



Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma

23.10.2020



KESKI-SUOMEN LIITTO

Johdanto ja sisältö

Keski-Suomen edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuoden 2012 lopussa. Suunnitelman perusteella maakuntahallitus hyväksyi vuosien 2016–2019 aiesopimuksen 14.12.2015. Varsinaisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jälkeen Keski-Suomessa on toiminut maakunnallinen jatkuva liikennejärjestelmätyö, jonka tehtävänä on ollut seurata aiesopimuksen toteutumista, toimintaympäristön muutoksia ja arvioida liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystarvetta.

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys käynnistettiin keväällä 2019. Merkittävin päivitystarpeeseen vaikuttava tekijä on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka laatimisprosessi käynnistyi vuoden 2019 alussa. Valtakunnallinen suunnitelma laaditaan pääasiassa vuoden 2020 aikana ja valtakunnallisen suunnitelman sisällöstä on tarkoitus päättää keväällä 2021. Lisäksi koko liikennejärjestelmätyön toimintaympäristö on ennennäkemättömässä murroksessa, kun samaan aikaan:

- lainsäädännöllinen perusta (liikennepalvelulaki, laki maanteistä ja liikennejärjestelmästä sekä pääväyläasetus) on kokenut uudistuksia,
- koko liikennehallinto on uudelleen organisoitunut ja
- globaalit toimintaympäristön muutokset: sitovat ilmastotavoitteet, kiihtyvä kaupungistuminen sekä liikenteen digitalisoituminen ja palveluistuminen muuttavat liikkumista ja kuljetuksia.

Tähän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kuvattu ne maakuntien sisäisiin ja ulkoisiin yhteyksiin sekä liikennepalveluihin liittyvät toimenpiteet, joilla on valtakunnallista merkitystä. Lisäksi on kuvattu koko maakuntaa ja alueen kuntia koskevia yleisiä linjauksia ja toimintatapoja, joita alueella pyritään edistämään aktiivisesti.

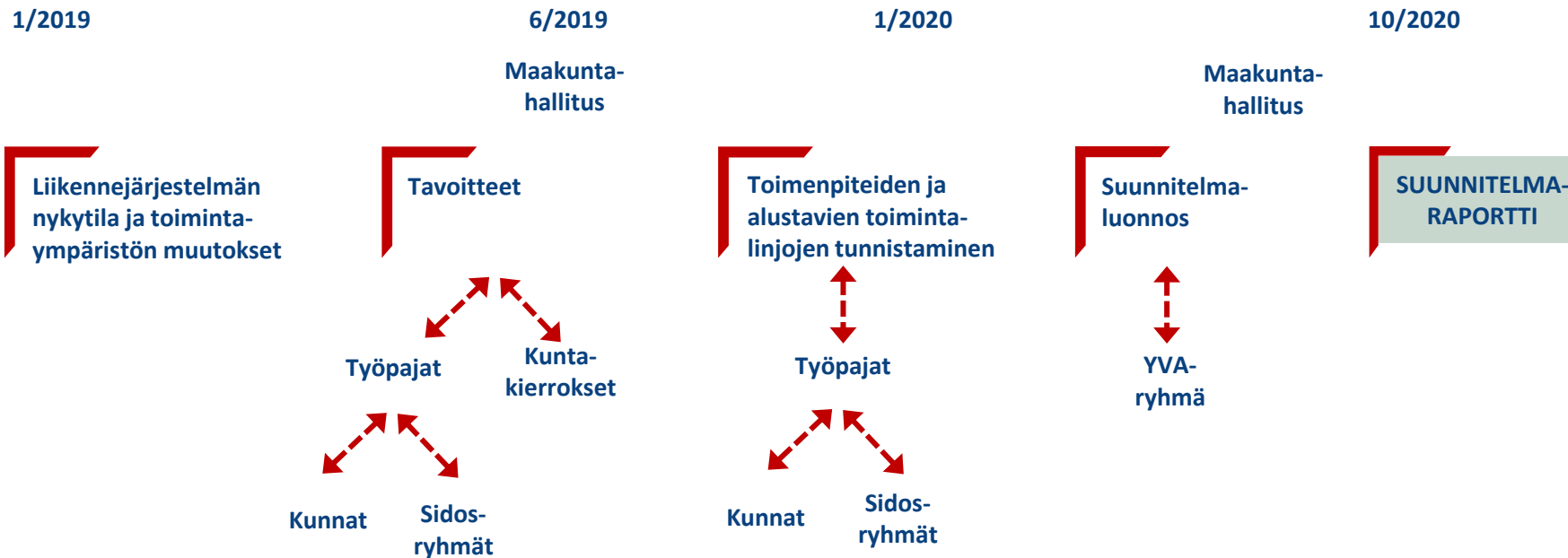
SISÄLTÖ:

- **Johdanto**
- **Toimintaympäristön erityispiirteet**
- **Tavoitteet**
- **Toimintalinjat**
 - Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen
 - Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen
 - Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä
- **Vaikutukset**
- **Liikennejärjestelmätyön jatko ja seuranta**
 - Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen



Suunnitelman valmisteluvaiheet ja osallistaminen

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys



Kunnat ja sidosryhmät ovat osallistuneet työhön tavoitteiden ja alustavien toimintalinjojen laatimisvaiheissa järjestetyissä työpajoissa. Alustavia tavoitteita käsiteltiin myös Keski-Suomen liiton erillisten kuntakierrosten yhteydessä. Lisäksi työn eri vaiheita on esitelty kuntajohtajakokouksessa. Suunnitelmaluonnoksen sisältö ja vaikutustenarviointi on käsitelty Keski-Suomen liiton YVA-ryhmässä.

Työtä on ohjannut maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä:

Ryhmä toimii Keski-Suomen liiton johdolla ja osapuolina ovat olleet:

- Keski-Suomen ELY-keskus,
- Väylä,
- Traficom,
- Jyväskylän kaupunki,
- Jyväskylän, Saarijärven, Viitasaaren, Keuruun, Jämsän ja Joutsan seudut, ja Äänesetu,
- Finavia,
- Keski-Suomen kauppakamari,
- Logy ry.,

Valmistelutyöryhmä:

Valmistelussa on avustanut tiiviimpi valmisteluryhmä, jossa osapuolina ovat olleet:

- Keski-Suomen liitto,
- Keski-Suomen ELY-keskus,
- Väylä,
- Traficom ja
- Jyväskylän kaupunki.

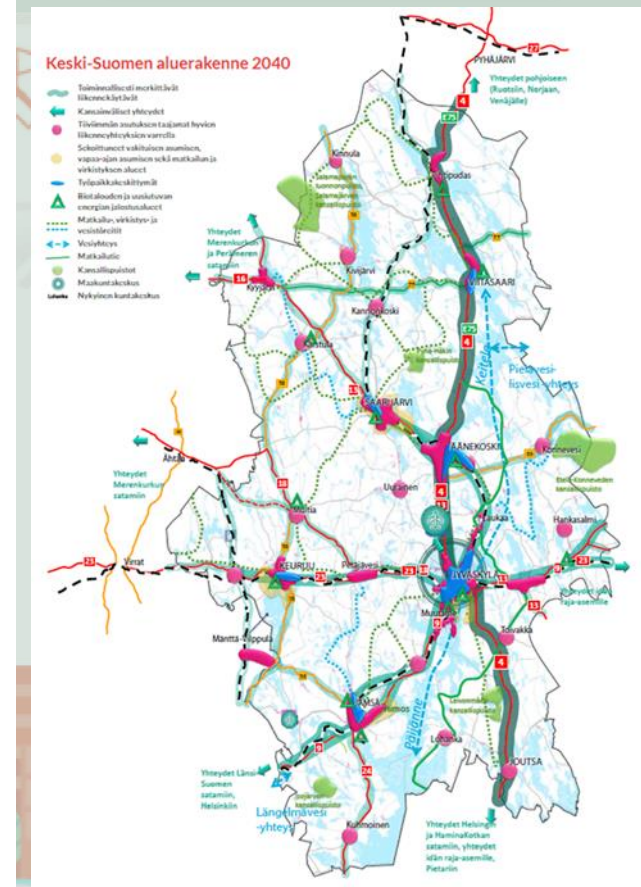
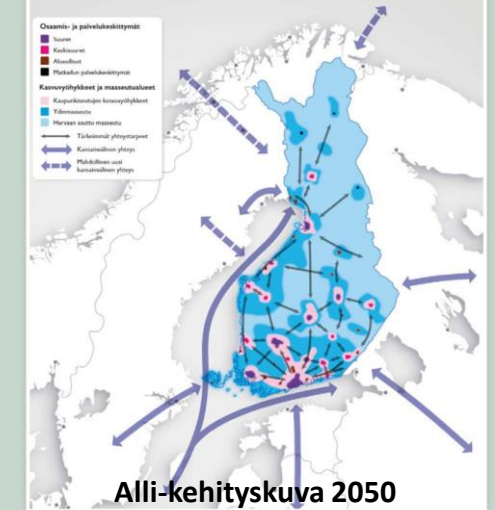
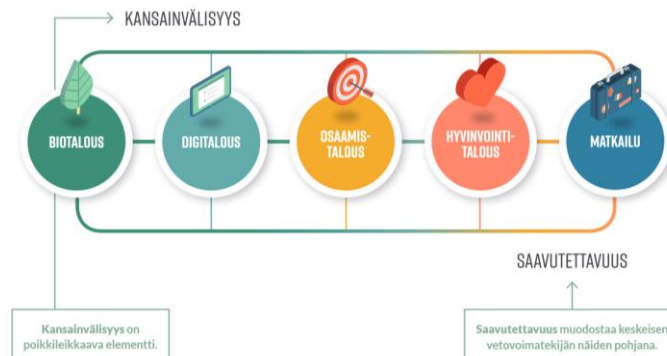
Keski-Suomen erityispiirteet

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma on keskeinen osa maakunnan suunnittelujärjestelmää. Liikenteellinen saavutettavuus ja liikennejärjestelmän toimintavarmuus ovat aluekehityksen keskeinen edellytys. Liikennejärjestelmän yksittäisiin väyliin ja palvelutasoon kohdistuvat kehittämistarpeet puolestaan määräytyvät maakunnan aluekehityksen strategisten valintojen ja käyttäjätarpeiden perusteella. Keski-Suomen sijainti Suomen aluerakenteessa on keskeinen, minkä ansiosta maakunnan yhteydet eri suuntiin ovat varsin kattavat. Keskeinen sijainti on vahvuus, mutta samalla haaste koska se edellyttää vahvaa priorisointia oleellisten kehittämissuuntien tunnistamisessa.

Keski-Suomen strategiassa maakunnan keskeisiksi vahvuuksiksi on tunnistettu:

- Biotalous ja biotalouden jalostusalueet
- Toiminnallisesti merkittävät liikennekäytävät ja kansainväliset yhteydet
- Tiiviimmän asutuksen taajamat ja työpaikkakeskittymät hyvien liikenneyhteyksien varrella
- Sekoittuneet vakituisen, vapaa-ajanasumisen sekä matkailun ja virkistykseen alueet
- Matkailu ja virkistys

Vahvuuksien perusteella maakunnassa on tehty alla mainitut strategiset valinnat. Erityisesti biotalous, osaamistalous ja matkailu asettavat vaatimuksia liikennejärjestelmän palvelutasolle.



Tavoitteet – Kehittämisisvisio ja maakuntataso

KEHITTÄMISVISIO

Keski-Suomen liikennejärjestelmä tukee päästötöntä liikkumista. Keski-Suomesta on hyvät ja luotettavat liikenneyhteydet pääkaupunkiseudulle ja naapurimaakuntien keskuksiin. Kauttakulkuliikenne on sujuvaa keskeisillä pääväylillä. Väylien ylläpidossa ja kehittämisessä otetaan huomioon paikalliset, valtakunnalliset ja EU-tason vaatimukset sekä rahoitusmahdollisuudet.

