



POHJOIS-SAVON LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Liikennestrategia



Toukokuu 2001



Pohjois-Savon liitto



Savo-Karjalan tiepiiri



Itä-Suomen lääninhallitus



**POHJOIS-SAVON
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA**

LIIKENNESTRATEGIA

ESIPUHE

ESIPUHE

Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen käynnistettiin loppuvuodesta 1999. Työn ensimmäisenä vaiheena laadittiin esiselvitys, joka on yhteenvedo Pohjois-Savon liikennejärjestelmän nykytilasta, sen eri osa-alueiden toimivuudesta, toimintaympäristön tilasta sekä kehitysnäkymistä. Esiselvitystyön kanssa samanaikaisesti laadittiin logistiikkaselvitys, jossa koottiin tietoa Pohjois-Savon logistiikan nykytilasta ja kehittämismahdollisuuksista.

Liikennestrategiatyössä tuotetaan Pohjois-Savon maakunnan liikennestrategia, jossa esitetään maakunnan eri toimijatahojen yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisen painopistealueista, tärkeimmistä tehtävistä ja yhteistyöstä. Liikennestrategia toimii mm. lähtökohtana kuntatason liikennesuunnittelulle sekä vuorovaikutukselle maankäytön ja aluerakenteen suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään Pohjois-Savon liiton toimesta neljän vuoden välein maakuntasuunnitelman laadintaan kytkeytyen.

Liikennestrategian valmistelussa on lähdetty siitä, että strategia luodaan ensisijaisesti maakunnan kehittämistavoitteista ja niitä tukien, ei yksinomaan nykyisen liikennejärjestelmän ongelmia ja puutteita poistaen. Suunnitteluprosessi koostui kolmesta päävaiheesta

- *maakunnan kehitystä tukevien liikenteellisten tarkastelunäkökulmien määrittelystä*
- *painopistealueiden rajaamisesta ja syventämisestä*
- *toteutuksen kärkitehtävien tuotteistamisesta*

Liikennestrategian on laatinut työryhmä, johon ovat kuuluneet

Juhani Pirskanen	Pohjois-Savon liitto, puheenjohtaja
Jouko Kohvakka	Pohjois-Savon liitto
Seppo Huttunen	Itä-Suomen lääninhallitus
Toini Puustinen	Itä-Suomen lääninhallitus
Petri Keränen	Savo-Karjalan tiepiiri
Terhi Nissinen	Savo-Karjalan tiepiiri
Aarno Lietola	Kuopion kaupunki
Juhani Tiihonen	Kuopion kaupunki
Jarmo Immonen	Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto
Erkka Ollila	Vesannon kunta
Erkki Remes	Pohjois-Savon ympäristökeskus

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet työryhmän jäsenten lisäksi

Antti Mykkänen	Pohjois-Savon liitto, puheenjohtaja
Matti Tuiremo	Savo-Karjalan tiepiiri
Kari Hiltunen	Itä-Suomen lääninhallitus
Markku Henttonen	Pohjois-Savon ympäristökeskus
Heikki Jouppila	Ilmailulaitos/ Kuopion lentoasema
Jaakko Kekoni	Pohjois-Savon TE-keskus
Matti Niiranen	Kuopion kauppakamari
Jukka Pulkkinen	Kuopion kaupunki
Lauri Törönen	Iisalmen kaupunki
Jouko Miikkulainen	Varkauden kaupunki
Ilkka Korhonen	VR Cargo Itä-Suomi

Hannu Laukkanen	VR Henkilöliikenne Savo-Kainuu
Pentti Hirvonen	Ratahallintokeskus
Pekka Eno	Finnair Oy
Pertti Laiho	Kuopion Puhelin Oyj
Jouni Mustonen	Sonera Oy
Auvo Muraja	Saimaa Terminals Oy
Aimo Heiskanen	Järvi-Suomen merenkulkupiiri
Matti Jolkkonen	Linja-autoliitto
Timo Martikainen	Pohjois-Savon Taksiryttäjät ry
Esko Torssonen	Tavaralinjat ry
Tapani Numminen	SKAL-Itä-Suomi ry

Työn konsulttina ovat toimineet LT-Kuopio Oy ja A-Tie Oy, joissa työstä ovat vastanneet projektipäällikkönä dipl.ins. Markku Hulkkonen ja erityisasiantuntijana dipl.ins. Heimo Rintamäki. Työn aikana on järjestetty yksi seminaari eri kulkumuotojen ja elinkeinoelämän sekä muiden sidosryhmien edustajille.

Osa kuvista on peräisin Suunnittelukolmion laatimasta esiselvitysraportista.

SUUNNITTELUPROSESSI

VALINNAT PÄÄTÖKSET	TYÖVAIHE
08/2000 MAAKUNTALIITTO	TYÖN KÄYNNISTYMINEN
09/2000 OHJAUSRYHMÄ	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PÄÄMÄÄRÄ JA TAVOITTEET
11/2000 TYÖRYHMÄ & 01/2001 SEMINAARI	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT (A, B, C) ^{*)}
03/2001 TYÖRYHMÄ	PAINOPISTEIDEN SYVENTÄMINEN, VAIKUTUSTEN TUNNISTAMINEN JA KESKEISET KEHITTÄMIS- TOIMENPITEET
04/2001 TYÖRYHMÄ	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PAINOTUKSEN VALINTA, TOTEUTUKSEN KESKEISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET JA TOTEUTUKSEN AIESOPIMUKSEN LAATIMINEN
06/2001 ERI SIDOSRYHMÄT	LAUSUNTOKIERROS
09/2001, 03/2002, 03/2003 jne. MAAKUNTALIITTO, TIEHALLINTO, KUNNAT, LÄÄNINHALLITUS (tietyjen asioiden vastuutahoja, maakuntaliitto kokonaisuuden koordinoinnin vastuutaho)	TOTEUTUKSEN JA SEURANNAN KOORDINOINTI

*)

A = MAAKUNNAN ELINKEINOPERUSTAN KEHITTÄMINEN – SISÄINEN
B = MAAKUNNAN ELINKEINOPERUSTAN KEHITTÄMINEN – ULKOINEN
C = IHMISTEN HYVINVOINNIN JA VIIHTYVYYDEN TURVAAMINEN

SISÄLTÖ

SISÄLTÖ

1	LÄHTÖKOHDAT JA ODOTUKSET	6
1.1	Suunnittelualue	6
1.2	Nykyinen liikennejärjestelmä	7
1.2.1	Nykytila	7
1.2.2	Kuopion seudun asukkaiden odotukset	8
1.2.3	Liikenneasenteet	9
1.2.4	Yritysten odotukset	9
1.3	Liikennejärjestelmän valtakunnalliset lähtökohdat	9
1.4	Kaavoitus	10
2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PÄÄMÄÄRÄ JA KEHITTÄMISEN TAVOITTEET	11
3	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET	12
3.1	Liikennejärjestelmän tarkastelunäkökulmat	12
3.2	Työssä tarkastellut painopistealueet	13
3.2.1	Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus	13
3.2.2	Joukkoliikenne ja henkilöliikenneasemat	15
3.2.3	Kevyt liikenne	23
3.2.4	Tie- ja katuverkko	23
3.2.5	Tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen	25
3.2.6	Maakunnan kansalliset ja kansainväliset henkilöliikenteen kaukoliikenneyhteydet	28
3.2.7	Tehokkaat informaatiojärjestelmät	30
3.2.8	Tietoliikenne	30
3.2.9	Liikenneturvallisuus	31
3.2.10	Ympäristö	32
3.2.11	Matkailu	32
3.3	Yhteenveto ja vertailu	33
4	POHJOIS-SAVON LIIKENNESTRATEGIA JA TOTEUTUKSEN KESKEISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET	34
4.1	Ehdotus liikennestrategiaksi	34
4.2	Toteutuksen keskeiset toimenpidekokonaisuudet	34
4.3	Toteutuksen keskeisiä toimenpidekokonaisuuksia koskeva aiesopimus	35
5	LIIKENNESTRATEGIAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET	37

1 LÄHTÖKOHDAT JA ODOTUKSET

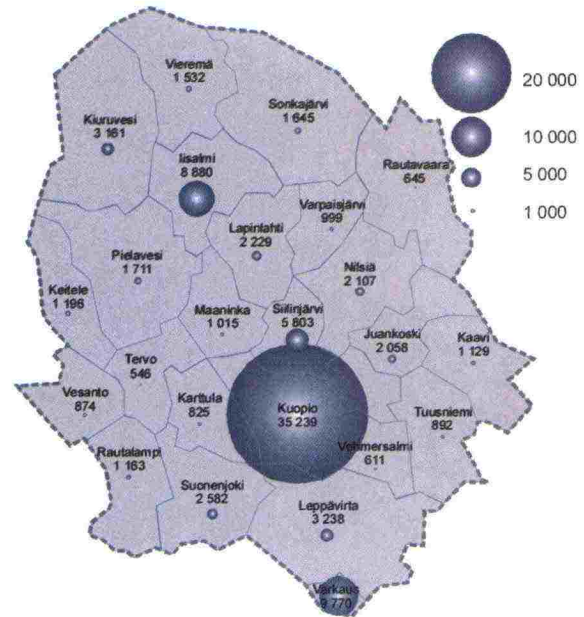
1.1 Suunnittelualue

Pohjois-Savo on Suomen viidenneksi suurin maakunta. Vuoden 2000 alussa maakunnassa oli asukkaita reilut 250 000, mikä on noin 5% koko Suomen väestöstä. Pohjois-Savon väestö kuitenkin vähenee ja ikääntyy. Maaseutu autioituu ja väestö keskittyy maakuntakeskuksen eli Kuopion seudulle ja valtatie 5 varteen. Koko Pohjois-Savolle on tärkeää, että Kuopion seutu pystyy kehittymään yhtenä Suomen kasvukeskuksista. Myös Varkauden ja Iisalmen seudut ovat merkittäviä taloudellisen toimeliaisuuden keskuksia.

