiikan kehittyessä uudet liikenteen ratkaisut mahdollistavat liikkumistarpeiden yhdistelyn keskuksissa ja olemassaolevan infrastruktuurin ohella myös ajoneuvojen käyttöä voidaan tehostaa.

## Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016



Hirvaskankaan keskus on esimerkki liikenteen palveluista alkaneesta keskuksen muodostumisesta (Äänekoski valtatie 4 ja kantatien 69 liittymä).



Pienen taajaman peruspalvelu säilyy valtatievarressa vielä toistaiseksi.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 5. KOHDEALUEIDEN TARKISTUS JA PROFILOINTI

### 5.1 LIIKENTEELLISESTI EDULLISTEN ALUEIDEN RYHMITTELY

Tieliikenne otettiin järjestyksen ryhmittelyperusteeksi. Profiilit sisältävät kuitenkin myös muiden kriteerien kootut summat. Käytetyssä luokituksessa tieliikenteen osalta käytettiin 0,5 pistettä korkeampia raja-arvoja kuin muissa kriteereissä:

Tieliikenteen arviointi:

Kohteen merkittävyysluokitus	
> 4,5	
A Liikenteellisesti keskeisin aluekohde	A
4 – 4,5	
B Erittäin hyvä liikenteellinen kohde	B
3,5 – 4,0	
C Liikenteen potentiaalia omaava alue	C
3 – 3,5	
D Kohdealue ei ole liikenteellisesti kovin vahva	D
2,5 – 3	
E Liikenteellisesti melko huono kohdealue	E
< 2,5	
F Ei liikenteellisiä vahvuuksia	F

Muut kriteerit:

Kohteen merkittävyysluokitus	
> 4,0	
A Liikenteellisesti keskeisin aluekohde	A
3,5 – 4,0	
B Erittäin hyvä liikenteellinen kohde	B
3,0 – 3,5	
C Liikenteen potentiaalia omaava alue	C
2,5 – 3,0	
D Kohdealue ei ole liikenteellisesti kovin vahva	D
2,0 – 2,5	
E Liikenteellisesti melko huono kohdealue	E
< 2,0	
F Ei liikenteellisiä vahvuuksia	F

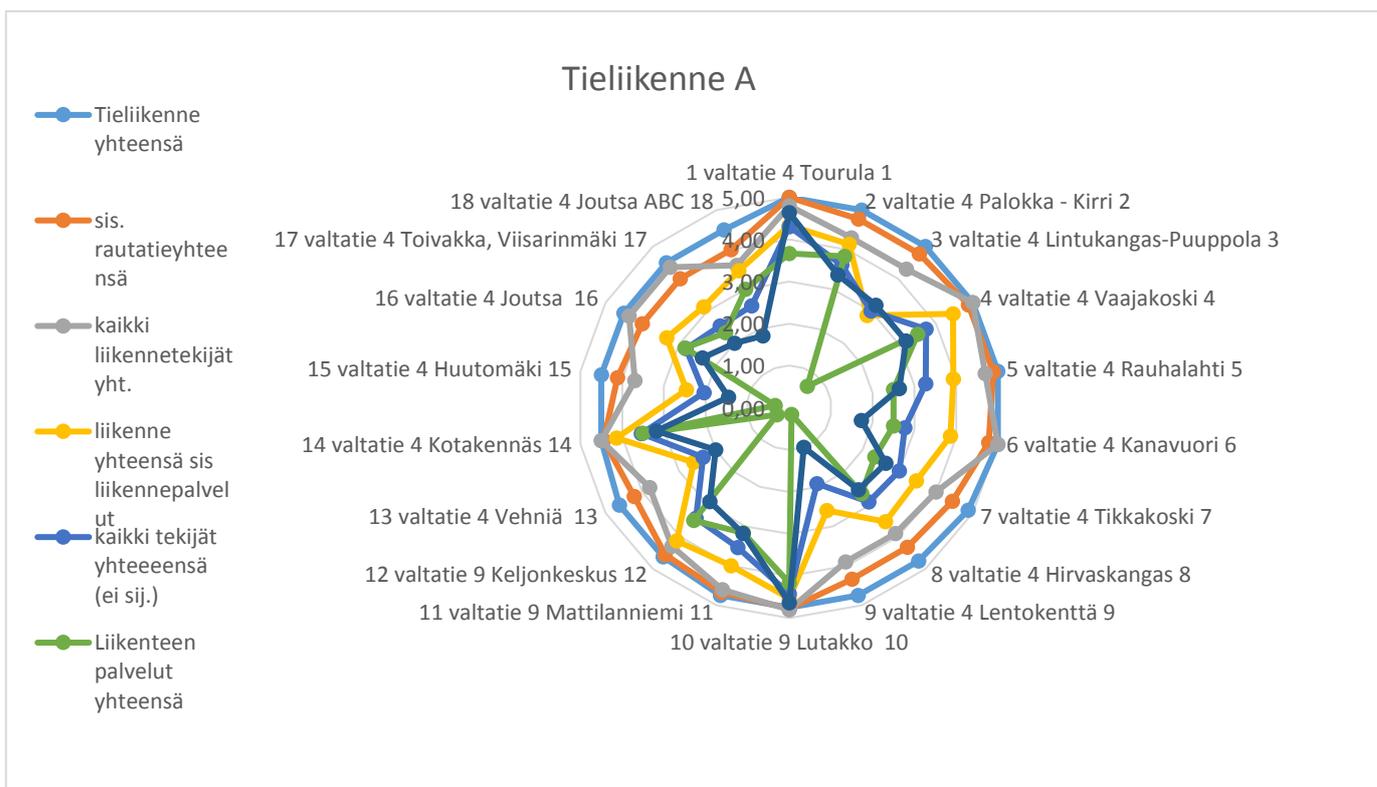
Alustavan analysoinnin, kommenttien ja kentätarkastelun perusteella tuloksia on tarkistettu ja lisätty vertailualueiksi kuusi valtateiden ulkopuolista kohdetta. Lähellä Jyväskylää olevat maantien varrelle sijaitseva Leppämäen, Vihtavuoren ja Laukaan alueet, Äänekosken toinen keskus Suolahti ja sen läheisyydessä maanteiden liittymäalue sekä Kivijärven kuntakeskus maantien varrella.

Tarkastelussa käytetyillä liikenteellisillä perusteilla kaikki vertailualueet sijoittuivat F-luokkaan, mutta vaikutusaluekriteereillä ne olisivat sijoittuneet B – D -luokkiin.

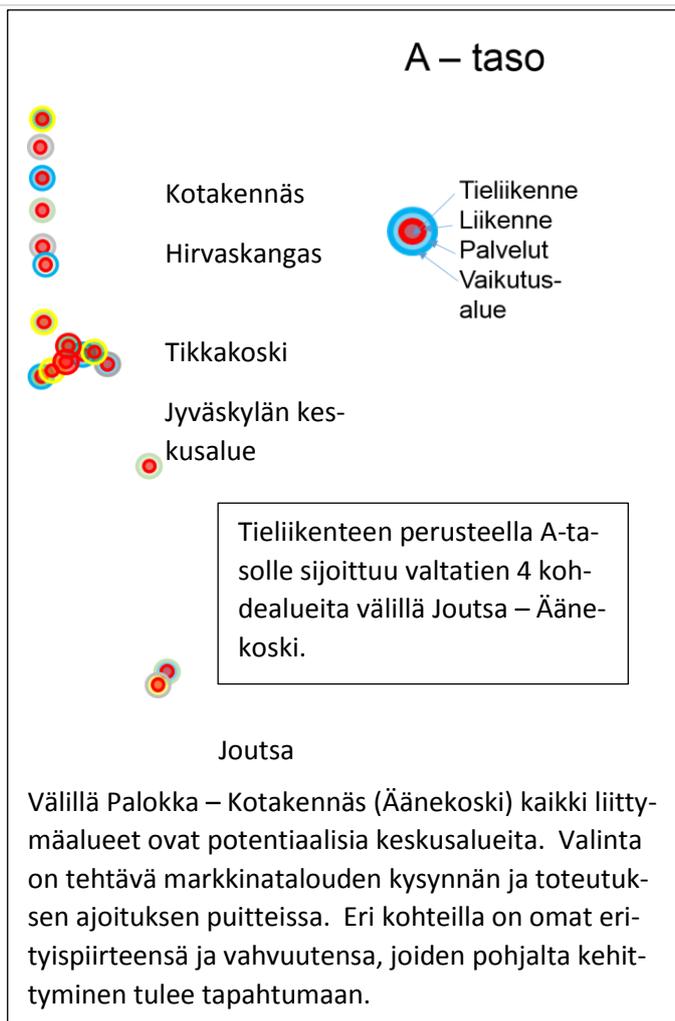
Arviointien tulokset on esitetty taulukkomuodossa liitteessä 2.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 5.2 TIELIIKENNE A-LUOKKA