Elinvoima, saavutettavuus ja kilpailukyky

- Elinkeinoelämän kuljetukset ovat sujuvia ja luotettavia Keski-Suomessa.
- Pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä naapurimaakuntien keskuksiin on helppo matkustaa kestävillä kulkutavoilla.
- Jyväskylän kaukoliikenteen palvelujen (matkakeskus, lentoasema) saavutettavuus ja käytettävyyden paranevat.
- Kotimaisten ja kansainvälisten matkailijoiden on helppo saapua Keski-Suomeen.
- Kaupunkialueiden kehittämisratkaisut ottavat huomioon sekä pääväylien että maankäytön tarpeet.
- Maakunnat kehittävät maakuntarajat ylittäviä yhteyksiä yhdessä.

Tehokkuus ja taloudellisuus ympäristönäkökulmat huomioiden

- Keski-Suomi edistää liikenteen digitalisaatiota ja hyödyntää teknologian mahdollisuudet liikennejärjestelmän palvelutason kehittämisessä.
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen ottaa huomioon liikenteen ilmastotavoitteet ja ympäristövaikutukset kokonaisuutena.
- Keski-suomalaiset toimijat tekevät ilmastovaikutuksiltaan kestäviä liikkumisen ratkaisuja.

Turvallisuus ja toimintavarmuus

- Pitkämatkaisten kuljetusten ja ylimaakunnallisten työssäkäyntiyhteyksien kannalta tärkeiden yhteyksien luotettavuus paranee.
- Liikenneturvallisuus paranee erityisesti paikoissa, joissa pitkämatkainen ja paikallinen liikenne kohtaavat.
- Elinkeinoelämän käyttämä alempi tieverkko on käyttökunnossa ympärivuotisesti.

KEHITTÄMISVISIO

KOKO MAAKUNTAA KOSKEVAT TAVOITTEET

- Elinvoima, saavutettavuus ja kilpailukyky
- Tehokkuus ja taloudellisuus ympäristönäkökulmat huomioiden
- Turvallisuus ja toimintavarmuus

MAAKUNNAN SISÄISET TAVOITTEET

- Saavutettavuus
- Turvallisuus
- Ilmasto
- Kestävä liikkuminen

LIIKENNE 12 –SUUNNITELMAN TAVOITTEET:

Saavutettavuus, liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Kestävyys, ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.

Tehokkuus, liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet – Maakunnan sisäiset

TOIMINTAYMPÄRISTÖT	Jyväskylän kaupunkiseutu	Seutukaupungit ja kuntakeskukset	Maaseutu
	- Liikennejärjestelmää kehitetään MAL-sopimukseen ja muihin liikenteen tavoiteasiakirjoihin pohjautuen. - Arjessa liikkuminen on mahdollista kaikilla kulkutavoilla.	- Liikenneolosuhteet paranevat erityisesti keskustatoimintojen alueilla ja palvelukeskuksissa. - Lähiliikkuminen perustuu kävelyyn ja pyöräilyyn. Henkilöauton rooli on vahva muussa liikkumisessa. - Joukkoliikenne on mahdollinen vain tärkeimmissä yhteyssuunnissa.	- Maaseudulla liikutaan pääosin henkilöautolla. - Liikennejärjestelmän parantamisessa korostuu liikenneturvallisuus.
PAINOPISTEET	Saavutettavuus		
	- Liikenneyhteydet maakuntakeskuksen, seutukaupunkien ja kuntakeskusten sisällä ja välillä paranevat. - Työpaikka-alueille ja palvelukeskuksiin on helppo liikkua kestävillä kulkutavoilla.		
Liikenneturvallisuus	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA
	- Liikenneturvallisuuksien tavoitteena on nk. nollavisio: kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. - Liikenneturvallisuuksien toteuttamiseen on riittävät resurssit. Suunnitelmallista liikenneturvallisuuksien toteuttamista tehdään yhteistyössä eri osapuolien kanssa.		
Ilmasto	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA
	- Keski-Suomi edistää ilmastovaikutuksiltaan kestäviä liikennejärjestelmän ja liikkumisen ratkaisuja. - Keski-Suomessa edistetään uusiutuvien liikennepolttoaineiden tuotantoa ja jakelua.		
Kestävä liikkuminen	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA	KTS. SEURAAVA DIA
	- Kävely- ja pyörämatkojen määrä lisääntyy 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna). - Vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulee siirtymänä henkilöautomaatkoista. - Keski-Suomi edistää liikenteen kierto- ja jakamistaloutta.		

KEHITTÄMISVISIO

KOKO MAAKUNTAA KOSKEVAT TAVOITTEET

- Elinvoima, saavutettavuus ja kilpailukyky
- Tehokkuus ja taloudellisuus ympäristönäkökulmat huomioiden
- Turvallisuus ja toimintavarmuus

MAAKUNNAN SISÄISET TAVOITTEET

- Saavutettavuus
- Turvallisuus
- Ilmasto
- Kestävä liikkuminen

Toimintaympäristöt eivät ole tarkkarajaisia alueita vaan eri toimintaympäristöt menevät osin päällekkäin. Yhdenkin kunnan alueelta löytyy useampia toimintaympäristöjä.

- Jyväskylän keskeiseen kaupunkiseutuun** kuuluvat valmisteilla olevan MAL-sopimusmenettelyn kunnat (Hankasalmi, Jyväskylä, Laukaa, Muurame, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen ja Äänekoski).
- Maakuntakaavan joukkoliikennekäytävät** mahdollistavat Jyväskylän kaupunkiseudun laajenemisen Joutsan, Jämsän, Keuruun ja Saarijärven suuntiin.
- Seutukaupungit ja kuntakeskukset** ovat maakuntakaavan mukaisia seudullisesti merkittäviä tiivistettäviä taajamia.
- Maaseutu** on maakuntakaavan biotalouteen tukeutuvaa aluetta ja siihen kuuluvat lisäksi maakuntakaavan kunta-/palvelukeskukset.

Tavoitteet – Eri toimintaympäristöissä

	Jyväskylän kaupunkiseutu	Seutukaupungit ja kuntakeskukset	Maaseutu
Saavutettavuus	- Jyväskylän saavutettavuus erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla paranee. - Työssäkäynti pääyhteyssuunnissa on mahdollista myös joukkoliikenteellä.	- Seutukaupungeista ja kuntakeskuksista on päivittäiset julkisen liikenteen yhteydet Jyväskylään. - Joukkoliikenteen asemille ja pääpysäkeille pääsee helposti jalan ja pyörällä.	Asiointi- ja työmatkat tehdään pääosin henkilöautolla, mitä uudet liikkumispalvelut täydentävät.
Liikenne-turvallisuus	- Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus on tärkein asia, kun suunnitellaan moottoriajoneuvoliikenteen järjestelyjä taajamissa. - Varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus myös liikenteen toimintaympäristön ja lainsäädännön muuttuessa. - Jyväskylä ja kehyskunnat lisäävät keskinäistä yhteistyötä parhaiden käytäntöjen jakamiseksi.	- Kävely ja pyöräily huomioidaan, kun taajamissa toteutetaan moottoriajoneuvoliikenteen järjestelyjä. - Varmistetaan autottomien liikkumismahdollisuudet. - Liikenneturvallisuuden parantaminen perustuu ajan tasalla oleviin liikenneturvallisuussuunnitelmiin. - Keskisuomalaiset toimijat ja kunnat lisäävät keskinäistä yhteistyötä parhaiden käytäntöjen jakamiseksi.	- Koululaisten ja ikäihmisten suosimista reiteistä tehdään turvallisia, vaikka ne olisivat tärkeitä myös läpikulkevalle liikenteelle. - Varmistetaan autottomien liikkumismahdollisuudet. - Parannetaan eri ikäryhmien kanssa toimivien liikennekasvatustaitoja. - Keskisuomalaiset toimijat ja kunnat lisäävät keskinäistä yhteistyötä parhaiden käytäntöjen jakamiseksi.
Ilmasto	- Liikkujat saavat tietoa henkilökohtaisten valintojen vaikutuksista ja tarjolla olevista vaihtoehdoista. - Kestävä liikkuminen ja vähäpäästöisten autojen käyttö helpottuu.	- Etätyöskentely helpottuu. - Liikkujat saavat tietoa henkilökohtaisten valintojen vaikutuksista ja tarjolla olevista vaihtoehdoista. - Kestävä liikkuminen ja vähäpäästöisten autojen käyttö helpottuu.	- Etätyöskentely helpottuu. - Etäpalvelujen käyttö on helppoa ja palvelut ovat monipuolisia. - Liikkujat saavat tietoa henkilökohtaisten valintojen vaikutuksista.
Kestävä liikkuminen	- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn kilpailukyky työmatkaliikenteessä paranee verrattuna autoon. - Kestävien kulkutapojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus kasvaa 50 %:iin. - Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat erityisesti alle 5 km pituisilla matkoilla.	- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet keskustaajamissa ja kuntakeskuksissa paranevat erityisesti alle 5 km etäisyydellä keskustoista. - Matkaketjujen toimivuus parantuu sekä liikenneväylien kehittämistoimenpiteillä että uuden teknologian avulla.	- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tapahtuu liikenneturvallisuuden ehdoilla. - Uusien liikkumispalvelujen käyttöönotto maaseudun liikenteessä helpottuu.

KEHITTÄMISVISIO

KOKO MAAKUNTAA KOSKEVAT TAVOITTEET

- Elinvoima, saavutettavuus ja kilpailukyky
- Tehokkuus ja taloudellisuus ympäristönäkökulmat huomioiden
- Turvallisuus ja toimintavarmuus

MAAKUNNAN SISÄISET TAVOITTEET

- Saavutettavuus
- Turvallisuus
- Ilmasto
- Kestävä liikkuminen

Toimintaympäristöt eivät ole tarkkarajaisia alueita vaan eri toimintaympäristöt menevät osin päällekkäin. Yhdenkin kunnan alueelta löytyy useampia toimintaympäristöjä.

- Jyväskylän keskeiseen kaupunkiseutuun** kuuluvat valmisteilla olevan MAL-sopimusmenettelyn kunnat (Hankasalmi, Jyväskylä, Laukaa, Muurame, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen ja Äänekoski).
- Maakuntakaavan joukkoliikennekäytävät** mahdollistavat Jyväskylän kaupunkiseudun laajenemisen Joutsan, Jämsän, Keuruun ja Saarijärven suuntiin.
- Seutukaupungit ja kuntakeskukset** ovat maakuntakaavan mukaisia seudullisesti merkittäviä tiivistettäviä taajamia.
- Maaseutu** on maakuntakaavan biotalouteen tukeutuvaa aluetta ja siihen kuuluvat lisäksi maakuntakaavan kunta-/palvelukeskukset.

Toimintalinjat

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimintalinjat on johdettu tässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovittujen tavoitteiden ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnallisten päämäärien ja alustavien tavoitteiden pohjalta.

Toimintalinjoissa kuvataan liikennejärjestelmän kehittämisen pitkän aikavälin keskeisimmät kehittämiskokonaisuudet. Toimenpiteet on ryhmitelty toimintalinjojen alle siten, että ne muodostavat mahdollisimman loogisia tavoitteiden kannalta samaan suuntaan vaikuttavia kokonaisuuksia.