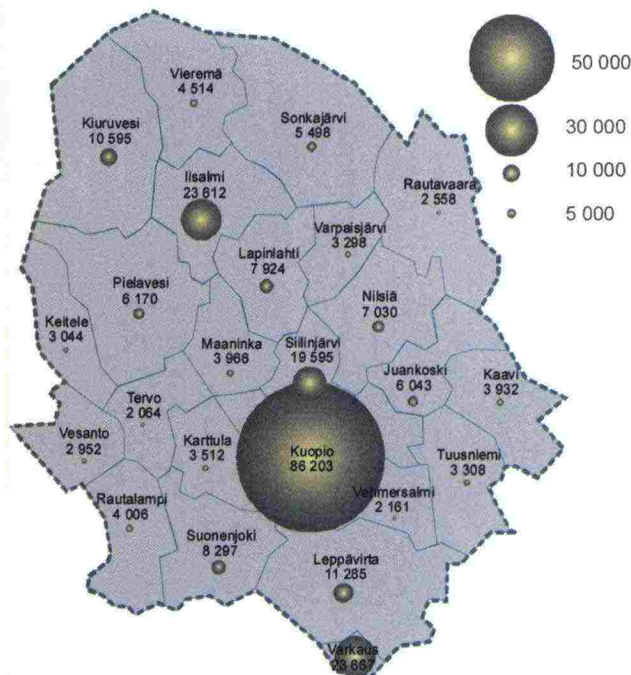
Pohjois-Savolle tärkeät matkailu, maatalous, metsäteollisuus ja kaivannaisteollisuus asettavat vaatimuksia erityisesti päätieverkolle. Myös alempiasteisen tieverkon kunnolla on huomattava merkitys alkutuotannon kuljetuksille.

Kansainvälistymisen seurauksena yhteyksien merkitys Venäjän suuntaan tulee korostumaan.

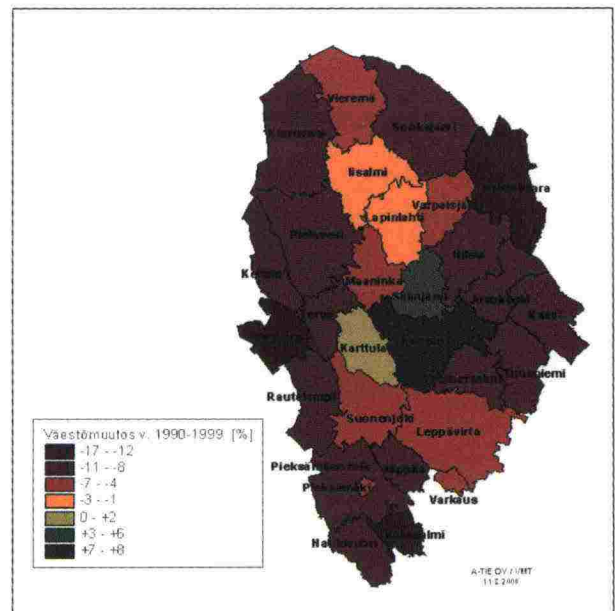
Julkinen talous pysyy kireänä, joten olemassa olevia liikenneverkkoja tulee käyttää mahdollisimman tehokkaasti.



Kuva 2. Pohjois-Savon työpaikat 1997.

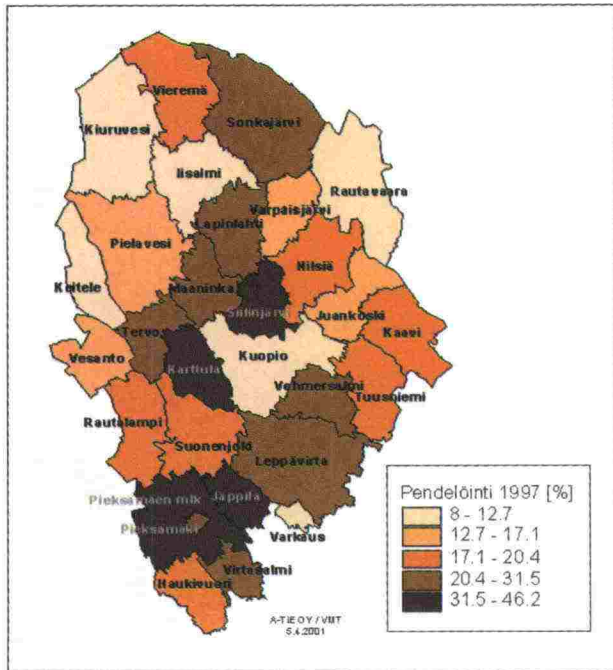


Kuva 1. Pohjois-Savon asukasmäärät 1.1.1999.



Kuva 3. Pohjois-Savon väestömuutos 1990 – 1999.

LÄHTÖKOHDAT JA ODOTUKSET

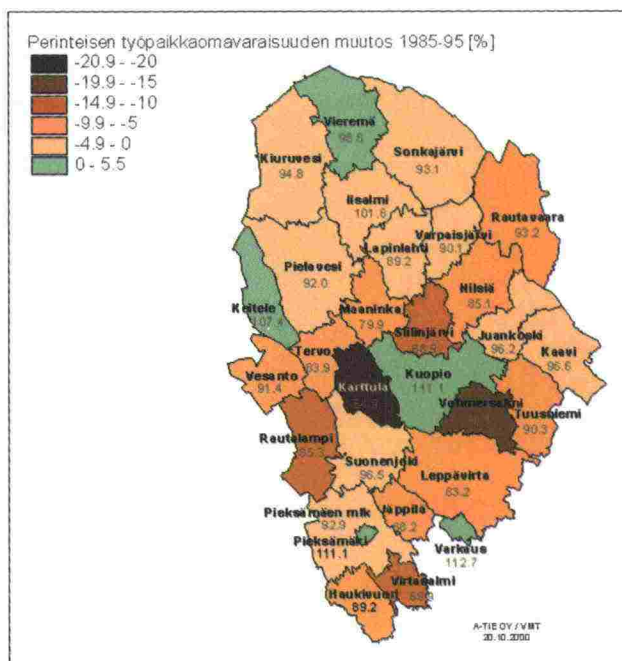
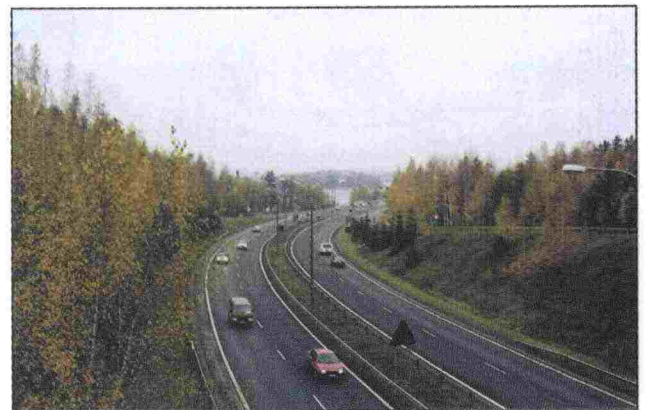


Kuva 4. Työmatkaliikkuminen Pohjois-Savossa 1997.

1.2 Nykyinen liikennejärjestelmä

1.2.1 Nykytila

Liikennejärjestelmätyön ensimmäisenä vaiheena tehdyn esiselvityksen tulosten mukaan Pohjois-Savossa liikennejärjestelmäyhteistyöllä ei vielä ole yhtenäistä muotoa ja perustiedot liikumisesta ovat hajallaan. Maankäytön ja liikenteen yhteenkytkentä tapahtuu pääosin sektori-kohtaisesti eikä yhteistä koko maakuntaa kattavaa toimintamallia ole. Käyttäjien tarpeita ja odotuksia on selvitetty vain Kuopion seudulla.



Kuva 5. Työpaikkaomavaraisuus Pohjois-Savossa.

Tieliikenteen rooli on ylivertainen sekä henkilöettä tavaraliikenteessä. Liikennöinnin kannalta Pohjois-Savon päätieverkko on pääosin hyvässä kunnossa, vaikka leveys- ja geometriapuutteita onkin runsaasti. Liikenne keskittyy voimakkaasti valtatielle 5. Muita keskeisiä väyliä ovat valtatiet 9, 17 ja 23.



Alemman tieverkon kunto on heikkenemässä, mutta verkko on edelleen kauttaaltaan tyydyttävässä, ympärivuotisesti liikennöitävässä kunnossa.

Maakunnan saavutettavuuden kannalta nykyiset kaukojunayhteydet ovat hitaita. Rataverkon turvallisuus- ja nopeustason parantaminen vaatii suuria investointeja. Päärataverkon kehittämisessä on valtakunnantasolla avoimia vaihtoehtoja, joiden vaikutukset maakunnan kilpailukykyyn ovat hyvin erilaiset.

Julkisen liikenteen kattava matkustajainformaatio puuttuu. Henkilöliikenneasemien matkustajapalvelut ovat riittämättömät.

Maakunnan kilpailukykyyn (työvoiman hakeutuminen maakuntaan) kannalta kuntien sisäisten kuljetusten palvelutaso on alhainen Kuopion seutua lukuun ottamatta. Maakunnassa on kattavasti käytettävissä kuntien ja valtion tukemat seutuliput, jotka alentavat linja-autoliikenteen kuukausilipun hintaa.

Asumista ja peruspalveluja (koulut, kaupat, hallinto, muut palvelut) yhdistäviä kevyen liikenteen yhteyksiä on keskeisimmille taajama-alueille ra-

kennettu, mutta puuttuvia yhteyksiä on runsaasti erityisesti taajamien reuna-alueilla.

Pohjois-Savon kilpailukykyyn kannalta maakunnalliset ja ylimaakunnalliset yhteydet ovat elinkeinoelämän kuljetuksille tyydyttävät ja keskeiset liikenneverkon puutteet ovat tiedossa. Tavaraliikenteen logistiikan hoito on maakunnassa hajautunutta ja yhteistyö vähäistä. Maakunnassa on paljon tavaraliikenteen käyttöön soveltuvia vesistöreittejä, mutta kytkentä muihin liikennemuotoihin on satunnaista.



Liikenneturvallisuus on maakunnassa valtakunnan keskitasoa.