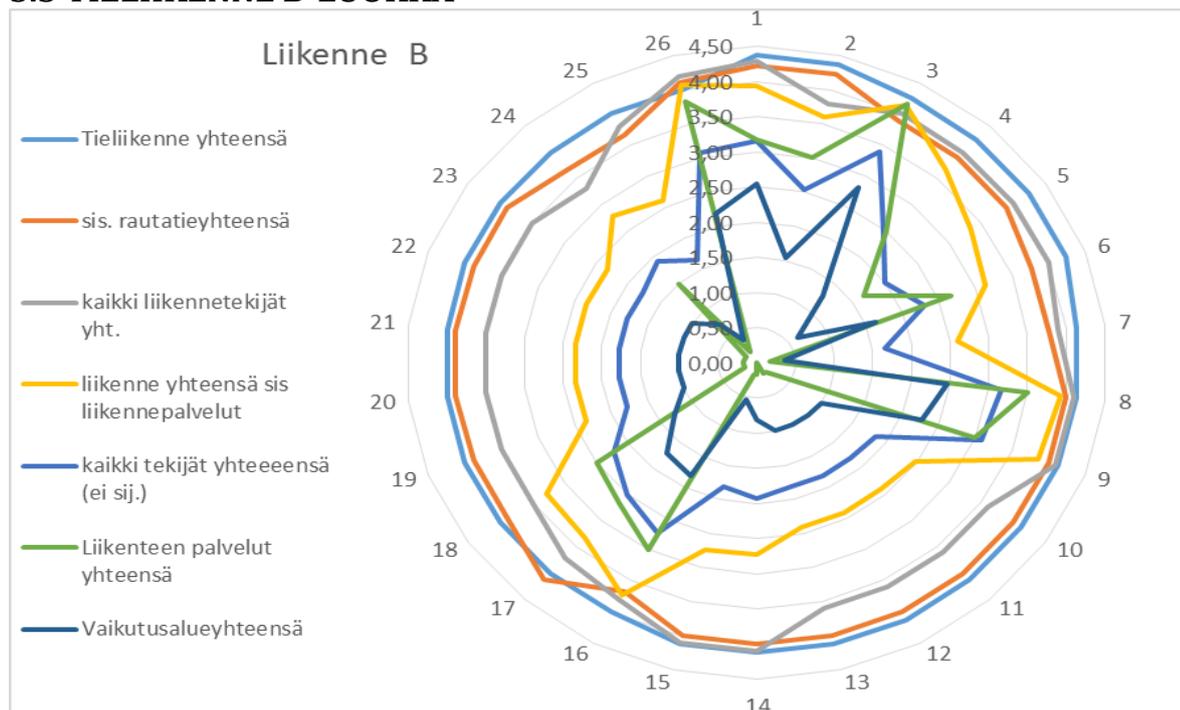


1	valtatie 4	Tourula
2	valtatie 4	Palokka – Kirri
3	valtatie 4	Lintukangas-Puuppola
4	valtatie 4	Vaajakoski
5	valtatie 4	Rauhalampi
6	valtatie 4	Kanavuori
7	valtatie 4	Tikkakoski
8	valtatie 4	Hirvaskangas
9	valtatie 4	Lentokenttä
10	valtatie 9	Lutakko
11	valtatie 9	Mattilanniemi
12	valtatie 9	Keljonkeskus
13	valtatie 4	Vehniä
14	valtatie 4	Kotakennäs
15	valtatie 4	Huutomäki
16	valtatie 4	Joutsa
17	valtatie 4	Toivakka, Viisarinmäki
18	valtatie 4	Joutsa ABC

