

Varkaus-Pieksämäki -seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma



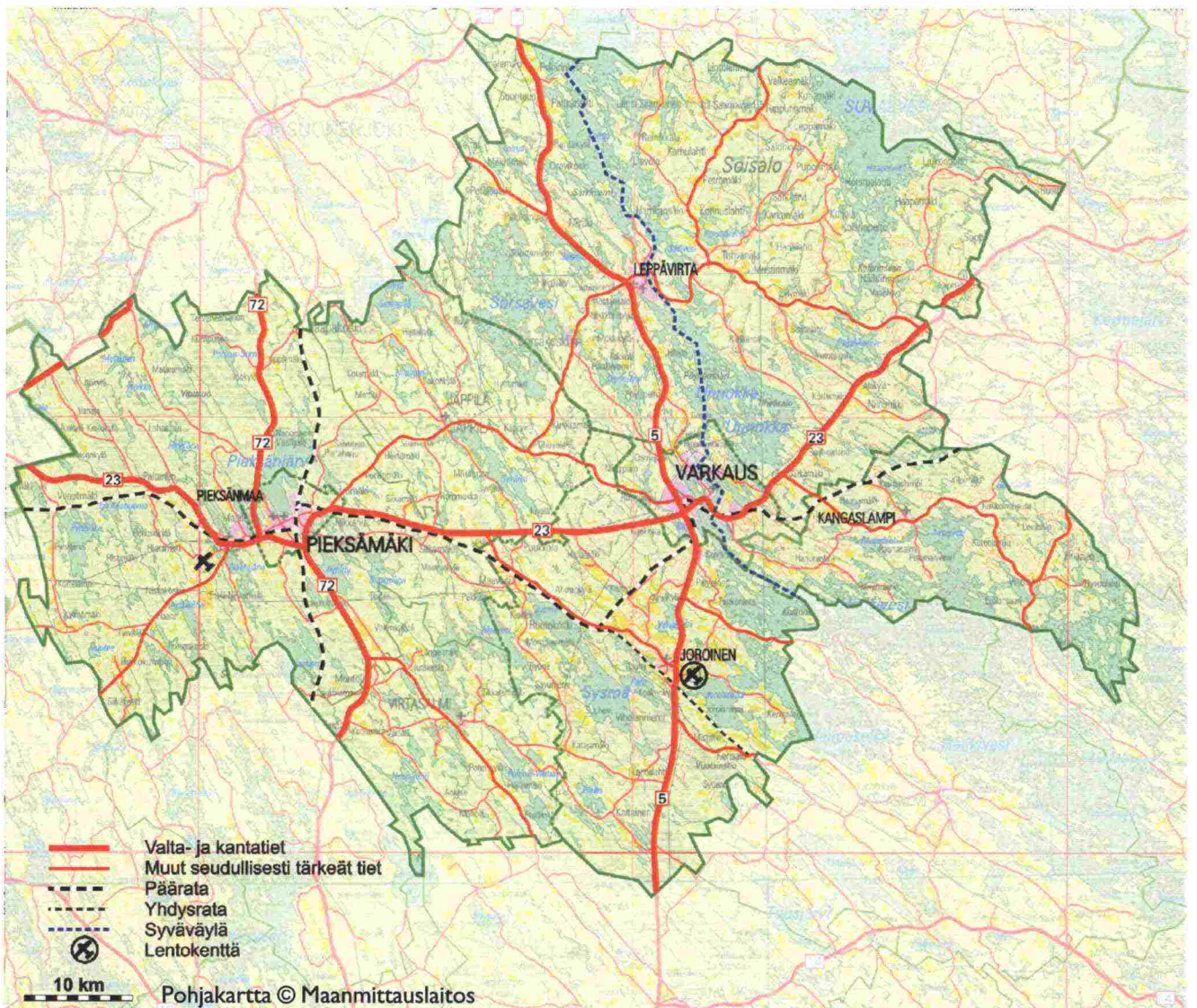
Joroisten kunta
Leppävirran kunta
Pieksämäen kaupunki

Varkauden kaupunki
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Savo-Karjalan tiepiiri

Itä-Suomen lääninhallitus
Etelä-Savon maakuntaliitto
Pohjois-Savon liitto

Sisällysluettelo

Esipuhe	3
1. Suunnittelualue ja sen erityispiirteet	4
2. Liikennejärjestelmän nykytila	7
2.1. Liikkuminen ja kuljetukset Varkaus-Pieksämäki -seudulla	7
2.2. Liikenneverkot ja infrastruktuuri	7
2.3. Joukkoliikenteen järjestäminen suurimpia haasteita	11
2.4. Kuljetusalalla kehitettävä yhteistyötä	12
2.5. Liikenneturvallisuuksessa parannettavaa, ympäristöongelmat paikallisia	12
2.6. Kävelyssä ja pyöräilyssä on kasvupotentiaalia	13
2.7. Liikennejärjestelmän rahoitus on niukkaa	14
2.8. Yhteenvedo kehittämistarpeista	15
3. Liikennejärjestelmän kehittämisen visio ja tavoitteet	16
4. Liikennejärjestelmän kehittämisstrategia	17
4.1. Strategian lähtökohdat	17
4.2. Kehittämisen painopisteet	18
4.3. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset	31
Liitteet - Ehdotus toimenpideohjelmaksi	34



Esipuhe

Varkaus-Pieksämäki -seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu Varkauden ja Pieksämäen kaupunkien sekä Leppävirran ja Joroisten kuntien muodostamalle alueelle (Pieksämäen kaupunki ja Pieksänmaan kunta yhdistyivät vuoden 2007 alussa). Vaikka alue sijoittuu kahden eri maakunnan alueelle, kunnat muodostavat kuitenkin yhtenäisen työssäkäyntialueen. Kuntien välisen yhteistyön tiivistyessä on myös seudulle yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen katsottu tarpeelliseksi.

Luontevina lähtökohtina suunnitelmalle ovat toiminneet aiemmin laaditut maakunnalliset liikennestrategiat, joissa on määritetty maakuntatasolla alueen liikenteeseen tarvittavat kehittämistoimenpiteet ja niiden alustavat sisällöt, vastuutahot ja kiireellisyysjärjestykset. Tarkastelualueen liikenteellisiä ongelmia sekä parantamistoimenpiteitä on tämän lisäksi selvitetty muutamissa aluetta koskevissa suunnitelmissa. Laajaa yleiskuvausta tarkasteltavan alueen yhteisestä liikennejärjestelmästä ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi tarvittavista toimenpiteistä ei ole kuitenkaan aikaisemmin laadittu.

Alueen kehittyminen luo puitteet liikennejärjestelmän kehittämistarpeille. Liikennejärjestelmässä tapahtuvat muutokset ovat kuitenkin pääosin hitaita. Toimintaympäristön muutokset ovat sekä alueellisia että valtakunnallisia; väestö vähenee haja-asutusalueilla, työpaikat ja palvelut keskittyvät, ikääntyneiden määrä kasvaa, yhteiskunta ja työelämä ovat muutoksessa ja vapaa-ajan arvostus kasvaa. Tulevaisuudessa

ennakoitavat muutokset ja niiden vaikutukset ovat osin jo havaittavissa ja vaikuttavat jo nykyisin liikenteeseen ja liikkumiseen. Myös kuntahallinnon muutokset vaikuttavat liikkumiseen ja liikenteen hoitoon.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on ollut laaja yhteistyöhanke, jonka aikana on käyty keskustelua kehittämisen suunnista kaikkien liikennejärjestelmän hoitoon ja kehittämiseen osallistuvien tahojen sekä myös muiden sidosryhmien kanssa. Työtä on ohjannut suunnitelman rahoittajatahoista koottu ohjausryhmä:

- Jouko Miikkulainen, Varkauden kaupunki, pj.
- Leena Muoniovaara, Pieksämäen kaupunki, pj.
- Pasi Haverinen, Pieksämäen kaupunki
- Tapani Mähönen, Pieksänmaan kunta
- Rauno Kujanpää, Leppävirran kunta
- Samuli Rautiainen, Joroisten kunta
- Seppo Huttunen, Itä-Suomen lääninhallitus
- Satu Huttunen, Itä-Suomen lääninhallitus
- Jouko Kohvakka, Pohjois-Savon liitto
- Heikki Rintamäki, Etelä-Savon maakuntaliitto
- Pertti Asikainen, Kaakkois-Suomen tiepiiri
- Mika Savolainen, Savo-Karjalan tiepiiri
- Katri Mattelmäki, Savo-Karjalan tiepiiri

Konsultin edustajina ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet työn projektipäällikkö Petri Lounonen Sito-Kuopio Oy:stä ja projektisihteeri Annu Korhonen Linea Konsultit Oy:stä.

I. Suunnittelualue ja sen erityispiirteet

Suunnittelualue muodostaa yhtenäisen työssäkäyntialueen

Varkaus-Pieksämäki -seutu muodostaa yhtenäisen työssäkäyntialueen ja koostuu kahdesta tiiviistä, 42 kilometrin etäisyydellä toisistaan sijaitsevasta kuntakeskuksesta, Varkaudesta ja Pieksämäestä sekä niitä ympäröivistä pienemmistä, enemmän haja-asutusaluetyyppisistä kunnista (Leppävirta, Joroinen). Kuntaliitokset ovat viime vuosina muuttaneet selvästi alueen kuntarakennetta. Virtasalmi, Jäppilä ja Pieksämäen maalaiskunta yhdistyivät vuoden 2004 alussa Pieksänmaaksi, joka taas yhdistyi vuoden 2007 alussa Pieksämäen kaupunkiin. Kangaslampi liittyi Varkauden vuoden 2005 alusta.

Vaikka tarkastelualue muodostaakin kahteen keskuskuntaan tukeutuvan työssäkäyntialueen, tukeutuu alue vahvasti myös pohjois-eteläsuuntaiseen valtatiehen 5. Valtatien 5 kautta alue kiinnittyykin laajemmin ottaen myös Kuopioon, erityisesti Leppävirta kuuluu pohjoisosaltaan voimakkaasti myös Kuopion työssäkäyntialueeseen. Kuopion seudun merkitys on suuri myös palvelujen hankintakohteena. Myös muiden suurempien kaupunkien (Mikkeli, Joensuu, Jyväskylä)

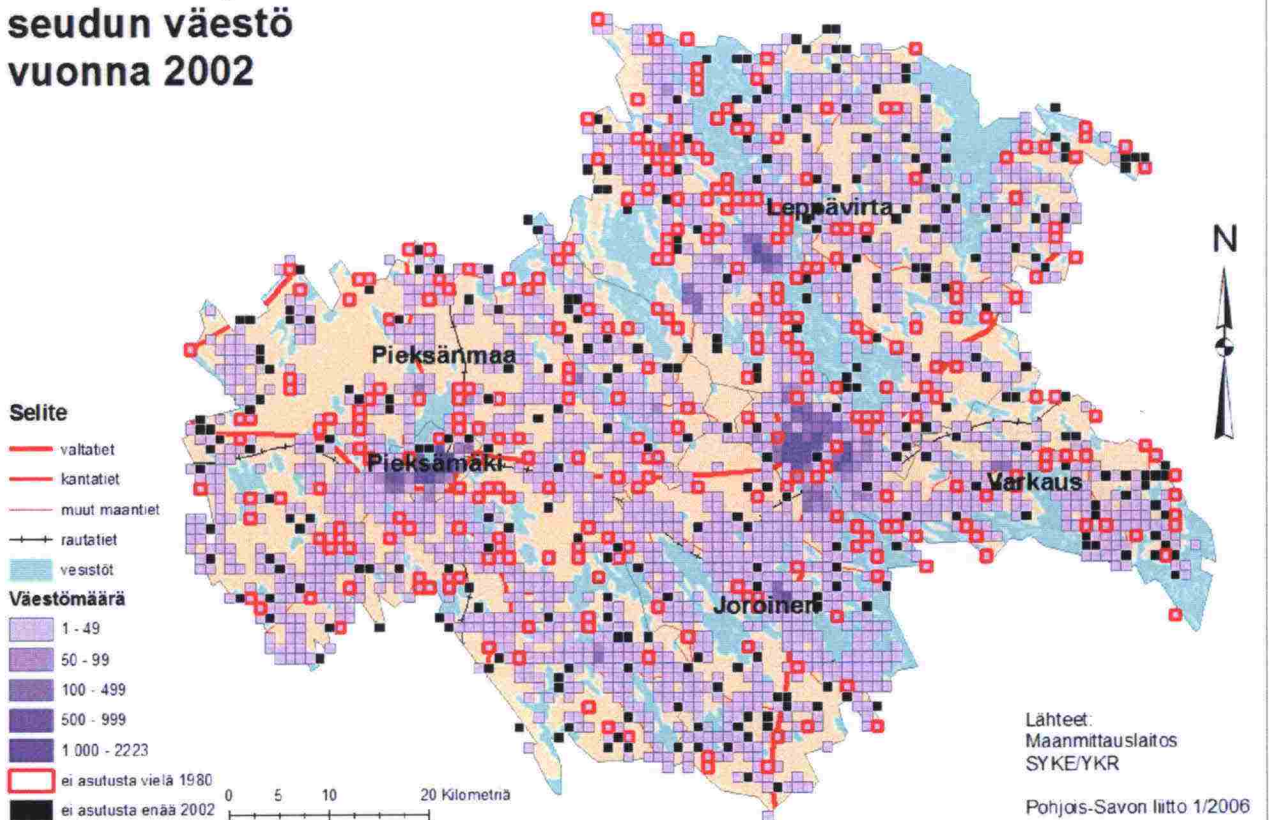
läheisyys tuo oman piirteensä alueen kehittymiselle; sekä työssäkäynnin että palvelujen hankinnan alueiden laajeneminen on yleinen kehityssuunta.

Väestö vähenee ja ikääntyy, seudun työpaikat ja palvelut keskittyvät

Tarkastelualue kuuluu muuttotappioalueisiin. Alueella asui vuoden 2005 lopussa noin 61 500 asukasta ja alueen asukasmäärät ovat olleet 90-luvun alkupuolelta saakka selvässä laskussa. Vuoteen 2030 mennessä on asukasmäärän ennustettu tilastokeskuksen trendiennusteen mukaan laskevan alueella noin 55 000 asukkaaseen. Trendiennuste ei kuitenkaan huomioi kuntien ja muiden tahojen tekemää työtä kehityksen hidastamiseksi. Eläkeikäisen väestön osuus ja määrä kasvaa tulevaisuudessa Varkauden ja Pieksämäen seudulla merkittävästi. Asutus keskittyy entistä enemmän keskuskuntiin ja pääliikenneyhteyksien varsille, mutta haja-asutusalueella on kuitenkin myös yksittäisiä kasvualueita.

Työpaikat ovat viimeisten vuosikymmenien aikana keskittyneet selvästi taajamiin ja pääliikennekäytävien varrelle. Osin taustalla on maatalouden kehitys; tila-

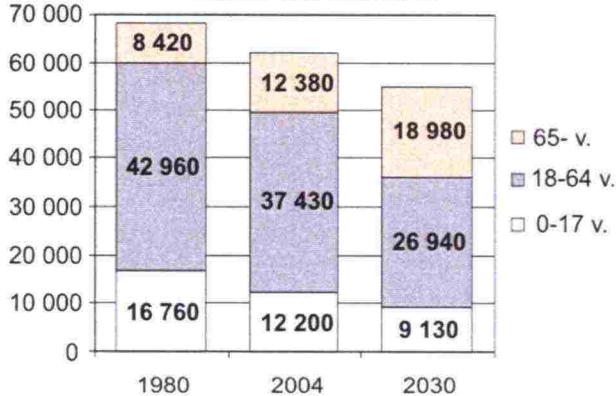
Varkauden ja Pieksämäen seudun väestö vuonna 2002



Asutus keskittyy taajamiin ja pääteiden varsille. Lähde: Pohjois-Savon liitto / SYKE

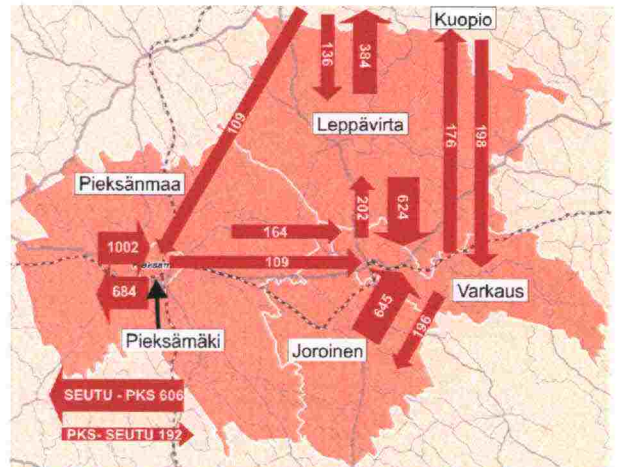
Ikäryhmien koon kehitys Varkaus–Pieksämäki -seudulla

Lähde: Tilastokeskus



Ikääntyneiden määrä ja osuus kasvavat tulevaisuudessa merkittävästi.

koot ovat kasvaneet ja työpaikat vähentyneet. Teollisuuden osuus työpaikoista on vähentynyt, kun taas palvelujen osuus on merkittävästi kasvanut. Vastaava kehitys jatkuu myös tulevaisuudessa. Viime vuosina ovat sekä työpaikkojen että työvoiman määrät seudulla laskeneet, mikä muodostaa selvän uhan alueen kehitykselle. Osa-aikaetäytön lisääntyminen tai uudentyyppisten sijainnista riippumattomien uusien työpaikkojen syntyminen saattavat hidastaa tätä kehitystä. Keskuskuntien merkitys seudun työpaikka-

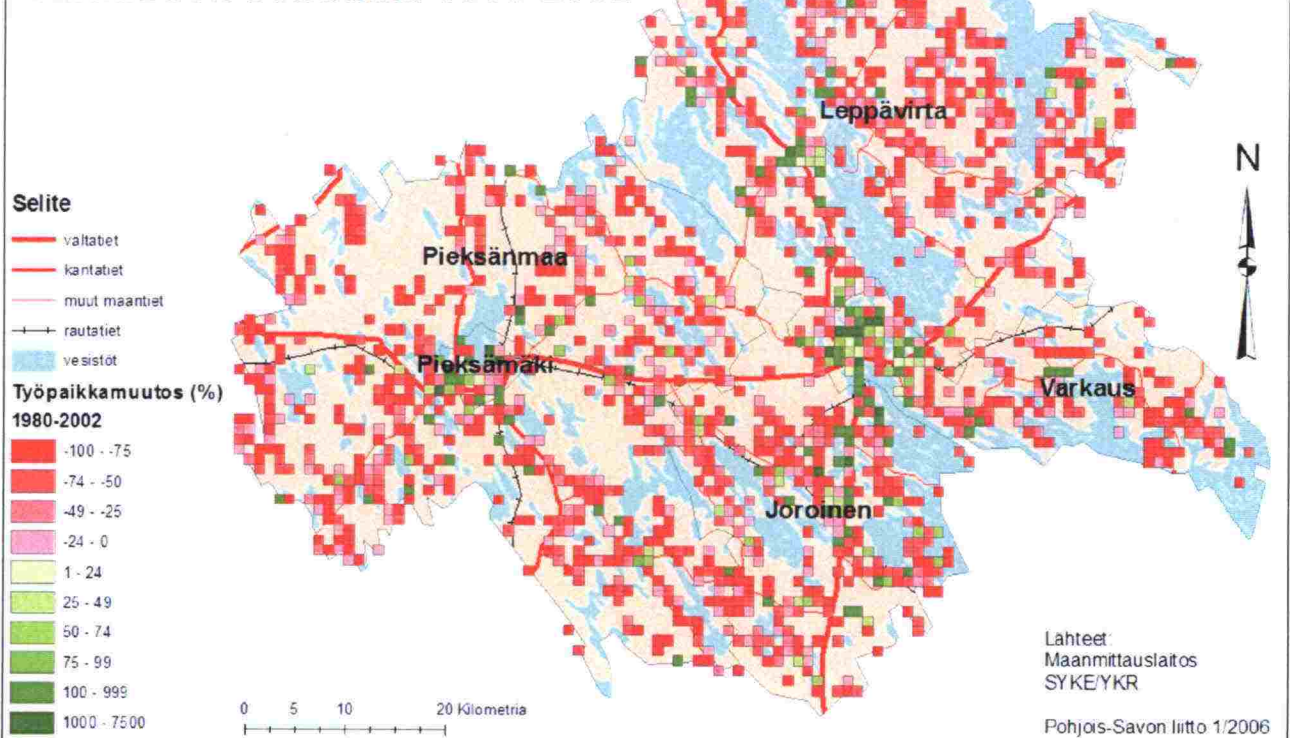


Merkittävimmät työssäkäyntivirrat Varkauden ja Pieksämäen seudulla v. 2004/2005. Lähde: Tiehallinto, Tilastokeskus

keskittyminä ja siten työmatkapedelöinnin kohteina on huomattava. Myös Kuopio on merkittävä pendelöinnin kohde, mutta myös Kuopiosta käydään töissä erityisesti Leppävirralla ja Varkaudessa.

Käynnistymässä oleva kunta- ja palvelurakennemuutos voi tulevaisuudessa muuttaa kuntakenttää voimakkaastikin. Oletettavaa on, että uudistuksen myötä tulevat palvelut keskittymään, mikä tulee osaltaan lisäämään seudun liikkumistarpeita.

Suhteellinen muutos työpaikkojen määrässä Pieksämäen ja Varkauden seuduilla 1980-2002



Työpaikat keskittyvät. Lähde: Pohjois-Savon liitto / SYKE

Maankäytön kasvu on suhteellisen vähäistä

Alueelle ovat luonteenomaisia laajat haja-asutusalueet, mutta myös vesistörikkaus sekä suurempien keskuskuntien rajojen tuntumaan sijoittuvat merkittävät sivutaajamat. Myös valtatie 5:n akselin merkitys on suuri. Liikenneväylät ovat muutoinkin ohjanneet alueen maankäytön kehittymistä merkittävästi.