Liikennejärjestelmän ympäristöhaitat ovat vähäiset, joten ne eivät ole uhkana maakunnan runsaille luonnonarvoille. Luonnon kokemisen kannalta maakunnassa on runsaasti maastoreittejä, mutta niiden hoidon organisointi on järjestämättä.

1.2.2 Kuopion seudun asukkaiden odotukset

Asukkaiden odotuksia on tutkittu Kuopion seudulla. Tutkimuksen mukaan joukkoliikenteen palvelutasoon ollaan tyytyväisiä kaupunkialueella ja etenkin keskustassa asuvien osalta. Maa-seudulla palvelutasoa pidettiin heikompana. Kehittämistä on erityisesti vuorovälien tiheydessä ja yhteyksien riittävydessä.

Henkilöautoilijat haluavat päästä kaikkialle keskustassa ja lisätä mahdollisuuksia lyhytaikaiseen kadunvarsipysäköintiin. Liikenteen määrärahoilla pitää ensisijaisesti varmistaa päällystettyjen teiden kunnossapito vuoden ympäri. Kevyen liikenteen käyttäjät odottavat erityisesti turvallisia ja sujuvia yhteyksiä. Pyörätieverkoston talvikunnossapitoa pidetään myös hyvin tärkeänä.

LÄHTÖKOHDAT JA ODOTUKSET

1.2.3 Liikenneasenteet

Henkilöauton asema lienee Pohjois-Savossa tulevaisuudessa edelleen kiistaton. Asenteet muuttunevat kuitenkin entistä enemmän kestävä kehityksen mukaisiksi. Tämä tarkoittaa joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja kulkumuotojen yhteistyön merkityksen lisääntymistä. Lisäksi on todennäköistä, että odotusarvot eri liikennemuotojen osalta kasvavat niin ympäristönäkökohtien, palvelusovaatimusten kuin taloudellisten seikkojenkin osalta.

Tutkimusten mukaan kolme neljäsosaa suomalaisista haluaisi liikennepoliitikan ja -suunnittelun edistävän joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Liikenneministeriön selvityksen mukaan päättäjät eivät kuitenkaan usko kansalaisten haluavan suosia näitä ympäristöystävällisiä liikennemuotoja. Päättäjien ja kansalaisten näkemykset liikenneasenteista ovat keskenään ristiriitaisia.

1.2.4 Yritysten odotukset

Valtakunnallisen tutkimuksen mukaan suomalaisten yritysten sijoittumisen kannalta alueiden suurimmat vetovoimatekijät ovat kasvu, hyvät liikenneyhteydet paikkakunnalla, muualle Suomeen sekä kansainvälisesti sekä sopivien yritysten tarjoama. Myös viihtyisä ja turvallinen asuinympäristö ovat yrityksille merkittäviä tekijöitä.

Aluepolitiikassa korostuvat alueiden omat kehittämistoimet. Erityisesti tietoverkkojen kehittäminen, tietotekniikan osaajien kouluttaminen ja tutkimukseen panostaminen ovat tärkeitä kilpailukyyn kehittämiseksi.

1.3 Liikennejärjestelmän valtakunnalliset lähtökohdat

Liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat paitsi alueelliset, myös valtakunnalliset kehittämistavoitteet ja -suunnitelmat.

Vuoden 2000 alusta tuli voimaan uusi **maankäyttö- ja rakennuslaki**. Laissa uudistuvat mm. seutukaavoitukseen liittyvät säännökset. Laki sisältää säännökset **maakuntasuunnitelmasta** sekä seutukaavan korvaavasta **maakuntakaavasta**. Strategiapainotteisessa maakuntasuunnitelmassa osoitetaan maakunnan tavoiteltu kehitys. Seutukaavan tilalle tuli yleispiirteisempi maakuntakaava, jossa yksilöidään mm. valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet. Tarkastelun aikajänteen pituuden vuoksi toteutumista ja muutosta on seurattava säännöllisesti ja näin pidettävä lähitulevaisuuden kuva mahdollisimman selkeänä.

Yleiskaavan merkitys kaavamuotona on kasvanut. Kunnanvaltuusto hyväksyy yleiskaavan ja asemakaavat alueellaan.

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet koskevat mm. sellaisia liikenneverkon osia, joilla on kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys. Näitä ovat mm. valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävät liikenneväylät, rajanylityspaikat ja keskeiset terminaalit. Pohjois-Savoa välillisesti koskevia erityistavoitteita ovat mm. pyrkimys säilyttää alueiden käytön suunnittelussa Lahti - Kerava oikoradan toteuttamismahdollisuus sekä vesiliikenteen ympärivuotinen yhteysmahdollisuus Saimaan vesistöstä Suomenlahteen.

Valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa nousee voimakkaasti esille liikennetarpeen vähentäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen. Tavoitteiden mukaan tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja verkostoja. Lisäksi tavoitteissa on todettu, että melusta aiheutuvaa haittaa on ehkäistävä ja jo olemassa olevia haittoja on pyrittävä vähentämään.

Uusi laki korostaa **vuoropuhelun** merkitystä kaavoitusvaiheessa. Kaavoitusvaiheessa osallisilla tulee olla mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavan vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteitä asiasta.

Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttaminen ei ole ongelmaton. Vastuutahoja on useita ja jokaisella on omiin määrärahoihin sidotut toteuttamishjelmansa. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama selvitystyöryhmä on tehnyt esityksen aiesopimukseksi nimetystä sopimusmallista, jonka puitteissa osapuolet sitoutuvat toimimaan laaditun liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamiseksi. Tämä on samalla hyvä esimerkki maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen viranomaisten edistämistä vastuun toteuttamisesta käytännössä.

Vastuullisiksi maankäyttöviranomaisiksi laissa on nimetty ympäristöministeriö, alueellinen ympäristökeskus, maakunnan liitto sekä kunnat. Laissa on useita viittauksia vastuullisiin sektoriviranomaisiin, joilla tarkoitetaan mm. tiehallintoa, ratahallintoa, ilmailuhallintoa sekä vesihallintoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön visiossa "Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025" todetaan, että liikenneala edistää valtakunnallisesti sovittujen alueidenkäytön tavoitteiden toteutumista. Vision mukaan liikenteen ja maankäytön suunnittelun tulee olla yhteen sovitettua. Liikennejärjestelmän suunnittelu on kiinteä osa maakuntakaavan tai yleiskaavan yhteydessä tehtävää seudun rakenteen kehittämistä. Myös ehdotuksessa liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategiaksi korostetaan maankäyttöratkaisujen vaikutusta tehokkaiden ja taloudellisten joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen.

Lainsäädäntö antaa raamit **kuntien roolille joukkoliikenteessä**. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain säännösten mukaan maankäytön suunnittelun tavoitteena on edistää liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti edistää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä edellyttää, että kunta määrittelee alueensa joukkoliikenteen palvelutason tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteen soveltamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottamaan huomioon eri väestöryhmien tarpeet.

Joukkoliikenne ei ole kunnan perustehtävä, ellei kunta itse ole sitä sellaiseksi katsonut. Henkilöliikennettä koskevia varsinaisia järjestämisvelvoitteita kunnille on määritelty erityislainsäädännössä, kuten perusopetuslaissa, vammaispalvelulaissa sekä sosiaalihuoltolaissa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon myös **Tiehallinnon Tienpidon linjauksissa 2015**. Linjausten mukaan mm. yhteistyö kuntien ja maakuntien kanssa tiivistyy, jotta liikenne ja maankäyttö voidaan sovittaa yhteen entistä paremmin.

1.4 Kaavoitus

Pohjois-Savon ensimmäinen seutukaava vahvistettiin sisäasiainministeriössä vuonna 1980, toinen ympäristöministeriössä vuonna 1985 ja kolmas samoin ympäristöministeriössä 1989.

Neljäs seutukaavakerros on laadittu aiemmista kaavoista poiketen seutukunnittain. Ensimmäinen seutukunnittainen kaava laadittiin Varkauden seudulle, toinen Koillis-Savoon ja kolmas Sisä-Savoon.

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain tultua voimaan vuoden 2000 alusta päätettiin tällöin laadittavana oleva Ylä-Savon kaava laatia lain siirtymäsäännösten puitteissa seutukaavamerkinä ja prosessein, mutta Ylä-Savon seudun maakuntakaavan nimellä. Ylä-Savon seudun maakuntakaava lähtee ympäristöministeriöön vahvistettavaksi vuoden 2001 aikana.

Viimeinen seutukunnittainen kaava eli Kuopion seudun maakuntakaava laaditaan jo kaikilta osin MRL:n mukaisena maakuntakaavana. Kaavan laadinta on parhaillaan käynnissä.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PÄÄMÄÄRÄ JA KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PÄÄMÄÄRÄ JA KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Liikennejärjestelmä ja sen toimivuus on yksi keskeisistä maakunnan menestystekijöistä ja –mahdollisuuksista. Päämääränä Pohjois-Savossa onkin *kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä maakunnan kehittämistavoitteita tukien, jotta maakunnan kilpailukyky ja imago, yrityselämän toimintaedellytykset ja kansalaisten hyvinvointi paranevat.*

Liikennejärjestelmän yleistavoitteet ohjaavat koko liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia ja niillä määritellään ne yhdyskuntakehityksen ja aluerakenteen kehityssuunnat, joihin suunnitellaan ja siihen liittyvällä eri osapuolten yhteistyöllä pyritään kokonaisuutena. Koska yleistavoitteet peilaavat yhteiskunnan ja ympäristön asettamia erilaisia odotuksia liikennejärjestelmälle, ne voivat olla keskenään ristiriitaisia. Työssä asetettujen tavoitteiden lähtökohtana ovat asukkaiden odotukset, työn aikana tehdyt selvitykset sekä asiantuntijakeskustelut.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden ja yritystalouden kannalta tavoitteena on