Alueella päätetyt toimintalinjat ovat:

- Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen
- Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen
- Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä
- Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

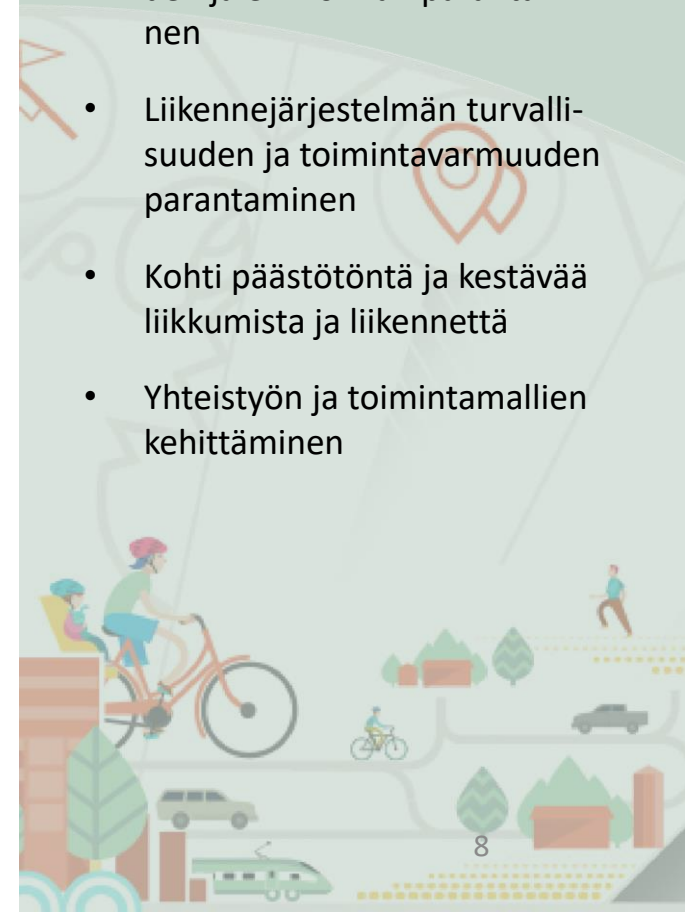
Toimenpiteet on pyritty ryhmittelemään niiden vaikuttavuuden, päätöksenteon ja toteuttamisvastuun perusteella valtakunnallisiin, maakunnallisiin ja kuntatason kokonaisuuksiin. Jaottelu ei luonnollisestikaan ole ehdoton, vaan osa toimenpiteistä voitaisiin esittää useammalla tasolla.

Lisäksi toimintalinjojen esittämisessä on pyritty mahdollisuuksien mukaan noudattamaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyä ryhmittelyä:

- Infrastrukturi ja liikenneverkot
- Liikennepalvelut
- Tukipalvelut

TOIMINTALINJAT:

- Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen
- Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen
- Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä
- Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen



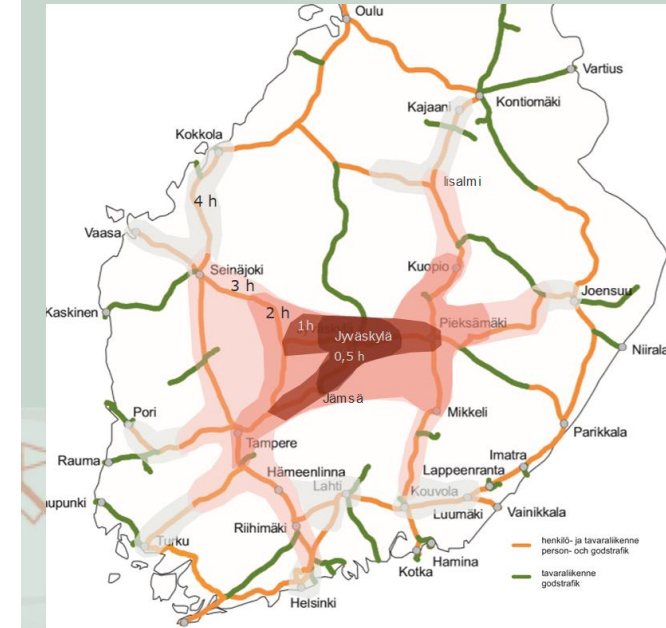
Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen

Keski-Suomen saavutettavuuden näkökulmasta oleellista on pääkaupunkiseudun saavutettavuus asiointi- ja työmatkaliikenteessä, pitkämatkainen alkava ja kautta kulkeva tavaraliikenne, yhteydet naapurimaakuntien keskuksiin sekä matkailullinen saavutettavuus. Saavutettavuuteen vaikuttavat Keski-Suomen alueella tehtävien toimenpiteiden ohella myös maakunnan ulkopuolella maakunnan keskeisiin yhteyksiin kohdistuvat kehittämistoimenpiteet, joiden edistäminen on yhtälailla tärkeää.

Keski-Suomen keskeinen sijainti luo hyvät edellytykset saavutettavuuden ja elinvoiman parantamiseen. Maakunnan keskuskaupungin Jyväskylän kautta kulkevat TEN-T verkkoon ja Suomen pääväylien korkeimpaan palvelutasoluokkaan I kuuluvat Tampere–Jyväskylä ja Jyväskylä–Pieksämäki-radat sekä valtatiet 4 ja 9. Valtatie 4 kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja muut pääväylät kattavaan TEN-T-verkkoon.

Jyväskylän lentoasema mahdollistaa kansainväliset yhteydet Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Keskeisen sijainnin ja liikenteen keskittymisen ansiosta Jyväskylän kaupunkiseutu on valtakunnallisesti merkittävä henkilöliikenteen ja kuljetusten solmupiste. Muut valtakunnallisesti merkittävät solmupisteet ovat pääkaupunkiseutu sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut.

Keski-Suomen vientiteollisuuden kuljetusvirrat suuntautuvat Rauman (UPM:n Jämsänjokilaakson tehtaat), Helsingin Vuosaaren (Metsä Fibren Äänekosken biotuotetehdas vuodesta 2017 lähtien) satamiin. Ulkoisen saavutettavuuden ohella keskeinen elinvoiman tekijä on alemman tieverkon liikennöitävyyden turvaaminen sekä elinkeinoelämän kuljetusten että työssäkäynti-, koulu- ja asiointiliikenteen kannalta tärkeillä osuuksilla.



Saavutettavuus junalla (VR).

PAINOPISTEET:

- Pääkaupunkiseudun saavutettavuus henkilöliikenteessä
- Pitkämatkainen tavaraliikenne
- Painotus runkoverkon korkeimman palvelusoluokan yhteyksissä
- Valtakunnallisten solmujen toimivuus ja saavutettavuus

Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen

Suomen maanteiden pääväylät on luokiteltu pääväyläasetuksessa palvelutasoluokkiin I ja II niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Keski-Suomen kautta kulkevat valtatie 4 ja 9 kuuluvat korkeimpaan palvelutasoluokkaan I. Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofiilin perusteella.

Pääväyläasetuksen mukaan tasolla I tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h ja moottoritieosuuksilla 120 km/h. Pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Pääväyläasetuksen mukaisen päätieverkon kehittämishankkeiden suunnitteluvalmius on pääosin hyvä, ja paranee edelleen lähivuosina.

Rautateiden pääväylien henkilöliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 120 km/h. Käytännössä viime vuosina uusien ratojen suunnitteluperusteissa on sovellettu 300 km/h nopeustasoa. Rautateiden pääväylien tavaraliikenteen radoilla nopeuden on oltava vähintään 80 km/h. Tavaraliikenteen radoilla akselipainon on oltava vähintään 22,5 tonnia.

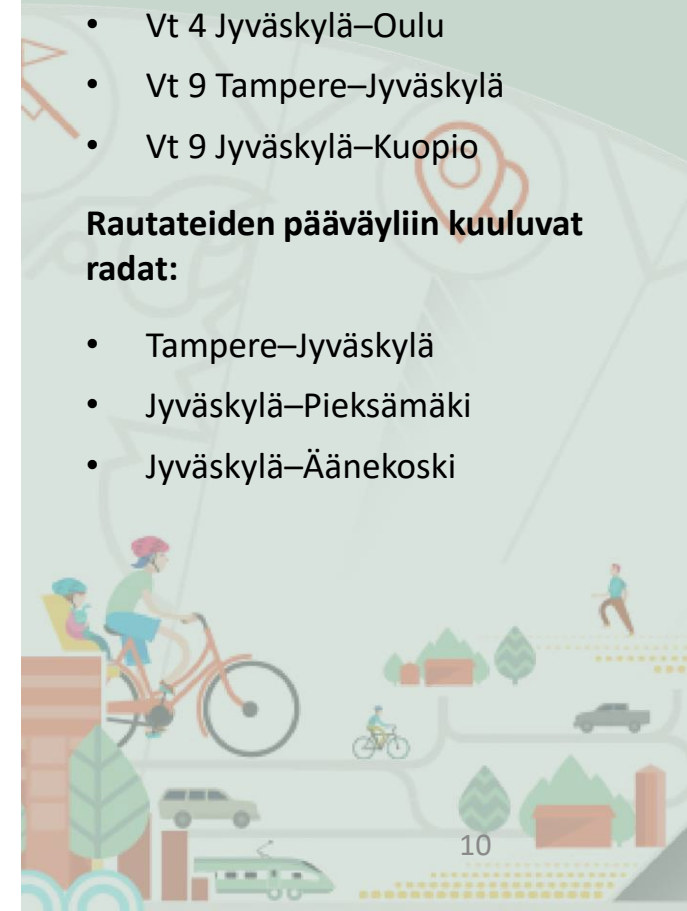
Rautateiden pääväylillä on erityisesti huomioitava rataosuudet, jotka kuuluvat liikenneprofiiltaan sekä henkilö- että tavaraliikenteen ratoihin. Tällaisten rataosuuksien on lähtökohtaisesti täytettävä sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ratojen palvelutasojen vähimmäisvaatimukset. Keski-Suomessa Tampere–Jyväskylä-rataosuus on merkittävä sekä henkilö- että tavaraliikenteen kuljetusten kannalta.

Pääteiden palvelutasoluokka 1:

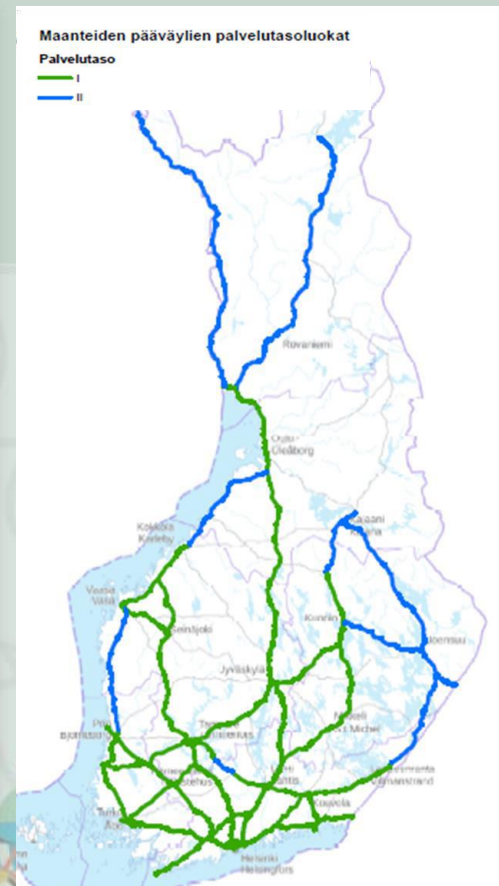
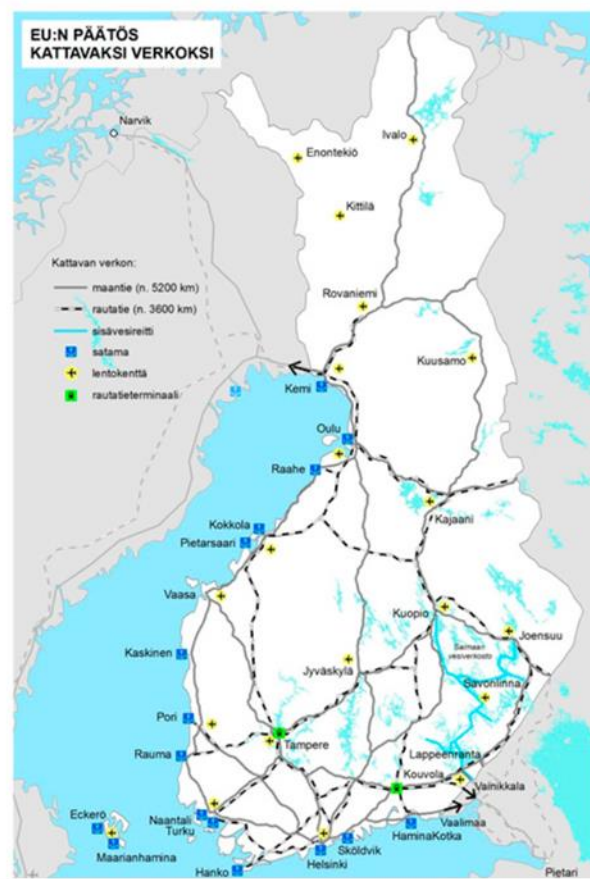
- Vt 4 Lahti–Jyväskylä
- Vt 4 Jyväskylä–Oulu
- Vt 9 Tampere–Jyväskylä
- Vt 9 Jyväskylä–Kuopio

Rautateiden pääväyliin kuuluvat radat:

- Tampere–Jyväskylä
- Jyväskylä–Pieksämäki
- Jyväskylä–Äänekoski



EU:n TEN-T-verkko Suomessa ja pääväyläasetuksen mukaiset pääväylät



TEN-T-ydinverkko ja kattava verkko

Pääväyläasetuksen mukainen tie- ja rataverkko

Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen

Henkilöliikenteen solmupisteiden kautta Keski-Suomen seutukaupunkien ja muiden kuntien asukkaat kytkeytyvät valtakunnallisten kaukoliikenteen palvelujen verkostoon. Runkoyhteydet yhdistävät maakuntakeskuksia ja merkittäviä solmupisteitä. Runkoyhteyksillä saavutettavuuteen ja elinvoimaan voidaan vaikuttaa erityisesti matka-aikoja nopeuttamalla, mutta maakunnan kokonais-saavutettavuuden kannalta tärkeää on myös matkaketjujen sujuvuuden ja luotettavuuden parantaminen. Maakunnan toimijoiden intressissä onkin sekä Jyväskylän matkakeskuksen että lento-aseman saavutettavuuden parantaminen maakunnan sisältä ja terminaalien keskinäisen kytkennän osalta.