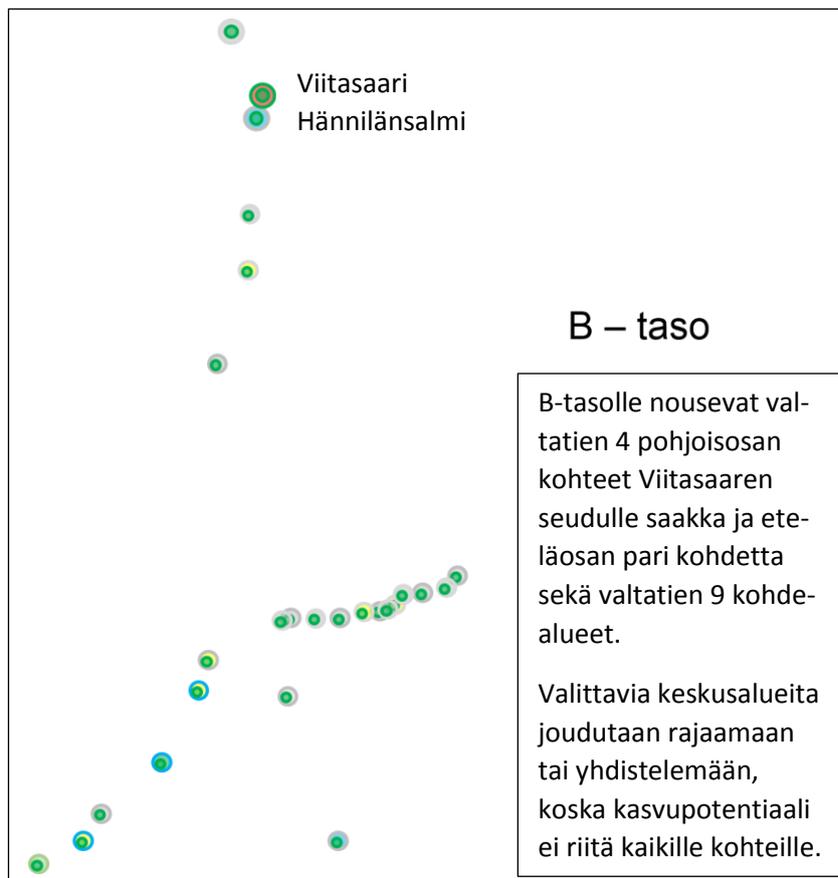


# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 5.3 TIELIIKENNE B-LUOKKA

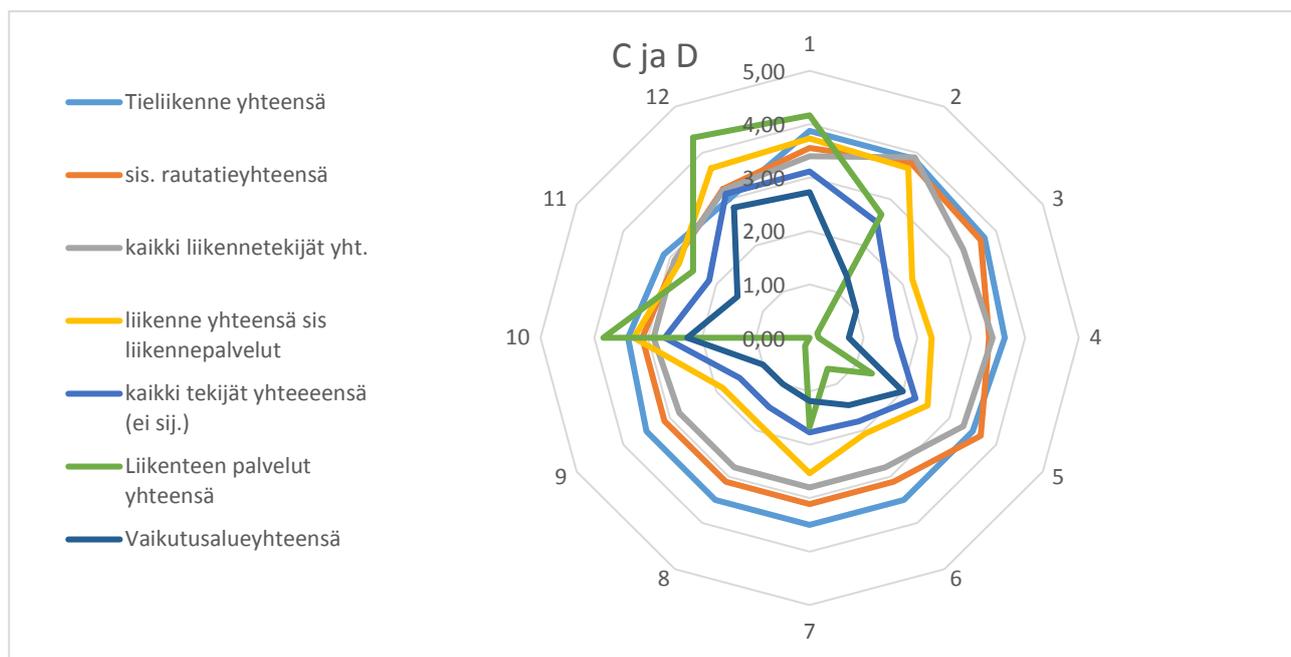


1. Muurame (vt 9)
2. Keljonkangas (vt 9)
3. Viitasaari (vt 4)
4. Hännilänsalmi (vt 4)
5. Mämmensalmi (vt 4)
6. Leivonmäki (vt 4)
7. Taimoniemi (vt 4)
8. Korpilati (vt 9)
9. Himos (vt 9)
10. Palvajärvi (vt 9)
11. Leppälahti (vt 9)
12. Metsoranta (vt 9)
13. Metsolahti (vt 9)
14. Juokslahti (vt 9)
15. Saakoski (vt 9)
16. Lintulahti (vt 4)
17. Lievestuore (vt 9)
18. Nokkakivi (vt 9)
19. Kuhno (vt 9)
20. Taipale (vt 9)
21. Tahkomäki (vt 9)
22. Niittyylä (vt 9)
23. Niemisjärvi (vt 9)
24. Wiikin kartano (vt 4)
25. Niinilahti (vt 4)
26. Jämsä (vt 9)

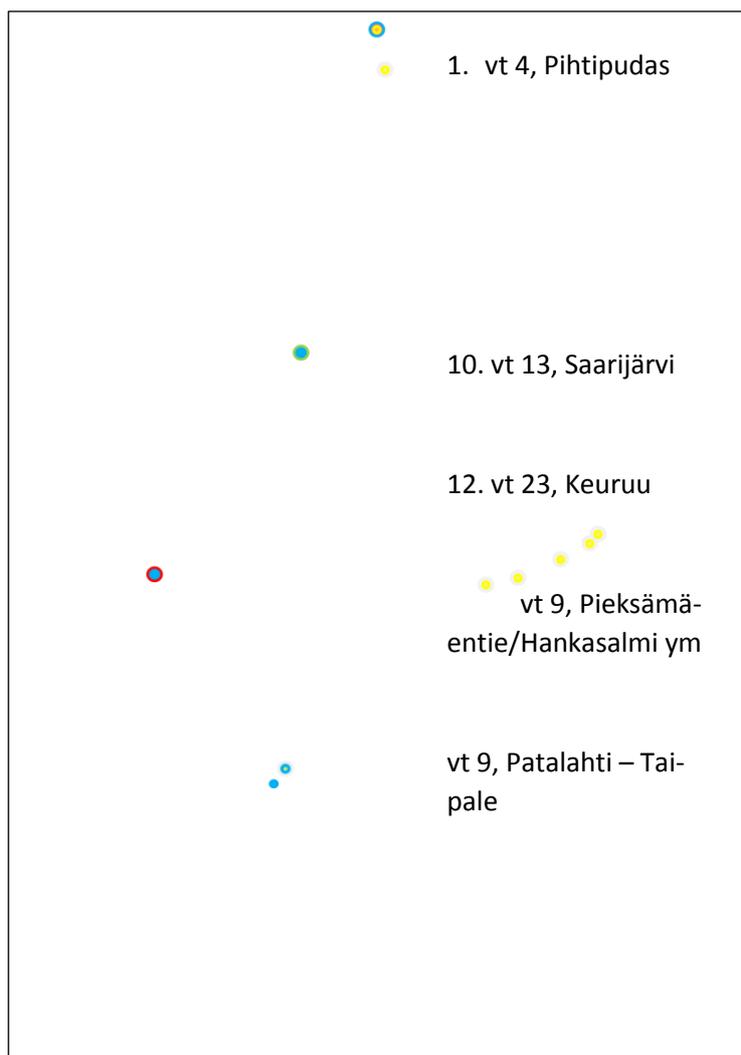


# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 5.4 TIELIIKENNE C- JA D-LUOKAT



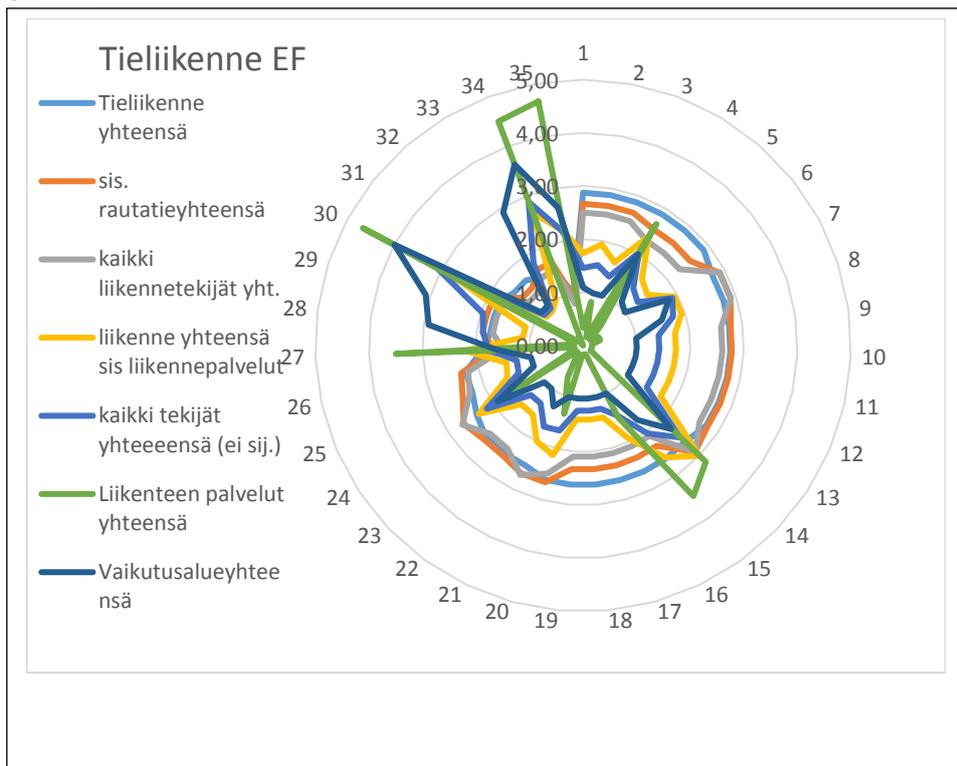
- |    |             |               |
|----|-------------|---------------|
| 1  | valtatie 4  | Pihtipudas    |
| 2  | valtatie 9  | Patalahti     |
| 3  | valtatie 9  | Taipale       |
| 4  | valtatie 4  | Löytänä       |
| 5  | valtatie 9  | Hankasalmi    |
| 6  | valtatie 9  | Revontuli     |
| 7  | valtatie 9  | Pieksämäentie |
| 8  | valtatie 9  | Ristilä       |
| 9  | valtatie 9  | Hiekkasalmi   |
| 10 | valtatie 13 | Saarijärvi    |
| 11 | valtatie 24 | Kaipola       |
| 12 | valtatie 23 | Keuruu        |



# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 5.5 TIELIIKENNE E- JA F -LUOKAT