- päätie- ja pääkatuverkon kehittäminen painottaen elinkeinoelämän sijoittumis- ja kuljetustarpeita sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeita
- perustuotannon kuljetusten turvaaminen alemmalla tieverkolla
- mahdollisuuksien luominen edullisille matkajajaljetusketuille
- logistiikkayhteistyön kehittäminen
- liikennejärjestelmän taloudellisuuden parantaminen
- matkailuliikenteen kannalta keskeisten tekijöiden kehittäminen

Alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon kannalta tavoitteena on

- peruspalvelujen saavuttaminen tasapuolisesti ja turvallisesti
- alueellisen, valtakunnallisen ja kansainvälisen matkustamisen helpottaminen
- käyttäjän tarpeiden mukaisten ja kohtuuhintaisten tietoliikennepalvelujen tarjoaminen
- päivittäisen liikennöinnin edellyttämien hoitotason tarjoaminen

Yhteistyön ja osallistumisen kannalta tavoitteena on

- kansalaisten ja hallinnon vuorovaikutuksen lisääminen liikennejärjestelmän ja eri kulku-
muotojen suunnittelussa
- alueen vetovoiman lisääminen toteuttamalla ja rahoittamalla liikennejärjestelmää suunnitelmallisesti ja yhteistyössä
- liikennemuotojen yhteistyön kehittäminen

Ympäristön ja turvallisuuden kannalta tavoitteena on

- kehittää maakunnasta liikenneturvallisuuden edelläkävijä
- Pohjois-Savon liikenneturvallisuustaso on muuta maata parempi
- kehittää liikenneolosuhteita siten, että liikennekuolemat vältetään kokonaan
- liikenteestä ympäristöön, luontoon ja maisemaan kohdistuvien haittojen pitäminen vähäisinä
- pohjavesiin kohdistuvien haittojen minimoiminen
- melulle ja päästöille altistuvien määrän vähentäminen
- taajamien viihtyisyyden parantaminen
- joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytysten ja olosuhteiden parantaminen erityisesti työ- ja koulumatkoilla
- suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusarvioinnin kehittäminen

Alueiden käytön kannalta tavoitteena on

- liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun välisen vuorovaikutuksen lisääminen
- joustava ja maankäytön muutokset mahdollistava liikennejärjestelmä
- liikennejärjestelmän vaikutusten arviointi kaikilla kaavatasoilla

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.1 Liikennejärjestelmän tarkastelunäkökulmat

Liikennejärjestelmän tarkastelunäkökulmien määrittelyssä on lähdetty maakunnan kehittämistavoitteista

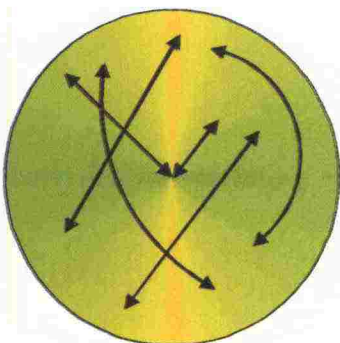
- maakunnan elinkeinoperustan kehittäminen
- osaamisen ja infrastruktuurin vahvistaminen
- Pohjois-Savon kansainvälistyminen
- maakunnan identiteetin ja imagon vahvistaminen
- ihmisten hyvinvoinnin turvaaminen.

Näistä kehittämistavoitteista on muodostettu kolme erilaista tarkastelunäkökulmaa, joiden suhteen eri painotuksia on arvioitu. Tavoitteena on osoittaa mitkä näkökulmat eri painotuksissa korostuvat ja mitä yhteisiä piirteitä niillä on. Lopullinen liikennestrategia muodostuu halutun näkökulmien painotuksen perusteella.

Tarkastelunäkökulmat ovat:

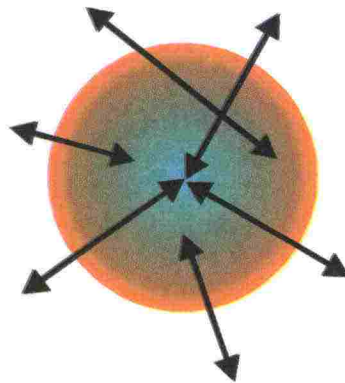
A. Maakunnan elinkeinoperustan kehittäminen – sisäinen

Näkökulmassa korostuvat erityisesti elinkeinolämän tarpeet maakunnan sisäisten liikenneyhteyksien kannalta sekä toimenpiteet, joiden toteutumista voidaan parhaiten edistää maakunnan sisäisin toimin.



B. Maakunnan elinkeinoperustan kehittäminen – ulkoinen

Näkökulmassa korostuvat erityisesti elinkeinolämän tarpeet maakunnan ulkoisten liikenneyhteyksien kannalta sekä toimenpiteet, joiden toteutumiseksi tarvitaan maakunnan toimijoiden ponnistuksia valtakunnantasolla.



C. Ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden turvaaminen

Ihmisten hyvinvointia ja viihtyisyyttä turvaava näkökulma korostaa pehmeitä arvoja, kuten kestävästä kehityksestä ja alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa. Liikennetarkastelut on pääosin toteutettavissa maakunnan sisäisin toimin.



Seuraavassa on eri painopistealueittain arvioitu Pohjois-Savon keskeisiä liikenteellisiä kehittämistoimenpiteitä sekä sitä, mitä tarkastelunäkökulmia toimenpiteet erityisesti korostavat.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.2 Työssä tarkastellut painopistealueet

3.2.1 Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus

Pohjois-Savon viidestä seutukunnista vain suurin eli Kuopion seutukunta on kasvattanut väestömääräänsä 1990-luvulla. Kuopio on pystynyt toimimaan maakunnan veturina pysäyttämällä maakunnan muista osista lähtenyttä muuttoliikettä ja ottamalla vastaan maakunnan ulkopuolelta tulevia muuttajia. Kuopion seudulla tavoitteena on turvata Kuopio-Siilinjärvi akselin kehittyminen. Kuopion seudun arvioitu 30 000 henkilön kasvu mahtuu nykyisille alueille ja kasvusuunnille. Maankäytön kasvu ei riittäne uusien kasvusuuntien pikaiselle avaamiselle.

Muuttoliike maaseutukunnista ja erityisesti reuna-alueilta jatkuu. Uutena piirteenä aluerakenteen kehittymisessä on pienten kuntien keskustaajamien väestömäärän kasvun taittuminen.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteista tarkastelua pidetään Pohjois-Savossa välttämättömänä. Nykyinen toimintamalli ei kuitenkaan edistä riittävästi vuorovaikutteista suunnittelua. Tähänastisessa suunnittelussa kunnat eivät ole Kuopion seutua lukuun ottamatta juurikaan kytkeneet yhteen liikenteen ja maankäytön suunnitteluun.

Suurimpina maankäyttöön liittyvinä huomioitavina lähtökohdina ovat Pohjois-Savossa lieve-, haja- ja ranta-asutuksen lisääntyminen. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen puolestaan lisää liikumista, fyysisten ja toiminnallisten liikenneyhteyksien järjestämistarvetta sekä liikenteestä aiheutuvia haittoja. Taajamien keskustoissa on tarjolla tyhjiä, vajaakäytössä olevia tai rakentamattomia alueita.

Pohjois-Savossa uutta asutusta sijoittuu tielikenteen melualueille, Kuopion lentoaseman melualueelle sekä lisäalassa ja Kuopiossa raideliikenteen melualueelle. Liian lähelle liikenneväyliä sijoittuva asutus voi aiheuttaa rajoituksia liikenteen kehittämiselle. Maankäytön suunnittelussa pitääkin jättää pelivaraa myös ennakoimattomalle liikenteen kehitykselle.

Pohjois-Savon liikennejärjestelmän kehittäminen pohjautuu seuraaviin aluerakenteen kehittämisenäkömiin:

- aluerakenne on seutuistunutta ja verkostoitunutta
- maaseutu-kaupunki-asetelma maakunnan tavoitteellinen kärjistyy ja seutukuntien kehityspolut ovat erilaiset
- maakuntakeskus Kuopio vahvistaa valtakunnallista asemaansa. Pohjois-Savon aluerakenteen kehitys tukeutuu Kuopion seudun kasvuun, 5 -tien vaikutuspiirissä olevien kuntien voimistumiseen, seutukuntien vahvistumiseen sekä kuntakeskusten ja palveluja tarjoavien kylien elinvoiman säilyttämiseen.

Kaikki em. aluerakennevaihtoehdot merkitsevät Kuopion seudun merkittävää kasvua. Kasvun suuruudeksi arvioidaan 10 000 - 20 000 asukasta. Em. johtopäätökset perustuvat valmisteilla olevaan Pohjois-Savon maakuntasuunnitelmaan ja ovat tässä vaiheessa lähinnä suuntaantavia.

Suhteellisen tiivis yhdyskuntarakenne on kaikissa suhteissa parempi kuin hajautunut rakenne. Hajautuneissa yhdyskunnissa lisärakentaminen on edullisinta sijoittaa olemassa olevan rakennetta täydentäen.

Eri kaavatasoilla käsitellään liikennejärjestelmästä mm. seuraavat asiat:

Maakuntakaava

- *ohitustievaraukset*
- *lento-, raide- ja vesiliikenteen varaukset*
- *suuret tiehankkeet*
- *muut uudet tievaraukset*
- *teiden toiminnallinen luokitus ja sen muutokset*
- *yhteistyö*
- *yleiskaava*
- *kaupunkirakenteen tiivistämisen ja eheyttämisen mahdollisuudet ja kohteet*
- *liikenteellisesti edullisen kasvusuunnan määrittely kaikki liikennemuodot sekä hyvän ja turvallisen elinympäristön vaatimukset huomioon ottaen*
- *päätie- ja pääkatuverkon täydentäminen, jatkaminen ja purkaminen valitun rakennemallin mukaisesti*
- *tärkeiden pääteiden kehittämissuunnitelmat*
- *uudet ja tärkeät siltayhteydet*
- *alueiden väliset alempiasteiset liikenneyhteydet ja etenkin joukkoliikenteen laatukäytävät*

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

- päätie- ja pääkatuverkon toiminnallinen luokitus
- liikenteellinen ja ympäristöllinen näkökulma kaikkiin yleiskaavan ratkaisuihin ja ennakkokuva siitä, miten ne vaikuttavat asemakaavoitukseen tai muuhun tarkempaan suunniteluun.