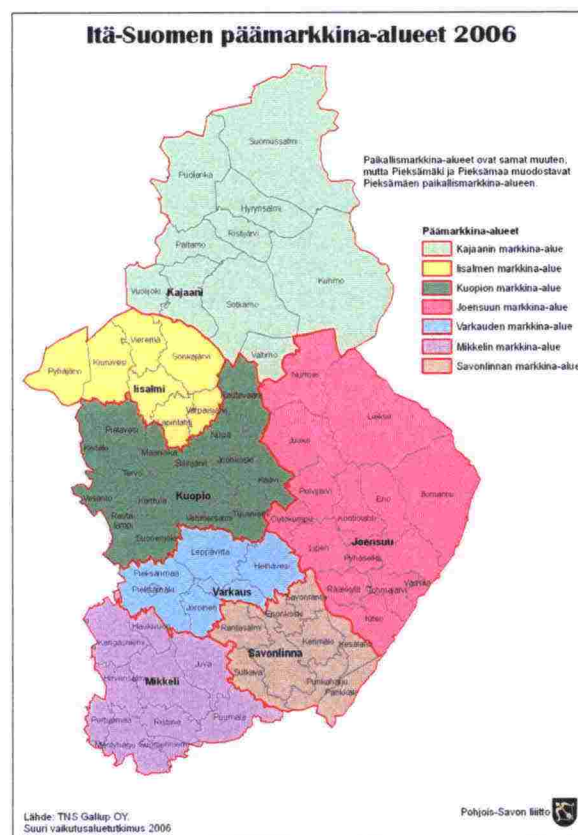
Alueen maankäytön kasvun ennakoitaan tulevaisuudessa olevan suhteellisen vähäistä asumisväljyyden kasvusta huolimatta. Maankäytön kasvu lienee pääosin nykyisten taajamien täydennysrakentamista sekä tarpeen mukaan uusien teollisuusalueiden rakentamista. Lisäksi uusien houkuttelevien, pääosin vesistön rantaan sijoittuvien, pienehköjen asuinalueiden käyttöönotto on mahdollista. Vapaa-ajan asutuksen merkitys on alueella voimakkaassa kasvussa, mikä johtaa kaavoituksen antamien mahdollisuuksien puitteissa vapaa-ajan asutuksen määrän kasvuun.

Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun jatkuva seudullinen yhteistyö on kuitenkin tärkeää, jotta maankäytön kasvualueet voidaan sijoittaa liikenteen kannalta hyviin paikkoihin.

Elinkeinoelämän elinvoimaisuus on erittäin tärkeää alueen kehitykselle

Alueen kehityksen kannalta on tärkeää ottaa huomioon elinkeinoelämän asettamat vaatimukset liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Alue on elinkeinorakenteeltaan suhteellisen yhteneväinen esim. metalliteollisuuden sekä maa- ja metsätalouden suuren merkityksen ansiosta. Alueen elinkeinoelämälle keskeisen Varkauden metsäteollisuuskeskittymän vaikutus säteilee myös koko alueelle, koska tehtaat mm. hankkivat pääosan käyttämästään raakapuusta tarkastelualueelta. Matkailun merkitys on suuri erityisesti Leppävirralla, muutoin maaseutu- ja vesireittimatkailun rooli on koko alueella vielä suhteellisen vähäinen.

*Varkauden ja Pieksämäen seudun markkina-alue (vastaa osin palveluiden hankinta-alueita).
Lähde: Pohjois-Savon liitto*



Tarkastelualueen kehitys luo paineita liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Väestön, työpaikkojen ja palvelujen keskittyminen lisää haja-asutusalueella asuvien liikkumistarpeita. Tästä johtuva liikenne ohjautuu osin hyväkuntoisille pääväylille, mutta lisää myös haja-asutusalueen tiestön parantamistarpeita. Haja-asutusalueen väestön väheneminen luo suuria haasteita joukkoliikenteen tehokkaalle järjestämiselle sekä haja-asutusalueen pientiestön hoidolle ja ylläpidolle. Väestön ikääntyminen edellyttää liikennejärjestelmän kehittämistä esteettömään ja liikkumisen helppoutta painottavaan suuntaan. Sujuvan työmatkaliikenteen turvaaminen on yhtenäisen työssäkäyntialueen toimivuuden edellytys.

Alueen saavutettavuus ja hyvät ulkoiset yhteydet (esim. raide- ja lentoliikenne) ovat tärkeitä erityisesti alueen suuryrityksille. Päätie- ja rataverkoston kunto ja kustannustehokas hyödyntäminen on oleellista koko alueen kehittämisen ja sen elinkeinoelämän kannalta. Metsäteollisuuden, maa- ja metsätalouden sekä matkailun näkökulmasta myös pientiestön hoito ja ylläpito on tärkeää.

2. Liikennejärjestelmän nykytila

2.1. Liikkuminen ja kuljetukset Varkaus-Pieksämäki -seudulla

Ihmisten liikkuminen seudulla perustuu pääosin henkilöautoon. Päivittäisistä matkoista noin 65 % tehdään henkilöautoilla (liikutuista kilometreistä lähes 80 %). Kevyen liikenteen osuus matkoista on noin 30 %, keskittyen pääosin lyhyisiin 0-5 km pituisiin matkoihin. Joukkoliikenteen osuus on noin 5 %. Kevyen liikenteen osuus on keskimääräistä suurempi lapsilla, nuorilla sekä iäkkäillä. Työikäinen väestö käyttää puolestaan keskimääräistä enemmän henkilöautoa. Lisäksi auton käyttömahdollisuus ja asuinpaikka vaikuttavat voimakkaasti ihmisten liikkumistapoihin ja -mahdollisuuksiin. Tämä korostuu erityisesti haja-asutusalueilla.

Työ- ja koulumatkat muodostavat päivittäisestä liikkumisesta noin kolmasosan. Vapaa-aikaan liittyvien moninaisten matkojen osuus on vastaavasti noin kaksi kolmasosaa.

Suurin osa kuljetuksista hoidetaan tie- ja katuverkkoa pitkin (lähes 70 % kuljetussuoritteesta). Myös rataverkon osuus on merkittävä. Vesi- ja lentoliikenteen osuus on kuljetussuoritteina vähäinen, mutta vaihtoehtoisina kuljetusmuotoina niiden merkitys on suuri.

2.2. Liikenneverkot ja infrastruktuuri

Liikenneverkkojen kattavuus on riittävä, mutta niiden tasossa esiintyy puutteita

Liikenneverkot ovat ohjanneet alueen kehittymistä selvästi. Valtatiet 5 ja 23, Savonrata ja itä-länsisuuntainen Pieksämäki-Varkaus-Joensuu -rata, syväväylä sekä Joroisissa sijaitseva Varkauden lentoasema ovat tarjonneet suurelle osalle aluetta suhteellisen hyvät liikenneyhteydet. Lisäksi pohjois-eteläsuuntainen kantatie 72 on Pieksämäen seudun kannalta tärkeä tieyhteys. Seudun kannalta tärkeitä tiejaksoja ovat myös seudun ulkopuoliset pääkaupunkiseudulle, rajalle (Pietariin) ja satamiin johtavat tieyhteydet.

Syksyllä 2006 julkistettiin ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Valtatie 5, Savonrata sekä tavaraliikenteen osalta rataosa Jyväskylä-Pieksämäki kuuluvat runkoverkkoon. Runkoverkkoon eivät kuitenkaan kuulu valtatie 9 Jyväskylästä Kuopioon eikä rata Pieksämäki-Varkaus-Joensuu.

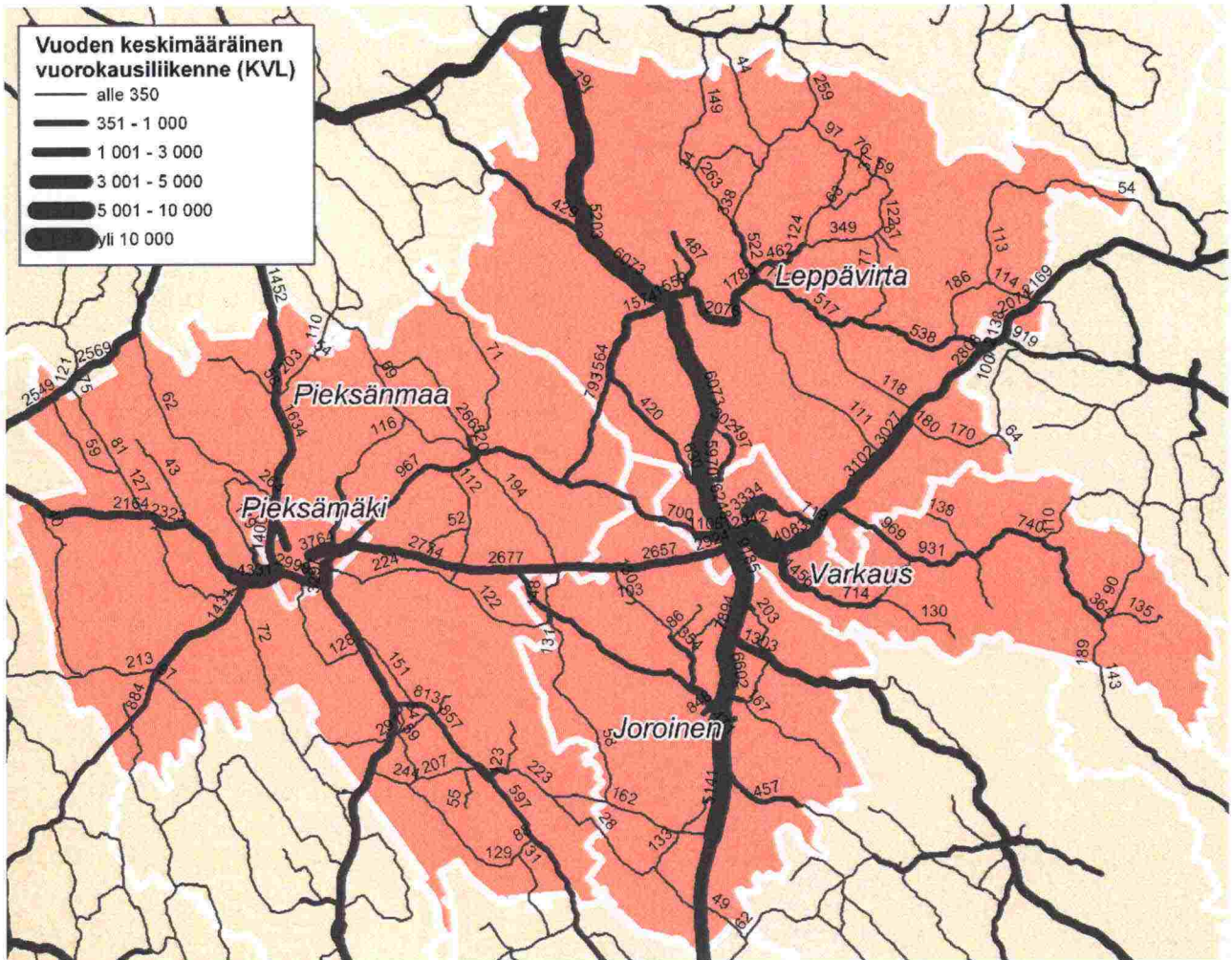
Seudun liikkumis- ja kuljetustarpeet vaihtelevat tarkasteltavasta liikkujaryhmästä ja kuljetusalasta (käyttäjäryhmistä) riippuen. Liikkujaryhmien tarpeet korostavat seudun liikenneinfrastruktuurin merkitystä, mutta suurelta osin myös liikenteen hoidon, liikennepalvelujen ja ns. heikkojen ryhmien liikkumismahdollisuuksien kehittämistä. Esille nousevat laajasti niin joukkoliikenteen asema, liikenneturvallisuus ja esteettömyys kuin haja-asutusalueella asumismahdollisuuksien tukeminen. Myös päätiestön ja -ratojen sekä lentoliikenteen merkitys nousee esille, erityisesti työmatkaliikkumisen näkökulmasta.

Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta nousevat esille mm. päätie- ja pääratayhteyksien taso (vientiyhteydet, rautatieverkoston kantavuus), pientiestön kunnon sekä hoidon ja ylläpidon kehittäminen sekä lentoliikenteen asema. Tärkeitä ovat myös koko tiestön kunnossapito erityisesti talvisin sekä logistiikkayhteistyön (mukaan lukien kuntalogistiikka) lisääminen.

Tieverkko

Valtatien 5 välin Joroinen-Varkaus parantamisen jälkeen seudun päätieverkon merkittävimmät toimivuusongelmat keskittyvät valtatielle 5 välille Leppävirta-Kuopion raja. Toimivuusongelmia esiintyy myös valtatiellä 23 Varkauden kohdalla, missä valtatie kulkee keskustan läpi. Muutoin tiestön palvelutaso on seudulla varsin hyvä. Muun muassa liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita päätieverkolla ovat valtatiellä 23 Pieksämäen kohta sekä osuus Varkaus-Heinävesi. Pieksämäen kohdalla valtatie jatkuu on epäselvä, lisäksi valtatiellä on useita vaarallisia liittymiä. Vaikka liikennemäärät valtatiellä 23 Varkauden ja Heinäveden välillä ovat vähäisempiä on tämän osuuden parantaminen pienillä liikenneturvallisuustoimenpiteillä kuitenkin tarpeen.

Alueen merkittävimmät täysin uudet yhteystarpeet sijoittuvat Varkauden kaupungin alueelle (ns. Huruslahden ylitys sekä myöhemmin valtatie 23 siirto uu-



Maanteiden liikennemäärät, KVL 2004. Lähde: Tiekisteri.

teen paikkaan Varkauden keskustan kohdalla). Hankkeet mahdollistaisivat maankäytön tehostamisen sekä osaltaan Varkauden keskustan rauhoittamisen valtatie 23 läpikulkuliikenteeltä. Muutoin uudet yhteystarpeet ovat vähäisiä.

Kuntakeskusten väliset yhteydet tukeutuvat suurelta osin päätieverkkoon. Muulla tieverkolla suurimmat tarpeet kohdistuvat kuntien sivutaajamien ja kuntakeskusten välisiin yhteyksiin, esimerkiksi Jäppiläntielle ja Sorsakoskentielle. Taajamissa merkittävimmät parantamistarpeet kohdistuvat alueella Pieksämäen, Leppävirran ja Joroisten keskustoihin, Varkauden Päiviönsaareen sekä Kangaslammen taajamaan.

Alemmalla tieverkolla ja yksityisteillä on rahoituksen niukkuus aiheuttanut vaikeuksia niin tiestön kunnan parantamiselle kuin hoidolle ja ylläpidolle sekä parantamishankkeiden toteuttamiselle. Alemman tieverkon kunto on merkittävä tekijä elinkeinoelämän, mm. metsäteollisuuden ja maatalouden kuljetuksille, matkailulle sekä ylipäätään haja-asutusalueella asumisen mahdollisuuksille. Alemmalla tieverkolla on huo-

mattavan paljon kunnostamistarpeita, mutta niiden toteuttaminen on nykyisillä rahoitustasoilla ja yksityistieavustuksilla mahdotonta. Lisäksi sorateiden osuus alueen tieverkosta on erittäin suuri; noin 45 % alueen yleisistä teistä on sorapintaisia. Vähäliikenteisimpien teiden kunto, sekä yleisten että yksityisten teiden, on jatkuvasti heikkenemässä. Lisäksi vähäliikenteisimpien yleisten teiden osalta on noussut paineita tarkistaa teiden luokituksia sekä muuttaa yleisiä teitä pienessä määrin myös yksityisteiksi. Asiaa ei ole kuitenkaan tarkemmin selvitetty.

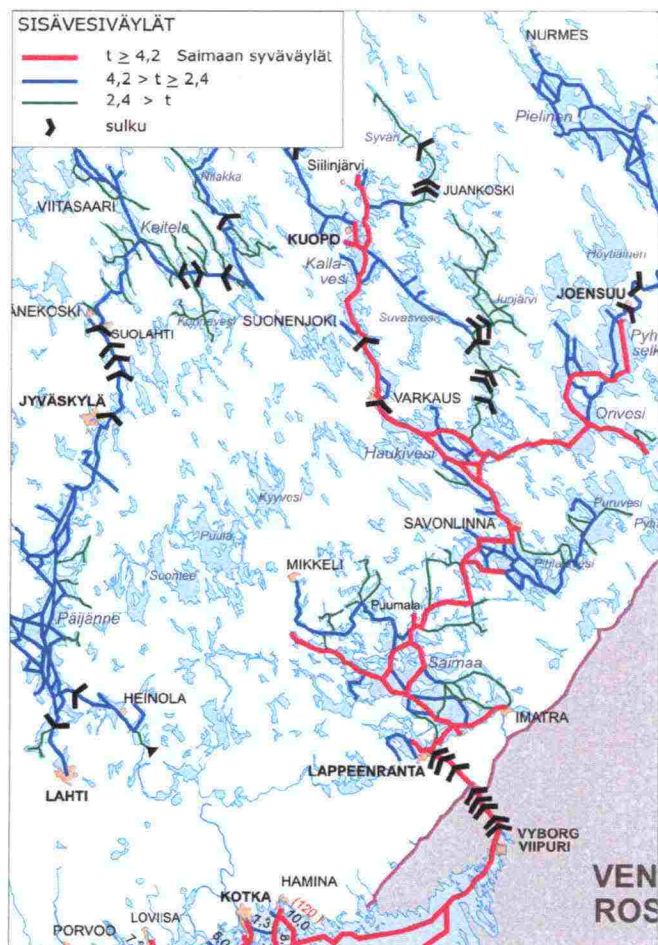
Rautatieliikenne

Tarkastelualueen poikki kulkevat sekä pohjois-eteläsuuntainen Savonrata että itä-länsisuuntainen Turku-Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki-Varkaus-Joensuu -rata. Molemmilla näillä radoilla on suuri merkitys sekä alueen henkilö- että tavaraliikenteelle. Lisäksi Huutokoskelta (erkanee Pieksämäki-Varkaus -väyliltä) Savonlinnaan kulkee nykyisin ainoastaan tavaraliikenteen käytössä oleva huonokuntoinen ja vähäliikenteinen rataosuus.

Rautatieliikenteen kannalta keskeisiä ongelmia ovat niin Savonradan nopeiden junayhteyksien viivästyminen (mm. lukuisat tasoristeykset), Pieksämäki-Joensuu-radan puuttuva sähköistys kuin koko rataverkon puutteellinen kantavuus. Myös Huutokoski-Savonlinna -radan huono kunto on erityisesti koko Itä-Suomen metsäteollisuuden kuljetusten kannalta selkeä ongelma. Tällä radalla nähdään kasvupotentiaalia mahdollisen itäliikenteen kasvun myötä. Tulevaisuudessa nopeiden junayhteyksien saaminen tulee nopeuttamaan yhteyksiä niin, että junaliikenne tulee erittäin kilpailukykyiseksi lentoliikenteen kanssa koko tarkastelualueen, mutta erityisesti Pieksämäen seudun kannalta. Alueen saavutettavuutta parantaisi Savonradan parantamisen ohella myös Lahden ja Mikkelin välisen oikoradan toteuttaminen.

Vesiliikenne

Tavaraliikenteen kannalta on vesiteillä vaihtoehtoisena liikennemuotona huomattava merkitys, vaikka sen kuljetusosuus onkin nykyisin vähäinen. Henkilöliikenteen kannalta merkitys on täysin matkailullinen. Saimaan ruopatut syväväylät ulottuvat Varkauden, Leppävirran ja Kuopion kautta Siilinjärvelle. Väylän



Vesiväylästä, Lähde: Merenkulkulaitos)

ongelmana on alueen eteläpuolella Savonlinnan kohdan väylän kapeus. Laajemmin epävarmuutta aiheuttaa Saimaan kanavan vuokrasopimuksen päättyminen vuonna 2013. Neuvottelut vuokrasopimuksen jatkamiseksi ovat käynnissä. Vesiteiden käyttöä rajoittaa myös mm. ympärivuotisen meriyhteyden puute.

Syväväylien ohella on vesireitti Iisalmi-Varkaus merkittävä raakapuun uittoväylä. Alueen satamista ovat selvästi tärkeimpiä Varkauden Akonniemen ja Taipaleen satamat (kaupungin omistamia) sekä Stora Enson omistama Kosulanniemen satama. Taipaleen satama on merkittävä raakapuun lastauspaikka. Satamien merkitys on seudun ja osin koko Itä-Suomen kannalta suuri. Satamien määrästä johtuva satamapalvelujen hajanaisuus on kuitenkin merkittävä puute.

Matkailun kannalta olisi tärkeää kehittää reittien varrelle sijoitettavia veneilypalveluja ja lisätä alueen toimijoiden välistä yhteistyötä vesimatkailun kehittämiseksi. Matkailun kannalta merkittävän Saimaan ja Päijänteen yhdistävän Savon kanavan toteuttaminen on pitkän tähtäimen tavoitteena.