- |    |             |                 |
|----|-------------|-----------------|
| 1  | valtatie 13 | Kankainen       |
| 2  | valtatie 13 | Hietama         |
| 3  | valtatie 13 | Karpkala        |
| 4  | valtatie24  | Kuhmoinen       |
| 5  | valtatie24  | Harjunsalmi     |
| 6  | valtatie24  | Harmoinen       |
| 7  | valtatie 23 | Keskussairaala  |
| 8  | valtatie 23 | Keltinmäki      |
| 9  | valtatie 23 | Humalamäki      |
| 10 | valtatie 23 | Nummela         |
| 11 | valtatie 23 | Vesanka         |
| 12 | valtatie 23 | Ruoke           |
| 13 | valtatie 23 | Konkkölä        |
| 14 | valtatie 23 | Petäjavesi      |
| 15 | valtatie 13 | Kyyjärvi        |
| 16 | valtatie 13 | Humppi          |
| 17 | valtatie 13 | Kalmari         |
| 18 | valtatie 13 | Kiiminki        |
| 19 | valtatie 13 | Ratiperä        |
| 20 | valtatie 23 | Kuohu           |
| 21 | valtatie 23 | Kaleton         |
| 22 | valtatie 23 | Koskensaari     |
| 23 | valtatie 23 | Kintaus         |
| 24 | valtatie 23 | Haapamäki       |
| 25 | valtatie 23 | Tervämäki       |
| 26 | valtatie 23 | Asunta          |
| 27 | valtatie 18 | Multia          |
| 28 | maantie 637 | Leppävesi       |
| 29 | maantie 637 | Vihtavuori      |
| 30 | maantie 637 | Laukaa          |
| 31 | valtatie 18 | Pengerjoki      |
| 32 | valtatie 18 | Kulhanjoki      |
| 33 | maantie 641 | Suolahti, mt 69 |
|    |             | Suolahti kes-   |
| 34 | maantie 641 | kusta           |
| 35 | kantatie 58 | Kivijärvi       |



Kohteet 28 – 30 ja 33 – 35 ovat vertailukohteita valtatieverkon ulkopuolella (**kirjoitettu punaisella**). Niillä on arvioitu käytettyjen kriteerien toimivuutta. Kohteet jäävät liikenteen kriteereillä loppupäähän, mutta vaikutusaluekriteereillä ne nousisivat kärkiryhmiin.

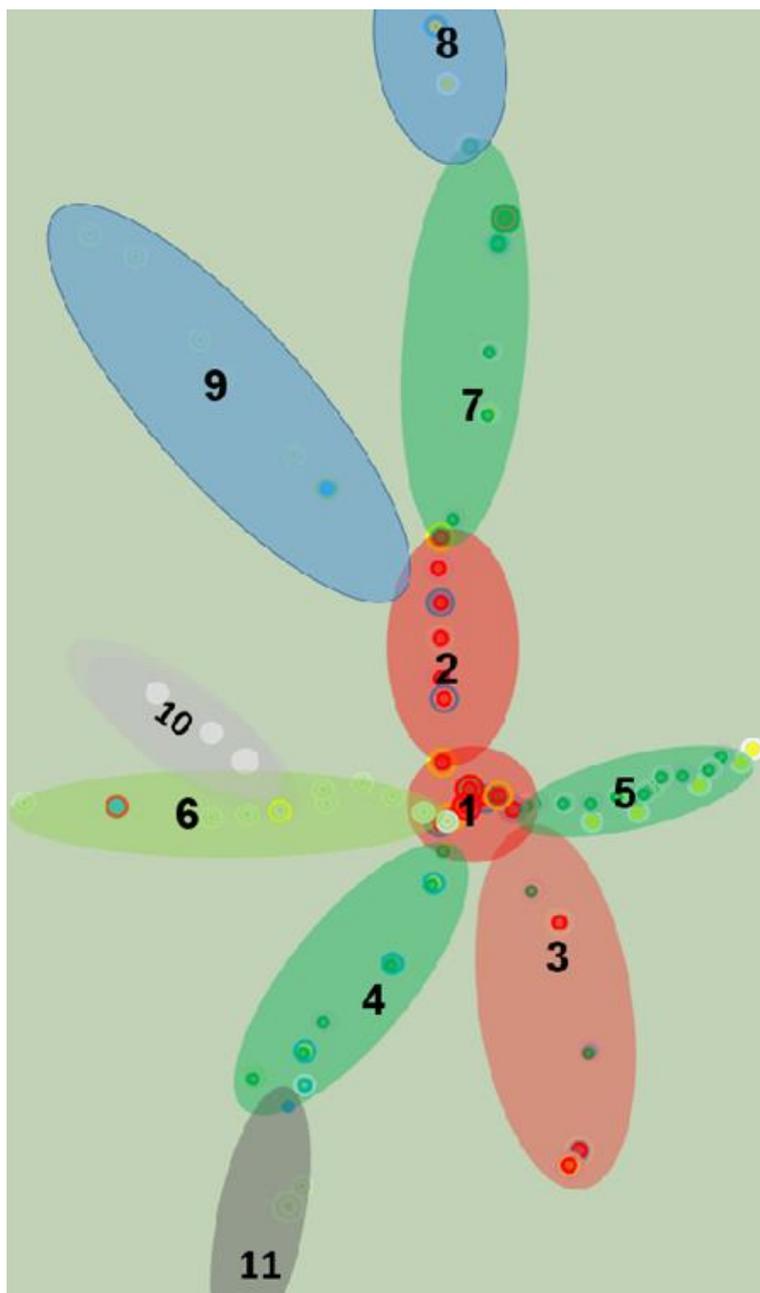
Ryhmiin E ja F kuuluvat kohteet, joiden vahvuudet perustuvat liikenteellisiä vahvuuksia enemmän paikallisiin, lähiseudun ja historiallisiin tekijöihin.

Alueellisesti keskuksilla on menestymisedellytyksiä paikallisen ja seudullisen liikenteen lähtökohdista, mutta niiden maakunnalliset ja valtakunnalliset liikenteen lähtökohdat ovat vahvoja keskusalueita heikompiä.

## 6. KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHTIA

### 6.1 PROFILOIDUT VYÖHYKKEET

1. Maakunnan keskusta-alue on Jyväskylän keskusalue.
2. Jyväskylä – Äänekoski on kahden kaupunkikeskustan välinen liikenteellisesti vahva vyöhyke.
3. Valtatien 4 eteläisellä vyöhykkeellä liikenne mahdollistaa keskusten kehittymiseen, mutta harva asutusrakenne rajaa määrää
4. Jyväskylä – Jämsä, valtatie 9 eteläinen vyöhyke, jossa on vahvoja keskuksia. Jämsä – Himos valtatie 9 varrella tulee kasvamään yhtenäiseksi Jämsän matkailun ja palvelujen alueeksi.
5. Jyväskylä – Hankasalmi, valtatie 9 varrelle sijoittuu runsaasti liikenteellisesti kohtuullisen potentiaalisia pisteitä. Keskusten muodostuminen tulisi ohjata vahvimman oman potentiaalin omaaviin kohteisiin.
6. Jyväskylä – Keuruu, valtatie 23 varteen sijoittuu osin Jyväskylään tukeutuvia asumisen keskuksia. Vahvoina keskuksina kehittynevät Keuruu ja Petäjävesi. Haapamäki riittävän etäällä itsenäisenä palvelu- ja matkailukeskuksena omaa kohtuulliset kehitysedellytykset.
7. Äänekoski – Viitasaari, valtatie 4 jaksolle Viitasaari muodostaa pääkeskuksen. Liikenteellisesti Hännilänsalmi ja Lintulahti – Konginkangas omaavat kohtuulliset kehitysedellytykset.
8. Pihtipudas on jo kehittänyt valtatie 4 varteen vahvan palvelukeskuksen, jolla on menestymisen edellytyksiä kilpailevien keskusten sijaitessa riittävän kaukana (Viitasaari ja Pyhäsalmi).
9. Valtatie 13 varrella seudullinen keskus Saarijärvi tukeutuu tausta-alueeseensa, joka kehittyy metsätalouden ja luontomatkailun sekä osa-aikaisen asumisen varassa. Paikallisia keskuksia voivat kehittyä Kyyjärvi kantatie 77 liittymässä ja Humppi kantatie 58 liittymässä Karstulan yhteyden risteyskohtana.
10. Multia valtatie 18 varrella rakentuu lähinnä omien vahvuuksien ja lähiympäristön keskuksena.
11. Kuhmoisten suuntaan valtatiellä 24 on Kuhmoisten lisäksi vain vähäisiä keskusten kehittämismahdollisuuksia.