Rakennuslupa-asioissa on lisättävä yhteistyötä kaavoitusyhteistyön tapaisesti. Usein kunnissa käsittelijät ovat eri henkilöitä.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Jokaisella kaavatasolla määritellään muiden toimintojen lisäksi uusien alueiden liikenteellinen palvelutaso. Arvioidaan palvelutason merkitys henkilöautoliikenteen, julkisen liikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn toimintaedellytyksiin (ja päinvastoin) sekä liikenteen vaikutuksiin (liikenneturvallisuus, liikennemelu, liikenteen hoidon kustannukset ja investointikustannukset).
2. Maakunnan liikennestrategia otetaan lähtökohdaksi maakuntakaavoituksessa. Liikennestrategian keskeiset toimenpidekokonaisuudet käsitellään keskeisissä yhteistyöryhmissä, joissa määritellään toimenpiteet kärkihankkeiden edistämiseksi. Keskeisiä yhteistyöryhmiä ovat Pohjois-Savon maakunnan yhteistyöryhmä (ylimaakunnalliset asiat), Pohjois-Savon seuturyhmä (seutujen välinen vuorovaikutus), Itä-Suomen neuvottelukunta ja Pohjois-Savon valtuuskunta.
3. Kasvavan maakuntakeskuksen Kuopion maankäytön kehitys ja liikenteelliset vaikutukset arvioidaan seudun maakuntakaavassa.
4. Analysoidaan uudisrakentamisen sijoittuminen ja merkitys liikennepalveluille.

Aluerakenteen kehitys ja maankäytölliset ratkaisut vaikuttavat pitkällä aikavälillä oleellisesti liikennejärjestelmän toimintaan. Liikennejärjestelmän pohjana ovat aluerakenteen kehittämislähtökohdat tukevat vahvasti **elinkeinoperustan kehittäminen – sisäinen sekä ihmisten hyvinvointi ja viihtyisyys** –näkökulmia otamalla aiempaa paremmin huomioon elinkeinoelämän liikennetarpeet ja kansalaisten odotukset. Ratkaisut tukevat myös **elinkeinoperustan kehittäminen – ulkoinen** –näkökulmaa alueen liikenneolojen kehittymisen myötä.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET

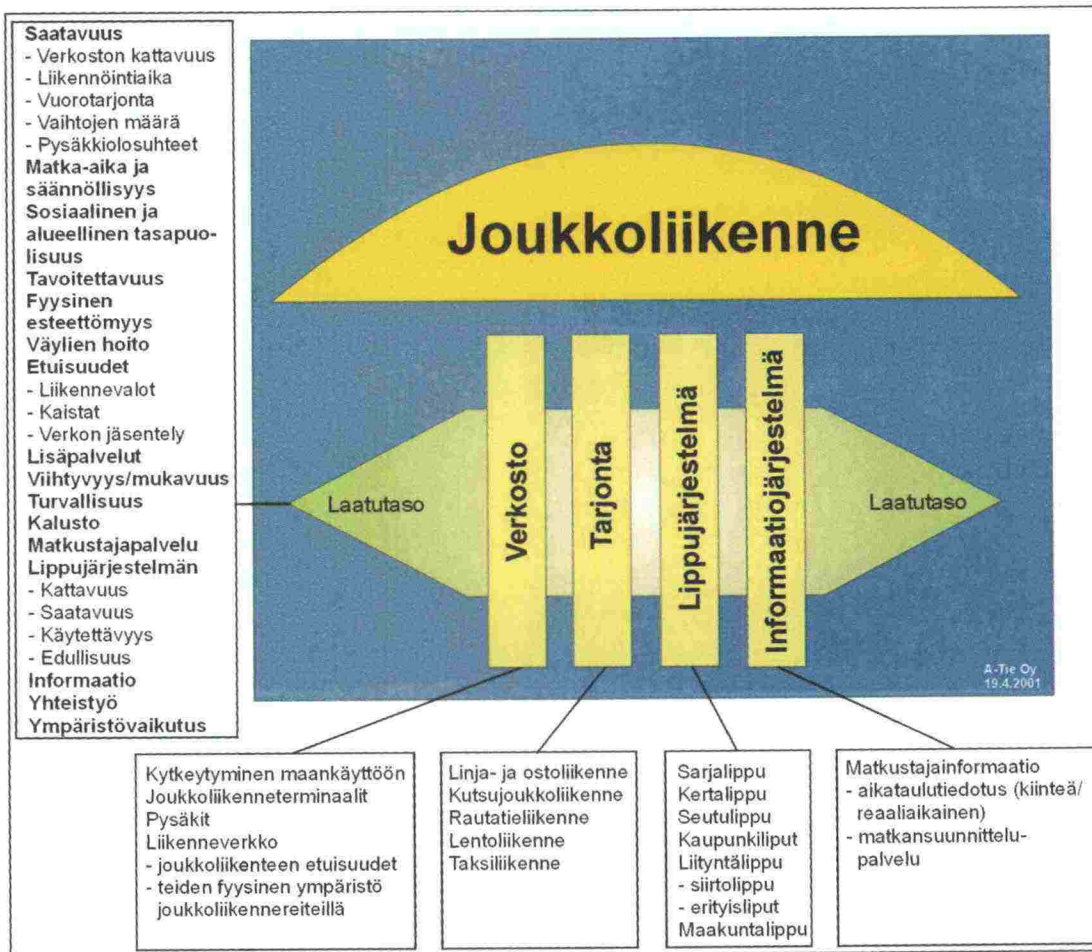
3.2.2 Joukkoliikenne ja henkilöliikenneasemat

Tässä kappaleessa tarkastellaan maakunnan joukkoliikennettä seuraavassa joukkoliikenteen sateenvarjokuvassa esitetyn luokittelun mukaisesti. Joukkoliikenteen voidaan katsoa muodostuvan

- verkostosta
- tarjonnasta
- lippujärjestelmästä ja
- informaatiojärjestelmästä.

Laatutaso on otettava huomioon kaikissa joukkoliikenteen osa-alueissa.

Kutakin joukkoliikenteen osatekijää tarkastellaan nykytilanteen ja kehittämistoimien osalta. Käsiteltävät asiat on jaoteltu maakunnan sisäisiin ja ulkoisiin. Ulkoisia yhteyksiä on tarkasteltu erityisesti liityntäliikenteen kannalta. Lopuksi on arvioitu minkälaisia vaikutuksia joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä on määriteltyihin tarkastelunäkökulmiin. Valtakunnallisia ja kansainvälisiä henkilöliikenteen yhteyksiä on käsitelty laajemmin luvussa 3.2.6.



Kuva 6. Joukkoliikenteen osatekijät

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

VERKOSTO

Nykytilanne

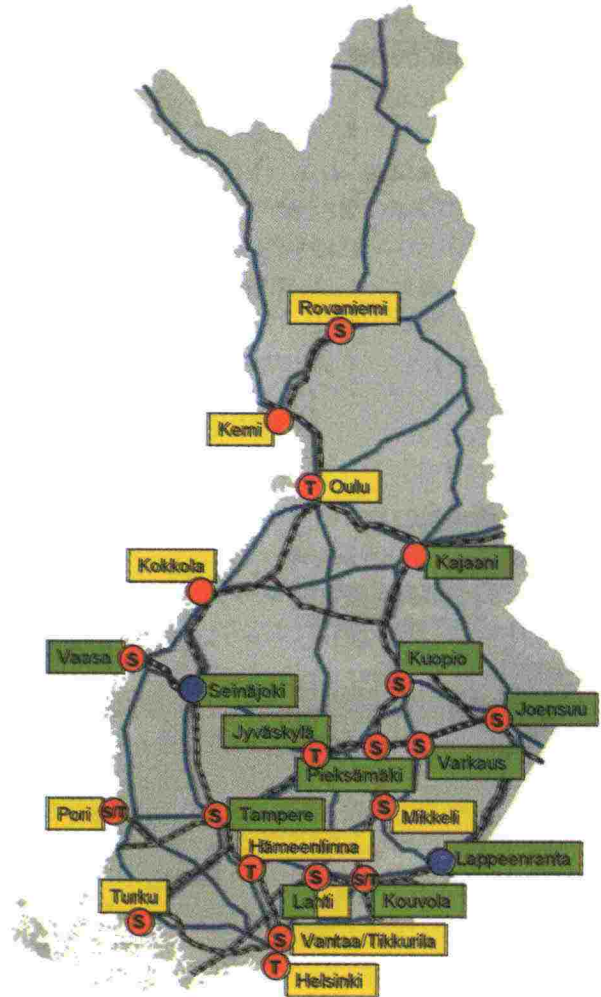
Yleisesti voidaan sanoa, että tarkastelualueen rautatieasemien aukioloajat eivät vastaa tarpeita ja osalla asemista ei ole palveluja lainkaan. Myöskään linja-autoasemien aukioloajat eivät vastaa matkustajien tarpeita. Lisäksi yhtenä ongelmana on Matkahuollon asiamesiverkon harveneminen.

Kuopion ja Varkauden matkakeskukset on Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä arvioitu valtakunnallisesti merkittäviksi matkakeskushankkeiksi ja niiden suunnittelu on jo käynnissä.

Kuopion nykyinen linja-autoasemarakennus on korjauksen tarpeessa eikä linja-autokentän toiminta ja varustelu vastaa uusia terminaaleja koskevia tavoitteita. Myös rautatieaseman matkustajatilat kaipaavat kohentamista. Asemarakennus ja vanha makasiini on suojeltu Ympäristöministeriön, Museoviraston, Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymän välisellä sopimuksella. Lisäksi alueen pysäköintijärjestelyt (erityisesti linja-autoasema ja pitkäaikainen pysäköinti) ovat puutteelliset, saattoliikenteessä on ongelmia, taksit tarvitsisivat lisää ja keskeisempiä tiloja, rahtiliikenteen järjestelyt kaipaavat selkeyttämistä ja opastus on puutteellista.