Jyväskylä on Suomen kuudenneksi merkittävin henkilöliikenteen solmupiste ja erityisesti linja-autojen kaukoliikenteen merkitys korostuu valtakunnallisessa vertailussa. Solmupisteet yhdistävät Keski-Suomen asukkaat ja yrityselämän tehokkaasti valtakunnan korkeimman tason väyläverkkoon ja liikennepalveluihin.

Valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden toimivuuden turvaaminen ja kehittäminen on sekä alueen että valtion liikennehallinnon intresseissä. Valtion intressissä on valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden palvelutaso ja niihin johtavien liikenneyhteyksien toimintavarmuus. Tavaraliikenteen solmupisteistä valtiolla on roolia ratapihainfran omistajana, mutta henkilöliikenteen merkittävissä solmupisteissä myös solmupisteiden palvelutaso (erityisesti rautateiden henkilöliikenteen asemilla) ja niihin johtavien liikennepalvelujen ja yhteyksien toimintavarmuus ovat valtiolle tärkeitä. Kaupunkialueilla tavoitteena on tavaraliikenteen toimivuuden säilyttäminen, tavoitteena on turvata valtakunnallisen ja seudullisen tavaraliikenteen toimintavarmuus keskeisillä sisääntuloreiteillä tavaraliikenteen solmupisteisiin johtavilla reiteillä kaikilla kuljetusmuodoilla.

Henkilöliikenteen solmupiste:

Suuri terminaali tai useiden terminaalien yhdistelmä, jossa vaihdetaan liikennevälineestä tai palvelusta toiseen.

Valtakunnallinen merkittävyys edellyttää, että terminaalia hyödyntävien yli 100 kilometrin pituisten matkojen osuus on suuri.

Tavaraliikenteen solmupiste:

Terminaali tai useiden terminaalien yhdistelmä, joka voi sisältää vaihdon kuljetusmuodosta toiseen ja/tai lisäarvopalveluja.

Valtakunnallinen merkittävyys edellyttää, että terminaalia hyödyntävien yli 100 kilometrin pituisten kuljetusten osuus on suuri.



Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen – Valtakunnantason infrastruktuuri

Keski-Suomen valtakunnallista merkitystä omaavat kärkihankkeet:

- Jyväskylä Tampere rataosuuden kehittäminen.
- VT 4 Vaajakosken kohdalla.
- VT 4 Aholaita–Lohikoski.
- Vt 4 parantaminen välillä Vehniä–Äänekoski.
- Vt 9 parantaminen Jyväskylästä etelään.
- Väyläverkon korjausvelan vähentäminen.

Keski-Suomen tärkeimpänä tavoitteena on kaksoisraide koko rataosuudelle Jyväskylästä Tampereelle. Rata on nykyisin kaksiraiteinen vain välillä Tampere–Orivesi. Ensimmäisessä vaiheessa tavoitteena on kaksoisraide välille Orivesi–Jämsä ja toisessa vaiheessa välille Jämsä–Jyväskylä.

Tieliikenteessä tärkeimpänä tavoitteena on valtatie 4 parantaminen Jyväskylän kohdalla, pohjoiseen Äänekoskelle ulottuvalla osuudella ja Rantaväylän parantaminen. Jyväskylän Rantaväylä (Vt 4 ja Vt 9) on valtakunnallisesti merkittävä tieverkon pullonkaula. Sen kuormitetuin osuus on Jyväskylän ratapihan kohdalla, missä muun muassa väylän sijainti kaupunkirakenteessa ja tilanpuute asettavat suunnittelulle haasteita. Vt 4 kehittämisestä TEN-T-verkon mukaiseen palvelutasoon on laadittu on Helsinki–Tornio-välin kehittämisselvitys, joka valmistui alkuvuodesta 2020.

Myös valtatie 9 palvelutasopuutteet ovat merkittäviä. Valtatiellä 9 Jyväskylä–Jämsä osuudella ongelmina ovat liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus. Vt 9 Jyväskylästä koilliseen Kanavuori–maakunnan raja osuuden kehittämisselvitys on käynnistymässä lähiaikoina.

Väyläverkon korjausvelan vähentäminen. Tie- ja rataverkon liikennöitävyys varmistetaan peruskunnossapidon toimenpitein ja sujuvuutta parannetaan pienillä investoinneilla. Rahoituksen vähenemisen myötä tienpito painottuu peruskunnossapitoon ja ylläpitokorjaukset painottuvat valtateille, jolloin liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta parantavien pienten toimenpiteiden toteuttaminen vaikeutuu. Myös rataverkolla on merkittäviä peruskorjaustarpeita.

Lisäksi varmistetaan itäiseen Suomeen johtavien yhteyksien (vt 9 ja Jyväskylä–Pieksämäki-rataosuus) toimivuus myös tulevaisuudessa.

Maakunnan ulkopuolelle sijoittuvista valtakunnantason kehittämistarpeista Keski-Suomelle saavutettavuuden parantamiselle tärkeimpiä ovat pääradan kehittäminen Tampereen ja Helsingin välillä, Pirkanmaan puolelle sijoittuvat Vt 9 kehittämishankkeet ja Päijät-Hämeen liiton puolelle sijoittuva vt 4 kehittäminen Hartolan kohdalla.

Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kärkitoimenpiteet

	Toimenpide	Toimenpide	Toteuttamisvalmius	Kustannusarvio
2021-2024	Kaksoisraide Jyväskylä–Tampere	- Peruskorjaus ja turvalaitteiden uusiminen (n. 140 M€). - Kehittäminen vaiheittain: ensivaiheen toimenpiteet (10 M€), merkittävämpi parantaminen edellyttää geometrian merkittävää parantamista ja osuuden kaksiraiteistamista (n. 700 M€).	Budjetissa 2020 18 milj. € suunnittelu-rahoitus (perusparannus, turvalaitteiden uusimisen, kaksoisraiteen rakentaminen Lahdenperä—Jämsä).	Kaksoisraiteen toteuttaminen, alustava arvio 700 milj. €.
	Valtatie 4 / 9 Vaajakosken kohta	Vaajakoskella moottoritien (2+2 ajokaistaa) rakentaminen uuteen maastokäytävään, Vt 9 parantaminen ja linjauksen muuttaminen (2+2 ajokaistaa) sekä uusia eritasoliittymiä, siltoja ja melusuojuuksia. Tavoitenopeus 100 km/h.	- Yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2018 ja se on lainvoimainen. - Tiesuunnitelma valmistuu keväällä 2021 ja hyväksyminen 2022 (arvio), sen jälkeen hanke on toteutettavissa.	- Yleissuunnitelman kustannusarvio on 138,7 milj. € (MAKU 130, 2010=100). - Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelmassa.
	Valtatie 4 Jyväskylän kohta	Seppälän eritasoliittymän rakentaminen, Aholaidan ja Lohikosken eritasoliittymien täydentäminen uusin rampein, Tourulan nykyisen eritasoliittymän ramppien poistaminen ja valtatie 4 lisäkaistojen rakentaminen	Tiesuunnitelma hyväksytään vuoden 2020 lopussa (arvio), jonka jälkeen hanke on toteutettavissa.	Kustannusarvio (tiesuunnitelma) on 121 milj. € (MAKU 130, 2010=100).
	Valtatie 4 Vehniä–Äänekoski	Valtatien 4 parantaminen moottoritieksi nykyisessä maastokäytävässä ja pääosin nykyisellä paikallaan. Rinnakkaistiejärjestelyt ja tiejärjestelyjen liittyminen Hirvaskankaan ja Huutomaan eritasoliittymiin sekä tulevaan Vehniän eritasoliittymään. Tavoitenopeus 100 km/h.	- Yleissuunnitelma hyväksytään vuoden 2020 lopussa (arvio). - Tiesuunnitelma vuosina 2021–2022. - Tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen hanke on toteutettavissa.	- Kustannusarvio (yleissuunnitelma) on 100 milj. € (MAKU 130, 2010=100). - Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelmassa.
	Valtatie 9	- Valtatien 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla - Vt 9 Jyväskylä–Jämsä (Länpohja) osuudesta ja Vt 9 Jyväskylästä koilliseen Kanavuori–maakunnan raja on käynnistymässä kehittämisselvitykset	- Valtatien 9 parantaminen Lievestuoreen kohdalla, tiesuunnitelma valmis - Tarkentuu kehittämisselvitysten valmistuttua.	- Vt 9 Lievestuoreen kohta, 23 milj. € (MAKU-indeksi 130; 2010=100) - Muut kohteet tarkentuvat kehittämisselvitysten valmistuttua.

Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen – Valtakunnantason liikennepalvelut

Liikennepalvelujen kehittäminen:

- Julkisen liikenteen kilpailukyvyyn parantaminen.
- Jyväskylän reittilentojen jatkuvuuden varmistaminen.
- Matkakeskus–Jyväskylän lentoasema -matkaketjun tehostaminen.
- Matkaketjujen sujuvoittamiseen liittyvät palvelut.

Liikenteen solmupisteet yhdistävät paikalliset, alueelliset ja valtakunnalliset liikennepalvelut. Julkisen liikenteen palvelutason parantamisen tavoitteena on kestävä liikumisen edistäminen, mikä käytännössä edellyttää julkisen liikenteen suhteellisen kilpailukyvyyn parantamista yksityisautoiluun nähden.

Kaupunkialueilla tavoitteena on julkisen liikenteen kilpailukyvyyn parantaminen sovittamalla yhteen kauko-, seudullinen ja paikallinen liikenne. Yhteensovittaminen edellyttää parannuksia matkaketjujen sujuvuuteen ja esteettömyyteen. Matkaketjujen sujuvuus ja houkuttelevuus edellyttää panostuksia yhtenäisiin informaatio- ja lippujärjestelmiin, aikataulujen yhteensovittamista sekä liityntäpysäköinnin kehittämistä henkilöautoille ja polkupyörille runkoyhteyksien pääpysäkkien yhteydessä. Toimenpiteiden tulee täyttää esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyvät vaatimukset.

Juna- ja lentoliikenteessä saavutettavuudessa ja palvelutasossa korostuvat matka-aika ja liikenteen tarjontatekijät. Jyväskylä–Tampere-kaksoisraide mahdollistaisi matka-ajan nopeuttamisen ja kapasiteetin lisääntymisen myötä liikennetarjonnan lisäämisen Jyväskylän ja Tampereen sekä pääkaupunki-seudun välillä.