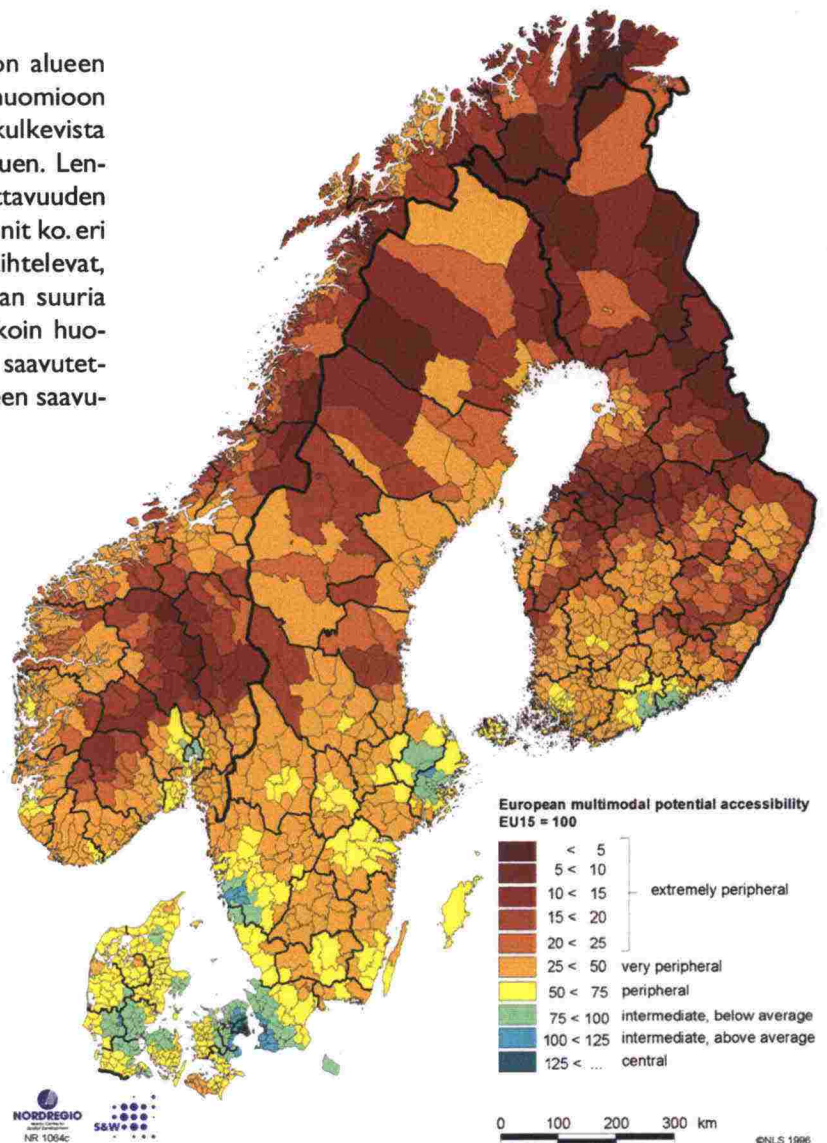
Lentoliikenne

Joroisissa sijaitsevan Varkauden lentoaseman terminaali on uusittu viime vuosina ja lentoaseman kapasiteetti mahdollistaisi huomattavasti nykyistä suuremmat liikennemäärät. Matkustajamäärät ovat viime vuosina kuitenkin laskeneet, koska lentoliikenne Varkauteen on ollut ajoittain keskeytyneenä ja lentoliikenteen jatkuvuus ollut hyvin epävarmaa. Vuorotarjonta on ollut vähäistä, mutta se on palvellut kuitenkin suhteellisen hyvin seudun tarpeita lukuun ottamatta aikaista aamu- ja myöhäistä iltavuoroa (yhteydet ulkomaan jatko-yhteyksille). Lentoliikenteellä on suuri merkitys erityisesti alueen elinkeinoelämälle, minkä vuoksi osa alueen kunnista onkin tukenut lentoliikennettä. Varkauden lentoliikenteelle on asetettu julkisen palvelun velvoite, mutta sen jatkuvuus on edelleenkin hyvin epävarmaa.

Paremmen vuorotarjonnan omaava Kuopion lentoasema on myös kohtuullisesti saavutettavissa, etenkin alueen pohjoisosista. Jyväskylän lentoasema on myös Pieksämäen seudun yhteyksien kannalta huomioon otettava vaihtoehto.

Alueen saavutettavuus

Liikenteellisistä puutteista huolimatta on alueen saavutettavuus (maantieteellinen sijainti huomioon ottaen) kohtuullinen alueen kautta kulkevista maantie-, rata- ja vesitieteyhteisistä johtuen. Lentoliikenteen merkitys on alueen saavutettavuuden kannalta erittäin oleellinen. Kuntien sijainnit ko. eri liikennemuotojen verkkoihin nähden vaihtelevat, mutta etäisyydet eivät ole kohtuuttoman suuria minkään kunnan suhteen. Verkkojen paikoin huono kunto tosin heikentää selvästi alueen saavutettavuutta. Eurooppalaisittain katsoen alueen saavutettavuus on kuitenkin huono.



Saavutettavuus eurooppalaisittain katsottuna (keskiarvo = 100).

Viime vuosina toteutettujen parantamishankkeiden myötä on alueen liikenneverkkojen kattavuus riittävä niin päätiestön, ratojen ja vesiväylien kuin pientiestön yhdistävydenkin kannalta. Merkittävimmät ongelmat koskevatkin liikenneverkkojen osalta niiden tasoa; kuntoa, hoitoa ja ylläpitoa. Varkauden lentoaseman sijainti on hyvä ja palvelun taso on ollut pääosin riittävä. Lentoliikenteen jatkuvuuden epävarmuus muodostaa kuitenkin uhan alueen saavutettavuuden turvaamiselle. Alueen saavutettavuus on eri liikennemuotojen kannalta katsoen kohtuullinen (tosin eurooppalaisittain katsoen huono).

Liikennemuotojen välistä yhteistyötä, matkaketjujen toimivuutta sekä liikkumisen ja kuljetusten seudullista suunnittelua tulee kehittää.

2.3. Joukkoliikenteen järjestäminen suurimpia haasteita

Joukkoliikenteen rungon muodostavat Varkauden ja Pieksämäen seudulla linja-auto- ja junaliikenne, joita lentoliikenne täydentää pääkaupunkiseudulle ja ulkomaille suuntautuvilla matkoilla. Taksiliikenne täydentää joukkoliikenteen palveluita merkittävästi koko seudulla. Vuorotarjonta on vilkkainta valtateillä 5 ja 23. Seudun ulkopuolelle suuntautuvassa liikenteessä paras palvelutaso on alueelta Kuopioon; Varkaudesta linja-autoilla ja Pieksämäeltä junilla. Myös Jyväskylään ja Mikkeliin on toimivat yhteydet, joissa juna- ja linja-autoliikenne täydentävät toisiaan. Junaliikenteen merkitys on suuri myös pääkaupunkiseudulle ja muuhun maahan johtavien yhteyksien osalta.

Pääteihin ja suurimpien kuntakeskusten välisiin yhteyksiin tukeutuva joukkoliikenne on itsekannattavaa. Suuri osa haja-asutusalueen yhteyksistä hankitaan kuitenkin ostoliikenteenä. Haja-asutusalueen asukasmäärien väheneminen ja keskittyminen sekä siitä aiheutuva joukkoliikenteen käyttäjämäärien jatkuva lasku on johtanut joukkoliikenteen palvelutason voimakkaaseen laskuun eikä edes nykyisen palvelutason ylläpitäminen tule olemaan mahdollista ilman uusien keinojen käyttöönottoa.

Seudulla on voimassa koko alueen kattava Keski-Savon seutulippualue. Lisäksi lähes kaikissa kunnissa toimii palveluliikenne, jonka matkustajamäärät ovat väestön ikääntymisen ja muun ostoliikenteen hiipuessa nousussa. Varkaus ja Leppävirta kuuluvat Pohjois-Savon matkojen yhdistelykeskuksen piiriin sekä Pieksämäki ja Joroinen Etelä-Savon matkapalvelukeskuksen piiriin. Matkojen yhdistelytoiminta käsittää kuitenkin vain yhteiskunnan maksamat matkat.

Paikallisliikennettä on alueen kunnista Varkaudessa ja Pieksämäellä. Liikennettä tuetaan mm. ostamalla liikennettä ja maksamalla taksatukia, mutta sen ei kuitenkaan koeta palvelevan asiakkaita riittävän hyvin. Paikallisliikennettä ei ole laajemmin suunniteltu koko seututason tavoitteita koskien.

Junaliikenteen suosio on kasvussa yhteyksien nopeutumisen johdosta. Myös lentoliikenteen tarve on suuri, vaikka suhteellisen vähäiset matkustajamäärät edellyttävät myös kuntien tukea lentoliikenteelle. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat kuitenkin linja-autoliikenteeseen, erityisesti paikallisliikenteen ja haja-asutusalueen joukkoliikenteen hoitoon. Joukkoliikenteen seudullinen sekä hallintokuntien välinen suunnitteluyhteistyö on vielä vähäistä.

Tulevaisuudessa joukkoliikenteen järjestäminen on liikennejärjestelmän kehittämisen suurimpia haasteita. Joukkoliikenteen osalta tulee sekä paikallis- että erityisesti haja-asutusalueen joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi löytää uusia keinoja.

2.4. Kuljetusalalla kehitettävä yhteistyötä

Varkauden ja Pieksämäen seudun tieverkon suurimmat kuljetusmäärät sijoittuvat valtateille 5 ja 23. Valtatien 23 Joensuun suunta on idän suunnan liikenteen kannalta tärkeä. Alemman tieverkon merkitys maakunnan elinkeinoelämälle on suuri puutavaran ja maatalouden kuljetusten vuoksi. Suurimmat ongelmat keskittyvät alemman tieverkon kuntoon ja keli-rikkoon, erikoiskuljetusten reitistöön erityisesti Varkaudessa ja Pieksämäellä, talvihoitoon sekä opastukseen. Lisäksi Varkaudessa tehtaiden keskittyminen keskustan tuntumaan aiheuttaa hankaluuksia tehtaiden puuhuollon sujumiselle.

Rautatiekuljetuksilla hoidetaan mm. metsä- ja metalliteollisuuden raaka-aineiden ja puolivalmisteiden kuljetuksia. Rautatiekuljetukset ovat hyvin kilpailukykyisiä mm. kotimaan pitkissä raaka-ainekuljetuksissa ja pitkissä satamiin suuntautuissa vientikuljetuksissa, vaikka rautatiestön puutteellinen kantavuus rajoittaaakin kuljetuskaluston täysimittaista hyödyntämistä.

Vesiteillä, erityisesti syväväylällä sekä puutavaran uittolla on vaihtoehtoisena liikennemuotona huomattava merkitys, vaikka vesiliikenteen osuus tavaraliikenteestä onkin ollut laskussa. Vesiliikenteen käyttöä

kuljetusmuotona rajoittaa em. mukaisesti ympärivuotisen liikennöintimahdollisuuden puute. Varkauden satamaliikenteestä suurin osa on metsäteollisuuden vientikuljetuksia sekä raakapuun koti- ja ulkomaan kuljetuksia. Lentoliikenteen merkitys on vähäinen keskittyen lähinnä rahti- ja postiliikenteeseen.

Kuljetusmuotojen välinen yhteistyö sekä laajemmin logistiikkayhteistyö on seudulla vähäistä. Yhteistyön lisääminen sekä uusien logistiikan tehostamiseen liittyvien hankkeiden toteuttaminen voisi parhaimmillaan tukea voimakkaasti seudun kehittämistä.

Tavaraliikenteen kannalta yleisistä ongelmista suurimpia ovat pientiestön huono kunto, talvihoidon taso, rautateiden puutteellinen kantavuus sekä logistiikkayhteistyön vähäisyys. Vesiliikenteen kannalta ympärivuotisen meriyhteyden puute rajoittaa kuljetusosuuden kasvattamista. Seudulla olisi potentiaalia parantaa logistista kilpailuasemaa uusilla, innovatiivisilla hankkeilla.

2.5. Liikenneturvallisuudessa parannettavaa, ympäristöongelmat paikallisia

Varkauden ja Pieksämäen seudun kunnissa on viime vuosina tapahtunut keskimäärin noin 90 henkilövahinkoihin johtanutta tieliikenneonnettomuutta vuodessa. Näissä on kuollut vuosittain keskimäärin 8 henkeä, joskin vuosittaiset vaihtelut ovat suuria. Liikenteen kuolonuhreista kaksi kolmannesta on henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Vakavimmat onnettomuudet keskittyvät yleisille teille ja siellä päätieverkolle. Alueen liikenneturvallisuuden merkittävimpiä ongelmakohteita ovat muun muassa valtatie 23 välillä Varkaus-Heinävesi ja Varkauden keskustan kohdalla sekä laajemmin vilkasliikenteisen tiestön tienvarsiasetuskohteet sekä osin vielä parantamattomat taajamakohteet. Pääteiden onnettomuuksissa kohtaamisonnettomuudet ovat suurin onnettomuusluokka. Alemmalla tieverkolla tapahtuu vastavasti runsaasti yksittäisonnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuudet keskittyvät taajamiin.

Varkauden ja Pieksämäen seudulla liikennejärjestelmään liittyviä paikallisia ympäristöongelmia esiintyy mm. valtateiden varsien yksittäisillä melualueilla sekä raideliikenteen melualueilla Pieksämäellä, Joroisissa ja osin Varkaudessa. Pohjavesi- ja päästöongelmat ovat suhteellisen vähäisiä. Vilkkaimpien liikenneväylien sijoituksessa pääosin taajamien ulkopuolelle ei tärinäkään muodosta alueella merkittävää ongelmaa.

Liikenneturvallisuustilanne on viime vuosina kehittynyt alueella hyvään suuntaan. Liikenneympäristön turvallisuutta tulee edelleen kehittää, mutta sen lisäksi tarvitaan myös määrätietoista liikenneturvallisuustyötä eri toimijoiden yhteistyönä.

Alueen liikennejärjestelmätasoon vaikuttavat ympäristöongelmat ovat suhteellisen vähäisiä. Ympäristöseikat tulee kuitenkin ottaa huomioon kaikessa suunnittelussa.

2.6. Kävelyssä ja pyöräilyssä on kasvupotentiaalia

Yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehitys määrittää hyvin pitkälle eri kulkumuotojen toimintaedellytykset. Kävely on suosituin kulkumuoto lyhyillä matkoilla ja polkupyörän kilpailukyky on parhaimmillaan 1-5 kilometrin pituisilla matkoilla. Toimiva, turvallinen ja viihtyisä kevyen liikenteen verkosto on kuitenkin aina perusedellytys sille, että asukkaat voivat ja haluavat kävellä ja pyöräillä. Vaarallinen tai turvattomaksi koettu liikennenympäristö rajoittaa merkittävästi erityisesti lasten liikkumista. Kevyen liikenteen liikenneturvallisuusongelmat kytkeytyvät usein kevyen liikenteen ja autoliikenteen risteämistapahtumaan. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisellä on myönteisiä vaikutuksia myös kansanterveyteen.

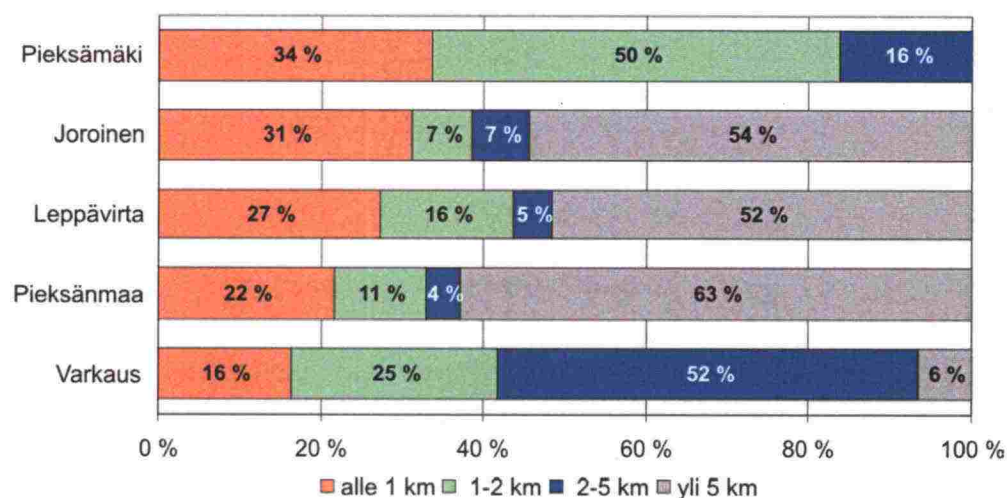
Kävelymatkojen osuutta kuntien sisäisessä liikenteessä on mahdollista lisätä erityisesti Varkaudessa ja Pieksämäellä, jossa suuri osa asutuksesta sijaitsee 0-5 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Pieksämäellä ja Varkaudessa on suhteellisen kattava kevyen liikenteen verkko ja pääsääntöisesti pääkatujen ja vilkkaimpien kokoojakatujen varsilla on kevyen liikenteen väylä. Puutteita verkoissa kuitenkin on. Keskeinen ongelma on pyörätieverkon epäjatkuvuus kaupunkien keskusta-alueilla.

Haja-asutusalueella puuttuvat kevyen liikenteen yhteydet sekä pitkät etäisyydet muodostavat rajoitteita kävelylle ja pyöräilylle. Kuntakeskusten ulkopuolisella alueella on kevyen liikenteen väyliä lähinnä vain valtateiden varsilla ja paikoin sivutaajamien kohdilla. Kevyen liikenteen yhteyksiä muodostettaessa voitaisiin laajemmin pohtia myös yksityisteiden käyttömahdollisuuksia.

Jalankulkuympäristön esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulisi monin paikoin parantaa. Esteetön liikkumisympäristö on perusedellytys sille, että myös vanhuksilla, vammaisilla ja muilla liikkumisesteisillä ihmisillä on mahdollisuus toimia ja liikkua itsenäisesti omassa elinympäristössään. Kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämisen kannalta on tärkeää ohjata mahdollista taajamien lisärakentamista täydennysrakentamisen suuntaan sekä tukea lähipalvelujen säilymistä.

Kevyen liikenteen suosion lisäämismahdollisuudet olisivat suuret erityisesti Varkaudessa ja Pieksämäellä, missä myös kevyen liikenteen väylät ovat kohtuulliset. Verkoston täydentämistarpeita on kuitenkin molemmissa kaupungeissa, sekä tie- että katuverkolla koskien niin keskusta-alueita kuin lähiliikkumisympäristöjä. Haja-asutusalueilla verkoston täydentämismahdollisuudet ovat vähäisemmät. Väestön ikääntymässä esteettömien reittien tarve lisääntyy.

Väestön osuus eri etäisyyksillä lähimmästä kuntakeskuksesta



Väestön etäisyys lähimmästä kuntakeskuksesta Lähde: Rakennus- ja huoneistorekisteri

2.7. Liikennejärjestelmän rahoitus on niukkaa

Liikennejärjestelmän rahoitus on viime vuosina vaihdellut huomattavasti riippuen Tiehallinnon käynnissä olleista valtakunnallisista kehittämishankkeista. Ilman näitä kertaluonteisia tie- ja rataverkon kehittämisinvestointeja ja rataverkon korvausinvestointeja on liikennejärjestelmän rahoitus ollut viime vuosina noin 24,5 miljoonaa euroa vuodessa, josta investointien osuus on ollut noin 5,5 miljoonaa euroa, joukkoliikenteen ja kuljetusten tukien noin 6,5 miljoonaa euroa sekä muiden kohteiden, lähinnä hoidon ja kunnossapidon noin 12,5 miljoonaa euroa.

Summa sisältää normaalit vuosittaiset menot; Tiehallinnon perustienpito, ratakilometreihin perustuvan arvion ratahallinnon hoito- ja käyttömenoista, kuntien kadunpidon ja kuljetusmenot, KELA:n kuljetuskustannukset, lääninhallituksen joukkoliikennemenot sekä Merenkululaitoksen väylien ylläpitokustannukset ja kanavien käyttö- ja kunnossapitokustannukset. Rahoituksesta suurin osa menee päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen sekä kuljetuskustannuksiin.

Varkauden ja Pieksämäen seudun vuosittaiset liikennemenot (milj. € /v)		noin 24,5 milj € /v
Kunnat yhteensä		10,8
Kadunpito ja yksityistiet yhteensä (2001-2004 keskimäärin)		6,89
hoito ja kunnossapito		3,28
investoinnit		3,00
yksityistieavustukset		0,51
osallistuminen Tiehallinnon hankkeisiin		0,12
Kuljetuskustannukset yhteensä (v. 2003)		3,92
avoin joukkoliikenne		0,34
opetustoimi		1,96
terveydenhuolto		0,52
sosiaalitoimi		1,11
Tiehallinto yhteensä (2001-2004 keskimäärin)		7,0
Perustienpito yhteensä		2,5
hoito		1,4
ylläpito		0,9
peruskorjaukset		2,2
uus- ja laajennusinvestoinnit		(lisäksi Vt 5 Joroinen-Varkaus (30+4 milj. € / 3v.)
Valtion yksityistieavustus		0,2
Ratahallintokeskus yhteensä		2,7
Hoito ja ylläpito		(lisäksi kunnossapito ja korvausinvestoinnit n. 4 milj. € /v)
Merenkululaitos yhteensä		0,35
Vesiväylien ylläpito ja kanavien käyttö- ja kunnossapito		(lisäksi investointeihin 0- 0,03 € / v)
Lääninhallitus yhteensä		0,24
joukkoliikenneostot		0,14
seutulipputuki, palveluliikenteen avustus		0,10
KELA yhteensä		3,2
Koulumatkatuet		0,3
Svl:n mukaiset matkakorvaukset		2,9

2.8. Yhteenveto kehittämistarpeista

Alueen kehittämiseen liittyvät tarpeet syntyvät niin elinkeinoelämän kuljetusten kuin ihmisten liikkumisen synnyttämistä tarpeista. Eri asukasryhmien näkökulmasta korostuvat niin joukkoliikenteen asema, liikenneturvallisuus ja esteettömyys kuin haja-asutusalueen asumismahdollisuuksien tukeminen. Myös päätiestön ja ratojen sekä lentoliikenteen merkitys nousee esille, erityisesti työmatkaliikkumisen näkökulmasta. Elinkeinoelämän kannalta tärkeää on päätie- ja pääratayhteyksien taso (vientiyhteydet, rautatieverkoston kantavuus), pientiestön kunnan sekä hoidon ja ylläpidon kehittäminen sekä lentoliikenteen asema. Tärkeitä ovat myös koko tiestön kunnossapito erityisesti talvisin sekä logistiikkayhteistyön (mukaan lukien kuntalogistiikka) lisääminen.