Varkaudessa on toiminnassa keskusliikenneasema, josta puuttuu liikennemuotojen yhteiset toiminnot.

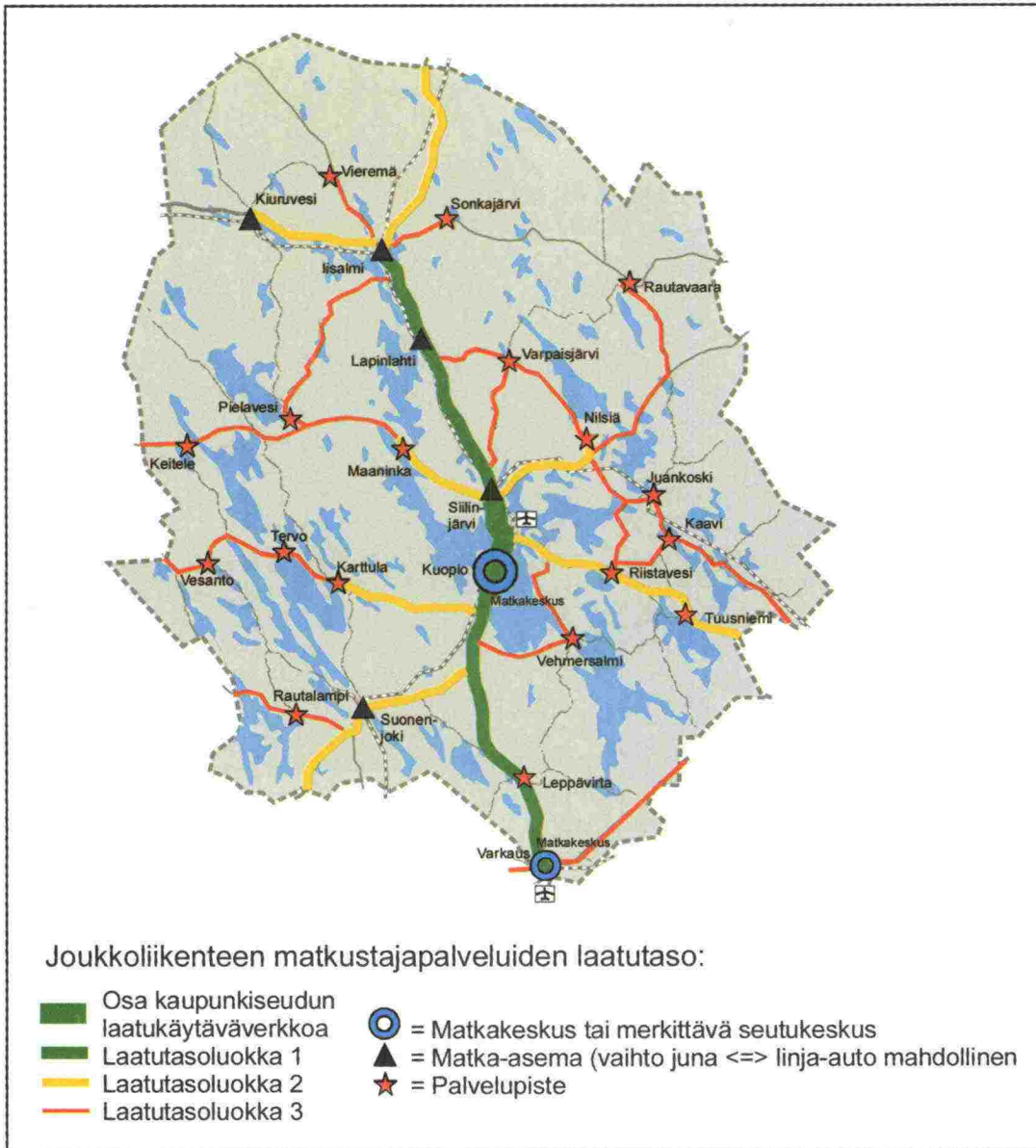
Ilmailulaitoksen lentoasemia on Pohjois-Savossa Kuopiossa ja Varkaudessa (Joroisten kunnassa). Terminaalit ovat nykyaikaisia ja niiden kapasiteetti mahdollistaa huomattavan liikenteen kasvun.



Kuva 7. Matkakeskusverkko

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET

Verkon kehittämissuunnitelmat



Kuva 8. Joukkoliikenteen laatutasoluokitus

Yllä olevassa kuvassa on esitetty Pohjois-Savon joukkoliikenteen matkustajapalveluiden 3-portainen laatutasoluokittelu. Luokittelu sisältää terminaalipalvelujen, joukkoliikenteen fyysisten toimintaedellytysten, kuten pysäkkijärjestelyjen ja informaatiopalvelujen sekä vuorotarjonnan kehittämisen tavoitteet (= laatukäytävät). Tarkoituksena on kohdistaa kehittämishankkeet esitetyn luokituksen mukaisesti. Kuvassa on myös esitys erityyppisten joukkoliikenneterminaalien

sijainnista (katso kohdat "Terminaalipalvelut" ja "Muut asemat").

Joukkoliikenteen matkustajapalveluiden tavoitelatutasot ovat laatutasoluokka 1 (= laatukäytävä taso), merkitty vihreällä, laatutasoluokka 2 (= laatukäytävää täydentävä taso), merkitty keltaisella ja laatutasoluokka 3 (= peruspalvelutaso), merkitty punaisella.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET

Lisäksi terminaalipalvelut on luokiteltu kolmeen tavoitetasoon: ylin taso on matkakeskus, joka on korkeatasoinen eri liikennemuotoja palveleva keskus. Seuraava taso on matka-asema, joka matkakeskuksen tavoin palvelee eri liikennemuotoja, mutta ei ole palveluvarustukseltaan niin korkeatasoinen, ja kolmatta tasoa edustaa palvelupiste, josta on saatavissa matkahuollon peruspalvelut.

Laatutasoluokassa 1 reitti on pysäkkijärjestelyiltään ja vuorotarjonnaltaan korkeatasoinen joukkoliikenteen laatukäytävä, joka tukee alueen maankäyttöä. Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelua on tehtävä yhteistyössä erityisesti laatukäytävän läheisyydessä. Luokittelussa on otettu huomioon työssäkäyntialueiden tarpeet, jotta kokonaisuus olisi mahdollisimman toimiva.

Laatukäytävällä joukkoliikenne on kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa työ-, koulu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoissa. Vuorotarjonta on runsasta ja liikennöintiä ulottuu varhaisesta aamusta myöhään iltaan. Linja-autokalusto on kaikille käyttäjäryhmille soveltuvaa. Pysäkkipalvelut toteutetaan laadukkaina. Kaikilla keskeisillä pysäkeillä on mm. seuraava varustus:

- katos
- valaistus
- penkit
- linjakartat
- pysäkkikohtaiset aikataulut
- muuta joukkoliikenneinformaatiota.

Lisäksi tarpeen mukaan toteutetaan polkupyörien liityntäpysäköinti- ja säilytysmahdollisuus. Pitkämatkaisen pikavuoroliikenteen toimintaedellytykset otetaan huomioon erityisesti Vt 5:llä (esim. pysäkkijärjestelyt).

Laatukäytävän terminaalipalvelut ovat korkeatasoiset.

Laatukäytävätasoisena joukkoliikennepalvelut tulisi toteuttaa Vt 5:llä Varkaudesta lisalmeen ja yhteistyössä Etelä-Savon maakunnan kanssa Joroisiin. Toteuttaminen tapahtuu vaiheittain seuraavasti

- Kuopion kaupunkialueelta Siilinjärvelle asti
- Varkauden kaupunkialueelta Leppävirralle asti ja
- Lapinlahden ja lisalmen välillä.

Laatutasoluokka 2 toimii joukkoliikennejärjestelmässä laatukäytävää täydentävänä osana, jossa joukkoliikenne on kilpailukykyinen työ-, koulu- ja asiointimatkoilla. Liikennöintiä on kuitenkin lyhyempi kuin laatukäytävällä. Lisäksi viikonloppuisin tarjonta on selvästi vähäisempää kuin arkin.

Laatutasoluokassa 2 voidaan keskeisimmät pysäkit toteuttaa yhtä korkealaatuisina kuin laatutasoluokassa 1.

Laatutasoluokassa 3 joukkoliikenne perustuu pitkälti pitkänmatkaiseen liikenteeseen sekä työ- ja koulukuljetuksiin klo 8.00 ja klo 16.00. Pysäkkivarustus on pääsääntöisesti vaatimaton, mutta pysäkkilevennykset pyritään kuitenkin toteuttamaan kaikille pysäkeille. Muutama tärkeä pysäkki voidaan kuitenkin toteuttaa laadukkaampana.

Terminaalipalvelut

Taulukossa 1 on esitetty Pohjois-Savon joukkoliikenneterminaalien luokittelu ja luokittelun perusteet. Esitys terminaalien sijainnista on matkustajapalveluiden laatutasokuvassa.