Jyväskylän lentoasema tarjoaa kansainväliset yhteydet Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Kansainvälisen saavutettavuuden kannalta olennaista on turvata reittilentoyhteyksien jatkuvuus. Lyhyellä tähtäimellä tämä tarkoittaa riittävää palvelutasovelvoitetta Traficomien järjestämässä kilpailutuksessa maakuntalentoliikenteen osalta. Vakaan tulevaisuuden näkymän luomiseksi on tärkeää, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan lentoliikenteen verkostoperiaatteen mukaisesti Keski-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden tarpeet.

Jyväskylän lentoaseman saavutettavuutta maakunnan sisällä parannetaan sujuvoittamalla Jyväskylän matkakeskuksen ja lentoaseman välistä matkaketjua joukkoliikennetarjontaa, aikatauluja ja informaatiota kehittämällä. Lentoasema–matkakeskus-kokonaisuuden toimivuuden parantaminen on keskeistä myös matkailun näkökulmasta, jotta alueen ulkopuolelta saapuvat matkailijat saavuttavat sujuvasti Keski-Suomen matkailukohteet.

Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen – Maakuntatason infrastruktuuri

Tärkeimmät maakuntatason hankkeet:

- Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä-rataosuuden kehittäminen.
- Vt 18 Multia–Ähtäri-osuuden kehittäminen.
- Alueellisen tiepidon rahoituksen turvaaminen pitkäjänteisesti.

Keski-Suomen saavutettavuus ja elinvoima edellyttää yhteyksien toimivuutta myös muissa kuin valtakunnantason pääväylien yhteyssuunnissa. Toimivat yhteydet naapurimaakuntien suuntaan, Jyväskylän maakunnallinen saavutettavuus sekä seutujen väliset yhteydet mahdollistavat tasapainoisen kehittymisen maakunnan eri osissa.

Poikittaissuuntaiset liikenneyhteydet ovat puutteellisia ja Pohjanmaan rannikolta maan keskiosien kautta Itä-Suomeen johtavat yhteydet ovat tärkeitä. Pahimpia puutteita ovat raideliikenteessä sähköistämätön rataosuus Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ja tieliikenteessä valtatie 18 Jyväskylä–Vaasa, jonka väli Multia–Ähtäri on Suomen valtatieverkon ainoa toistaiseksi vielä rakentamaton osuus.

Muulla maantieverkolla on lähinnä yksittäisiä parantamistarpeita, jotka liittyvät elinkeinoelämän tarpeisiin, liikenneturvallisuuden parantamiseen tai kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen tienpidon keinoin tai tien ja tieympäristön parantamiseen nykyisellä paikallaan.

Maantieverkon liikennöitävyys varmistetaan peruskunnossapidon toimenpitein ja sujuvuutta parannetaan investoinneilla. Tämä edellyttää alueellisen tienpidon vuosirahoituksen nostamista pitkäjänteisesti tasolle, joka mahdollistaa elinkaaren mukaisen peruskunnossapidon lisäksi alueellisten investointihankkeiden suunnittelun sekä hankkeiden toteutuksen.

Alempiasteinen tieverkko on sekä elinkeinoelämän (mm. puunhankinta, maatalous, bioenergia ja matkailu) että vakinaisen ja vapaa-ajan asutuksen kannalta tärkeä, mutta sen kunto uhkaa lähivuosina edelleen huonontua. Alemman tieverkon hoidon ja ylläpidon turvaaminen edellyttää perusväylänpidon rahoituksen lisäämistä.

Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen – Maakuntatason liikennepalvelut



Keski-Suomen ELY keskuksen joukko-
liikenteen palvelutaso 2020–2024.

Jyväskylän seudulla maakuntakeskus Jyväskylä muodostaa valtakunnallisesti merkittävän liikenteen solmukohdan, jossa pääväylät yhdistävät ja halkovat seudun keskeisiä taajama- ja keskusta-alueita. Tämä heijastuu liikennejärjestelmän toimivuuteen ja kehittämiseen. Koko maakunnan kannalta keskeinen kehittämistarve on matkakeskuksen ja lentoaseman maakunnallisen saavutettavuuden parantaminen. Seudullista liikennejärjestelmää kehitetään bussipohjaisena joukkoliikennekaupunkina. Pitkällä aikavälillä varaudutaan kaupunkiseudun raidehenkilöliikenteen kehittämiseen, joten seudullisen raidehenkilöliikenteen myöhempiä mahdollisuuksia ei saa heikentää.

Jyväskylän seudulla on käynnissä MAL-sopimusmenettelyn valmistelu, jossa keskeisiä liikenteeseen liittyviä teemoja ovat Vt 4 kehittäminen Jyväskylän kohdalla ja pohjoiseen Äänekosken suuntaan. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen edellyttää myös yhteisen seudullisen kehityskuvan päivittämistä. Lisäksi alueella tulee varautua myös Jyväskylän ratapihan kehittämismahdollisuuksiin.

Maakuntatasolla mahdollistetaan työssäkäynti- ja asiointiliikenne joukkoliikenteellä arkisin seutu-kaupungeista ja kuntakeskuksista Jyväskylän kaupunkiseudulle. Parannetaan joukkoliikenteen runkoyhteyksien palvelutasoa ja joukkoliikennettä käyttävien matkakettujen sujuvuutta informaatiota, lippujärjestelmiä ja liityntäliikenteen järjestelyjen avulla. Kuntien välisen julkisen liikenteen palvelutaso on määritetty ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020–2024-selvityksessä. Selvitys ohjaa hankintojen toteuttamista. Jatkossa Keski-Suomen ELY-keskus hankkii palvelutasomäärittelyksen mukaista liikennettä korvaten kustannuksista 70 % ja 30 % kustannuksista jää kuntien vastattavaksi.

Lisäksi parannetaan maakunnan matkailukohteiden saavutettavuutta julkisella liikenteellä yhteistyössä matkailuyrittäjien kanssa. Tämä edellyttää informaation, lipputuotteiden ja uusien kysyntäohjattujen liikennepalvelujen kehittämistä.

Julkisen liikenteen parantamistoimenpiteiden tulee täyttää esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyvät vaatimukset.

Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen

Liikennejärjestelmän turvallisuudessa ja toimivuudessa korostuvat jatkossa ajantasainen seuranta-tieto, liikennetiedon analytiikka ja toimijoiden reagointi toimintaympäristön muutoksiin, muuttuviin liikennetilanteisiin ja sääolosuhteisiin.

Keski-Suomen alueella tapahtuneissa tieliikenneonnettomuuksissa on vuosien 2010–2019 aikana kuollut 139 ja loukkaantunut 3537 henkilöä. Liikennekuolemien määrä on ollut hieman koholla vuosikymmenen loppua kohden, kun taas loukkaantumisten osalta vuosikymmenen viimeisten viiden vuoden keskiarvo on laskenut n. 10 % alkupuoleen verrattuna.

Suurimpia riskiryhmiä Keski-Suomessa ovat 18–24-vuotiaat ja 15–17-vuotiaat, joiden osuus väestöstä on yhteensä vain 12 %, mutta jotka edustavat 28 % onnettomuuksien uhreista. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet painottuvat katuverkolle (n. 36 % onnettomuuksista) ja valtateille (n. 30 % onnettomuuksista). Valtateistä erityisesti Vt 4 ja Vt 9 korostuvat.

Toimintavarmuudessa korostuvat liikenteen tilanne- ja häiriötilannetiedon saatavuus sekä liikenteen hallinnan, liikenteen ohjauksen ja tiedottamisen keinot. Liikenteen hallinnalla tarkoitetaan olemassa olevan liikennejärjestelmän toimivuuden parantamista ja käytön tehostamista liikenteen tiedottamisen, ohjauksen ja maksujen avulla.

Liikenteen häiriötilanteet aiheutuvat tyypillisesti liikenneonnettomuuksien tai poikkeuksellisten sääolosuhteiden seurauksena. Toimintavarmuuteen voidaan siten vaikuttaa liikenneturvallisuutta sekä turvaamalla väylien liikennöitävyys vaihtuvissa sääolosuhteissa oikea-aikaisten kunnossapito- ja hoitotoimenpiteiden avulla. Toimintavarmuuden parantaminen edellyttää myös varautumista ennalta poikkeustilanteisiin. Käytännössä varautumisen tarkoittaa varareittien tunnistamista ja varmistamista sekä toimintamallien kehittämistä ennalta poikkeustilanteita varten.

PAINOPISTEET

- Liikenneturvallisuus kaupungeissa ja taajamissa (kävely ja pyöräily) sekä päätieverkolla.
- Liikennejärjestelmän tilannekuva ja tiedotus, ennakointi ja häiriönhallinta.



- Väyläverkon hoidon ja ylläpidon rahoituksen turvaaminen
- Rataverkon kulunvalvonnan kehittäminen
- Ajantasaisen informaation kerääminen, analysointi ja tiedon jakaminen
- Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus
- Pienten ja tehokkaiden liikenneturvallisuustoimien rahoitus
- Alemman tieverkon ylläpidon ja hoidon priorisointi merkittävyyden perusteella
- Poikkeustilanteiden hallinta
- Liikenteen automatisaatioon varautuminen

Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen

Toimintavarmuuden ylläpito on liikennejärjestelmän tukipalvelu

Tukipalveluilla tarkoitetaan tässä strategiassa liikenneinformaatioon, häiriötiedotukseen ja häiriötilanteiden hallintaan liittyviä toimenpiteitä, jotka liittyvät toimintavarmuuden ylläpitoon. Toimintavarmuuden ylläpito kytkeytyy erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä väylien kunnossapitoon ja hoitoon.

Pitkämatkaisessa liikenteessä toimintavarmuus korostuu raideliikenteessä, jossa erityisesti työ- ja työasiointiliikenteelle tärkeä yksiraiteinen Jyväskylä–Tampere-ratayhteys on häiriöherkkä ja altis viivästyksille.

Alueellisella tasolla merkittävä toimintavarmuuteen vaikuttamisen keino on väylien liikennöitävyyden turvaaminen erilaisissa sääolosuhteissa. Ilmastomuutoksen myötä poikkeuksellisen vaativia sääolosuhteita esiintyy yhä useammin. Kunnossapidon ja hoidon toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee huomioida aiempaa paremmin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet kaupungeissa ja kuntakeskuksissa. Alemmalla väyläverkolla liikennöitävyys tulee turvata työmatkaliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetustarpeiden perusteella.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat toimenpiteet voidaan jakaa valtakunnallisiin ja sisäisiin. Valtakunnalliset toimenpiteet (lainsäädäntö, liikenteen valvonnan periaatteet, jne.) ovat toimenpiteitä, joihin Keski-Suomen toimijat eivät voi suoraan itse toteuttaa, mutta joiden toteutumiseen voidaan vaikuttaa mm. lausunnoilla tai yhteistyöllä.

Alueelliset toimijat voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen parhaiten varmistamalla liikenneturvallisuustyön resurssit, edistämällä liikenteen ja maankäytön yhteissuunnittelua ja suunnitelmien systemaattista auditointia sekä varmistamalla pienten ja tehokkaiden liikenneturvallisuustoimien rahoitus.

Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen – Toimenpiteitä

Toimintavarmuus:

- Hoidon ja ylläpidon kohdentaminen käyttäjätarpeiden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisille osuuksille
- Tieliikenteen tilannekuva- ja häiriötiedon hyödyntäminen liikenteen ohjauksessa ja hoidossa.
- Joukkoliikenteen häiriötilanteiden hallinta ja tiedotuksen parantaminen
- Toimintamallien kehittäminen tie- ja joukkoliikenteen häiriötilanteisiin ja varareittisuunnitelmat
- Varautuminen ilmastomuutoksesta aiheutuviin poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

Liikenneturvallisuus / valtakunnantaso:

- Väyläverkon investointien ja kunnossapidon rahoituksen turvaaminen
- Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittämisen rahoitusinstrumenttien turvaaminen
- Päätieverkon turvallisuuden parantaminen: erityisesti pääteiden vaarallisten liittymien poistaminen ja ohitusturvallisuuden parantaminen
- Rataverkon turvallisuuden parantaminen: erityisesti vaarallisten tasoristeysten poistaminen
- Vaikuttaminen liikennelainsäädäntöön: erityisesti lapsiin ja nuoriin kohdistuvat liikenneturvallisuutta heikentävät lakimuutokset (kevytauto, ajokorttikevennykset)

Liikenneturvallisuus / Keski-Suomi:

- Liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistaminen yhteistyössä kuntien, viranomaisten, Liikenneturvan ja muiden tärkeimpien tahojen kesken
- Liikenneturvallisuussuunnitelmien liikenneympäristötoimenpiteiden aktiivinen toteuttaminen ja toimenpideluetteloiden ajan tasalla pitäminen
- Kuntien välisen yhteistyön kehittäminen (mm. yhteishankinnat, yhteismitalliset suunnitteluperiaatteet, aktiivinen verkostoituminen)
- Pienten kuntakeskusten läpikulkuliikenteen rajoittaminen ja hillintä
- Liikennekasvatusresurssien varmistaminen ja kuntien henkilökunnan osaamisen jatkuva ylläpito (erityisesti lasten ja nuorten tai ikäihmisten kanssa työskentelevät)
- Automaattivalvonnan lisääminen vilkkaimmille pääteille sekä taajamiin (ajonopeudet, liikennevalot)
- Kävelyn ja pyöräliikenteen erottelu erityisesti vilkkaasti liikennöidyillä alueilla
- Taajamien nopeusrajoitusten laskeminen ja niitä tukevien toimenpiteiden toteuttaminen
- Yhteistyön kehittäminen kuljetusyritysten ja tärkeimpien asiakasyritysten kanssa reittivalintojen kehittämiseksi ja turvallisuushakuisen ajokäyttäytymisen lisäämiseksi

Kohti päästötöntä ja kestäväää liikkumista ja liikennettä

Liikenteen päästöt Suomessa muodostavat noin viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Yli 90 % kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu tieliikenteestä. Ilmastopolitiikan tavoitteena Suomessa on liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen.

Tavoitteen saavuttaminen edellyttää monipuolista käytettävissä olevien keinojen käyttöönottoa mahdollisimman nopealla aikataululla. Kaupunkien ja kuntien sisäisessä liikenteessä pyritään lisäämään kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta lyhyillä alle 10 kilometrin matkoilla. Houkuttelevuutta voidaan lisätä parantamalla työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta sekä kävelyn ja pyöräilyn liikenneolosuhteita ja palveluja parantamalla. Myös autoiluun liittyviä palveluja tulee kehittää kestävämpään suuntaan. Keskeinen keino sekä nykyisten ja uusien liikennepalvelujen tehostamisessa ja kehittämisessä on digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen datan keräämisessä, informaatioissa, palvelujen myynnissä ja operoinnissa. Tämä edellyttää toimijoiden sujuvaa yhteistyötä ja eri järjestelmien rajapintojen avaamista ja yhteensovittamista.

Kaupunkiseuduilla kestäväää liikkumista voidaan edistää 10–50 kilometrin matkoilla tehokkaimmin julkisen liikenteen palvelutasoa ja kestäväää autoilua kehittämällä. Kestävän autoilun edistäminen tarkoittaa toimenpiteitä, joilla voidaan edistää kimpakyytien ja yhteiskäyttöautojen suosiota sekä vähäpäästöisen ajoneuvokannan yleistymistä. Vähäpäästöisen ajoneuvokannan nopea yleistyminen edellyttää käyttövoiman saatavuuden, jakeluverkoston laajuuden ja saatavilla olevan kaluston samanaikaista kehittymistä. Raskaan liikenteen ja kuljetusten päästöihin voidaan vaikuttaa mm. tyhjänä ajoa vähentämällä, keskikuormia kasvattamalla, siirtämällä kuljetuksia raiteille ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa helpottamalla. Tavaraliikenteen ja kuljetusten osuus liikenteen päästöistä on pienempi kuin henkilöliikenteessä, ja alueellisten toimijoiden vaikuttamismahdollisuus tavaraliikenteen kuljetuksiin on rajallinen.

PAINOPISTEET:

- Henkilöautoliikenne aiheuttaa noin 50 % kotimaan liikenteen päästöistä
- Yli 50 % henkilöliikenteen päästöistä aiheutuu 5-50 km matkoista.
- Noin 15–20% henkilöliikenteen päästöistä aiheutuu yli 100 matkoista.



Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä – Valtakunnallinen taso

Vähäpäästöisten käyttövoimien edistäminen riippuu pitkälti valtakunnantasolla tehtävistä lainsäädännöllistä, verotuksellisista ja eri käyttövoimien tukemiseksi tehtävistä linjauksista. Vähäpäästöisten käyttövoimien nopea yleistymisen edellyttää että saatavilla on sopivia käyttövoimia, niihin sopivaa kalustoa ja riittävän laaja jakeluverkosto. Valtakunnantasolla edistetään voimakkaasti sähköistä liikennettä, ja lisäksi Keski-Suomessa on vahvan biotalouden myötä edellytykset myös biokaasun käyttöönoton edistämiseen liikenteessä. Biokaasu soveltuu sekä yksityisautoilun, joukkoliikenteen että tavaraliikenteen käyttövoimaksi.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen yleistymistä voidaan edistää erityisesti julkisilla hankinnoilla, ajoneuvokalustoa tai liikennepalveluja ostettaessa. Tavaraliikenteen käyttövoimaratkaisut ja kuljetusten tehokkuuteen vaikuttaminen edellyttää myös liikenneoperaattoreiden toimintamallien ja yhteistyön kehittämistä, jossa kuljetusliikkeet ja kuljetusten tilaajat ovat avainasemassa. Raidekuljetusten lisääminen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen riippuvat ennen kaikkea valtakunnantasolla tehtävistä hinta- ja verotusratkaisuista.

Julkisten toimijoiden hankintoihin vaikuttaa jatkossa EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivi (Clean vehicle directive, CVD). Sen soveltamisalaan kuuluvat julkisen sektorin tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostaminen ja vuokraaminen, maanteiden henkilöliikennepalvelujen tarjoamista koskevat julkiset palveluhankinnat sekä tietyt liikenne- ja kuljetuspalvelut ja vaatimuksia sovelletaan ainoastaan uusiin (2.8.2021 jälkeen käynnistettyihin) hankinta- ja palvelusopimuksiin, jotka ylittävät hankintalainsäädännön kynnysarvot. Direktiiviin piiriin kuuluvat pienet autot (sähkö), kuorma-autot (uusiutuva diesel, bio- ja maakaasu, ja linja-autot (sähkö, maa- ja biokaasu, uusiutuva biodiesel).

Liikkumistarpeeseen vaikuttaminen:

- Maankäytön vahvistaminen ja kehittäminen keskusta-alueilla ja kestävä liikumisen vyöhykkeillä.
- Kaavahankkeiden auditointi kestävä liikumisen edellytysten näkökulmasta.

Kulutuspolitiikkaan vaikuttaminen:

- Kävelyn ja pyöräilyn priorisointi uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana.
- Jaettujen ja yhteiskäyttöpalvelujen edistäminen.

Tukitoimet:

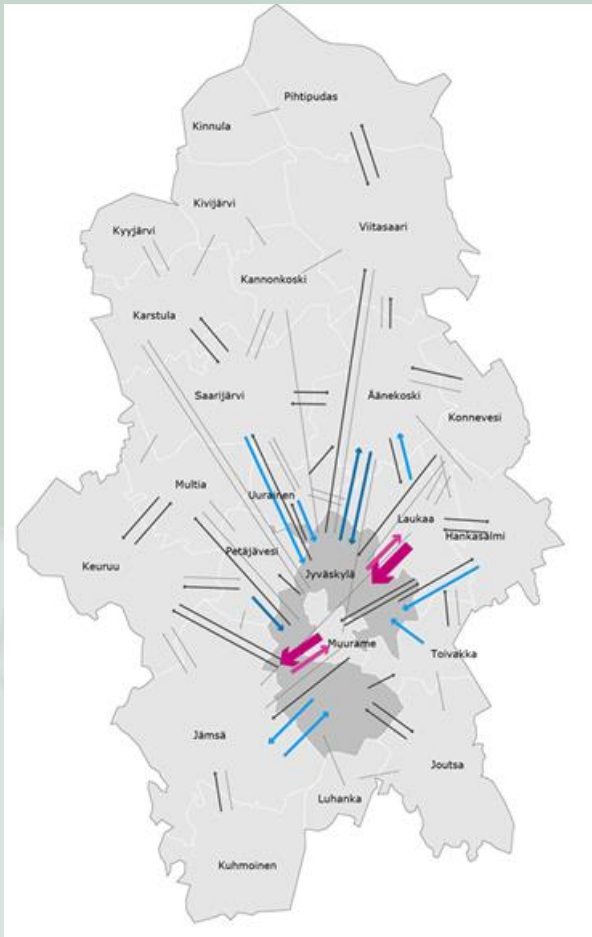
- Maankäytön hankkeiden ilmasto- ja liikumisvaikutusten arvioinnin kehittäminen
- Liikennejärjestelmätyön ja maankäytön suunnittelun yhteistyön vahvistaminen

Kohti päästötöntä ja kestävää liikumista ja liikennettä – Maakunta- ja kuntataso

Liikkumisen ohjaus ja valistus on edullinen ja tehokas tapa edistää päästötöntä ja kestävää liikumista. Nykyinen ilmastomuutoksen hillintää sekä sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä elämä korostava ilmapiiri luovat hyvän pohjan muutokselle paikallisella tasolla. Toiminnan tehokkuus riippuu yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kyvystä tarjota mahdollisuuksia käyttäytymismuutoksille. Lisäksi tarvitaan luotettavaa tietoa tarjolla olevista vaihtoehtoista, niiden taloudellisista ja ekologisista vaikutuksista sekä konkreettisia eri käyttäjäryhmille suunnattuja koulutus-, esittely- ja promootiotilaisuuksia, joilla madalletaan kynnystä kokeilla ja oppia käyttämään kestäviä kulkutapoja.

Kestävän liikumisen edellytys on tiivis yhdyskuntarakenne jossa maankäytön toiminnot ja liikennejärjestelmä on suunniteltu kokonaisuutena siten, että kestävien kulkutapojen käyttäminen on helppoa, turvallista ja kilpailukykyistä suhteessa autoliikenteeseen. Myös erilaisten uusien jaettujen ja yhteiskäyttöpalvelujen edistäminen tukee kestävää liikumista. Kestävän liikumisen merkittävä edistäminen edellyttää olemassa olevien rakenteiden uudistamista toisaalta yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja toisaalta kestävien kulkutapojen olosuhteita parantamalla niillä maankäytön vyöhykkeillä, joissa kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuus on suurin. Maankäytön kehittämishankkeiden ja kaavojen auditointi kestävä liikumisen näkökulmasta tulee kestävien kulkutapojen edistämisen näkökulmasta ottaa pysyväksi toimintatavaksi. Jyväskylän kaupunkiseudulla maankäytön ja kaavoituksen ohjaaminen kytkeytyy MAL-sopimukseen, mutta myös maakunnan muissa kunnissa vastaavat maankäytön kehittämisperiaatteet tulee ottaa laajasti käyttöön.

Kaupunki- ja seutukeskusten katuverkon kehittäminen kestävä liikumisen lähtökohdista tukee kaupunkien elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden kasvua. Nykyaikaisen kaupunkiliikenteen ytimessä on kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva viihtyisä ja esteetön liikennejärjestelmä. Kaupungeissa ja kuntakeskuksissa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen edellyttää panostuksia väyläverkoston laatuun ja laajuuteen siten, että liikkuminen keskustavyöhykkeillä on sujuvaa ja turvallista ja että palvelukeskusten saavutettavuus lähialueilta on hyvä.



Maakunnan sisäinen pendelöinti.