Liikennejärjestelmän kehittämisen tulee luoda edellytyksiä alueen kehittymiselle ja tukea alueen vahvuuksien hyödyntämistä paitsi elinkeinoelämän myös alueella asuvien ihmisten kannalta. Keskeistä tässä on sekä alueen saavutettavuuden parantaminen että alueen sisäisten kuljetusten ja liikkumisen peruspalvelutason säilyttäminen ja parantaminen. Hyvät liikenneyhteydet ovat myönteisen aluekehityksen välttämätön, mutta ei riittävä ehto. Alueen kannalta voidaan keskeisenä pitää työssäkäyntialueen toimivuutta, palvelujen saavutettavuutta, eri alueiden välisiä yhteyksiä, alueen elinvoimaisuutta sekä kuljetusten tehokkuutta ja täsmällisyyttä.

Vahvuudet

- Perusinfrastruktuurin kattavuus on varsin hyvä, vaikka niin valtatieistön kuin rataverkon tasossa esiintyykin vielä huomattavia puutteita.
- Päivittäinen liikennöitävyys on pystytty turvaamaan koko tieverkolla.
- Alueen saavutettavuus on hyvä niin valtatieverkoston, rautateiden kuin lentoliikenteenkin osalta. Myös syväväylän sijainti on hyvä, erityisesti Varkauden ja Leppävirran osalta.
- Ei merkittäviä liikenteen sujuvuusongelmia.
- Turvallisuusongelmat paikallisia.
- Valtatien 5 kehitysakseli
- Työpaikkojen ja palveluiden läheisyydestä saatavat ajankäyttöedut verrattuna esim. Pääkaupunkiseutuun

Heikkoudet

- Pientieverkoston huono kunto aiheuttaa ongelmia haja-asutusalueella niin asukkaille, maa- ja metsätaloudelle, raakapuun hankinnalle sekä matkailuliikenteelle.
- Hajanaisen maankäytön edellyttämän yksityistiestön laajuus ja kunnossapidon kalleus
- Joukkoliikenteen palvelutaso erityisesti haja-asutusalueilla on huononemassa. Haja-asutusalueella asuminen edellyttää monin paikoin jo omaa autoa.
- Lentoliikenteen vuorotarjonta suppeaa
- Nykyisin vielä hitaat junayhteydet ja ratojen huonot kantavuudet
- Myös valta- ja kantateillä esiintyy paikoittaisia ongelmakohteita (vt 5 Leppävirta-Kuopio, vt 23 ongelmalliset osuudet, kt 72)
- Monin paikoin asuinalueiden lähiliikkuminen koetaan turvattomaksi.
- Vähäinen yhteistyö niin eri toimijoiden kesken kuin erityisesti kuljetuksia ja jakeluliikennettä koskien
- Logistinen osaaminen vielä varsin vähäistä

Mahdollisuudet

- Joukkoliikenteen järjestäminen uusin tavoin (esim. kutsujoukkoliikenne) voi antaa mahdollisuuksia palvelutason säilyttämiseen tai jopa parantamiseen nykykustannuksin.
- Loma-asutuksen, matkailun (mm. järviluonnon hyödyntäminen) ja etätöiden merkityksen kasvu
- Toiminnan tehostaminen ja yhteistyön lisääminen niin koko liikennejärjestelmää kuin erityisesti kuljetuksia ja jakeluliikennettä koskien (mm. logistiikkayhteistyö)
- Nopeiden junayhteyksien tulo parantaa merkittävästi alueen saavutettavuutta.
- Valtatien 5 sekä seudun muiden liikenteellisten vahvuuksien hyödyntäminen
- Kunta- ja palvelurakenteen muutokset voivat luoda mahdollisuuksia liikkumistarpeiden järkevöittämiselle.

Uhat

- Negatiivinen aluekehitys (muuttotappiot, työpaikkojen väheneminen)
- Asukkaiden, työpaikkojen ja palvelujen keskittyminen voi osaltaan lisätä liikkumistarpeita
- Lentoliikenteen uhanalaisuus
- Rahoitustasojen jatkuva lasku
- Pientieverkoston kunnan rapistuminen
- Kasvava paine muuttaa vähäliikenteisiä maanteitä yksityisteiksi

3. Liikennejärjestelmän kehittämisen visio ja tavoitteet

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on tukea alueen kehittymistä alueelle maakuntasuunnitelmissa, aluekeskusohjelmassa ym. selvityksissä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Näiden pohjalta on muodostettu liikennejärjestelmän kehittämisen visio.

Visio

- Varkauden ja Pieksämäen seudun liikennejärjestelmän toimintaa tehostamalla tuetaan alueen saavutettavuuden ja kilpailukyyn parantamista.
- Liikennejärjestelmä palvelee tehokkaasti yrityksiä tukien niiden kotimaista ja kansainvälistä kilpailukykyä.
- Liikennejärjestelmä palvelee laadukkaasti, turvallisesti ja tasapuolisesti asukkaiden liikkumista ja näin osaltaan lisää ihmisten seudulla viihtymistä.

Visioon avaamiseksi on muodostettu liikennejärjestelmän yleistavoite sekä tarkemmat käyttäjäryhmäkohtaiset tavoitteet, joiden pohjalta on valittu priorisoidut, alueen liikennejärjestelmän kehittämistä tukevat päätavoitteet.

Yleistavoite

Liikennejärjestelmä tukee alueen kehittymistä. Alueella turvataan mahdollisimman tehokkaat, tasapuoliset, turvalliset ja ympäristön huomioon ottavat peruspalvelutasoiset liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet sekä taajamissa että haja-asutusalueilla. Rautatie- ja lentoliikenteessä pyritään parempaan palvelutason. Sekä seudun sisäisiä että ulkoisia yhteyksiä kehitetään. Seudun resurssit keskitetään yhteisesti valittavien toimenpiteiden toteuttamiseen.

Tavoitteet käyttäjäryhmittäin

Käyttäjäryhmä	Tavoitteet
Lapset ja nuoret	Parannetaan lähiympäristöjen turvallisuutta ja turvataan koulu- ja harrastusmatkojen sujuvuus ja turvallisuus sekä koulukuljetusten riittävyys. Tuetaan omatoimista liikkumista lyhyillä matkoilla.
Aikuiset, työikäiset	Turvataan toimivat työmatkayhteydet niin haja-asutusalueiden kuin taajamien pääsuunnista. Luodaan mahdollisuuksia kevyen liikenteen osuuden kasvattamiseen taajamissa. Turvataan liikkumisen turvallisuus ja haja-asutusalueiden päivittäinen liikennöitävyys. Parannetaan alueen saavutettavuutta ja liityntäliikenteen toimivuutta. Vaikutetaan liikkumistarpeisiin.
Ikääntyneet	Kehitetään palveluliikenteen kattavuutta ja esteettömyyttä sekä tuetaan uusia joukkoliikenteen palvelumuotoja. Parannetaan liikkumisympäristön selkeyttä ja esteettömyyttä sekä tuetaan omatoimista liikkumista.
Liikkumisesteiset	Kehitetään joukkoliikenteen palvelumuotoja ja liikkumisen esteettömyyttä. Tuetaan omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksia.
Loma-asujat	Turvataan liikkumisen sujuvuus ja palvelujen saavutettavuus myös loma-asujien kannalta. Parannetaan pientieverkoston hoitoa ja ylläpitoa.
Metsä- ja metalliteollisuus	Parannetaan logististen ketjujen toimivuutta, luotettavuutta ja taloudellisuutta (myös haja-asutusalueilla) sekä alueen kansainvälisiä yhteyksiä. Päätie-, rata- ja vesitieverkko pidetään kuljetusten edellyttämässä kunnossa.
Maa- ja metsätalous	Parannetaan pientieverkoston hoitoa ja ylläpitoa sekä parannetaan tiestöä kuljetusten kannalta tärkeimmillä tiejaksoilla.
Muu yrityssektori	Parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta ja logistiikkayhteistyötä. Päätieverkko pidetään kuljetusten edellyttämässä kunnossa. Kehitetään saavutettavuutta huolehtimalla mm. rautatie- ja lentoliikenteen kilpailukyvyistä sekä riittävästä vuorotarjonnasta.
Liikennejärjestäjät, kuljetusyritykset	Parannetaan kuljetusten taloudellisuutta ja turvallisuutta sekä logistiikkayhteistyötä. Huolehditaan perusinfrastruktuurista, informaatiopalveluista sekä parannetaan pientieverkoston asiakastarpeista lähtevää hoitoa ja ylläpitoa.

Päätavoitteet

- Alueen saavutettavuuden parantaminen
- Palvelujen saavutettavuuden turvaaminen
- Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden parantaminen
- Toimivien työmatkayhteyksien turvaaminen
- Haja-asutusalueella asuvien ja yrittävien liikkumismahdollisuuksien parantaminen
- Yhteistyön lisääminen niin joukkoliikenteessä kuin kuljetuksissa
- Liikenneturvallisuuden parantaminen
- Ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksien tukeminen
- Liikkumisen ja kuljetusten ohjaaminen ympäristöstävällisiin kulkumuotoihin

4. Liikennejärjestelmän kehittämisstrategia

4.1. Strategian lähtökohdat

Seudun liikennejärjestelmän kehittämiseksi on muodostettu vuoteen 2030 saakka ulottuva kehittämisstrategia, jossa kuvataan seudun liikennejärjestelmätöön painopistealueet ja toimintatavat. Strategian laatimista ovat ohjanneet valtakunnalliset ja maakunnalliset liikennepolitiikan linjaukset sekä maakuntien ja Varkauden ja Pieksämäen seudun kehittämisstrategiat. Tavoitteena on ollut löytää ne keinot, jotka tukevat parhaiten seudun kehittymistä ja joilla voidaan tukea seudun liikennejärjestelmän toiminnan ja liikennejärjestelmätöön kehittämistä.

Seudun liikennejärjestelmän suurimmat ongelmat ja kehittämistarpeet kohdistuvat haja-asutusalueen tiestön kuntoon ja ylläpitoon, haja-asutusalueen joukkoliikenteeseen, taajamien ja lähiliikkumisympäristöjen turvallisuuteen ja viihtyisyyteen eri käyttäjäryhmien kannalta, alueen saavutettavuuteen (mm. päätiät ja -radat, lentoliikenteen jatkuvuus), logistiikkayhteistyön tasoon ja tavaraliikenteen olosuhteisiin sekä laajemmin koko seudun liikenteen suunnittelu-yhteistyöhön yli kunta- ja maakuntarajojen. Kehittämisstrategian viideksi painopistealueeksi on tältä pohjalta määritelty:

1. Seudullisen liikennejärjestelmätöön kehittäminen
2. Päivittäinen liikkuminen taajamissa
3. Liikkuminen ja kuljetukset haja-asutusalueilla
4. Alueen saavutettavuuden parantaminen
5. Logistiikkayhteistyön ja kuljetusketjujen kehittäminen.



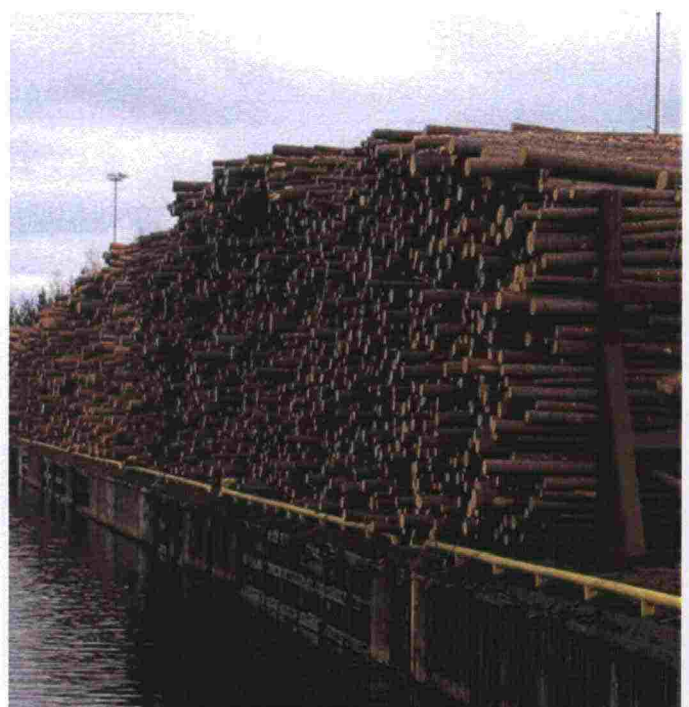
Liikennestrategian painopisteet lähtevät lähtee seudun asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeista

Painopistealueiden määrittämisessä on otettu huomioon keväällä 2006 muodostetuista vaihtoehtoisista strategioista saadut kommentit. Strategian painopistealueiden toimenpideohjelmat alustavine kiireellisyysjärjestyksineen, kustannusarvioineen ja vastuutahtoineen on kuvattu raportin liitteenä. Lähivuosina toteutettaviksi esitettävistä toimenpiteistä laaditaan tämän raportin pohjalta eri toimijaosapuolia sitova aiesopimus.

Painopistealueet on muodostettu ns. neliporrasmallin mukaisesti tutkimalla:

- Voidaanko seudun liikkumis- ja kuljetustarpeisiin sekä kulkumuodon valintaan vaikuttaa?
- Miten nykyisten liikenneverkkojen käyttöä voitaisiin tehostaa?
- Miten nykyistä liikenneverkkoa ja liikennepalveluja voidaan parantaa
- Viimeiseksi on tarkistettu tarpeet uusinvestointien ja suurten perusparannushankkeiden toteuttamiselle.

Edellä kuvattu neliporrasmalli ohjaa liikennejärjestelmän tehokkaampaan hyödyntämiseen sekä tukee niukkojen rahoitusresurssien aikana kustannustehokkaiden toimintamallien löytämistä.



4.2. Kehittämisen painopisteet

1. Seudullisen liikennejärjestelmätöön kehittäminen

Liikennejärjestelmäsunnitelman valmistumisen jälkeen on tärkeää, että yhteistyö jatkuu niin liikenteen eri toimijoiden kuin laajemmin alueen kehittämistä vastaavien tahojen kesken. Tavoitteena on hyödyntää mahdollisimman hyvin jo olemassa olevia organisaatioita ja toimintamalleja. Suunnitelman valmistuttua on tärkeää, että yhteistyöstä muodostuu jatkuva, iteroiva prosessi eikä perinteistä, suunnitelman pelkkää toteutumista seuraavaa, kerran vuodessa toteutuvaa työryhmää. Myös luonteva kytkentä maankäytön suunnitteluun on tärkeää.

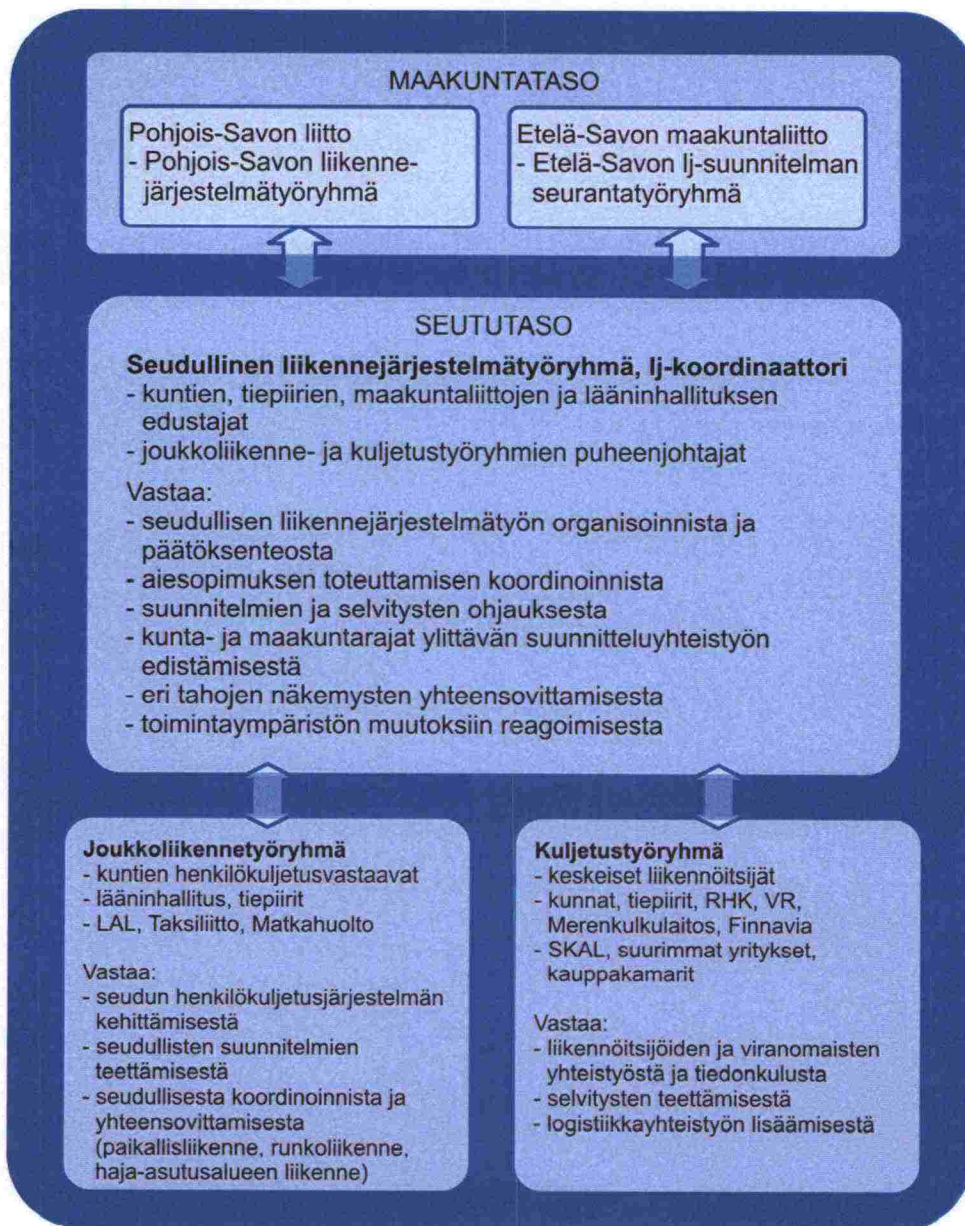
Liikennejärjestelmätöön organisoinnista ja päätöksenteosta vastaa työn päätyttyä perustettava Varkaus-Pieksämäki seudun liikennejärjestelmätöryhmä. Työryhmän kokoonkutsumisesta vastaa ensi vaiheessa Varkauden kaupunki. Työryhmää vetää seudun kuntien edustajista valittava liikennejärjestelmäkoordinaattori ja se kokoontuu ensimmäisen kerran valmistelemaan aiesopimuksen allekirjoitusta. Tämän jälkeen ryhmä vastaa aiesopimuksessa sovittujen toimenpiteiden koordinoinnista sekä toimintaympäristön muutoksiin reagoimisesta kokoontuen 2-3 kertaa vuodessa. Ryhmään kutsutaan jäseniksi seudun kuntien, tiepiirien, maakuntaliittojen ja lääninhallituksen edustajat sekä joukkoliikenne- ja kuljetustyöryhmien puheenjohtajat. Tärkeää on, että työryhmän jäsenille resurssoidaan työryhmätöyöskentelyä varten riittävästi työaika. Tarvittaessa työryhmän kokouksiin kutsutaan lisäksi kuultaviksi ympäristökeskusten, Liikenneturvan, kauppakamarien, SKAL:n ja LAL:n edustajia tai muita eri alojen asiantuntijoita.

Liikennejärjestelmätöryhmää vetävä koordinaattori osallistuu tarpeen mukaan sekä Pohjois-Savon liikennejärjestelmätöryhmän että Etelä-Savon liikennejärjestelmän seurantatyöryhmän toimintaan, millä varmistetaan kytkentä maakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun (sekä tätä kautta maakuntasunnitteluun ja -kaavoitukseen saakka).

Liikennejärjestelmätöryhmälle perustetaan kaksi alaryhmää:

- nykyisen seutulipputyöryhmän pohjalle perustettava joukkoliikennetyöryhmä (jonka puheenjohtaja osallistuu lj-työryhmän työskentelyyn). Ryhmä vastaa joukkoliikennesuunnittelun seudullisesta koordinoinnista ja yhteensovittamisesta sekä heti ensi vaiheessa seudullisen joukkoliikennesuunnitelman teettämisestä. Ryhmän toimintaan osallistuvat kuntien henkilökuljetusvastaavat, lääninhallitus, tiepiirit, LAL, Taksiliitto sekä Matkahuolto.
- kuljetustyöryhmä, joka vastaa seudun kuljetuksiin (mukaan lukien haja-asutusalue) liittyvien selvitysten teettämisestä, logistiikkayhteistyön lisäämisestä sekä liikennöitsijöiden ja viranomaisten välisestä yhteydenpidosta. Työryhmän puheenjohtaja (valitaan elinkeinoelämän edustajista) osallistuu myös lj-työryhmän työskentelyyn. Ryhmän toimintaan osallistuvat seudun keskeiset liikennöitsijät, kunnat, tiepiirit, RHK ja VR, Merenkulkulaitos, Finnavia, SKAL sekä suurimpien yritysten ja kauppakamarien edustajat.

Liikenneturvallisuusasioita varten ei perusteta erillistä työryhmää, vaan seuranta ja organisointi tapahtuu seudullisen liikennejärjestelmätöryhmän toimesta. Ko. työryhmään kutsutaan tarvittaessa mukaan Liikenneturvan edustaja.



Liikennejärjestelmätöön organisointi.