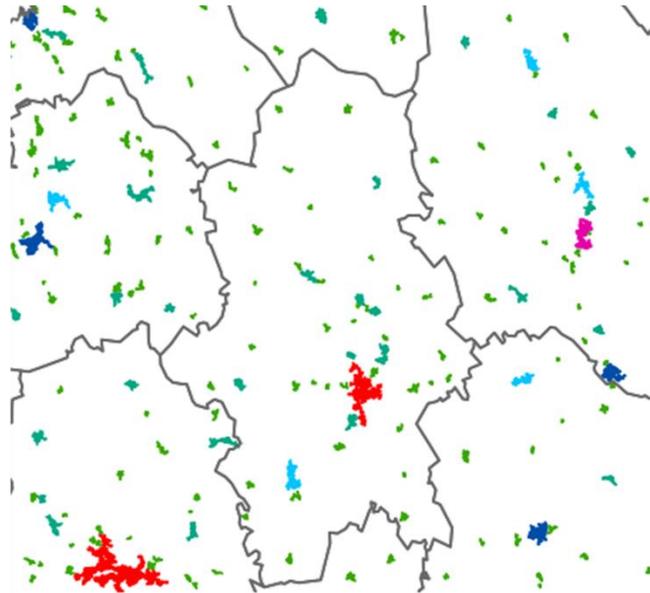
# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 6.2 KOHDEALUEIDEN KATTAVUUS

Keski-Suomen keskuksista ja pienistä taajamista jää liikenteen perusteella valittujen kohdealueiden ulkopuolelle valtatieverkon ulkopuoliset alueet:

- Kannonkoski – Kivijärvi – Kinnula, missä keskuksat ovat paikallisiin tarpeisiin perustuvia
- Laukaa - Uurainen, jotka kehittyvät Jyväskylän lähialueena
- Konnevesi, joka kehittyy omista lähtökohdistaan
- Jämsänkoski, perinteinen teollisuuskeskus on syntynyt energian ja raaka-aineen saatavuuden pohjalta
- Hankasalmi, joka sijaitsee hieman sivussa valtatie 9, liittymä-alue on kuitenkin mukana

### Taajamat väkiluvun mukaan 2010



Liikenteellisin perustein tarkastelluista 85 alueesta noin puolet on potentiaalisia keskusalueita. Niistä pääosa sijoittuu jo olemassa olevien keskusten tai taajamien kohdalle. Uudet varteenotettavat mahdollisuudet sijoittuvat ensisijaisesti valtatie 4 ja 9 varrelle Jyväskylän läheisyyteen. Osa niiden kasvupotentiaalista liittyy kasvavaan Jyväskylän kaupunkiseutuun ja Jyväskylän, Äänekosken ja Jämsän kaupunkien yhteiseen työsäkäynti- ja kasvuyöhykkeeseen.



Liikenteellinen keskus voi toimia myös tärkeänä pääkeskuksen opastus- ja palvelupisteenä (esimerkki Hankasalmi ja valtatie 9 ja Pieksämäen tien liittymä).



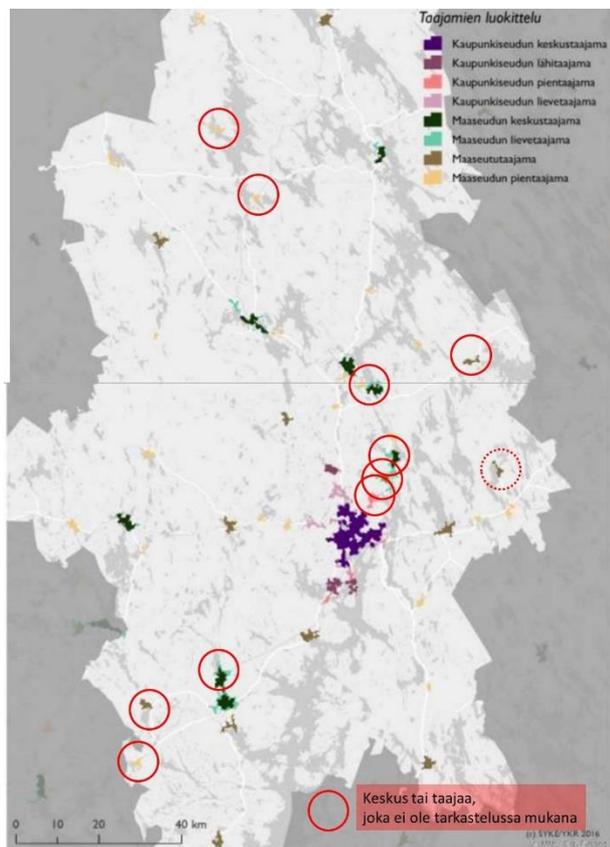
# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## 6.3 KOHTEET JA ALUETYOLOGIA

Tarkastelussa mukana olevat kohteet ja erityisesti liikennekriteereillä esille nousevat alueet vastaavat hyvin pitkälle aluetypologia- ja luokituksen tuloksia (SYKE).

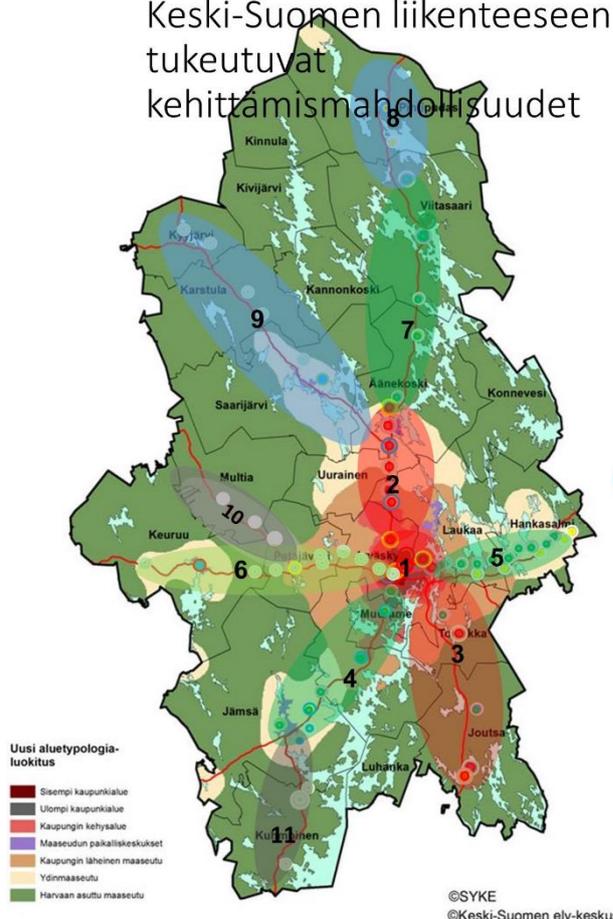
Erona on valtateiden 4 ja 9 potentiaalisten keskusalueiden esille nouseminen myös maaseutumaisella alueella. Tätä selittävät ehkä terminologia ja määrittelyerot. Toisaalta liikenne lähtökohtana rajaa myös keskusalueita tiiviisti valtatieverkon varteen.

Ero näkyy myös, kun tarkastellaan mitkä keskuksat tai taajamat (SYKE:n luokittelu) jäävät ulkopuolelle tehdyssä analyysissä. Kaikki poisjäävät taajamat ovat valtatieverkon ulkopuolelle (paitsi Längelmäen taajama, joka valtatie 9 varrella puuttuu tarkasteluista).



Kartta: Suomen ympäristökeskuksen taajama-alueiden luokittelu Keski-Suomessa

Keski-Suomen liikenteeseen  
tukeutuvat  
kehittämismahdollisuudet



Valtateiden varrelle sijoittuvat taajamat ovat periaatteessa kaikki mukana tarkasteluissa. Lähtökohdat näiden taajamien muodostumiseksi keskuksiksi ovat toisaalta paikallisissa tarpeissa ja toisaalta sijainnissa suhteessa lähimpiin kilpaileviin keskuksiin.

Erikoistuneita palvelukeskuksia puhtaasti liikenteen ja logistiikan tarpeisiin tarvitaan rajallinen määrä. Kaupallinen kilpailu on pitkälti jo hoitanut kehittyvien kohteiden valinnan. Kysynnän kasvessa avautuu kuitenkin myös uusia mahdollisuuksia.

## Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

### 6.4 MAAKUNTAKAAVAN TARKISTUKSEN LUONNOS JA LIIKENTEELLISESTI VAHVAT KESKUSEHDOKKAAT

Verrattaessa tuloksia maakuntakaavan tarkistuksen luonnoksessa esitettyihin keskuksiin todetaan, että tarkastelussa eivät luonnollisestikaan nouse esille valtatieverkoston ulkopuolella sijoittuvat keskuksat tai taajamat. Merkittävin ryhmä näistä on asumisen ja vapaa-ajan vetovoima-alueet, joita on maakuntakaavaluonnoksessa esitetty 11 kappaletta. Näistä ainoastaan 4-5 (Kärkinen, Himos, Arvaja, Keurusselkä/Keuruu ja Konginkangas/Lintulahti) esiintyy tehdyssä analyysissä ja kuusi puuttuu (Kannonkoski, Kivijärvi, Konnevesi, Luhanka, Rutalahti ja Keitelelohja) .

Palvelukeskuksista (13 kappaletta MKK-luonnoksessa) yli puolet (8 kappaletta) puuttuu tehdystä analyysistä.

Maakuntakaavaluonnoksen 18 seudullisesti merkittävistä tiivistettävistä taajamasta viisi ei ole tullut mukaan tarkasteluun (Jämsänkoski, Karstula, Kinnula, Laukaa ja Suolahti).

Keskustatoimintojen alueista ( 8 kappaletta) puuttuu vertailusta vain Karstula.

Vähittäiskaupan suuryksikköjen alueista (11 kappaletta) puuttuu vain Laukaan Rokkakangas. Lisäksi Äänekoskella Äänekoskentien voidaan tulkita liittyvän tarkasteluihin vain Kotakennään kautta.

### 6.5 POTENTIAALISIA UUSIA KESKUKSIA

Maakuntakaavaluonnoksessa jo esiintyvien keskusten lisäksi tarkastelussa liikenteelliset perusteet yhdessä muun taustan kanssa nostavat esille muutamia potentiaalisia alueita, joilla jonkin tyyppisen keskuksen kehittyminen on todennäköistä:

Lintukangas – Puuppola, valtatie 4

Suunniteltu uusi Jyväskylän läntinen ohikulkutie ja valtatie 4 moottoritieosuuden piteneminen vahvistavat Kirrin pohjoispuolella olevan tulevan ohikulkutien liittymän tausta-alueita ja Puuppolan asuinalueita.

Tikkakoski – Lentokentän alue, valtatie 4

Tikkakosken alue on perinteinen keskus. Lentokentän liittymän ja kentän välisellä alueella sekä Tikkakosken liittymävyöhykkeellä on selvästi mahdollisuuksia kehittyä logistiikkapainotteisten yritysten alueeksi.

Vehniä, valtatie 4

Vehniä kehittyä, jos kaavallisia mahdollisuuksia annetaan, sopivasti sijoittuvana asuinkeskuksena.

Huutomäki, valtatie 4

Huutomäessä valtatieiden 4 ja 13 liittymävyöhyke mahdollistaisi logistiikkapainotteisen teollisuustoiminnan sijoittumisen alueella ja lähialueen asumisen vahvistamisen.

Kotakennäs, valtatie 4

Äänekosken keskustan valtatie 4 liittymien alueet ovat potentiaalisia maankäytön kehittämisalueita. Eri-tyisesti Kotakennään sisääntuloalue on merkittävä.

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

Oravakivi (Joutsan ABC), valtatie 4

Oravakiven alueella on valmiina lähtökohdat liikenteen ja matkailun palveluyritysten keskittymiseen. Alueesta voi kehittyä osin hienon ympäristön ansiosta vahva palveluyritysten keskittymä.

Lintulahti (Konginkangas, valtatie 4)

Lintulahti Keiteleen rannalla Konginkankaan läheisyydessä voi kehittyä liikenteen ja matkailun keskittymäksi, joka tukee myös Konginkankaan ja ”Vihreän väylän” – alueen kehittymistä matkailun ja vapaa-ajanalueena.

Leivonmäki, valtatie 4

Leivonmäki sijaitsee valtatie 4 harvaan asutulla vyöhykkeellä, jossa kilpailevia keskuksia ei ole välittömässä läheisyydessä. Liikenteellisesti hyvän sijainnin ohella tämä ja paikalliset erityispiirteet vahvistavat sitä.

Liestuore, valtatie 9

Liestuoreen liittymäalue valtatie 9 varrella on sekä paikallisista että liikenteellisistä lähtökohdista yksi valtatie 9 Jyväskylän itäpuolisen alueen kehittyvistä liikenteellisistä keskuksista.

Nokkakivi, valtatie 9

Nokkakiven alueelle on kehittymässä liikennettä ja matkailua palveleva keskusalue, joka palvelee myös seudun asutusta.

Patalahti (liittyyen Jämsään ja Himokseen)

Himoksen ja Jämsän liittymien välivyöhyke on kehittymässä matkailua palvelevaksi seuduksi, jonne siirtyy myös paikallisia yrityksiä ja palveluja. Patalahteen sijoittuu jo majoitus- ja huoltoasemapalveluja.

## Liitteet

- 1. Kohteiden arviointikriteerit**
- 2. Kohdealueiden vertailu ja profiloititaulukot**

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

## Liite 1 Luokituskriteerit

### LIIKENNE:

Liikenne	EU ydinkäytävää	kattava verkko	Valtatie	rautatie	Sisävesireitti	Satamayhteys	KVL 2014	Raskas liikenne 2014	KVL liittymäsumma	raskas liittymäsumma
	ei	ei	ei	ei						
			ei samansuuntaista	ei						
			ei samansuuntaista		hankala	alle 1000	alle 50	alle 1000	alle 50	
			ei samansuuntaista etäällä, henkilöliikennettä			1001 - 3000	50 - 150	1001 - 3000	50 - 150	
liittyy EU ydinverkkoon	liittyy kattavan verkon väylään	liittyy valtatiehen	ei samansuuntaista henkilöliikennettä	lähialueella satamapiste	kiertää	3001 - 6000	151 - 800	3001 - 6000	151 - 800	
			lähialueella satamapiste			6001 - 12000	801 - 1500	6001 - 12000	801 - 1500	
osa EU ydinverkkoa	osa kattavaa verkkoa	on valtatie	asemapiste	satamapiste	suora Hki ja Tku	yli 12000	yli 1500	yli 12000	yli 1500	

Rautatien osalta vähennetään arvioissa yksi piste, jos rata ei ole sähköistetty ja lisäksi yksi piste jos radalla on vähän henkilöliikennettä (Jyväskylä – Haapamäki) ja edelleen yksi piste jos sillä ei ole lainkaan henkilöliikennettä.

### LIIKENNEPALVELUT:

pisteet	Tankkauspiste	Huoltoasema	palvelukeskittymä	majoituspalvelut	karavaanarialue	keskustaso
0	ei	ei	ei	ei	ei	maaseutua
1						asutusta vähän
2						vähän as ja tp
3	lähellä	lähellä	lähellä	lähellä	lähellä	kuntakeskus
4						Jämsä, Äänekoski, Jkl keski
5	kohteessa	kohteessa	kohteessa	kohteessa	kohteessa	Jyväskylä city