Kohti päästötöntä ja kestäväää liikkumista ja liikennettä – Maakunta- ja kuntataso

Kävely tai pyöräily ovat aina osa matkaketjua, ja niiden sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen tulisi olla lähtökohtana kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta edistetään kokonaisvaltaisesti lähtien niiden roolin korostamisesta suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla. Kävelyn ja pyöräilyn arvostuksen lisäämisessä keskeisiä keinoja ovat markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat. Työpaikkoja tulee kannustaa liikkumissuunnitelmien laatimiseen ja pyöräilijöiden sosiaalityöparantamiseen. Pyöräilyä kehitetään osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta helpottamalla pyörä- ja erilaisten liikkumista helpottavien välineiden kuljetuksia joukkoliikennevälineissä.

Keski-Suomessa liikennepalvelulain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat Keski-Suomen ELY-keskus ja Jyväskylän kaupunki, ja ne määrittelevät alueelleen palvelutason, suunnittelevat ja järjestävät joukkoliikenteen palvelut sekä hankkivat liikenteen kilpailuttamalla. Julkisen liikenteen kilpailukykyä parannetaan lisäämällä tarjontaa, kehittämällä nopeita ja suoraa runkoyhteyksiä, hyödyntämällä uuden teknologian mahdollisuudet informaatio- ja lippujärjestelmissä sekä helpottamalla matkaketjuja.

Matkaketjujen toimivuutta edistetään huolehtimalla yhteyksistä pitkämatkaiseen liikenteeseen, kehittämällä liityntäpysäköintiä ja toteuttamalla sellaisia pyöräverkon ratkaisuja jotka helpottavat pyörä-joukkoliikenne matkaketjujen syntymistä. Lisäksi kehitetään digitaalisia palveluja helpottamaan matkustamista ja koordinoimaan tietoja joukkoliikenteestä. Karttapohjaisen reittitiedon ja aikataulujen tulee löytyä samasta tietolähteestä koko matkaketjun osalta. Julkisen liikenteen kilpailukykyä suhteessa autoon parannetaan erityisesti Jyväskylän työssäkäyntialueella sekä seutukeskusten ja Jyväskylän välillä. Lisäksi maakunnan sisällä huomioidaan työ- ja opiskelumatkaliikuttamisen keskeiset suunnat. Pienen kysynnän alueille ja vähäisen liikenteen ajalle tulee aktiivisesti kehittää uusia liikenteen toteutusmalleja, esimerkiksi palvelu- tai kutsuliikenteenä.

Suurilla kaupunkiseuduilla on käynnistynyt keskustelu taajamajunaliikenteen mahdollisuuksista. Seurataan eri alueilta kertyviä selvityksiä ja kokemuksia sekä junaliikennemarkkinan kehitystä. Tarvittaessa arvioidaan taajamaliikenteen toimintaedellytyksiä uudelleen myös Keski-Suomessa.

Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä - Toimenpiteitä

Kävely ja pyöräily

Pyöräilyn edistämiseksi tehdään Jyväskylän MAL-sopimusalueella ja muissa maakunnan kaupungeissa seuraavia selvityksiä, jotka ohjaavat toteutusta:

- pääreittien kehittäminen keskusta-alueilla,
- pyöräväylien kehittäminen maanteiden varsille,
- yleiskaavojen pääpyöräreittien uudelleenarviointi ja toteuttamissuunnitelma,
- pyöräpysäköinti matkaketjujen solmupisteissä,
- seudullinen opastussuunnitelma,
- talvikunnossapidon kehittäminen sekä
- liityntäpysäköinnin kehittäminen.

Joukkoliikenne

Jyväskylän kaupunkiseudulla joukkoliikenteen kehittämistä jatketaan vuonna 2019 valmistuneen Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämisohjelman toimenpiteillä, joita ovat mm.:

- liikennevaloetuuksien laajentaminen,
- liityntäpysäköintipaikkojen kartoitus ja toteutus,
- joukkoliikennekaistojen toteuttaminen,
- linja-autokaluston vaihtoehtojen käyttövoimien edistäminen
- joukkoliikenteen palvelutarjonnan kehittäminen (ml. Linjastosuunnittelu) ja Superlinkin tarvearviointi.
- käynnistetään seudullisen joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueen laajentamista koskeva selvitys,
- linja-auto- ja liityntäpysäkkien kehittämisselvitys,
- linja-autokaluston ympäristöystävällisyyden selvitys,
- kestävä liikunnan viestintä ja markkinointi sekä
- MaaS-palvelujen edistämisselvitys.

Toimintalinjan ”Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen” keskeiset vaikutukset

Osa-alue	Keskeiset vaikutukset
Saavutettavuus ja palvelutaso	- Tampereen seudun ja pääkaupunkiseudun saavutettavuus paranevat erityisesti työssäkäynnin ja työasioinnin näkökulmista. - Keski-Suomesta alkavan ja kauttakulkevan pitkämatkaisen henkilöliikenteen ja kuljetusten palvelutaso paranee merkittävästi. - Pääterminaalien saavutettavuus paranee ja julkisen liikenteen runkoyhteyksiin tukeutuvat matkaketjut helpottuvat.
Taloudellinen kestävyys	- Tiehankkeiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat positiivisia. - Kaksoisraiteen toteuttaminen luo edellytyksiä positiiviselle aluekehitykselle. - Solmupisteiden kehittäminen ja keskeisten alueiden saavutettavuuden parantaminen luo edellytyksiä taloudelliselle kasvulle keskusta-alueilla ja erityisesti terminaalien ja solmupisteiden läheisyydessä.
Ekologinen kestävyys	- Kaksoisraiteen ja pääväylien toteuttamien uuteen linjaukseen voi heikentää luontoarvoja. - Raideliikenteen kilpailukyvyn parantaminen vähentää autoilusta ja tieliikenteen kuljetuksista aiheutuvia päästöjä. - Tiehankkeet parantavat yhdyskuntarakenteen kehittämismahdollisuuksia. - Julkisen liikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä vahvistavat toimenpiteet lisäävät kestävästä liikkumista ja vähentävät liikenteen päästöjä
Sosiaalinen kestävyys	- Raideliikenteen kilpailukyvyn parantuminen kohtelee eri käyttäjäryhmiä tasapuolisesti ja parantaa autottomien liikkumismahdollisuuksia. - Julkisen liikenteen saavutettavuuden ja matkaketjujen helpottuminen parantavat autottomien käyttäjien liikkumismahdollisuuksia.
Turvallisuus	- Pääväylien pullonkaulojen poistuminen ja liittymäratkaisujen kehittäminen parantavat sujuvuutta ja turvallisuutta. - Julkisen liikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä vahvistavat toimenpiteet lisäävät kestävästä liikkumista ja hidastavat autoliikenteen kasvua, mikä johtaa turvallisuuden parantumiseen.

Toimintalinjan ”Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen” keskeiset vaikutukset

Osa-alue	Keskeiset vaikutukset
Saavutettavuus ja palvelutaso	- Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus paranee liikenteen hoidon, liikenteen hallinnan ja häiriötilanteiden hallinnan paranemisen myötä. - Hoidon ja ylläpidon oikealla kohdentamisella koko väyläverkolla sekä sää- ja häiriötilanteiden aktiivisella tiedottamisella turvataan maakunnan eri osien saavutettavuus ja liikenteen riittävä palvelutaso muuttuvissa olosuhteissa, mikä mahdollistaa alueiden tasapuolisen kehittämisen.
Taloudellinen kestävyys	- Liikenneturvallisuustoimenpiteet ja kestävää liikkumista lisäävät toimenpiteet ovat yhteiskuntataloudellisesti erittäin tehokkaita. - Toimintavarmuuden ylläpitäminen kaikissa olosuhteissa turvaa yritystoiminnan edellytykset ja luo edellytyksiä taloudelliselle kasvulle.
Ekologinen kestävyys	- Kestävien kulkutapojen ympärivuotinen käytettävyys paranee, mikä vähentää autoilusta aiheutuvia päästöjä. - Tieliikenteen kuljetusten turvallisuuden paraneminen vähentää luontoon kohdistuvia riskejä. - Rautatieliikenteen luotettavuuden paraneminen parantaa kilpailukykyä suhteessa tieliikenteeseen ja vähentää liikenteen päästöjä
Sosiaalinen kestävyys	- Liikenneturvallisuustoimenpiteet ja kestävää liikkumista tukevat hoitotoimenpiteet parantavat autottomien käyttäjien ja erityisesti nuorten ja vanhuksien liikkumismahdollisuuksia ja liikkumisen edellytyksiä. - Liikennöitävyyden turvaaminen alemmalla verkolla mahdollistaa asumisen ja elinkeinotoiminnan myös keskusta- ja taajama-alueiden ulkopuolella.
Turvallisuus	- Pääväylien ja maantieverkon yksittäisten mm. liittymiin liittyvien ongelmakohteiden poistaminen parantaa turvallisuutta - Liikenneturvallisuustyö, valistus, nopeusrajoitusten alentaminen, nopeusvalvonta ja häiriötilanteiden hallinta parantavat turvallisuutta.

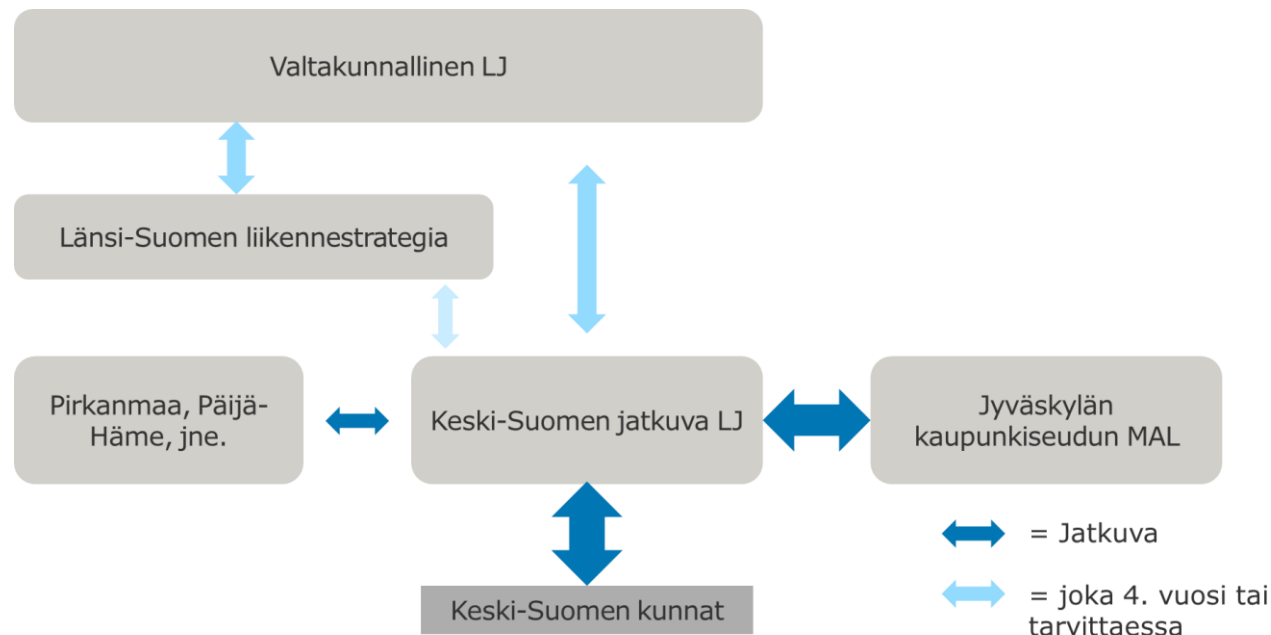
Toimintalinjan ”Kohti päästötöntä ja kestävää liikkumista ja liikennettä” keskeiset vaikutukset

Osa-alue	Keskeiset vaikutukset
Saavutettavuus ja palvelutaso	• Kestävän liikkumisen olosuhteiden parantaminen keskusta-alueilla parantaa erityisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palvelutasoa mutta myös henkilöautoliikenteen sujuvuutta. • Koko maakunnan ja erityisesti kaupunkiseutujen sisäinen saavutettavuus kokonaisuutena paranee kestävän liikkumisen olosuhteiden ja kilpailukyvyyn paranemisen myötä
Taloudellinen kestävyys	• Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa mm. merkittävien terveysvaikutusten myötä. • Keskustojen houkuttelevuus ja viihtyisyys lisääntyvät, mikä luo edellytyksiä taloudelliselle kasvulle. • Jaettujen ja yhteiskäyttöpalvelujen käyttö on taloudellisesti kestävää.
Ekologinen kestävyys	• Kestävän liikkumisen toimenpiteet vähentävät liikenteen päästöjä • Kestävän liikkumisen toimenpiteet vähentävät sekä melu- ja värinähaittoja ja parantavat ilmanlaatua keskustoissa, mikä luo edellytyksiä kestäväälle yhdyskuntarakenteelle.
Sosiaalinen kestävyys	• Kestävän liikkumisen toimenpiteet parantavat autottomien käyttäjien, erityisesti nuorten ja vanhuksien liikkumismahdollisuuksia ja liikkumisen edellytyksiä. • Aktiivisten kulkutapojen käytön lisääntymisellä on positiivisia terveysvaikutuksia.
Turvallisuus	• Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat ja turvalliset liikenneympäristöt lisääntyvät. • Kestävien kulkutapojen käyttö lisääntyy, mikä hidastaa autoliikenteen kasvua ja vähentää onnettomuuksia.



Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

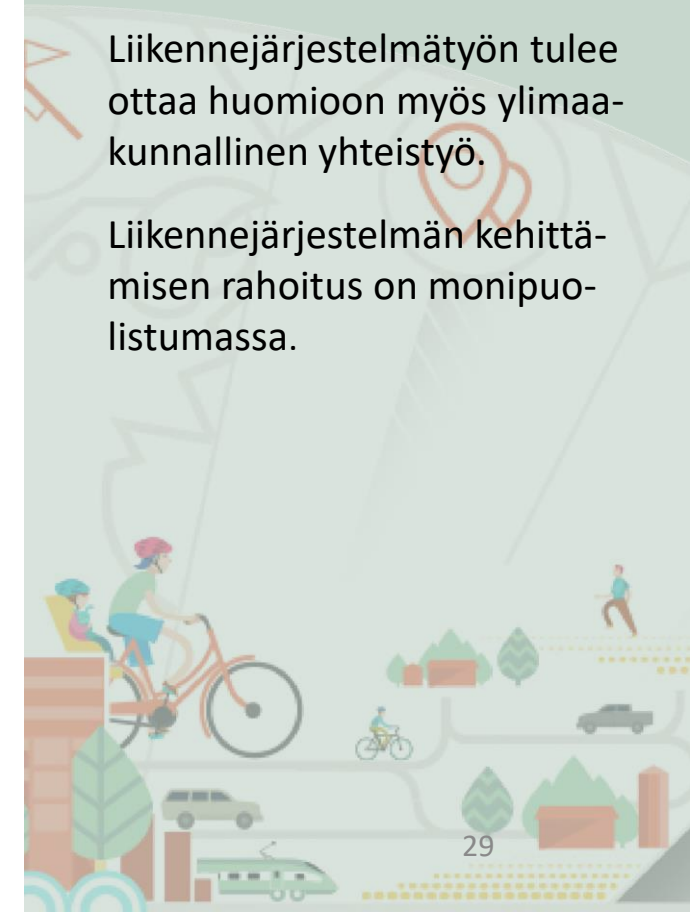
Keski-Suomessa jatkuva liikennejärjestelmätyö kytketään osaksi maakunnan jatkuvaa suunnittelujärjestelmää. Jyväskylän kaupunkiseutu on pääsemässä valtakunnallisen MAL-sopimusmenettelyn piiriin. Liikennejärjestelmän toimintamalli tulee sovittaa yhteen MAL-toiminnan kanssa. Liikennejärjestelmän kehittäminen 2020-luvulla edellyttää ajantasaista seurantatietoa ja reagoimista nopeasti muuttuviin tilanteisiin. Liikennepolitiikan muuttuneet painopisteet eivät ole vielä täysimääräisesti siirtyneet rahoitukseen, lainsäädännön muutokset sekä teknologioiden kehitysnopeuteen liittyvät epävarmuudet ovat nostaneet tarpeen muuttaa suunnittelujärjestelmää dynaamisempaan suuntaan.



Tiedolla johtaminen korostuu tulevassa dynaamisessa toimintamallissa.

Liikennejärjestelmätyön tulee ottaa huomioon myös ylimaa-kunnallinen yhteistyö.

Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitus on monipuolistumassa.



Liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön seuranta

Jatkuvan liikennejärjestelmätyön yhtenä tavoitteen on tiedolla johtaminen. Se edellyttää tietoa liikennejärjestelmään vaikuttavien tekijöiden tilan kehittymisestä sekä toimintaympäristön yleisestä kehityksestä. Alueellisten toimijoiden tulee sopia seurantatiedon tuottamisen työnjaosta ja toimintamallista säännöllisten tilannekatsausten tuottamiseksi. Maakunnan liikennejärjestelmätyöryhmä koordinoi toimintaa ja vastaa tilannekatsausten tuottamisesta.

Seurantatiedon tulee lisäksi tukea hyväksytyjen tavoitteiden seurantaa. Oleelliset tavoitteisiin liittyvät tietotarpeet liittyvät saavutettavuuden muutoksiin (Matka-ajat eri kulkutavoilla, julkisen liikenteen tarjonnan kehittyminen), kestävän liikkumisen kehittymiseen, liikenneturvallisuuden ja liikenteen päästöjen kehitykseen.

Liikennejärjestelmän tilatiedon tuottaminen tulee kytkeä alueen nykyisten toimijoiden prosesseihin (mm. aluekehitys, MAL-prosessi) päällekkäisyyksien vähentämiseksi. Lisäksi Väylä ja Traficom tuottavat valtakunnantason seurantatietoa. Samalla on syytä tunnistaa mahdolliset alueella tarvittavat täydentävät tiedonkeruutarpeet ja sopia käytännöt niiden osalta. Liikennejärjestelmätyön kannalta tulee mm. harkita jatkossa säännöllistä osallistumista valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen.

Myös maakunnallista liikennemallia tulee ylläpitää ja hyödyntää aktiivisesti maankäytön, asuminen ja liikenteen kehittämishankkeiden vaikutusten arvioinnin työkaluna. Mallin avulla voidaan arvioida liikenteellisten vaikutusten lisäksi eri toimenpiteiden vaikutuksia eri käyttäjäryhmiin (sosiaaliset vaikutukset), päästöjen kehitykseen, sekä toimintojen saavutettavuuteen.

Liikennejärjestelmän seurantatietoa tarvitaan erityisesti liikkumisen ja kuljetusten määrästä, liikenneturvallisuudesta sekä liikenteen päästöjen kehittymisestä. Lisäksi tarvitaan tietoa eri kulkutapojen palvelutasoon ja käytettävyyteen vaikuttavista infran ja muiden palvelujen tilasta.

Toimintaympäristötiedon osalta tarvitaan tietoa mm. väestöstä, julkisesta ja alue-taloudesta, työllisyydestä, asumisesta, yritystoiminnasta ja ympäristön kestävästä kehityksestä.



Keski-Suomen liiton liikennejärjestelmän teemasivusto:

<http://keskisuomi.info/liikenne/>

Lisätietoja antavat:

- Suunnittelupäällikkö Hanna Kunttu, Keski-Suomen liitto,
hanna.kunttu@keskisuomi.fi
- Yksikön päällikkö Minna Immonen, Keski-Suomen ELY-keskus
minna.immonen@ely-keskus.fi

- LIITE 1: Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen - Pienet kohteet**
LIITE 2: Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen - Pienet kohteet
LIITE 3: Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen - Pienet kohteet



Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen - Pienet kohteet

(ELY-keskus: tilanne 2/2020, listaa päivitetään vuosittain)

Kohde	Kust.	Vaikutus	Huom
1/ valtatie 18 Kukkumäen eritasoliittymä, Jyväskylä	5,2 M€	Hankkeessa parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta sekä ambulanssikuljetusten sujuvuutta.	Hanke sisältyy valtion vuoden 2020 talousarvioon.
2/valtatie 9 Himoksen eritasoliittymä, Jämsä	6,0 M€	Eritasoliittymän rakentamisella parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta , liikenteen turvallisuutta sekä joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia.	Hanke sisältyy valtion vuoden 2020 talousarvioon.
3/valtatie 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä	3,1 M€	Hankkeella vähennetään päästöjä pienentäen valtatievarren maankäytön kiertohaittaa ja parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta sekä poliisi- ja pelastusviranomaisten toimintamahdollisuuksia.	TS on hyväksytty. toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
6/maantie 638 Vaajakoski–Vihtiälä, Jyväskylä ja Laukaa	10,3 M€	tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille . Hankkeessa rakennetaan sujuvammat ja turvallisemmat liikenneyhteydet sekä tuetaan alueen maankäytön kehittymistä.	TS on hyväksytty. toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
7/ Tiejärjestelyt Multialla	0,7 M€	Sujuvammat ja turvallisemman liikenneyhteydet elinkeinoelämälle . Parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita.	RS on valmis. Hanke on aloitettavissa vuonna 2020.
8/ Laukaantien (maantie 637) parantaminen II-vaihe, Jyväskylä	12 M€	elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen.	TS on valmis.
12/valtatie 23 Kolhontien liittymän parantaminen, Keuruu	0,5 M€	Parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta	RS valmistuu vuonna 2020. Hanke toteutettavissa vuonna 2021
13/ maantie 638 leventäminen välillä Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä ja Laukaa	6,1 M€	Parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.	RS käynnistyy vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.
15/ valtatie 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä	9,0 M€	Parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä maankäytön olosuhteita.	TS on käynnissä. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2022.
21/ maantien 637 liittymä- ja yksityistiejärjestelyt Vihtavuorella, Laukaa	5,8	Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen	TS on käynnissä. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.

Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen - Pienet kohteet

(ELY-keskus: tilanne 2/2020, listaa päivitetään vuosittain)

Kohde	Kust.	Vaikutus	Huom
5/ maantie 637 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Peurunka–Kuusa, Laukaa	1,4 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	TS on hyväksytty. toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
9/ maantie 6250 Kintauden kevyen liikenteen väylä, Petäjävesi	0,9 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	TS on valmis vuonna 2020. toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
10/ maantie 16909 Isoahontien kevyen liikenteen väylä, Viitasaari	0,7 M€	parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.	TS valmis. Toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
11/ maantie 16811 Sumiaisten kevyen liikenteen väylä, Äänekoski	0,5 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.	TS valmis. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
14/ maantie 6450 Suolahden kevyen liikenteen väylä, Äänekoski	0,7 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	
16/ maantie 16728 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Kantola–Mansikkaniemi, Laukaa	1,7 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.	TS ja RS valmistuvat vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.
18 / maantie 6090 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Muurame–Kinkovuori, Muurame ja Jyväskylä	1,4 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	TS ja RS valmistuvat vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.
19/ kevyen liikenteen järjestelyt Ruokkeella, Jyväskylä	2,0 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	TS ja RS valmistuvat vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.
20/ maantie 16707 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Autiokangas–Tikkakoski, Jyväskylä	2,1 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta	TS ja RS valmistuvat vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.

Liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen - Pienet kohteet

(ELY-keskus: tilanne 2/2020, listaa päivitetään vuosittain)

Kohde	Kust.	Vaikutus	Huom
4/kantatie 58 liittymäjärjestelyt Keuruulla	1,2 M€	parannetaan kantatien liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä kevyen liikenteen ja maankäytön olosuhteita.	TS on hyväksytty. toteutus on aloitettavissa vuonna 2020.
7/ Tiejärjestelyt Multialla	0,7 M€	Sujuvammat ja turvallisemman liikenneyhteydet elinkeinoelämälle. Parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita.	RS on valmis. Hanke on aloitettavissa vuonna 2020.
17/ maantie 637 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Tiituspohja–Leppävesi, Laukaa	2,0 M€	Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Puuttuva osuus seudullisesta pääpyörätiestä.	TS ja RS valmistuvat vuonna 2020. Hankkeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2021.
22/ vt 13 tiejärjestelyt Saarijärvellä	2,0 M€	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen.	TS on käynnissä. Hankeen toteutus on aloitettavissa vuonna 2022.