2. Päivittäinen liikkuminen taajamis- sa

Suuri osa liikkumisesta on taajamiin sijoittuvaa päivittäistä työ-, koulu- ja asiointimatkaliikkumista. Päivittäisten liikkumisolosuhteiden kehittämällä voidaan vaikuttaa lähes kaikkien liikkujien turvallisuuteen ja liikkumismahdollisuuksiin. Taajamissa tehtävistä matkoista tehdään henkilöautoliikenteen ohella suuri osa myös kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Kehittämistoimenpiteet esitetään suunnattavaksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämiseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen sekä taajamakeskustojen viihtyisyyden ja esteettömyyden parantamiseen. Näillä toimenpiteillä parannetaan samalla myös kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta taajamissa.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen

Toimiva ja viihtyisä kevyen liikenteen verkosto on maankäytön sijoittumisen luomien edellytysten ohella peruslähtökohta sille, että asukkaat voivat ja haluavat kävellä ja pyöräillä. Houkuttelevien ja turvallisten kävely- ja pyöräilyolosuhteiden luominen edellyttää kävelyn ja pyöräilyn reittien jatkuvuutta sekä riittävää hoitoa ja kunnossapitoa ympäri vuoden.

Jos yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehitys johtaa matkanpituuksien kasvuun, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten heikkenemistä on hyvin vaikea kompensoida liikennesuunnittelun keinoin. Kävelyn ja pyöräilyn liikkumiskulttuurin edistämistavoitteet liittyvät sekä mahdollisuuden selviytyä arkielämästä ilman jatkuvaa henkilöauton käyttöä että autoliikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen ja kevyen liikenteen terveyshyötyihin.



Pääpaino turvallisten koulu- ja työmatkayhteyksien luomisessa, taajamien sisäisissä yhteyksissä sekä lähiliikkumisympäristöjen turvallisuuden parantamisessa

Seudun resurssit suunnataan turvallisten ja jatkuvien koulu- ja työmatkayhteyksien luomiseen sekä taajamien sisäisten kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuuteen ja turvallisuuteen. Tärkeää on kuitenkin huolehtia myös kuntarajat ylittävien yhteyksien jatkuvuudesta ja turvallisuudesta. Pääpaino toimenpiteissä on liikenneturvallisuuden parantamisessa. Koulujen läheisyydessä parannetaan saattoliikennejärjestelyjä. Tärkeää on huolehtia myös lähiliikkumisympäristöjen turvallisuudesta, erityisesti ns. heikkojen käyttäjäryhmien (lapset, ikääntyneet, liikkumis- ja toimimiseesteiset) kannalta, mikä tarkoittaa mm. kevyen liikenteen olosuhteiden parantamista.

Taajamakeskustoissa kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan rauhoittamalla ajoneuvoliikennettä osana taajamakeskustojen parantamistoimenpiteitä. Lisäksi matkakeskuksiin johtavien kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuutta, opastusta ja talvihoitoa sekä liityntäpysäköintimahdollisuuksia kehitetään.

Kevyen liikenteen laatuikäytävät määriteltävä kehittämisen pohjaksi

Ensimmäisessä vaiheessa tulee seudun kuntien ja tiepiirien määritellä kevyen liikenteen pääyhteydet (laatuikäytävät), joiden jatkuvuuteen ja turvallisuuteen sekä hoidon ja kunnossapidon tasoon tulee ensimmäiset panostukset tehdä. Laatuikäytävien määrittäminen selkeyttää toimenpiteiden priorisointia. Laatuikäytävät tulee määritellä sekä koko seudun että tältä pohjalta myös yksittäisten kuntien kannalta. Laatuikäytävien määrittelyssä on keskeistä ottaa huomioon seudun eri käyttäjäryhmien ja alueiden tarpeet sekä liittyminen muiden kuntien kevyen liikenteen yhteyksiin, muihin liikennemuotoihin (mm. yhteydet matkakeskuksiin) sekä valtakunnallisiin pyöräilyreitistöihin.

Turvalliset ja jatkuvat koulu- ja työmatkayhteydet ovat keskeinen lähtökohta kevyen liikenteen suosion kasvattamisessa.

Keuyen liikenteen pääyhteyksien kunnossapitoa ja hoitoa parannetaan

Keuyen liikenteen pääyhteyksien kunnossapidon ja hoidon tasoa nostamalla on mahdollista parantaa merkittävästi keuyen liikenteen olosuhteita sekä vähentää liukastumistapaturmista yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Pääyhteyksien (mm. laatukäytävien) määrittämisen jälkeen tulee kunnossapidon ja hoidon tasossa esiintyvien puutteiden merkitys tunnistaa sekä määritellä tarvittavat tehostamistoimenpiteet. Toimenpiteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon mahdolliset hallinnollisten rajojen aiheuttamat epäjatkuvuuskohdat ja määritellä toimenpiteet ennakkoluulottomasti yli organisaatorajojen. Tämä edellyttää hoidon toimintamallien ja yhteistyön kehittämistä eri organisaatioiden välillä.

Pääyhteyksillä ja laatukäytävillä tulee turvata yhtenäisen laatutaso koko matkalle siten, että yhteydet ovat esimerkiksi talvisin hoidettu ennen aamun työ- ja koulumatkaliikennettä. Käytännössä tämä voi tarkoittaa yhtenäisten palvelutasotavoitteiden määrittämistä.

Joukkoliikenteen kilpailukykyä kehitettävä

Maankäyttö luo puitteet myös joukkoliikenteen kilpailukyvyille

Maankäytön sijoittuminen ja tehokkuus luo perusedellytykset joukkoliikenteen kilpailukyvyille. Ohjaamalla uusi maankäyttö nykyisen yhdyskuntarakenteen täydennysrakentamiseen voidaan tukea joukkoliikenteen kilpailukykyä säilyttämistä. Monesti kysyntä ohjautuu kuitenkin muuhun suuntaan. Uuden maankäytön sijoittamisessa tulisi kuitenkin pyrkiä mahdollisuuksien mukaan kestävän kaupunkikehityksen mukaiseen, nykyistä yhdyskuntarakennetta tukeviin ratkaisuihin.

Paikallisliikenteen houkuttelevuutta lisättävä

Paikallisliikenteen merkittävä laajentaminen ei nykyisellä kysynnällä ja rahoitusresursseilla ole mahdollista. Tärkeää onkin lisätä paikallisliikenteen houkuttelevuutta muun muassa lisäämällä palveluliikennettä, tarkistamalla aikatauluja ja reittiverkostoja sekä parantamalla lipputuotteita ja -järjestelmiä erityisesti siellä, mistä löytyy potentiaalisia uusia joukkoliikenteen käyttäjiä. Työsuhdematkalippujen käyttöönottoa tulee tukea. Palveluliikenteessä tulee poistaa kuntarajojen muodostamat toiminnalliset esteet erityisesti taajamien lähialueilla.

Lippujärjestelmän kehittäminen on tarpeen joukkoliikenteen kilpailukykyä parannettaessa. Lipputukena toteutuva yhteiskunnan tuki on erittäin merkittävä tekijä joukkoliikennejärjestelmän toimivuudelle ja sen säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeää.

Joukko- ja henkilöliikenteen seudullinen suunnittelu tukee myös paikallisliikenteen olosuhteiden kehittämistä

Joukkoliikennesektorin eri toimijatahoja välistä yhteistyötä tulee kehittää joukkoliikennepalvelujen turvaamiseksi. Kuntien henkilöliikennekuljetusten kustannukset ovat jatkuvasti nousseet, joten eri kuntien sekä kuntien hallintokuntien yhteistyön ja toiminnan tehostamisen mahdollisuudet sekä rahoitusta suunnittelujärjestelmässä tulee tarkistaa. Kehittämällä suunnittelun ja rahoituksen yhteistyötä on nykyisellä rahoitustasolla todennäköisesti mahdollista saavuttaa merkittävä palvelutason parannus erityisesti haja-asutusalueen liikkumisen kannalta. Tämä tukee kuitenkin myös paikallisliikenteen kehittämistä ja yhteensovittamista ns. runkoliikenteeseen ja haja-asutusalueen liikenteeseen. Tärkeää on myös lisätä seudullista yhteistyötä joukkoliikenteen suunnittelussa esim. lisäämällä nykyisen seutulippu-ryhmän toimintavastuuta. Joukkoliikenteen suunnittelussa on oleellista tunnistaa seudun eri käyttäjäryhmien ja aluetasojen erilaiset tarpeet.

Varkauden ja Pieksämäen seudulle tulisi laatia seudullinen joukkoliikennesuunnitelma, jossa käsitellään liikennemuotojen välistä yhteistyötä, kuntien kuljetusten suunnitteluyhteistyön lisäämistä, paikallis-, runko- ja haja-asutusalueen liikenteen (tulevaisuudessa kutsujoukkoliikenteen) yhteensovittamista yli kuntarajojen sekä seudullisen suunnitteluyhteistyön organisoimista. Muita tarkasteltavia asioita ovat mm. palvelujen saavutettavuuden ja toimivien työmatkayhteyksien turvaaminen, seudullisen matkojenyhdistelyn mahdollisuudet, joukkoliikenteen rahoituksen kohdentaminen, Varkauden lentoaseman sekä Varkauden ja Pieksämäen matkakeskusten liityntäliikenteen seudullinen parantaminen, paikallisliikenteen asema ja rooli sekä tiedottamisen ja lippujärjestelmien kehittäminen. Osana liityntäliikennettä tulee tarkastella myös liityntäpysäköinnin riittävyttä, tarvittaessa erillisen selvityksen kautta.

Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen

Rahoituksen niukkuudesta johtuen ei lähivuosina ole mahdollista tehdä suuria tieverkon liikenneturvallisuuksuustoimia. Liikenneturvallisuustyön aktiivinen kehittäminen nouseekin aikaisempaa tärkeämpään rooliin. Jokaisen kunnan tulee ottaa liikenneturvallisuustyön kehittäminen tärkeäksi kehittämiskohteeksi. Erityisen tärkeää tämä on taajamissa ja päätiestöllä eli siellä, mihin suurin osa liikkujista sijoittuu.

Liikenneturvallisuustyötä tulee aktiivisesti kehittää

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen ja tavoitteiden saavuttaminen edellyttää usean eri organisaation panostusta ja yhteistyötä, sillä vastuu liikenneturvallisuuden toteutumisesta on kaikilla liikenteessä toimijoilla. Uudessa valtakunnallisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa painotetaan muun muassa päihdeonnettomuuksien ja liian suurien ajonopeuksien karsimista sekä ammattiliikenteen liikenneturvallisuuksuvastuun laajentamista. Suunnitelmaa ja sen pohjalta laadittua valtioneuvoston periaatepäätöstä tulee toteuttaa myös aluetasolla.

Liikennekasvatuksella, -valistuksella ja -tiedotuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Kunnilla onkin suuri vastuu liikennekasvatuksen toteuttamisessa aluetasolla. Kuntien oma esimerkki esim. työmatkaturvallisuuden sekä kunnan omien kuljetusten turvallisuusvastuusta huolehtimisessa on merkittävä viesti. Liikenneturvallisuustyön kehittämisessä ja organisoimisessa tulee hyödyntää käynnissä olevaa Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuustojaprojektia.



Seudullinen liikenneturvallisuuksuunnittelu tärkeää myös taajamien turvallisuuden lisäämisessä

Seudun kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmat ovat osin vanhentuneita eikä kaikkia suunnitelmissa esitettyjä toimenpiteitä ole toteutettu. Liikenneturvallisuuksuunnitelmat tulee päivittää kevyesti, kaikkia seudun kuntia koskevana yhteisenä suunnitelmana. Suunnitelman laatimisen lähtökohtana tulee pitää eri käyttäjäryhmien tarpeiden huomioon ottamista. Suunnitelmassa tulee painottaa vähäisin kustannuksin toimeenpantavia, mahdollisimman tehokkaita pieniä liikenneturvallisuuksuustoimenpiteitä.

Erityisenä painopistealueena tulee ottaa huomioon suurimpien asuinalueiden pääväylien, koulujen ja päiväkotien lähiympäristöjen turvallisuuden ja esteettömyyden kehittäminen. Näiden ympäristöjen kehittämiseksi toteutetaan ns. lähiliikkumisympäristöjen turvallisuuden parantaminen -teemapaketti. Lisäksi esitetään toteutettavaksi liikenneturvallisuuksuunnitelman myötä esiin nousevat pienet liikenneturvallisuuksuustoimenpiteet.

Liikenneturvallisuuksuustoimenpiteiden priorisoinnissa otetaan huomioon päivittäisen liikkumisympäristön turvallisuuden kehittämisen ohella myös seudun päätieyhteyksien kehittämistarpeet.

Osana liikenneturvallisuuden parantamista tuetaan suurimpien yritysten työmatkaliikenteen turvallisuuden kehittämistä osana työsuojelusuunnittelua (yritysten laatujärjestelmiä) sekä seurojen ja järjestöjen vastuun lisäämistä lasten ja nuorten harrastusmatkoista (valistus, matkojen järjestely).

Maankäytön suunnittelu myös osa liikenneturvallisuuden parantamista

Maankäytön ratkaisuilla ja toimintojen sijoittelulla on suuri vaikutus liikenneturvallisuuksuuteen suoraan sekä liikenteen kasvua hillitsemällä että kulkutapavalintoihin vaikuttamalla. Vaikka maankäytön kasvu onkin Varkauden ja Pieksämäen seudulla suhteellisen vähäistä, tulee maankäytön ja liikenteen suunnittelun jatkuvalla yhteistyöllä pyrkiä ohjaamaan mahdolliset uudet alueet ja toiminnot liikenteellisesti sujuviin ja turvallisiin paikkoihin.

Liikenneturvallisuustyön kehittäminen nousee entistä tärkeämpään asemaan liikenneonnettomuuksien ehkäisyssä.



Taajamakeskustojen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen

Taajamakeskustojen turvallisuutta ja viihtyisyyttä esitetään parannettavaksi sekä Joroisissa ja Leppävirralle että Varkauden Päiviönsaarella ja Pieksämäen keskustassa. Pieksämäellä tämä tarkoittaa erityisesti keskustan pääkadun kehittämistä (mukaan lukien liikennevalojen uusiminen sekä Keskuskadun/Huvilakadun liikennevalojen toteuttaminen).

Taajamakeskustojen parantamisessa tulee ottaa huomioon erityisesti kevyen liikenteen turvallisuus ja viihtyisyys (kävelyalueet), mutta myös palvelujen saatavuus ja keskustojen houkuttelevuus. Tämä tarkoittaa muun muassa ajoneuvo- ja huoltoliikenteen sujuvuutta sekä pysäköintipaikkojen riittävää määrää.

Esteettömän liikkumisympäristön luominen palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä

Nykyään taajamaympäristöjen parantamiseen liittyy keskeisesti myös esteettömän liikkumisympäristön luominen liikenne- ja kaupunkisuunnittelun keinoin. Ikääntyneiden määrän kasvaessa esteettömyyden tarve kasvaa. Osana taajamaympäristöjen kehittämistä laaditaan taajamakeskustojen ja suurimpien asuinalueiden esteettömyyskartoitukset sekä tehdään ko. kartoituksissa todettujen suurimpien ongelmakohteiden korjaukset. Jatkossa tulee esteettömyys ottaa aina huomioon uutta rakennettaessa tai nykyistä ympäristöä parannettaessa. Huomioon otettavia tekijöitä ovat perinteisten esteettömyysongelmien ohella myös valaistuksen ja opastuksen korjaustarpeet.

Esteettömyyden kehittäminen on tärkeää väestön ikääntyessä. Parantamistoimenpiteet parantavat kuitenkin kaikkien liikkujien olosuhteita.

Esteetön liikkumisympäristö on perusedellytys sille, että myös vanhuksilla, vammaisilla ja muilla liikkumiseesteisillä ihmisillä on mahdollisuus toimia itsenäisesti omassa elinympäristössään. Liikkumiseesteisen henkilön kannalta turvallinen ja toimiva ympäristö palvelee kaikkia liikkujia. Esteettömyyden varmistamiseksi tulisi suunnitteluprosesseihin ottaa mukaan myös eri käyttäjäryhmien edustajia.

Esteettömien matkaketjujen toteuttamiseksi esitetään ensi vaiheessa selvityksen laatimista keskeisistä, esteettömiksi parannettavista matkaketjuista. Matkaketjujen toimivuus yli kulkumuotorajojen edellyttää sekä fyysisiä että toiminnallisia toimenpiteitä. Tärkeää ketjujen toimivuudessa on siten myös toiminnallinen puoli; niin aikataulujen yhteensovittamisen kuin liityntäliikenteen kannalta, lippujärjestelmän toimivuus huomioon ottaen.

Lisäksi parannetaan matkakeskusten, erityisesti Pieksämäen matkakeskukseen esteettömyyttä osana matkakeskusten laajempaa kehittämistä.

Lähivuosina panostetaan erityisesti seudullisen tason yhteistyön kehittämiseen, liikenneturvallisuustyöhön, joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseen sekä vähäisiä kustannuksia vaativien tehokkaiden toimenpiteiden toteuttamiseen.

Toimenpiteiden toteuttamisen taustaksi esitetään ensi vaiheessa seudullisten ja toiminnallisten tarkastelujen laatimista, jotta seudullista yhteistyötä saadaan kehitettyä ja toimenpiteet suunnattua tehokkaasti koko seutua palveleviksi. Erityistä huomiota kiinnitetään sekä liikenneturvallisuustyön kehittämiseen että joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseen sekä nykyisen infrastruktuurin käytön tehostamiseen. Lisäksi esitetään toteutettavaksi useita pieniä, niin kevyen kuin joukkoliikenteen asemaa että liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä parantavia toimenpiteitä.

3. Liikkuminen ja kuljetukset haja-asutusalueilla

Liikennejärjestelmää kehitettäessä lähtökohtana tulee olla asukkaiden ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeet ja niihin vastaaminen mahdollisimman tasapuolisesti, eri käyttäjäryhmien ja aluetasojen tarpeet huomioon ottaen. Resurssien ollessa niukat ei kaikkiin tarpeisiin kuitenkaan pystytä vastaamaan, mikä aiheuttaa ongelmia erityisesti haja-asutusalueella. Kehittämiskohteita joudutaankin priorisoimaan ja toimintaa tehostamaan, koska rahoitustasoja ei ole mahdollista merkittävästi nostaa. Tavoitteena tulisi kuitenkin pitää pitkällä tähtäimellä myös rahoitustasojen nostoa koskien niin peruskorjauksia kuin hoitoa ja ylläpitoa.

Haja-asutusalueen tiestöä kehitettävä priorisoidusti, samalla yksityistieavustuksia suunnattava voimakkaammin perusparannuskohteisiin

Asukkaiden liikkumistarpeiden näkökulmasta alemman tieverkon merkittävämmät parantamistoimet keskitetään ensisijaisesti kuntakeskusten välisille yhteyksille sekä tärkeimmille työ-, koulu- ja asiointimatkatähtäimille. Kuntien välisten tieyhteyksien merkitys korostuu palvelurakenteen keskittyessä ja seudullisen yhteistyön lisääntyessä kunta- ja palvelurakennemuutoksen myötä. Kuitenkin myös muilta osin tulee alempiasteisella tieverkolla, niin yleisillä kuin yksityisteillä taata päivittäinen liikennöntikelpoisuus myös talvisin riittävän hoidon ja kunnossapidon toimin.

Maatilatalouden rakennemuutos vaikuttaa myös maaseudun liikenneverkon kehittämistarpeisiin. Tilakoko kasvaa ja samalla kuljetusten yksikkökoot nousevat. Vaikka tilaverkon harveneminen voi jopa vähentää liikennemääriä, tiestön kunto ja liikennöitävyys nousee entistä kriittisemmäksi tekijäksi. Alkutuotannon menestyminen edellyttää alemman tieverkon, sekä yleisten että yksityisten teiden, liikennöitävyyden turvaamista: riittävää hoitotasoa ja rakenteellisen kunnan ylläpitoa. Tämä on erityisen tärkeää myös koko seudun kannalta erittäin tärkeän metsäteollisuuden puunhankinnan kannalta. Tiehallinnolta tämä edellyttää riittävää rahoitusta yhdystieverkon hoitoon, ylläpitoon ja peruskorjauksiin. Yksitysteiden osalta taas tienpidon organisointimalleja on tarpeen kehittää ja suunnata valtionavustuksia entistä enemmän perusparannustöihin yksityistieverkon vähittäisen rapistumisen pysäyttämiseksi. Tämä on tärkeää myös jatkuvasti kasvavan ja entistä enemmän ympärivuotiseksi muuttuvan vapaa-ajan asutuksen kannalta.

Voidaanko liikkumistarpeita vähentää?

Haasteena palvelujen keskittymisen kannalta on ihmisten liikkumistarpeen vähentämistavoite. Kuntien välinen yhteistyö on merkittävä kehittämiskohte, jotta asukkaat voisivat hankkia muun muassa koulutus- ja terveystarpeet käyttäjälle lähimmästä toimipisteestä. Palvelurakenteen muutosten vaikutukset liikkumistarpeeseen tulisikin ottaa nykyistä paremmin huomioon kunnallisessa päätöksenteossa. Kunta- ja palvelurakennemuutos voi onnistuessaan tukea myös liikkumistarpeen vähentämistä, vaikka palvelujen keskittyminen todennäköisesti tulee laajemmin lisäämään liikkumis- ja kuljetustarpeita niin palvelujen hankkimisen kuin työntekijöiden liikkumisen suhteen.

Haja-asutusalueen palvelut tulevat todennäköisesti jatkossakin kuitenkin vähenemään ja keskittymään taajamiin, jolloin liikenneyhteyksien merkitys korostuu entisestään. Toisaalta sähköisten palvelujen yleistyminen sekä palvelujen siirtäminen pyörille (esimerkiksi myymäläautojen pohjalle perustettavat yhteis- ja palveluautot, jotka tarjoavat myös terveydenhoito- ja kirjastopalveluita) vähentävät liikkumistarpeita ja tukevat erityisesti iäkkäiden henkilöiden haja-asutusalueella asumismahdollisuuksia (tuoden kunnille säästöjä ja parantaen asukkaiden elämänlaatua). Tämä koskee erityisesti niiltä, joilla ei ole oman auton käyttömahdollisuutta tai joilta ajo-oikeus otetaan ikääntymisen ja ajokyvyn heikkenemisen myötä pois. Tulevaisuudessa tulisikin, valtakunnallisesta kehityksestä riippuen selvittää, voitaisiinko haja-asutusalueella asuville ikääntyneille henkilöille myöntää tarvittaessa rajoitettu ajo-oikeus.