Kuopion matkakeskuksen toteuttaminen

Kuopion matkakeskusta käsitellään seudullisena hankkeena, maakunnan porttina, jonka vaikutus ulottuu Kuopion keskustaa kauemmaksi. Kuopion matkakeskuksen todennäköisimpänä kehittämisvaihtoehtona on erillisten asemien yhdistäminen matkakeskukseksi. Toinen vaihtoehto on linja-autoaseman saneeraus ja Kaupatorin, rautatieaseman ja linja-autoaseman välillä kulkevien informaatiopalvelujen tehostaminen. Matkakeskukseen kuuluvat:

- paikallis-, lähi- ja kaukoliikenne
- keskustaterminaalit
- rautatieliikenne
- kevyen liikenteen yhteydet, ratapihan alitus
- saatto- ja noutoliikenne, liityntäliikenne, pysäköinti
- taksiliikenne
- lento- ja laivaliikenteen palvelut ja yhteydet matkakeskuksesta
- tavaraliikenne (rahtitoiminnot)
- matkailun tarpeet
- informaatiojärjestelmä.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET

Taulukko 1. Pohjois-Savon joukkoliikenneterminaalien luokittelu ja luokittelun perusteet

	Matkakeskus/ merkittävä seutukeskus 	Matka-asema 	Palvelupiste 
Kulkumuodot	<ul style="list-style-type: none"> • Junaliikenne ja linja-autoliikenne (paikallis-, seutu- ja kaukoliikenne) samassa terminaalarakennuksessa tai muuten kiinteästi kytketty toisiinsa • Sujuvat yhteydet lentoasemalle • Mahdollinen palveluliikenne • Taksit 	<ul style="list-style-type: none"> • Junaliikenne ja linja-autoliikenne erillisillä asemilla • Sujuvat yhteydet matkakeskuksiin • Mahdollinen palveluliikenne • Taksit 	<ul style="list-style-type: none"> • Linja-autoliikenne • Mahdollinen palveluliikenne • Taksit
Toiminnot	<ul style="list-style-type: none"> • Reaaliaikainen aikatauluinfo • Kaikkien kulkumuotojen lipunmyynti- ja aikataulupalvelut • Älykorttien myyntipalvelut • Matkailuneuvonta • Paikkakunnan ja lähiseudun info-piste • Rahtiasema • Aukioloajat vastaavat kysyntää, klo 05.00-00.00 / varhaisesta aamusta myöhään iltaan • Oheispalveluita 	<ul style="list-style-type: none"> • Juna- ja linja-autoliikenteen lipunmyynti- ja aikataulupalvelut omilla asemillaan • Älykorttien myynti • Kunnan info-piste • Rahtipalvelut • Aukioloaika klo 6.00-18.00 (22.00) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lipunmyynti- ja aikataulupalvelut • Älykorttien välityspalvelu • Rahtipalvelut • Aukioloaika muiden toimintojen mukaan, klo 9.00 – 16.00
Liityntäyhteydet	<ul style="list-style-type: none"> • Paikallis- ja seutuliikenteen korkealaatuiset linja-autopysäkit matkakeskuksen yhteydessä • Pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja henkilöautoille • Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja saatto- ja asiointiliikenteelle • Katokselliset polkupyörien pysäköintipaikat (myös pitempiaikainen säilytys mahdollista) • Sujuvat, esteettömät ja hyvin viitoitetut kevyen liikenteen yhteydet matkakeskusalueelle • Palvelu ja asiointiliikenneyhteydet 	<ul style="list-style-type: none"> • Pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja henkilöautoille • Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja saatto- ja asiointiliikenteelle • Polkupyörien pysäköintipaikat myös pitempi aikaista säilytystä varten • Sujuvat, esteettömät ja hyvin viitoitetut kevyen liikenteen yhteydet • Palvelu ja asiointiliikenneyhteydet 	<ul style="list-style-type: none"> • Pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja henkilöautoille • Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja saatto- ja asiointiliikenteelle • Polkupyörien pysäköintipaikat myös pitempi aikaista säilytystä varten • Sujuvat, esteettömät ja hyvin viitoitetut kevyen liikenteen yhteydet • Palvelu ja asiointiliikenneyhteydet

Matkakeskuksella on siis vaikutusta myös maakunnan ulkoisiin yhteyksiin.

Muut asemat

Terminaalijärjestelmän kehittämisessä on lähtökohtana paikallisen, seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen kohtaamispaikkojen ja

solmupisteiden kehittäminen. Joukkoliikenneterminaalien päivittäinen käyttäjäjoukko muodostuu lähtevistä ja saapuvista juna- ja/tai linja-automatkestajista, heidän saattajista ja vastaanottajista sekä informaatiota hakevista tai

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET

matkalippuja ostavista matkustajista. Lisäksi terminaalialueella liikkuu oheispalveluja käyttäviä, alueelle pysäköiviä sekä ohikulkevia jalan- kulkijoita.

Terminaalista tulisi löytyä kaikkien tarjolla olevien joukkoliikennemuotojen palvelut sekä tiedot paikallisista, alueellisista sekä valtakunnallisista joukkoliikenneyhteyksistä. Joukkoliikenteen terminaalina tai solmupisteenä voi paikasta riippuen toimia esim. matkakeskus, bussien paikallistai kaukoliikenneterminaali, rautatieasema, taksiasema tai muu keskeinen paikka.

Keskeiset verkostoa koskevat kehittämistoimenpiteet

1. Kaavaprosesseissa arvioidaan kaavan vaikutukset joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksiin.
2. Kehitetään yleisten teiden joukkoliikenteen fyysistä toimintaympäristöä mm. huolehtimalla joukkoliikenteen reittien liittymien sujuvuudesta ja parantamalla vilkkaimpia vaihtopysäkkejä yhteistyössä kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa.
3. Joukkoliikenteen matkustajapalveluiden laadun kehittäminen laaditun luokittelun mukaisesti
4. Kuopion matkakeskuksen toteuttaminen
5. Varkauden (ja Pieksämäen) keskusliikenneasemien muuttaminen matkakeskuksiksi kaupungin johdolla ja operaattoreiden yhteistyönä. Kuten Kuopionkin kohdalla myös näillä matkakeskuksilla on vaikutusta maakunnan ulkoisiin yhteyksiin.

TARJONTA

Nykytilanne

Sisäiset yhteydet

Maakunnan reuna-alueilla ja muilla harvaan-asutuilla seuduilla matkustajavirrat ovat ohentuneet ja perinteinen säännöllinen joukkoliikenne ei ole enää kilpailukykyinen tapa julkisen liikenteen hoitamisessa. Lisäksi kustannustason nousu on heikentänyt liikennöinnin kannattavuutta ja palvelut ovatkin pääosin yhteiskunnan ylläpitämiä.

Joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan pitää hyvänä, jopa kilpailukykyisenä henkilöautoliikenteelle Kuopion paikallisliikenteessä ja lähiliikenteessä Kuopion ja Siilinjärven välillä. Mitä kauemmaksi kaupunkikeskuksista mennään, sitä huonommaksi palvelutaso muuttuu. Kuntakes-

kuksista lähimpään kaupunkikeskukseen ovat tärkeimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet (8-16) pääosin kunnossa. Sen sijaan kuntien sisäiset yhteydet kyliltä kuntakeskukseen ovat lähes täysin koulukuljetusten varassa.

Julkisen liikenteen palvelutason säilyttämiseksi ja parantamiseksi sekä lisääntyvän vanhusväestön liikkumistarpeita tyydyttävien palveluiden kehittämiseksi on asetettu suuria odotuksia mm. kattavalle kutsuperusteiselle liikenteelle, erityisryhmien palveluliikenteelle ja laadukkaalle matkustajainformaatiolle. Ikääntyvän väestön määrän kasvu lisännee myös matkailua ja aiheuttaa lisäpainetta liikenneyhteyksien, erityisesti joukkoliikennepalvelujen esteettömyyden kehittämiseksi.

Kutsuohjattua palvelubussitoimintaa on Kuopiossa, lisalmessa, Varkaudessa, Kiuruvedellä, Lapinlahdella, Siilinjärvellä ja Nilsiässä, joissa lisälmea lukuunottamatta matkojen välittäminen tapahtuu matkojen yhdistelykeskuksen (MYK) kautta. MYK toimii em. kuntien lisäksi myös Tuusniemen alueella.

Ulkoiset yhteydet

Liityntäliikenneyhteyksiä on lähes kysyntää vastaavasti viikonloppujen käytetyimmille junavuoroille. Pahimmat puutteet liityntäyhteyksissä ovat aamulla ja yöllä lähteviin ja saapuviin junavuoroihin. Jatkoyhteyksien järjestämistä ovat vaikeuttaneet kysynnän vähäisyys ja mm. rautatieliikenteen jatkuvat aikataulumuutokset.

Raideliikenteen, pitkämatkaisen linja-autoliikenteen ja lentoliikenteen liityntäliikenteessä on lisätty taksien käyttöä. Syöttöyhteyksien kehittäminen edellyttää operaattorien ja alueen toimijoiden välistä yhteistyötä.

Kehittämistoimenpiteet

Sisäisten yhteyksien vuorotarjontaa on käsitelty verkoston laatutasokuvauksessa.

Ulkoiset joukkoliikenneyhteydet

Pohjois-Savon ulkoisten joukkoliikenneyhteyksien laatu / tarjontatavoitteet tulevaisuudessa on esitetty kuvassa 9. Kulkumuodoista tarkasteluun on otettu linja-auto, juna ja lentokone. Tarkastelutavat yhteydet ovat:

- yhteydet pääkaupunkiseudulle ja ulkomaille
- yhteydet tärkeimpiin maakuntakeskuksiin.

**LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-
TOIMENPITEET**

MAAKUNNASTA	LINJA-AUTO	JUNA	LENTOKONE
Helsinkiin (Kuopiosta maanteitse 382 km)	Valtatie	Pendolino	Suora yhteys, työmatkoille hyvä tarjonta
Väliasema Mikkeli (Kuopiosta maanteitse 164 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity	-
Turkuun (Kuopiosta maanteitse 449 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity Helsingin ja/tai Tampereen kautta	Helsinki-Vantaan kautta, työmatkoille hyvä tarjonta
Väliasema Jyväskylä (Kuopiosta maanteitse 144 km)	Valtatie	Pendolino	-
Väliasema Tampere (Kuopiosta maanteitse 293 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity	-
Ouluun (Kuopiosta maanteitse 284 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity	-
Väliasema Kajaani (Kuopiosta maanteitse 169 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity	-
Vaasaan (Kuopiosta maanteitse 375 km)	Valtatie	Pendolino tai InterCity Tampereen kautta	Helsinki-Vantaan kautta, työmatkoille hyvä tarjonta
Joensuuhun (Kuopiosta maanteitse 136 km)	Valtatie	-	-
Pietariin (Kuopiosta maanteitse n. 425 km)	Valtatie	Pendolino Kouvolan kautta	-
Muihin ulkomaihin Helsinki- Vantaan kautta	Valtatie	Pendolino Helsingin kautta	Helsinki-Vantaan kautta, työmatkoille hyvä tarjonta

- = Tavoitteena kehittää parhaaksi kulkumuotovaihtoehdoksi (laatu + tarjonta) kyseisellä välillä
 = Tavoitteena kehittää 2. parhaaksi kulkumuotovaihtoehdoksi (laatu + tarjonta) kyseisellä välillä
 = Tavoitteena kehittää 3. parhaaksi kulkumuotovaihtoehdoksi (laatu + tarjonta) kyseisellä välillä

Kuva 9. Pohjois-Savon ulkoisten joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen tulevaisuudessa

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Maakuntatasolla yhteistyön koordinoimiseksi laaditaan kaikkia yhteistyösapuolia koskeva vuosittainen tilannearvio
2. Kuopion seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi laaditaan liikennejärjestelmäsuunniteluun liittyen joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma.
3. Selvitetään kutsuliikenteen mahdollisuudet turvata tasapuoliset joukkoliikennepalvelut harvaan asutuilla alueilla esimerkiksi kunta-kohtaisten henkilöliikenteen logistiikkaselvitysten yhteydessä
4. Laajennetaan kutsuohjattujen matkojen yhdistelytoiminta kattamaan koko maakunnan alue
5. Luodaan pysyvä nykyistä toimivampi ja liikennöitsijöitä tasapuolisesti kohteleva menettelytapa aikataulujen muutostilanteisiin
6. Parannetaan Kuopion lentoaseman liityntäliikenteen tilausjärjestelyt taksiliikenteen osalta.