### VAIKUTUSALUE:

## **liite 2**

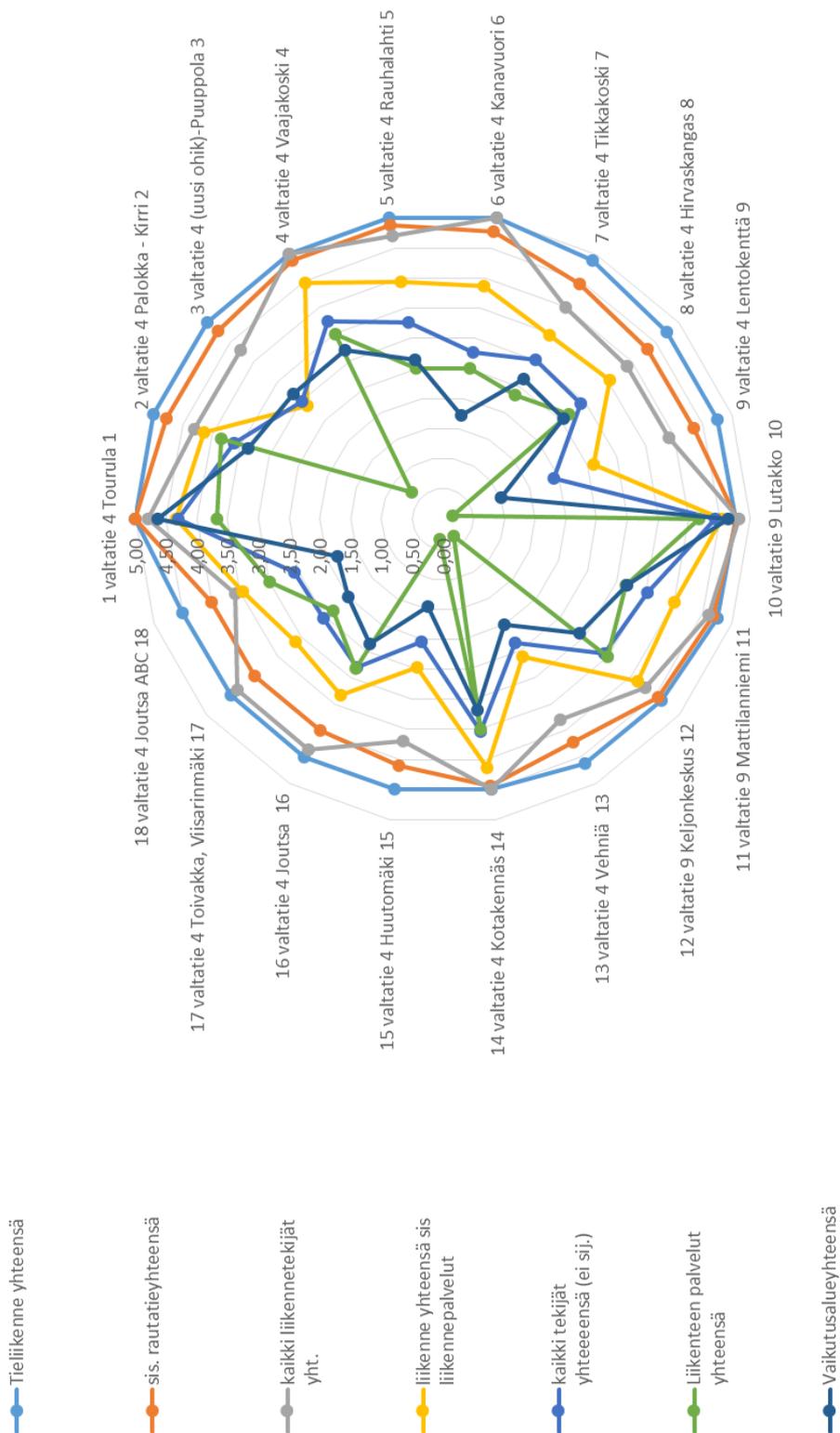


## **Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet –**

**Kohdeprofiilit  
11.8.2016**

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

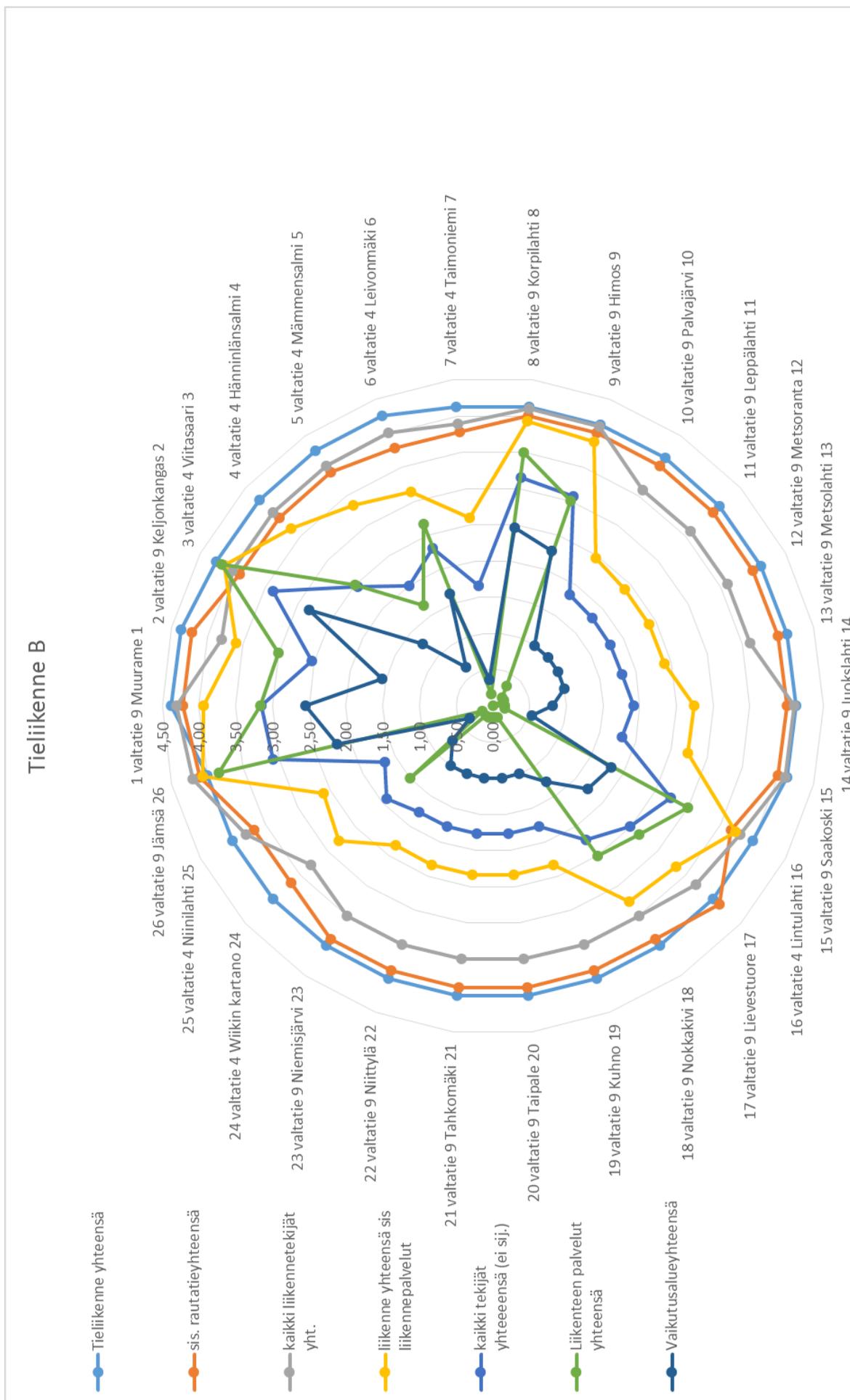
Tieliikenne A



# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

Raja-arvot: Järjestysero tieliikenne, muut -0,5; Kohteen merkittävyysluokitus	Tieliikenne yhteensä		sis. rautatieyhteensä		kaikki liikennetekijät yht.		liikenne yhteensä sis liikennepalvelut		Paikka		liikenne yhteensä sis liikennepalvelut		Liikenteen palvelut		peruste		Vaikutusalue		Sijaintitekijät							
	Liikenne yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä	Liikenteen palvelut yhteensä					
> 4,5	A																									
4-4,5	B																									
3,5-4,0	C																									
3-3,5	D																									
2,5-3	E																									
< 2,5	F																									
1	5,00	4,80	4,33	4,31	3,67	4,64	4,33	4	4	5	4	0	5	3,67	4,64	4	5	4	5	4	5	0	0			
2	5,00	4,78	4,30	4,13	3,62	3,83	3,36	4,13	5	5	4	0	4	3,83	3,36	3	4	3	4	2	3	4	1	1		
3	5,00	4,78	4,30	2,87	3,00	0,67	3,18	2,87	0	0	0	0	4	0,67	3,18	2	4	2	4	4	3	4	4	4		
4	5,00	4,89	5,00	4,47	3,73	3,5	3,18	4,47	5	5	3	0	3	3,5	3,18	3	3	3	3	4	3	3	4	1	1	
5	5,00	4,89	4,70	3,93	3,27	2,5	2,64	3,93	3	3	3	0	3	2,5	2,64	3	3	3	2	4	3	2	2	2		
Jyväskylän keskeistä aluetta, jonka käyttöä ohjataan tarkalla kaavoituksella. Palokka ja siitä pohjoiseen tulevan läntisen ohikulkutien liittymävyöhykkeelle saakka tulee olemaan yritystoiminnan laajentumisaluetta, jonka taakse sijoitetaan myös asumista soveltaville alueille.																										
6	5,00	4,78	5,00	3,87	2,77	2,5	1,73	3,87	5	5	3	2	0	2,5	1,73	0	2	1	2	3	0	3	1	2	3	
7	4,88	4,44	4,00	3,47	3,00	2,93	2,64	3,47	3	3	3	0	2	2,93	2,64	1	3	1	3	3	4	2	3	4	1	1
8	4,75	4,33	3,90	3,53	2,92	2,67	2,55	3,53	5	4	0	0	2	2,67	2,55	2	3	2	3	4	1	4	1	2	3	
9	4,75	4,33	3,90	2,6	1,92	0,17	1	2,6	0	0	0	0	1	0,17	1	1	0	2	2	0	0	0	1	0	5	
10	4,75	4,78	4,80	4,53	4,42	4,17	4,64	4,53	5	4	5	1	5	4,17	4,64	3	5	4	5	5	4	5	5	2	1	
11	4,75	4,67	4,60	4	3,54	3,17	3,18	4	3	3	2	5	3,17	3,18	3,18	2	4	3	4	2	5	2	4	4	2	
12	4,63	4,56	4,30	4,13	3,42	3,5	2,91	4,13	5	5	2	2	3,5	3,5	2,91	2	4	3	4	4	2	4	1	2	3	
13	4,63	4,22	3,80	2,6	2,35	0,33	2	2,6	0	0	1	0	1	0,33	2	2	2	1	2	3	2	4	1	2	3	
14	4,50	4,44	4,50	4,13	3,54	3,5	3,18	4,13	5	4	3	0	4	3,5	3,18	3	4	3	4	4	3	4	1	2	4	
15	4,50	4,11	3,70	2,47	2,04	0,33	1,45	2,47	0	0	0	0	2	0,33	1,45	2	2	1	2	3	1	2	0	1	2,5	
Liikenteellisesti edullisia alueita poikittaisväylien liittymien tuntumassa. Liikennepalvelujen sijoittuminen kaikissa mahdollista, mutta tarjonta rajaa tarpeita. Pääväylän lähialueella ensisijaisesti yritysalueita. Asumisen alueet sijoitettava ympäristöolosuhteiden mukaan soveltaville alueille kauemaksi päätien meluvyöhykkeestä tai suojattava meluvälillä.																										
Kanavuori ja Hirvaskangas myös laajentamiseen valmiita alueita. Molemmille alueille voisi sijoittaa Tikkosken liittymän ja lentokentän liittymän koko väli soveltuvin erityisesti logistiikan palvelujen ja yritysten alueeksi (lentomelu ja päätien melu rajoittaa asumiskäyttöä).																										
16	4,50	4,00	4,36	3,33	2,81	2,83	2,36	3,33	3	3	3	0	3	2,83	2,36	2	2	2	2	3	3	3	1	3	3	
17	4,50	4,00	4,36	3,13	2,54	2,93	2	3,13	3	3	2	0	3	2,93	2	2	3	1	2	3	3	3	1	2	2	
18	4,50	4,00	3,60	3,47	2,58	3	1,82	3,47	5	5	3	0	2	3	1,82	1	2	1	2	2	0	3	1	3	3	
Joutsan suunnassa liikenteellisesti erittäin hyviksi ja alueiksi nousevat Joutsan ja Joutsan ABC:n (Oravakiven) alueet sekä Toivakka. Alueet sijaitsivat Lahden ja Jyväskylän välisellä alueella niin etäällä suurista keskuksista, että ne rakentuvat omien vahvuusien pohjalta. Oravakiven alue voisi muodostua liikenteen ja matkailun palvelualueeksi. Joutsan ja Toivakan alueet soveltuvin asumisen ja yritystoiminnan sijoittamiseen.																										