Haja-asutusalueen henkilöliikennepalveluista on huolehdittava.

Yhteistyötä pientiestön kunnossapidossa ja sen suunnittelussa lisätään

Vähäliikenteisten maanteiden ja yksityisteiden kunnossapidon rahoitukseen ei ole odotettavissa suurta tason nostoa. Tiehallinto priorisoi vilkasliikenteistä tiestöä eikä kunnilla ole mahdollisuuksia lisätä yksityistierahoitusta. Jotta liikenteen palvelutasoa pystyttäisiin näissä olosuhteissa vähäliikenteiselläkin tiestöllä nostamaan, on nykyiset resurssit hyödynnettävä tehokkaammin. Toiminnan tehostaminen edellyttää sekä yhteistyön lisäämistä pientiestön kunnossapidossa ja sen suunnittelussa että toimenpiteiden aikaisempaa tehokkaampaa kohdistamista.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun jatkotyönä kehitetään seudullista yhteistyötä tiepiirien, kuntien ja yksityistiekuntien kesken. Lisäksi selvitetään myös mahdollisuudet liittää metsäautoteiden ylläpitosuunnitelua samoihin tarkasteluihin muiden kunnossapito-ohjelmien kanssa. Suunnittelemalla kunnossapitoa koordinoidusti koko pientiestön osalta voidaan löytää malleja resurssien tehokkaampaan käyttöön. Esimerkiksi kunnostustöiden ajallisella tai alueellisella synkronoinnilla voitaisiin saada aikaan tarkoituksenmukaisempia perusparannusurakoita. Myös tiestön hoitoa yhdistämällä ja laajempia kokonaisuuksia kilpailuttamalla voitaisiin palvelutasoa kehittää ilman rahoituksen kasvattamista.

Toimenpiteiden kohdistamisen tehostamisen lähtökohdaksi määritetään keskeisimmät palvelutasotekijät käyttäjäryhmittäin, minkä perusteella valitaan toisaalta kehitettävät ja toisaalta tehostettua kunnossapitoa edellyttävät tiestön osat. Samalla selvitetään, missä palvelutasoa voidaan alentaa. Priorisoinnissa hyödynnetään tiepiirien merkitsevyysluokitustöitä ja Tiehallinnon käynnissä olevia aiheeseen liittyviä selvityksiä. Priorisointi tehdään laajassa vuorovaikutuk-



Haja-asutusalueen tiestön kunnossapitoa on tehostettava ja kehittämiskohteita priorisoitava.

ssa seudun asukkaiden, elinkeinoelämän ja yksityistiekuntien kanssa.

Kutsuohjatut henkilöliikennepalvelut turvaavat haja-asutusalueen joukkoliikenteen peruspalvelutason säilyttämisen

Haja-asutusalueen asukasmäärän väheneminen ja keskittyminen sekä siitä aiheutuva joukkoliikenteen käyttäjämäärien jatkuva lasku on johtanut joukkoliikennepalvelujen voimakkaaseen supistamiseen haja-asutusalueilla. Haja-asutusalueiden eri käyttäjäryhmien liikkumistarpeita turvaamaan tarvitaan uusia keinoja; muun muassa kutsujoukkoliikenteen kehittämistä ja matkojenyhdistelytoimintaa. Muutoin edes peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen ylläpitäminen tulee olemaan haja-asutusalueella erittäin vaikeata.

Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen voi onnistuessaan turvata haja-asutusalueen joukko- ja henkilöliikennepalvelut. Haja-asutusalueen joukkoliikenteen palvelutaso on laskenut niin alas, että nykyiset käyttäjämäärät eivät välttämättä anna oikeaa kuvaa oikeasta joukkoliikenteen kysynnästä. Kutsuohjatut joukkoliikennepalvelut tulisi kehittää työ-, koulu- ja asiointimatkojen ehdoilla siten, että kaikkea liikkumista ei olisi pakko hoitaa henkilöautolla. Tulevaisuudessa kutsuohjattu joukkoliikenne onkin todennäköisesti haja-asutusalueen tärkein liikennemuoto. Järjestelyissä tulee ottaa huomioon myös liityntäliikenne joukkoliikenteen runkoverkolle.

Osana joukkoliikenteen järjestämistä tulee selvittää tarpeet ns. kyläterminaalien eli keskitettyjen kyläpysäkkien toteuttamiselle. Linja-autojen pysähtymisten keskittäminen riittävän suurissa asutuskeskitymissä toteutettaville kyläpysäkeille selkeyttää osaltaan myös kutsujoukkoliikennejärjestelmää.

Matkojenyhdistelytoiminnan laajentaminen myös yksityiseen liikkumiseen tukee erityisesti haja-asutusalueen joukkoliikennepalvelujen säilyttämistä

Matkojenyhdistelytoiminnalla yhdistetään nykyisin ainoastaan yhteiskunnan maksamia matkoja. Toiminnan ulottaminen yksityiseen liikkumiseen yhdessä kutsujoukkoliikenteen kanssa tukee haja-asutusalueen joukkoliikennepalvelujen säilyttämistä ja kehittämistä.

Etelä-Savon MPK:n toiminta käsittää sekä Pieksämäen että Joroisten alueen (Kelan korvaamat sekä vammais- ja sosiaalihuoltolain mukaiset matkat). Pohjois-Savon MYK:n toiminta käsittää Varkauden ja Leppävirran (vastaavankaltaisilla rajoitteilla). Matkojen yhdistelyn ulottaminen kaikkeen kutsuohjattuun liikkumiseen tulee turvaamaan joukkoliikenteen palvelutason säilyttämistä. Jatkossa tulee vielä

selvittää mahdollisuudet Varkauden ja Pieksämäen seudun yhdistävälle matkojenyhdistelytoiminnalle, koska alueella liikkuminen ei noudata em. maakuntarajoja. Tavoitteena tuleekin pitää mahdollisimman laajoja matkojenyhdistelyn toiminta-alueita.

Erityisesti haja-asutusalueilla on joukkoliikenteen vuorotarjonta koulujen loma-aikoina erittäin huono. Kaikille avoin kutsuohjattu liikenne voi hyvin suunniteltuna parantaa palvelutasoa myös tältä osin selvästi ilman merkittävää kustannusten nousua.

Haja-asutusalueen kuljetusten tehokkuudessa parantamisen varaa

Haja-asutusalueen kuljetusten kustannustehokas järjestäminen edellyttää erityisesti tiestön kunnon ja liikennöitävyyden ylläpitoa. Tämä on erityisen tärkeää maa- ja metsätalouden kuljetusten kannalta. Muiden kuljetusten kannalta esitetään kustannustehokkuuden parantamista innovatiivisin keinoin, esim. pilotoinnalla haja-asutusalueen pienten kuljetusten yhdistämistä postinjakelun kanssa. Lisäksi esitetään kelirikotiedotuksen yhdistämistä ja yhtenäistämistä kaikille toimijoille yhteiseksi sähköiseksi informaatiopalveluksi. Myös kuntien, tiepiirien sekä logistiikka-alan yritysten jatkuvan yhteistyön kehittäminen on kuljetusolosuhteiden tiedonkulun kannalta tärkeää. Kuljetusketjuja kehitettäessä on tärkeää korostaa myös koko kuljetusketjun turvallisuutta osana muuta kuljetusten suunnittelua.

Lähivuosina panostetaan erityisesti haja-asutusalueen joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseen sekä yhteistyön lisäämiseen haja-asutusalueen tiestön kunnossapidon kehittämiseksi ja tehostamiseksi.

Joukkoliikenteen palvelutason turvaaminen edellyttää uusia keinoja; mm. kutsujoukkoliikenteen sekä matkojen yhdistelytoiminnan kehittämistä. Suuntaviivat tähän tulee määrittää laadittavassa seudullisessa joukkoliikennesuunnitelmassa. Ilman merkittäviä kehittämistoimenpiteitä tulisi haja-asutusalueen joukkoliikenteen palvelutaso edelleenkin voimakkaasti laskemaan.

Joukkoliikenteen ohella panostetaan haja-asutusalueen tiestön kunnossapidon kehittämiseen. Tämä tulee tehdä yhteistyötä lisäten sekä tiestön merkitykseen nojautuen ja kohteita priorisoiden. Kunnossapidon kehittäminen edellyttää priorisoinnin ja yhteistyön lisäämisen ohella toiminnan jatkuvaa tehostamista.

4. Alueen saavutettavuuden parantaminen

Suurten kaupunkiseutujen kehittymisedellytykset ovat Suomessa edelleen vahvat, mutta pienemmillä alueilla kehitys edellyttää kaupunkiseutujen verkostoitumista, erikoistumista sekä seudullisten toimijoiden vahvaa yhteistyötä. Alueen kehittämisen ja kilpailukyyn parantamisen kannalta nousee alueen saavutettavuus tärkeäksi tekijäksi. Varkaus-Pieksämäki -seudun saavutettavuuden parantaminen on tärkeää paitsi pääkaupunkiseudun suuntaan myös laajemmin itä-länsisuuntaisten yhteyksien sekä satamiin ja itärajan rajanylityspaikoille (ja Pietariin) johtavien yhteyksien kannalta.

Varkauden ja Pieksämäen seudun sijainti valtateiden 5 ja 23 risteyässä, Kuopion, Mikkelin, Jyväskylän ja Joensuun toisiinsa yhdistävän verkon keskellä on edullinen, sillä näin alue hyötyy myös edellä mainittujen suurempien kaupunkien saavutettavuuden parantamisesta. Valtatien 5 merkitys korostuu Joroisten, Varkauden ja Leppävirran kannalta, liittyen erityisesti Varkauden ja Leppävirran osalta ns. vt 5-nauhakaupunkiajatukseen. Valtatien 23 merkitys on puolestaan suuri poikittaisena yhteytenä. Rautatiestön (Savonrata, poikittaiset yhteydet) sekä Varkauden lentoliikenteen merkitys on suuri pitempimatkaisilla, erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla. Rautatiestön merkitys on erittäin suuri myös tavaraliikenteen kannalta.

Alueen saavutettavuuden parantamiseksi toteutettavat toimenpiteet edellyttävät suurelta osin valtakunnallisen tason päätöksiä. Näin seudullisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ja siinä esitettävillä toimenpiteillä ei suoranaisesti pystytä ko. toimenpiteitä suuresti edistämään.

Vt 5 Varkaus-Kuopio merkittävin päätiestön parantamishanke

Alueen saavutettavuuden kannalta ovat merkittävimpiä valtateiden 5 ja 23 parantamishankkeet. Seudun sisälle sijoittuvista päätiehankkeista tärkein on valtatie 5 parantaminen välillä Varkaus-Kuopion raja (koostuen välin Leppävirta-Kuopion raja laajamittaisesta parantamisesta sekä välin Leppävirta-Varkaus ohituskaistojen varustamisesta keskikaiteilla). Ennen valtatie laajamittaista parantamista esitetään välin Leppävirta-Kuopion raja kevyttä parantamista pienin liikenneturvallisuustoimenpitein, samalla tulee huolehtia Oravikoskelle tulevan uuden nikkeli-kaivoksen sujuvista ja turvallisista yhteyksistä valtatielle 5. Valtatiellä 5 esitetään lisäksi välin Juva-Joroisten varustamista ohituskaistoilla sekä tievalaistuksella. Valtatiellä 23 on parantamistarpeita sekä Pieksä-

mäen että Varkauden kohdalla ja laajemmin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisella välillä Varkaus-Karvio (-Viinijärvi). Tämän yhteyden merkitys on myös tavaraliikenteen kannalta suuri.

Kantatien 72 suurimmat toimenpidetarpeet sijoittuvat Pieksämäen kohdalle (Vangasjärven eritasoliittymä). Automaattista nopeusvalvontaa esitetään toteutettavaksi nykyisin vielä puuttuville päätiejaksoille (vt 23, kt 72). Näiden hankkeiden toteuttamisella parannetaan merkittävästi erityisesti liikenneturvallisuutta.

Saavutettavuutta parantavat myös seudun ulkopuoliset pääväylien parantamishankkeet. Valtatien 5 parantamishankkeiden ohella tärkeitä ovat myös yhteydet satamiin ja Pietarin suuntaan. Valtatien 5 parantamishankkeiden toteutettavuutta parantaa valtatieen kuuluminen valtakunnalliseen runkoverkkoehtotukseen.

Alueen saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parannetaan juna- ja lentoliikenteen kehittämällä ja turvaamisella

Varkauden lentoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen on alueen elinkeinoelämän kilpailukyyn näkökulmasta tärkeää. Lentoliikenteen jatkumisesta on käyty neuvotteluja talven 2006-2007 aikana. Neuvottelut eivät ole kuitenkaan johtaneet tulokseen. Jatkossa olisi kuitenkin erittäin tärkeää turvata liikenteen jatkuvuus eri toimijaosapuolien yhteistyötä kehittämällä. Samalla tulisi pyrkiä kasvattamaan valtionhallinnon osuutta lentoliikenteen tukemiseen käytettävistä kustannuksista. Jatkuvuuden ohella olisi tärkeää parantaa myös vuorotarjontaa vastaamaan nykyistä paremmin alueen elinkeinoelämän tarpeita, koskien erityisesti ulkomaan jatkoyhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalta. Vuorotarjonnan parantaminen edellyttäisi kuitenkin merkittävää lentoliikenteen tukien kasvattamista. Lentoliikenteen turvaaminen voi edellyttää myös yhteistyökuvioiden selvittämistä lähimpien lentoasemien kanssa.

Jatkossa on tärkeää kehittää myös sujuvia, nopeita ja luotettavia liityntäyhteyksiä paremman vuorotarjonnan omaaville lähikentille; erityisesti Kuopion lentoasemalle sekä myös Pieksämäen kautta nopeaan junaliikenteeseen (Pieksämäen osalta myös Jyväskylän lentoasemalle). Yhteyksien aikaansaaminen tulee edellyttämään myös kuntien ja lääninhallituksen tukea; liikenne ei tulisi todennäköisesti olemaan itsekannattavaa.

Monilla alueilla matkailua ja vapaa-ajan asutusta pidetään yhtenä keinona vahvistaa kuntien elinvoimaa ja varmistaa palvelujen säilyminen nykytasolla. Alueen saavutettavuuden kehittäminen on merkittävää myös

näiden kannalta ja mm. lentoliikenteen hyödyntäminen voisi olla laajempaakin. Tämä edellyttää samalla liityntäliikenteen kehittämistä yhteistyössä palveluntarjoajien kanssa. Matkailulogistiikan kehittäminen olisi laajemminkin tärkeää paitsi suurimpien matkailukeskusten (mm. Vesileppis) myös muiden matkailukohteiden liityntäliikenteen kannalta. Vaikka matkailukohteiden ja -yritysten houkuttelevuuden määräävätkin suurelta osin palvelujen taso ym. tekijät, on kohteiden saavutettavuudella ja liikenneyhteyksien tasolla suuri merkitys. Matkailulogistiikkaselvityksen avulla voitaisiin tehostaa myös matkailun markkinointia.

Myös rautatieyhteyksien tasolla (nopeus, kantavuus, vuorotarjonta) on erittäin suuri merkitys saavutettavuuden parantamisessa. Tätä merkitystä korostaa lentoliikenteen jatkumisen vuodesta toiseen toistuva epävarmuus, koska lentoliikenteen loppuminen merkitsisi em. mukaisesti koko alueen saavutettavuuden merkittävää huononemista. Rautatiestön kehittämistarpeita korostaa muutoinkin Itä-Suomen jälkeenyäännyt asema yhteyksien tasossa ja nopeuksissa esimerkiksi Länsi-Suomeen verrattuna.

Rataverkon osalta keskeisimmät kehittämistarpeet ovat Savonradalla sekä Pieksämäki-Joensuu -radalla. Savonradan junayhteyksien nopeudet parantuivat syksyllä 2006 käyttöönotetun Kerava-Lahti -oikoradan myötä. Rautatieliikenne 2030 -suunnitelmassa esitettyjen linjausten mukaan nopeudet eivät tule kuitenkaan merkittävästi paranemaan vuoteen 2015 ulottuvalla suunnittelukaudella. Sama koskee myös kuljetusten taloudellisuuden kannalta tärkeää akselipainojen nostamista 25 tonniin. Kehittämishankkeiden edistäminen edellyttääkin seudulta yhtenäistä näkökulmaa Savonradan parantamishankkeiden priorisointiin. Savonrata kuuluu suunnittelualueella valtakunnalliseen runkoverkkoehtotukseen; tämä ei kuitenkaan näy vielä riittävästi valtakunnallisissa suunnitelmissa.

Pieksämäki-Joensuu -radan merkitys on suuri sekä tavara- että henkilöliikenteen kannalta. Pääpaino tulisi asettaa ensi vaiheessa erityisesti kuljetusten kannalta tärkeän Pieksämäki-Varkaus -välin akselipainojen nostoon 25 tonniin, koska toimenpiteellä olisi suuri merkitys seudun elinkeinoelämän (erityisesti Varkauteen sijoittuvan teollisuuden) kuljetusten kustannustehokkuuden parantamisessa. Pitkällä tähtäimellä myös koko välin akselipainojen nosto ja sähköistäminen sekä tasoristeysten vähentäminen on tavara- ja henkilöliikenteen yhteyksien ja koko Itä-Suomen rautatieyhteyksien tason noston kannalta tärkeää. Välillä Pieksämäki-Jyväskylä tulee rataa myös parantaa nopeille junayhteyksille sopivaksi sekä parantaa kantavuutta akselipainojen nostamisella 25 tonniin.

On otettava huomioon, että pelkkä rautatieinvestointien toteuttaminen ei turvaa junayhteyksien täysimittaista nopeutumista vaan myös liikennöitsijöiden vuorotarjonnan kattavuudella ja yhteensopivuudella on suuri merkitys. Tavoitteena tulee pitää sujuvia ja nopeita yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, lähtökohtaisesti ilman Kouvolan junanvaihtoja. Tärkeitä ovat myös liityntäliikenneyhteyksien toimivuudet.

Nykyisin erittäin huonokuntoisen Huutokoski-Savonlinna -radan korvausinvestointi tulee toteuttaa kuljetusten taloudellisuuden ja ympäristöystävällisyyden vuoksi mahdollisimman nopeasti, koska muutoin vaarana on liikenteen lakkauttaminen koko rataosalta. Radan parantamisen jälkeen tulee selvittää henkilöliikenteen käynnistämisen mahdollisuudet ja kannattavuus (kiskobussit).

Seudun ulkopuolisista ratakkeista olisi Savonradan osuuden Lahti-Mikkeli oikaisu junayhteyksien nopeuden kannalta tärkeä hanke. Hanke tulee sisällyttämään laadittavana olevaan Etelä-Savon maakuntakaavaan, mikä osaltaan mahdollistaa hankkeen eteenpäin viemistä. Hanke ei kuitenkaan sisälly Rautatieliikenne 2030 -suunnitelmaan.

Vesiliikenteen kannalta tärkeintä ympärivuotisuus

Vesiliikenteen merkitys vaihtoehtoisena kuljetusmuotona on muun muassa kuljetusten kilpailutilanteen kannalta tärkeä. Oleellisin merkitys vesiliikenteen kannalta on Saimaan kanavan vuokraneuvottelevien päättäminen Suomen kannalta edullisesti. Muutoinkin vesiliikenteen ympärivuotisuuden kehittäminen on paitsi seudun myös laajemmin koko Itä-Suomen kannalta tärkeää.

Päijänne-Saimaa -kanavan jatkosuunnittelu ja toteuttaminen tulee käynnistää lähivuosina. Lisäksi syväväylää tulee kehittää Merenkululaitoksen suunnitelmien (mm. navigointi- ym. järjestelmät) mukaisesti. Syväväylän kehittäminen olisi seudun kannalta tärkeää myös seudun ulkopuolella sijaitsevan Savonlinnan kohdan järjestelyjen osalta.

Sisävesimatkailun tarpeiden tunnistaminen on matkailuelinkeinon kehittämisen kannalta oleellista. Palveluiden järjestämisestä vastaavat pääosin yksityiset yritykset, mutta yhteiskunta voi tukea elinkeinon kehittymistä tukemalla fyysisten rakenteiden (vierasvenesatamat, rantautumispaikat jne.) toteuttamista.

Eri kulkumuotojen yhteistyön lisääminen tärkeää niin liikkumis- kuin kuljetusketjuissa

Eri kulkumuotojen yhteistyön lisäämisellä parannetaan myös alueen saavutettavuutta. Liikkumisketjujen osalta tarpeita ja toimenpiteitä on käsitelty edellä. Elinkeinoelämän kuljetuksia tarkasteltaessa on tärkeää tunnistaa kaikki kuljetusketjun toimivuuteen ja tehokkuuteen vaikuttavat tekijät, yli kulkumuoto- ja organisaatorajojen. Esimerkiksi mahdollisuudet yhdistettyjen juna-autokuljetusten toteuttamiseen Varkaudesta/Pieksämäeltä tulee tutkia asiaa koskevien logistiikkaselvitysten laadinnan yhteydessä.

Myös junaliikenteen vuorotarjontaa, liityntäliikennettä ja matkakeskuksia kehitettävä

Rautatieliikenteen infrastruktuurin kehittäminen on pääosin kiinni valtakunnallisen tason päätöksistä, samoin vuorotarjonnan järjestäminen. Seudun joukko-liikennejärjestelmän kannalta on ensiarvoisen tärkeää huolehtia Savonradan ohella myös Pieksämäki-Joensuu -radan henkilöliikenteen vuorotarjonnan kattavuudesta ja liityntäyhteyksistä Pieksämäelle. Myös Huutokoski-Savonlinna -yhteyden henkilöliikenteen tarve ja kannattavuus tulee selvittää päätöksenteon tueksi.

Liityntäyhteyksien kannalta ovat Varkauden ja Pieksämäen matkakeskukset sekä niiden liityntäliikenne tärkeitä. Erityisesti tulee kehittää nykyisin olematonta Leppävirran ja Pieksämäen matkakeskuksen välistä liityntäliikennettä.

Varkauden matkakeskus on valmis, mutta Pieksämäen matkakeskus on vielä toteuttamatta. Matkakeskuksen toteuttaminen onkin liikkumisketjujen toimivuuden ja liityntäliikenteen kannalta tärkeää. Pieksämäen matkakeskuksen toteuttaminen edellyttää merkittäviä ratapihainvestointeja, mikä voi osaltaan hidastaa matkakeskuksen toteuttamista. Tätä ennen on kui-



Nopeat junayhteydet tulisi saada Savonradan parantamisen kautta aikaiseksi mahdollisimman nopeasti.

tenkin tärkeää huolehtia paikallisen ja seudullisen linja-autoliikenteen aikataulujen jatkuvasta yhteensovittamisesta rautatieliikenteen kanssa. Matkakeskusten kehittämisessä on tärkeää huolehtia myös liittytävyydestä ja tasosta sekä esteettömyydestä.

Päätieyhteyksiin tukeutuva itsekannattava joukkoliikenne luo rungon koko joukkoliikennejärjestelmälle ja parantaa alueen saavutettavuutta

Seudun joukkoliikennejärjestelmä tukeutuu päätieyhteyksiä käyttäviin, itsekannattaviin joukkoliikennevuoroihin. Päätieyhteyksien joukkoliikenteen laatuikäytävien määrittelyllä luodaan toimintalinjat keskeisimpien yhteyksien palvelutasolle, matkustajainformaatiolle ja varustukselle. Laatuikäytävien määrittely ja parantaminen luo rungon joukkoliikenteen järjestämiselle (johon muut joukkoliikennejärjestelyt pääosin tukeutuvat) ja siten alueen saavutettavuuden parantamiselle myös joukkoliikenteen keinoin.

Lähivuosina keskitytään erityisesti pääteiden pieniin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin sekä lentoliikenteen jatkuvuuden varmistamiseen.

Valtatien 5 parantaminen välillä Varkaus-Kuopio ei toteutune aivan lähivuosina, minkä vuoksi erityisesti välin Leppävirta-Kuopion raja liikenneturvallisuuspuutteita esitetään parannettavaksi ensin pienin toimenpitein. Valtatien 23 välin Varkaus-Karvio parantaminen pienin liikenneturvallisuustoimenpitein, Pieksämäen kohdan liittymäjärjestelyjen parantaminen (kt 72 Vangasjärven liittymä) sekä pääteiden puuttuvien osuukien automaattinen nopeusvalvonta kuuluvat myös lähivuosina toteutettaviksi esitettäviin hankkeisiin.

Muutoin oleellista on varmistaa Varkauden lentoliikenteen keskeytyksetön toiminta ja jatkuvuus. Rautatiestön ja vesiliikenteen osalta mahdollisuudet rajautuvat lähinnä kiireellisten parantamishankkeiden edistämiseen, rahallisia panostuksia ei seudun sisäisesti ole ko. hankkeisiin mahdollista tehdä (pieniä vesimatkailun olosuhteiden parantamistoimenpiteitä lukuunottamatta). Rautatiestön osalta on kuitenkin otettava huomioon, että Huutokoski-Savonlinna -välin parantamisen viivästyminen voi johtaa liikenteen lopettamiseen koko väliltä.

5. Logistiikkayhteistyön ja kuljetusketjujen kehittäminen

Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta toimitusverkostojen tehokkuuden ja laajemmin koko logistisen järjestelmän toimivuuden parantaminen on tärkeää. Osa tehokkuudesta ja toimivuudesta syntyy yritysten ja eri tahojen sisäisistä prosesseista, mutta myös liikennejärjestelmän toimintaa tehostamalla voidaan vähentää logistisia kustannuksia. Myös logistiikkayhteistyön lisäämisellä on suuri merkitys. Kilpailukykyä parantavat myös edellä esitetyt päätösten ja haja-asutusalueen tiestön parantamistoimenpiteet sekä hoidon ja kunnossapidon lisääminen.

Logistiikan kehittymiseen laajemmin vaikuttavia trendejä on useita, muun muassa logistiikka- ja kuljetusyritysten koon kasvaminen sekä verkostoitumisen lisääntyminen toimitusketjuissa (toimitusverkostot) ja alihankinnassa sekä toimitusketjujen välinen yhteistyö. Yleispiirteinä elinkeinoelämän kuljetuksissa korostuvat kuljetusmuodosta riippumatta täsmällisyys ja kustannustehokkuus. Pyrittäessä täsmällisyyteen ja kuljetusajan ennustettavuuteen ovat avainasemassa kuljetusketjujen suunnittelu ja hallinta sekä eri osapuolten välisen yhteistyön kehittäminen. Kuljetusketjujen sujuvuutta tulee parantaa yhteistyössä eri liikennemuotojen ja keskeisten sidosryhmien kanssa muun muassa terminaaleja kehittämällä. Toimenpiteiden ja toimintamallien kehittämisessä on oleellista tunnistaa eri elinkeinoalojen vaihtelevat tarpeet. Rautatieliikenteen kilpailukykyä parantamalla on mahdollista ohjata kuljetuksia ympäristöystävällisempiin kuljetusmuotoihin ja samalla parantaa myös koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Kustannustehokkuuteen taas vaikutetaan muun muassa kuljetuseräkoolla. Väylien liikennöitävyyden turvaamisella ja kehittämisellä on erittäin tärkeä merkitys kuljetustarpeisiin vastaamisessa.

Logistiikkaselvityksen laatiminen tarpeen

Logistiikan kehittämis- ja tehostamistarpeista laaditaan seudullinen logistiikkaselvitys. Käsiteltäviä asioita ovat muun muassa liittymäpinnat ympäröiviin seutuihin, logistiikkayhteistyön kehittäminen yritysten kesken, räätälöityjen logistiikkapalveluiden kehittämistarpeet, virtuaalisen logistiikkakeskuksen perustamistarve, yhtenäisten tietojärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä konttoliikenteen ja sen tarvitsemien palvelujen kehittäminen. Logistiikkaselvityksessä tulee ottaa kantaa myös Kuopioon suunnitella olevan yhdistettyjen juna-autokuljetusten terminaalin hyödyntämismahdollisuuksiin.

Logistiikka-alueen tarve selvítettävä

Seudulle yhteisen logistiikka-alueen perustamistarpeita ja -mahdollisuuksia sekä sijaintivaihtoehtoja tulee selvittää sekä Varkauden että Pieksämäen osalta. Tarkasteluissa on otettava huomioon muun muassa raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikasäädösten tuomat mahdollisuudet sekä asema eri liikenneverkkojen (mm. rautatie) risteysasemana. Seudun tavaraliikenteen mahdollisuudet hyödyntää suunnitteilla olevaa Kuopion logistiikkakeskusta tulee selvittää logistiikka-alueen tarpeen selvittämisen lähtökohdiksi.

Varkauden satamatoimintoja tehostettava

Varkauden satamien merkitys on seudun kannalta suuri. Varkauden satamapalvelut sijaitsevat nykyisin kuitenkin hajallaan. Ennen mahdollisista kehittämistoimenpiteistä päättämistä tulee laatia selvitys Varkauden satamien satamatoimintojen tehostamis- ja yhteistyön lisäämismahdollisuuksista.

Kuntalogistiikkaa tehostettava, yhteistyö tulevaisuudessa mahdollista myös Kuopion seudun kuntien kanssa

Kuntien ja julkisyhteisöjen logistiikassa ja hankinnoissa tulee tehostaa kuntien välistä hankintayhteistyötä. Ensi vaiheessa tulee lisätä yhteistyötä Varkauden ja Pieksämäen sekä lähivuosina mahdollisesti myös muiden seudun kuntien kesken (Varkauden ja Pieksämäen välinen hankintayhtiö aloittaa toimintansa vuonna 2007). Jatkossa tulee kuitenkin myös selvittää mahdollisuudet laajempaan yhteistyöhön Kuopion seudun kuntien kanssa saavutettavien mittakaavaetujen vuoksi (johon Leppävirta jo kuuluu). Hankintojen lisäksi tulisi selvitykseen sisällyttää myös muut logistiset toiminnot, esim. varastointi, sisäiset kuljetukset sekä logistiikan kehittäminen ja koulutus.

Alueen sisäisten kuljetusketjujen tehokkuudessa parantamisen varaa

Seudullisesti parhaimmat mahdollisuudet syntyvät seudun sisäisten kuljetusketjujen tehostamisesta. Seudun sisäisten kuljetusten tehokkuutta tuleekin parantaa innovatiivisin keinoin. Kehittämistarpeet ovat osin fyysisiä toimenpiteitä (esimerkiksi erikoiskuljetusreitit ja vaarallisten aineiden kuljetusreitit, rekkojen ja perävaunujen pysäköintipaikkojen osoittaminen taajamien lähialueilta), osin informaation, opastuksen jatkuvuuden ja yhteistyön lisäämistä. Tärkeitä toimenpiteitä ovat myös muun muassa Varkauden keskustassa sijaitsevien tehtaiden liikenneyhteyksien kehittäminen sekä keskustojen jakeluliikenneyhteyksien lisääminen. Myös kuntien sekä logistiikka-alan yritysten jatkuvan yhteistyön kehittäminen on tiedonkulun kannalta tärkeää. Kuljetusketjuja kehitettäessä on tärkeää korostaa myös koko kuljetusketjun turvallisuutta osana muuta kuljetusten suunnittelua.

Lähivuosina panostetaan erityisesti yhteistyössä toteutettavien logistiikan kehittämishankkeiden toteuttamiseen.

Logistiikkayhteistyön lisäämiseksi ja seudun logistisen kilpailuaseman parantamiseksi esitetään lähivuosina toteutettavaksi useita hankkeita:

- logistiikkayhteistyön lisääminen eri toimijoiden kesken, runkona perustettava kuljetustyöryhmä
- seudulle yhteisen logistiikka-alueen/-keskuksen toteuttamismahdollisuuksien selvittäminen
- kuntalogistiikkayhteistyön lisääminen seudun kuntien kesken
- Varkauden satamatoimintojen tehostamismahdollisuuksien selvittäminen.



Kuljetusten kustannustehokkuuden parantaminen lisää koko alueen kilpailukykyä.

4.3. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset

Liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelman taustalla on tavoite turvata alueelle mahdollisimman tehokkaat, tasapuoliset, turvalliset ja ympäristön huomioon otavat liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet sekä taajamissa että haja-asutusalueilla, niin seudun sisäisessä kuin ulkopuolelle suuntautuvassa liikenteessä. Laajemmin kehittämissuunnitelmalla pyritään parantamaan seudun saavutettavuutta, kilpailukykyä ja houkuttelevuutta. Liikennejärjestelmää ei ole kuitenkaan varaa kehittää kaikkia tarpeita vastaavasti. Ennen uusia (väylä)investointeja tuleekin pohtia, voidaanko liikennejärjestelmän ongelmat ratkaista vaikuttamalla liikumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan tai kehittämällä nykyistä infrastruktuuria tai tehostamalla sen käyttöä. Neliporrasperiaatteen myötä korostuvatkin väylähankkeisiin verrattuna pienet ja edulliset toimet, jotka tarvitsevat toteutuakseen usein nykyisten yhteistyömenetelmien kehittämistä sekä henkilö- ja tavaraliikenteen hoitoresurssien turvaamista. Esitetyt painotukset tukeutuvat suurelta osin pieniin ja edullisiin toimiin edellyttäen kuitenkin nykyisen rahoituksen suuntaamista osin uudelleen.

Liikennestrategian eräänä painopisteenä on liikennejärjestelmän kehittäjien ja liikenteessä toimivien tahojen yhteistyön kehittäminen ja tiivistäminen. Näin varmistetaan liikennejärjestelmätöiden jatkuvuus ja seudullisen näkökulman huomioon ottaminen liikennejärjestelmää ja koko aluetta kehitettäessä. Yhteistyöllä saadaan paitsi tehokkuutta liikennejärjestelmän rahoitukseen myös käyttäjän näkökulmasta yhtenäisiä ratkaisuja ja toimivia matkaketjuja. Sujuva ja tuloksellinen yhteistyö edellyttää yhteistä tahtotilaa seudun tulevaisuudesta, johdonmukaista suunnittelua ja päätöksentekoa sen saavuttamiseksi sekä henkilöresursseja uusien toimintamuotojen kehittämiseen.

Tieliikenne

Henkilöauto säilyy Varkauden ja Pieksämäen seuduilla pääasiallisena liikkumisvälineenä, joten tieverkko on liikennejärjestelmässä avainasemassa. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä taataan hyvä liikenteen sujuvuus keskeisellä tieverkolla (vt 5, vt 23, kt 72) siten, että matka-aikojen ennustettavuus on hyvä. Alemmaan tieverkkoon esitetyillä investoinneilla sekä hoidon ja ylläpidon tehostamisella varmistetaan kuntakeskusten välisten yhteyksien liikennöitävyys siten, että se vastaa asumisen ja maa- ja metsätalouden toi-

mintaedellytysten sekä vapaa-ajan tarpeita ja ottaa huomioon palvelurakennemuutoksen mahdollisesti synnyttämät uudet liikkumis- ja kuljetustarpeet. On kuitenkin realistista arvioida, että alemman tieverkon kunto ei nykyisestä juuri parane. Vaarana on myös, että osa investointitarpeista jää toteutumatta tai viivästyy perustienpidon alhaisen rahoituksen vuoksi. Yksityisteiden kunto voi myös heiketä edelleen, ellei niiden tienpidon ongelmiin haeta aktiivisesti ratkaisua.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kehittäminen strategian mukaan mahdollistaa kilpailukykyisen palvelutason työ- ja koulumatkoilla. Maaseudulla turvataan peruspalvelutasoinen joukkoliikenne kutsujoukkoliikenteen sekä kaikkiin matkoihin ulotettavan matkojenyhdistelytoiminnan käyttöönotolla. Nopeutuva junaliikenne lisää joukkoliikenteen käyttöä maakunnan ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla. Liityntäyhteyksien ja lippujärjestelmän kehittäminen sekä joukkoliikenteen toimijoiden yhteistyön tiivistäminen edistää matkaketjujen sujuvoitumista. Autoistumiskehitys ja joukkoliikenteen rahoitusnäkymät tekevät joukkoliikenteen tarjonnan säilyttämisen uusista käyttöönotettavista keinoista huolimatta kuitenkin haasteelliseksi.

Kävely ja pyöräily

Kevyen liikenteen väyläverkoston kehittäminen, taajamakeskusten kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen, esteettömyyden lisääminen sekä väylästä hyvä hoito ja ylläpito parantavat liikkumismahdollisuuksia jalan ja pyörällä ja lisäävät näiden kulkutapojen houkuttelevuutta. Rahoitustason niukkuudesta johtuen osa väylätarpeista voi kuitenkin jäädä edelleen toteuttamatta. Liikennejärjestelmän esteettömyyden tila paranee selvästi nykyisestä, kun esteettömyys otetaan huomioon kaikessa jalankulku- ympäristön ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Liikenneverkon esteettömyyden parantuessa ja palveluliikenteen toimintamuotojen kehityksessä yhä suurenevan iäkkään väestön mahdollisuudet omatoimiseen arkeen paranevat, mistä seuraa merkittäviä hyötyjä muun muassa kuntien terveys- ja sosiaalitoimille.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus paranee ehdotettujen toimien myötä taajamissa ja pääteillä eli alueilla, missä onnettomuuksia on tapahtunut eniten. Vakavien kohtausonnettomuuksien riskiä pienentävät erityisesti valtateiden varustaminen keskikaitein. Liikenneturvallisuustyön kehittäminen eri toimijoiden yhteistyönä johtaa turvallisempaan liikkumiseen ja liikenneturvallisuustoimenpiteiden korkeampaan priorisointiin. Henkilöautojen määrän ja liikenteen ennustettu kasvu sekä nuorison mopoilun lisääntyminen tekee liikenneturvallisuustyöstä erittäin haasteellista. Kuolonuhreilta välttyminen edellyttää liikenneturvallisuusvastuun laajenemista kaikille liikennejärjestelmän toimijoille sekä liikenneturvallisuusnäkökulman sisällyttämistä kaikkeen liikenteen ja maankäytön suunnitteluun ja päätöksentekoon.

Kuljetukset

Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä parannetaan maakunnan ulkoisia ja sisäisiä liikenneyhteyksiä, logistiikkayhteistyötä ja samalla tavaraliikenteen kustannustehokkuutta. Päätiestön parantaminen parantaa kuljetusten täsmällisyyttä. Rataverkon korvaus- ja kehittämisinvestoinnit mahdollistavat akselipainojen korottamisen ja junien nopeuden nostamisen. Lisäksi alueen logistisen aseman paraneminen (muun muassa logistiikka-alueen kehittäminen, kuntalogistiikan tehostaminen, satamatoimintojen tehostuminen) parantaa seudun kilpailukykyä.

Seudun saavutettavuus

Alueen saavutettavuuden parantuminen edellyttää väyläverkon parantamista myös alueen ulkopuolella (esimerkiksi vt 5). Lentoliikenteen säilyminen on alueen elinkeinoelämän kannalta erittäin merkittävää. Kokonaisuutena esitettävien toimenpiteiden toteuttamisen voidaan katsoa parantavan sekä alueen kilpailukykyä että alueen houkuttelevuutta niin yritysten kuin asukkaiden kannalta.



Liikennejärjestelmän peruspalvelutason toteutuminen

Liikkumisen ja kuljetusten palvelutasokäsitettä on selvitetty viimeisten vuosien aikana useissa eri Tiehallinnon ja liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä. Liikennejärjestelmän peruspalvelutason katsotaan olevan sellainen palvelutaso, jonka mahdollistaa tavanomaisen liikkumisen ja kuljetukset. Tästä korkeampi palvelutaso mahdollistaa yhteiskunnan hyvinvoinnin lisäämisen ja erityistarpeiden toteuttamisen. Matalampi minimitaso sen sijaan mahdollistaa yhteiskunnan perusturvallisuuden edellyttämän liikenteen. Väylätoiminnalle määritellyn peruspalvelutason tulisi mahdollistaa ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tavanomaisen liikkumisen ja kuljetukset kaikissa oloissa myös pitkällä aikavälillä ja että väyläpalvelut kyetään tuottamaan pitkällä aikavälillä taloudellisesti mutta myös ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi ja liikenneturvallisuudesta tinkimättä

Käyttäjien kannalta keskeisimpiä palvelutasokäsitteitä ovat yhteyksien toimivuus (yhteyden olemassaolo, matkanopeus, matka-ajan ennustettavuus), liikenneturvallisuus, liikkumisen esteettömyys. Kuljetusten kannalta tärkeää on täsmällisyys, matka-aikojen ennustettavuus, sujuvuus, kustannustehokkuus ja saavutettavuus (väylän liikennöitävyys ja liikennekelpoisuus).

Varkauden ja Pieksämäen liikennestrategian keinoin ihmisten jokapäiväisen liikkumisen peruspalvelutaso toteutuu; toimivat työmatkayhteydet, turvalliset koulumatkat sekä peruspalveluiden saavutettavuus turvataan. On kuitenkin huomattava, että peruspalvelutason toteuttaminen haja-asutusalueella on taajamia ja päätieverkkoa haasteellisempaa ja edellyttää alemman tieverkon kuntotason ja liikennöitävyyden säilyttämistä sekä kutsujoukkoliikenteen kehittämistä. Samoin elinkeinoelämän palvelutasokriteerit toteutuvat, mikäli liikennestrategian toimenpiteet toteutetaan: ulkomaankaupan kuljetusketjujen toimivuus, kuljetusten toimintavarmuus ja täsmällisyys, kuljetusten kustannustehokkuus sekä matkailuelinkeinon tarpeet. Myös kuljetusten kannalta kriittisin kohde on raskaat maa- ja metsätalouden kuljetukset alemmalla tieverkolla.

Lentoliikenteen säilyminen Varkauden lentoasemalla on alueen elinkeinoelämän kannalta erittäin merkittävää.