16 - 17																										

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016





# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016



Tieliikenne yhteensä

sis. rautatieyhteensä

kaikki liikennetekijät yht.

liikenne yhteensä sis liikennepalvelut

kaikki tekijät yhteensä (ei sij.)

Liikenteen palvelut yhteensä

Vaikutusalueyhteensä

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

Tie/alue	Tie/alue yhteensä		S. ratat/alueyhteensä		Kaikki liikennekeittävät		Liikenne yhteensä sis liikennepalvelut		Paikka		Liikenteen palvelut		Vaikutusalue		Sijaintitekijät														
	uut-0,5:	Liikenne yhteensä	uut-0,5:	Liikenne yhteensä	Liikenne yhteensä sis liikennepalvelut	Liikenne yhteensä sis liikennepalvelut	Tankkaus piste	Huoltoasema	palvelukeskittymä	majoituspalvelut	leirintä/karavaanaralue	keskustaso	Liikenteen palvelut yhteensä	Vaikutusalueyhteensä	Lähialueen asukkaat	Lähialueen työpaikat	Lähialueen keskuks	Lähialueen keskuks	Lähialue: matkailukohteet	Lähialue: erityiskohteet	vaikutus alue: erityiskohteet	Sija intiyhteensä	Toteuttamismahdollisuudet	Maa- ja ympäristöolosuhteet					
<b>C</b>																													
1 valtatie 4	3,88	3,56	3,40	3,73	3,12	4,17	2,73	3,73	5	5	4	3	3	4,17	2,73	2	3	3	3	3	3	3	2,5	3	2				
2 valtatie 9	3,88	3,78	3,90	3,67	2,50	2,67	1,36	3,67	5	5	1	4	1	0	2,67	1,36	0	1	1	1	1	0	1	3	2	1	3		
3 valtatie 9	3,75	3,67	3,30	2,2	1,69	0,17	1	2,2	0	0	0	0	0	1	0,17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
4 valtatie 4	3,63	3,33	3,40	2,27	1,62	0,17	0,73	2,27	0	0	0	0	0	1	0,17	0,73	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1,5	1	2	
<p>Pihtiputaan alueella kehittämis mahdollisuudet keskittyvät Pihtiputaalle, josta on jo kehittynyt vahva valtatiehen 4 tukeutunut liikenteen ja matkailun palvelualue. Liikenteellisesti myös Löytämän alue on potentiaalinen, mutta sen mahdollisuuksia heikentävät Viitasaaren ja Pihtiputaan vahvat keskukset ja se, että omaa kasvupotentiaalia ei ole riittävästi.</p>																													
5 valtatie 9	3,50	3,67	3,30	2,53	2,27	1,33	2	2,53	1	1	0	2	1	3	1,33	2	2	3	2	3	3	3	1	1	1	2	2	2	
6 valtatie 9	3,50	3,11	2,80	2,07	1,81	0,67	1,45	2,07	0	0	3	0	1	0,67	1,45	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	2	2	
7 valtatie 9	3,50	3,11	2,80	2,53	1,77	1,67	1,18	2,53	5	5	0	0	0	1,67	1,18	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	2	2	2	
8 valtatie 9	3,50	3,11	2,80	1,87	1,50	0,17	1	1,87	0	0	0	0	1	0,17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	
9 valtatie 9	3,50	3,11	2,80	1,87	1,50	0	1	1,87	0	0	0	0	0	0	1,50	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
<p>Valtatie 9 vyöhyke kauempana Jyväskylästä on liikenteellisesti potentiaalista, mutta kehittäminen perustuu ennen kaikkea omaan vahuuksiin ja niiden edelleen kehittämiseen liikenteen tukien kehittämis mahdollisuuksia. Kehittäminen tulisi keskittää vahvimpiin alueisiin.</p>																													
<b>D</b>																													
10 valtatie 13	3,38	3,11	2,90	3,27	2,69	3,83	2,27	3,27	5	4	4	3	4	3	3,83	2,27	2	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1	
11 valtatie 24	3,13	2,89	2,90	2,8	2,15	2,5	1,55	2,8	3	3	2	2	2	2,5	1,55	1	2	1	3	1	1	2	1	2	2	2	2	2	
12 valtatie 23	3,00	3,22	3,20	3,67	3,12	4,33	2,82	3,67	5	5	5	3	5	3	4,33	2,82	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2
<p>Vahvat keskukset keskeisten valtateiden ulkopuolella kin nousevat liikenteellisestikin potentiaalisiksi alueiksi. Saarijärven ja Keuruun merkitystä lisäävät jo olemassa olevat vahvat palvelut sekä laaja oma tausta-alue.</p>																													

# Keski-Suomen liikennekäytäviin tukeutuvat kehittämisalueet 2016