Liikennestrategian vaikutuksia käyttäjäryhmittäin:

Käyttäjärühmä	Tilanne, kun liikennestrategia on toteutettu (v. 2030) verrattuna nykytilanteeseen	Tärkeimmät kehittämiskohdet, joiden toteuttamisesta huolehdittava, jotta toivottu vaikutus toteutuu
Lapset ja nuoret	Päiväkotien ja koulujen liikenneympäristöjen kehittäminen on parantanut lasten ja nuorten turvallisuutta ja liikkumismahdollisuuksia koulumatkoilla. Aktivoimalla lasten ja nuorten liikennekasvatusta on voitu vastata mm. lisääntyvästä mopoilusta aiheuttamaan turvallisuusriskiin.	<ul style="list-style-type: none"> - liikenneturvallisuus - kevyt liikenne - joukkoliikenne - liikkumistottumuksiin vaikuttaminen
Aikuiset, työikäiset	Autoriippuvaisuus ei ole kasvanut; kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus työmatkoilla on säilynyt vähintään ennallaan. Henkilöautoliikenteen palvelutaso ei ole huonontunut ja myös haja-asutusalueella asuvien liikkumismahdollisuudet ovat säilyneet ennallaan.	<ul style="list-style-type: none"> - kutsujoukkoliikenne - pääteiden ja merkittävempien maanteiden (kuntakeskusten väliset yhteydet) kunto ja liikennöitävyys (talvihoito)
Ikääntyneet, liikkumisesteiset	Kasvaneen ikääntyneen väestön sekä liikkumis- ja toimimisesteisten omaehtoisen asumisen ja liikkumisen mahdollisuudet ovat parantuneet taajamien kävely-ympäristön esteettömyyden ja hyvin toimivan palveluliikenteen myötä.	<ul style="list-style-type: none"> - liikenneturvallisuus - kevyt liikenne - esteettömyys (keskustaajamat, joukkoliikenne)
Loma-asujat	Alueen saavutettavuus matkailijoiden ja loma-asujien näkökulmasta on parantunut. Alemman tieverkon kunto on säilynyt nykyisellään. Palveluliikenne palvelee nykyistä paremmin myös ikääntyneitä loma-asujia.	<ul style="list-style-type: none"> - pääteiden toimivuus koko itäisessä Suomessa - alemman tieverkon taso - joukkoliikenne
Metsä- ja metalliteollisuus	Pääväyläverkkoa (tiet ja radat) kehittämällä ja logistisia ketjuja tehostamalla on turvattu metsä- ja metalliteollisuuden toimintaedellytykset alueella.	<ul style="list-style-type: none"> - päätieverkon ja alempiasteisen tieverkon kunto ja liikennöitävyys - rataverkon kantavuuden nosto - lentoliikenteen turvaaminen - vesiliikenteen kilpailukyyn parantaminen
Maa- ja metsätalous	Alemman tieverkon kunnan ja liikennöitävyyden säilyttäminen ennallaan on turvannut maa- ja metsätalouden synnyttämien raskaiden kuljetusten tyydyttävät toimintaedellytykset	<ul style="list-style-type: none"> - alemman tieverkon ympärivuotinen liikennöitävyys
Muu yrityssektori	Logistiikan tehostuminen on parantanut yrityssektorin toimintaa. Alueen valtakunnallinen saavutettavuus on parantunut. Varkauden lentoaseman toiminnan jatkuminen on helpottanut yritysten toimintaedellytyksiä alueella.	<ul style="list-style-type: none"> - päätieverkon sekä alemman tieverkon kunto - logistiikan yhteistyön kehittäminen - lentoliikenteen turvaaminen
Liikennöitsijät, kuljetusyrietykset	Logistiikkayhteistyön tehostuminen on lisännyt alueen kuljetusyrittäjien kilpailukykyä ja palvelun tasoa. Henkilökuljetuksissa toimivien yritysten kilpailukyky on edellyttänyt jatkuvaa palvelun kehittämistä ja sopeutumista julkisten kuljetusten hankintamenettelyihin.	<ul style="list-style-type: none"> - päätieverkon sekä alemman tieverkon kunto - joukkoliikenteen kilpailukyyn kehittäminen - logistiikan yhteistyön kehittäminen

Liitteet - Ehdotus toimenpideohjelmaksi

Painopistealueen I (seudullisen liikennejärjestelmätyn kehittämisen) toimenpiteet on esitetty luvussa 4.2. (s. 18).

2. Päivittäinen liikkuminen taajamissa

Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämisvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen</u>				
- kevyen liikenteen laatukäytävien määrittely	x		0,03	Kunnat
- koulujen saattoliikennejärjestelyjen kehittäminen	x		0,10	Kunnat
- liityntäpysäköinnin (polkupyöräparkit) kehittäminen matkakeskustoissa ja taajamien keskustoissa	x		0,02	Kunnat
- matkakeskusten kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuuden, opastuksen ja talvihoidon parantaminen	x		0,05	Varkaus, Pieksämäki
- hoidon ja kunnossapidon tason nosto laatukäytäväreiteillä ja taajamien pääyhteyksillä	x	x	0,10/v	Kunnat, tiepiirit
- kevyen liikenteen väylähankkeet:				
- Kangaslammen keskusta (mt 468 taajaman, Mantun ja Pasonniemen kohta ja mt 4684 Asemantien alkupää)	x		0,25	Varkaus
- Jäppiläntie	x		0,40	S-K tiepiiri
- Kurolantien akk		x	0,20	S-K tiepiiri
- vt 23 Kopolanvirrantie-Pohjois-Kurolantie		x	0,15	S-K tiepiiri
- Puurtilantie		x	0,40	Varkaus
- Kurolantie välillä rautatie – vt 23		x	0,15	Varkaus
- Leppävirran keskustan hankkeet		x	0,50	Leppävirta
- mt 533 Leppävirta-Mustansalo		x	0,55	S-K tiepiiri
- mt 534 Heinävedentie		x	0,50	S-K tiepiiri
- pt 16353 Heinävedentie-pt 16355	x		0,05	S-K tiepiiri
- vt 23 koulu mt 5341/Mustinsalon ala-aste	x		0,03	S-K tiepiiri
- pt 16363 Timolan pt		x	0,60	S-K tiepiiri
- mt 533 Mustansalo-Sorsakoski		x	0,55	S-K tiepiiri
- Joroisten taajaman kevyen liikenteen väylähankkeet (mt 455, hautausmaan yhteys ym.)		x	0,60	KaS tiepiiri
- vt 23 Leppäkankaan alikulkukäytävä		x	0,25	KaS tiepiiri
- Vanha Mikkeliintie		x	0,25	Pieksämäki
- Savontie		x	0,10	Pieksämäki
- vt 23 Kontiupuisto-Metsäkouluntie ja vt 23 Mikkeliintie-Vanha Mikkeliintie		x	0,50	KaS tiepiiri
- kuntakeskusten ja koulujen läheisyyteen sijoittuvat väylähankkeet		x	1,00	Pieksämäki
Yhteensä:	1,43	8,20		
<u>Joukkoliikenteen kilpailukykyä kehitettävä</u>				
- paikallisliikenteen houkuttelevuuden lisääminen, (palveluliikenteen kehittäminen, vuorotarjonta, lipputuotteet)	x		-	Varkaus, Pieksämäki
- seudullisen joukkoliikennesuunnitelman laatiminen	x		0,04	Varkaus, Pieksämäki
- lippujärjestelmien kehittäminen yhteistyössä eri toimijoiden kesken	x		-	Lääninhallitus
- työsuhdematkalippujen käytön edistäminen	x		-	Kunnat
Yhteensä	0,04	-		

Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämisvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Liikenneturvallisuuden parantaminen</u>				
- toiminnalliset toimenpiteet, selvitykset				
- liikenneturvallisuussuunnitelmien kevyet päivitykset (seudullinen suunnitelma) em. painotuksin	x		0,05	Tiepiirit
- koulukuljetusten turvallisuuden parantamisohjelman laatiminen ja kuljettajien koulutuksen lisääminen	x		0,03	Kunnat
- liikenneturvallisuustyön aktiivinen kehittäminen sekä uudelleen organisoituminen (liikenneturvallisuustoimijan kanssa)	x		-	Kunnat
- seurojen ja järjestöjen vastuun lisääminen lasten ja nuorten harrastusmatkoista (valistus, matkojen järjestely)	x		-	Kunnat → seurat
- työmatkaliikenteen liittäminen osaksi työsuojelusuunnitelmia	x		-	Kunnat → yritykset
- moottorikelkkailureittien selvittäminen	x		-	Kunnat
- fyysiset toimenpiteet				
- liikenneturvallisuussuunnitelmissa esitettyjen pienten toimenpiteiden toteuttaminen	x	x	3,50	Kunnat, tiepiirit
- lähiliikkumisympäristöjen turvallisuuden parantaminen -teemapaketin toteuttaminen (liitusuunnitelmien pohjalta)	x	x	1,50	Kunnat, tiepiirit
Yhteensä	2,58	2,50		
<u>Taajamakeskustojen turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen</u>				
- Joroisten taajamajärjestelyt	x		0,60	Joroinen
- Leppävirran keskustajärjestelyt		x	1,40	Leppävirta
- Pieksämäen keskustan pääkadun kehittäminen		x	2,50	Pieksämäki
- Keskuskatu/Huvilakatu liikennevalot		x	0,10	Pieksämäki
- Pieksämäen keskustan liikennevalojen uusiminen	x		0,30	Pieksämäki
- Varkauden Päiviönsaaren kehittäminen		x	1,00	Varkaus
Yhteensä	0,90	5,00		
<u>Esteettömyyden parantaminen</u>				
- taajamakeskustojen ja suurimpien asuinalueiden esteettömyyskartoitukset	x		-	Kunnat
- esteettömyyskartoituksissa todettujen suurimpien ongelmakohtien korjaukset/kunnossapidon tehostamiset, jatkossa esteettömyyden huomioon ottaminen aina uutta rakennettaessa tai liikenneympäristöä korjattaessa	x		0,50	Kunnat
- Pieksämäen rautatieaseman esteettömyyden parantaminen		x	1,20	RHK
- selvitys esteettömien matkaketjujen kehittämisestä	x		0,05	Kunnat
Yhteensä	0,55	1,20		

3. Liikkuminen ja kuljetukset haja-asutusalueilla

Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämisvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Toimenpiteiden kohdistaminen, hoito ja kunnossapito</u>				
- yhteistyön lisääminen kunnossapitosuunnittelussa	x		-	Tiepiirit
- tiepiirikoht. kunnossapitosuunnitelmien laatiminen	x		0,09	Tiepiirit
- selvityksen laatiminen haja-asutusalueiden palvelujen keskittämisen vaikutuksista ja liikkumistarpeiden vähentämismahdollisuuksista	x		0,05	Kunnat
- hoidon ja kunnossapidon sekä peruseräparannuskohteiden priorisoinnin kehittäminen	x	x	-	Tiepiirit
- joukkoliikennereittien täsmähoidon lisäämistarpeiden määrittäminen yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa ja täsmähoidon toteuttaminen	x	x	-	Tiepiirit
- yksityistieavustusten kohdentaminen peruseräparannustöihin	x	x	-	Kunnat, tiepiirit
- yksityistieisännöintitoiminnan yleistymisen tukeminen	x	x	-	Kunnat, tiepiirit
Yhteensä	0,14			
<u>Vähäliikenteisen tiestön parantaminen</u>				
- kelirikkorjausten kohdistaminen priorisointityön perusteella	x	x	-	Tiepiirit
- mt 453 Niittypurontie-Käpykankaantie (Jäppiläntien) parantaminen	x		1,20	S-K tiepiiri
- pt 16365 Sorsakoskientien parantaminen (mm. valaistus)		x	1,50	S-K tiepiiri
- Sorsakoski-Leppävirta- tien kevyt parantaminen		x	2,10	S-K tiepiiri
- Riihirannantien parantaminen		x	1,20	S-K tiepiiri
- Särkimäen-Joroisten välisen tien parantaminen		x	1,50	KaS tiepiiri
- Kerisalonsaarentien ja Joroisniementien parantaminen		x	1,20	KaS tiepiiri
- mt 4556 Maavesi-Lahnelahti parantaminen		x	0,70	KaS tiepiiri
- väliaikaisten varastopaikkojen ja kuormien yhdistelymahdollisuuksien lisääminen fyysisin rakentein	x		0,20	Tiepiirit
Yhteensä	1,40	8,20		
<u>Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet</u> (kustannukset selviävät tarkemman suunnittelun myötä, toimintamallit selvitetään seudullisen joukkoliikennesuunnitelman laatimisen yhteydessä)				
- kutsuohjatun henkilöliikennejärjestelmän käyttöönotto ja MPK- toiminnan ulottaminen yksityiseen liikkumiseen ja koko seudulle	x	x	-	Lääninhallitus
- matkustajien informaatiopalvelujen kehittäminen koskien laatuikäytäviä, kutsuohjausta ja MPK:ta	x	x	-	Lääninhallitus
- kyläterminaalien suunnittelu ja toteutus	x		0,2	Tiepiirit
Yhteensä	0,2	0,00		
<u>Kuljetusketjujen tehokkuuden parantaminen</u>				
- haja-asutusalueen kuljetusten ja jakelun yhteistyön kehittäminen (kunta, yritykset, posti jne.): mahdollinen pilottikokeilu	x		-	Kunnat, yritykset
- talvihoidon tehostaminen kuljetusten kannalta tärkeillä tiejaksoilla (priorisointi, kohdentaminen)	x	x	-	Tiepiirit
- tiestön kuntoa ja ongelmapaikkoja koskevien informaatiopalvelujen kehittäminen	x	x	0,05/v	Tiepiirit
- kelirikkotiedotuksen kehittäminen ja ajantasaistaminen sekä yleisillä että yksityisillä teillä (sähköinen, yhteinen informaatiopalvelu)	x	x	0,03/v	Tiepiirit
Yhteensä	0,40	1,52		

4. Alueen saavutettavuuden parantaminen

Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämisvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Alueen sisäisten päätieyhteyksien parantaminen</u>				
- selvitykset				
- vt 23 Varkaus-Viinijärvi, tarveselvityksen päivitys sekä Hankasalmi-Viinijärvi-yhteysväliselvitys	x		0,04	S-K tiepiiri
- vt 23 parantaminen Pieksämäen kohdalla, yleissuunnitelman päivitys	x		0,03	KaS tiepiiri
- kt 72 Suonenjoki-Mikkeli toimenpideselvityksen laatiminen	x		0,03	Tiepiirit
- toimenpiteiden toteuttaminen				
- vt 5 Leppävirta-Kuopio, pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet, varareittien parantaminen	x		1,50	S-K tiepiiri
- vt 5 Varkaus-Kuopion raja, järeä parantaminen (Leppävirta-Kuopion raja parantaminen sekä Leppävirta-Varkaus, keskikaid ejärjestelyt)		x	-	S-K tiepiiri
- vt 5 Juva-Joroinen, ohituskaistojen ja valaistuksen toteuttaminen		x	5,50	KaS tiepiiri
- vt 23 Mustikkatien eritasoliittymä		x	-	S-K tiepiiri
- vt 23 Pieksämäen kohta, linjausmuutokset ja liittymien parantaminen		x	-	KaS tiepiiri
- vt 23 Varkaus-Karvio, liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen	x	x	7,00	Tiepiirit
- kt 72 Vangasjärven eritasoliittymän toteuttaminen	x		1,30	KaS tiepiiri
- kt 72 pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet		x	1,00	KaS tiepiiri
- Huruslahden ylittävä tieyhteys		x	10,00	Varkaus
- Pieksämäki-Joutsa tieyhteyden pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen		x	1,00	Tiepiirit
<u>Alueen ulkoisten päätieyhteyksien parantamiseen vaikuttaminen</u>				
- vt 5 Lusi-Mikkeli ja Mikkeli-Juva		x	-	Kunnat, liitot, tiepiirit
- vt 15 satamayhteys		x	-	Kunnat, liitot, tiepiirit
- yhteydet Pietarin suuntaan (vt 13, 14, mt 62)		x	-	Kunnat, liitot, tiepiirit
<u>Rataverkon kehittämishankkeisiin vaikuttaminen</u>				
- Savonradan parantaminen välillä Kouvola-Kuopio (nopeustason noston mahdollistaminen)	x	x	-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- Savonradan kantavuuden parantaminen (akselipainon nostaminen 25 tn) välillä Kouvola-Kuopio	x	x	-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- kantavuuden nosto välillä Pieksämäki-Varkaus		x	-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- kantavuuden nosto muulla Jyväskylä-Joensuu-radalla		x	-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- välin Pieksämäki-Joensuu sähköistäminen ja tasoristeysten vähentäminen		x	-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- Savonlinna-Huutokoski- radan korvausinvestointi	x		-	Kunnat, liitot, lääninhallitus
- selvitys henkilöliikenteen kannattavuudesta Savonlinna-Huutokoski- rataosalla	x		0,04	Etelä-Savon maakuntaliitto
- Lahden ja Mikkelin välinen oikorata (pitkän tähtäimen kehittämistavoite)		x	-	Kunnat, liitot
- Pieksämäen ratapihan korvausinvestoinnit		x	-	RHK

Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämisvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Lentoliikenteen turvaaminen</u>				
- lentoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen sitoutumalla lentoliikenteen tukemiseen	x	x	0,20/v	Kunnat
- lentoaseman liityntäliikenteen parantaminen eri osapuolten välistä yhteistyötä lisäämällä	x		-	Lääninhallitus
- selvitys lentoliikenteen turvaamismahdollisuuksista naapurikenttien yhteistyön lisäämisellä	x		0,03	Kunnat
- Kuopion/Jyväskylän kenttien liityntäliikenteen kehittäminen	x		-	Kunnat, lääninhallitus
<u>Vesiliikenteen kehittäminen</u>				
- ympärivuotisen meriyhteyden aikaansaamiseen vaikuttaminen	x	x	-	Liitot
- Päijänne-Saimaa- kanavan jatkosuunnittelu ja toteuttaminen		x	-	P-S liitto
- Savonlinnan kohdan syväväylän parantamiseen vaikuttaminen	x		-	Liitot
- vesimatkailuselvitykset ja fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen	x		0,15	Kunnat
<u>Joukkoliikenne ja liityntäliikenne</u>				
- Pieksämäen matkakeskuksen toteuttaminen		x	5,00	Pieksämäki, RHK
- Pieksämäki-Joensuu- radan henkilöliikenteen turvaaminen	x	x	-	Lääninhallitus
- liityntäliikenteen kehittäminen eri liikennemuotojen kesken	x	x	0,10/v	Lääninhallitus
- joukkoliikenteen laatukäytävien määrittely	x		-	Tiepiirit
- laatukäytävien fyysiset kehittämistoimenpiteet	x		0,20	Tiepiirit
- laatukäytävien vuorotarjonnan kehittäminen	x	x	0,20/v	Lääninhallitus
Yhteensä (kustannukset esitetty ainoastaan seudulle syntyvien kustannusten osalta, eivät sisällä kuntien ym. tahojen osuuksia)	7,02	38,10		

5. Logistiikkayhteistyön lisääminen sekä alueen sisäisten kuljetusketjujen tehokkuuden parantaminen

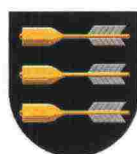
Toimenpide	Ajoitus		Kustannusarvio (M€)	Edistämismvastuu
	2007-2011	2012-2030		
<u>Logistiikan kehittäminen ja tehostaminen</u>				
- seudullisen logistiikkaselvityksen laatiminen	x		0,05	Varkaus, Pieksämäki
- logistiikka-alueen perustaminen Varkauteen tai Pieksämäelle; tarpeen, sijaintivaihtoehtojen sekä alueen profiilin selvittäminen	x		0,02	Varkaus, Pieksämäki
- logistiikka-alueen toteuttaminen		x	5,00	Varkaus, Pieksämäki
- kuntalogistiikan kehittämisselvitys	x		0,05	Kunnat
- kuljetusten turvallisuus selvitys ja logistisen järjestelmän vaikutus liikenneturvallisuu-teen keskeisillä toimialoilla	x		0,03	Kunnat, yritykset, tiepiirit
- seudun satamapalvelujen kehittäminen, selvityksen laatiminen Varkauden satamien satamatoimintojen tehostamisesta ja yhteistyön lisäämisestä	x		0,04	Varkaus
<u>Alueen sisäisten kuljetusketjujen tehokkuuden parantaminen</u>				
- keskustojen jakeluliikenteen kehittäminen merkittävimpien toimijoiden yhteistyötä kehittämällä	x		-	Kunnat, yritykset
- talvihoidon tehostaminen kuljetusten kannalta tärkeillä keskustakaduilla	x	x	0,10/v	Kunnat
- erikoiskuljetusreittien tarkistaminen ja ahtaiden liittymien avartaminen	x		0,35	Tiepiirit
- vaarallisten aineiden kuljetusreittien kehittäminen	x		0,10	Tiepiirit
- tiestön kuntoa ja ongelmapaikkoja koskevien informaatiopalvelujen kehittäminen	x	x	-	Tiepiirit (kts. kohta 3)
- opastusjärjestelmien kehittäminen	x		0,05	Kunnat, tiepiirit
- kuntien sekä yritysten välisen yhteistyön ja tiedottamisen lisääminen kuljetuksia koskien	x	x	-	Kunnat, yritykset
- rekkojen ja perävaunujen pysäköintipaikkojen osoittaminen taajamien lähialueilta; sijaintiselvitys ja paikkojen toteuttaminen		x	0,10	Kunnat, tiepiirit
- selvitys Varkauden keskustassa sijaitsevien tehtaiden liikenneyhteyksien kehittämisestä	x		0,02	Varkaus
- Varkauden tehtaiden liikenneyhteyksien kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen		x	1,20	Varkaus
Yhteensä	1,21	8,20		

Yhteyshenkilöt



Varkauden kaupunki

Jouko Miikkulainen
p. (017) 579 4326
jouko.miikkulainen@varkaus.fi



Pieksämäen kaupunki

Leena Muoniovaara
p. (015) 788 2520
leena.muoniovaara@pieksamaki.fi



Leppävirran kunta

Rauno Kujanpää
p. (017) 5709 400
rauno.kujanpaa@leppavirta.fi



Joroisten kunta

Samuli Rautiainen
p. (017) 5784 220
samuli.rautiainen@joroinen.fi



Pohjois-Savon liitto

Jouko Kohvakka
p. (017) 5501 412
jouko.kohvakka@pohjois-savo.fi



Etelä-Savon maakuntaliitto

Heikki Rintamäki
p. (015) 321 1338
heikki.rintamaki@esavo.fi



Itä-Suomen lääninhallitus

Seppo Huttunen
p. 020 516 7080
seppo.huttunen@islh.intermin.fi

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Pertti Asikainen
p. 0204 22 6515
pertti.asikainen@tiehallinto.fi



Savo-Karjalan tiepiiri

Mika Savolainen
p. 0204 22 5120
mika.savolainen@tiehallinto.fi



Sito-Kuopio Oy

Petri Launonen
p. (017) 3680 681
petri.launonen@sito.fi



Linea Konsultit Oy

Annu Korhonen
p. (09) 7206 4264
annu.korhonen@linea.fi

Helmikuu 2007