LIPPUJÄRJESTELMÄ

Nykytilanne

Julkinen liikenne on voimakkaan muutoksen alaisena, mistä ovat osoituksena mm. kattavasti käytössä olevat modernit alueelliset lippujärjestelmät.



Älykorttipohjainen seutulippu on käytettävissä kaikissa Pohjois-Savon 24:ssä kunnassa. Kaupunkilippu on käytössä Kuopiossa, Varkaudessa ja Iisalmessa. Matkustajamäärät ovat toteutetuista toimenpiteistä huolimatta lievässä laskussa.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Varaudutaan eri toimintoja (esim. kirjasto ja uimahalli) sisältävän kaupunkiseutukortin käyttöönottoon.

INFORMAATIOJÄRJESTELMÄ

Nykytilanne

Matkustajan palvelut pysäkeillä ovat vaatimattomat. Joukkoliikenneinformaatio tukeutuu edelleen perinteisiin aikatauluvihkoihin ja puhelinpalveluihin.

Vuonna 1999 käynnistetty seudullinen joukkoliikenteen informaatiohanke päättyi vuoden 2000 lopussa. Projektin merkittävin tehtävä oli aikataulutiedotuksen kehittäminen Internetissä. Informaatiokeskuksen vastuulla oli myös kotiin jaettavan aikatauluvihkon tekeminen.

Ulkoisten yhteyksien osalta voidaan todeta, että kaupunkien linja-autoasemilla tiedottaminen on kattavaa, mutta muissa kunnissa linja-autoliikenteen tiedotuksessa, lipunmyynnissä ja asemien palveluissa on puutteita.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Laaditaan esite käytettävissä olevasta laadukkaasta matkustajainformaatiosta (aikataulut, lipunmyynti, matkansuunnittelu).
2. Myötävaikutetaan valtakunnallisten matkansuunnittelupalvelujen syntyemiseen.

Joukkoliikenteen kehittämistoimet painottavat erityisesti ihmisten **hyvinvoinnin ja viihtyisyyden turvaaminen** -näkökulmaa liikkumisen tasapuolisuuden, ympäristöystävällisyyden ja turvallisuuden osalta. Toimiva joukkoliikenne tukee välillisesti myös **elinkeinoperustan kehittäminen – sisäinen** näkökulmaa. Matkakeskusten kehittäminen puolestaan tukee erityisesti **elinkeinoperustan kehittäminen – ulkoinen** näkökulmaa helpottamalla matkaan parhaiten soveltuvien kulkumuotojen yhteiskäyttöä ja tarjoamalla laadukkaita matkustajapalveluja.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.2.3 Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen verkko on Pohjois-Savossa puutteellinen pääteiden varsilla, taajamien reuna-alueilla sekä haja-asutusalueilla kylissä ja koulujen läheisyydessä. Taajamien ja kaupunkien keskustoissa verkko on suhteellisen kattava, paikallisia yhteyspuutteita kuitenkin esiintyy. Taajamien reuna-alueilla puutteet aiheutuvat asutuksen laajenemisesta nykyisten väylien rakentamisen jälkeen.

Väylien kunto on paikoin huono. Erityisesti maankäytön hajautuminen ja asutuksen sijoittuminen valtateiden varsille lisää väylien ja yhteyksien rakentamistarvetta. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen yleisten teiden varsille on viime vuosina kuitenkin vähentynyt tienpidon rahoituksen vähenemisen takia. Joidenkin kuntien ja kaupunkien osalta väylien rakentaminen on viime vuosina lisääntynyt.

Kevyen liikenteen yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ja terminaaleihin ovat monin paikoin puutteelliset. Yhteyksiä on tarpeen kehittää joukkoliikenteen matkaketjujen parantamiseksi (yhteydet liikennemuodosta toiseen).

Väylien talvikunnossapito, erityisesti aurauksen ajoitus koetaan monin paikoin puutteelliseksi.

Kehittämisaajat

Pohjois-Savossa kehitetään kaikille liikkujaryhmille nykyistä monipuolisempia ja turvallisempia mahdollisuuksia tehdä vapaa-ajan-, työ-, asiointi- ja muita matkoja kevyellä liikenteellä.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. opastusjärjestelmän, verkon, verkkojen yhteensopivuuden, esteettömyyden ja kunnossapidon kehittäminen
2. kevyen liikenteen verkon luokituksen kehittäminen
3. asuntoalueiden rauhoittaminen
4. turvalaitteiden käytön edistäminen

Kevyen liikenteen kehittämistoimenpiteet painottavat erityisesti ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden turvaaminen –näkökulmaa monipuolistamalla liikkumismahdollisuuksia ja tarjoamalla ympäristöystävällisen vaihtoehdon. Hyvät kevyen liikenteen olosuhteet tukevat välillisesti myös elinkeinoperustan kehittäminen –vaihtoehtoja tarjoamalla kestävästä kehityksestä tukevan liikkumismahdollisuuden työmatkaliikenteessä.

3.2.4 Tie- ja katuverkko

Alempi tieverkko

Alempi tieverkko	5102 km
Yksityistieverkko	8228 km
Päätieverkko	821 km
Katuverkko	1125 km

Pohjois-Savon maaseutualue on viimeisen 20 vuoden aikana kokenut suuria muutoksia. Väestö, työpaikat ja palvelut ovat vähentyneet merkittävästi, samalla kun taajamaväestön osuus on kasvanut. Alempi tieverkko on maaseudun asuttuna pitämiseksi keskeinen tekijä. Tieverkko palvelee myös elinkeinoelämän, Pohjois-Savossa erityisesti metsäteollisuuden ja maatalouden tarpeita.

Alempiasteisella tieverkolla on ongelmana osalla seutu- ja yhdysteitä huono rakenteellinen kunto sekä osalla soratiestöä kelirikko. Huonokuntoisten päällysteiden määrä on alemmalla tieverkolla lisääntynyt 1990-luvun aikana voimakkaasti. Kelirikko uhkaa alemmalla tieverkolla, lähinnä soratiestöllä. Viime vuosina kelirikko-vaurioiden uhka on lisääntynyt. Em. tekijät ovat heikentäneet erityisesti perustuotannon kuljetusten taloudellisuutta.

Vähäliikenteisten teiden hoidosta on 1990 -luvulla jouduttu tinkimään, erityisen puutteelliseksi koetaan talvihoito. Liikennemääriin perustuva kunnossapitoluokitus ei palvele asukkaita tasapuolisesti.

Alempi tieverkko	5102 km
Yksityistieverkko	8228 km
Päätieverkko	821 km
Katuverkko	1125 km

Yksityisteiden ongelmana on koko 1990-luvun jatkunut, mutta erityisesti vuoden 1995 valtionavustusten romahtamisen seurauksena voimistunut kunnan ja hoitotason lasku. Suurella osalla tiekuntia ei ole enää varaa yksityisteiden kunnostamiseen, rahanpuutteen vuoksi myös hoitotaso on laskenut huomattavasti.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Kehittämisajatus

Pohjois-Savossa alemmaa tieverkkoa kehitetään erityisesti elinkeinoelämälle tärkeillä väylillä turvaamalla kuitenkin samalla muidenkin alempiasteisten teiden päivittäinen liikennöitävyys.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

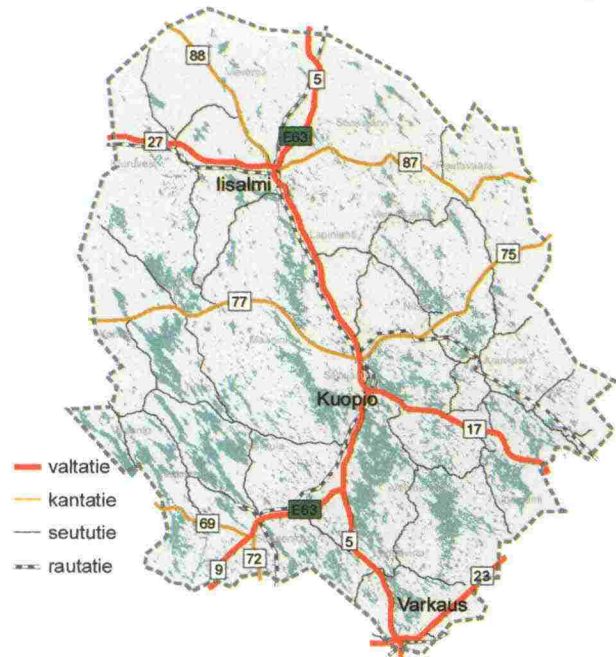
1. alemman tieverkon päällysteiden ja rakenteellisen kunnan heikkeneminen pysäytetään painottuen seututieverkkoon
2. elinkeinoelämän kuljetusten kannalta erityisen tärkeän soratiestön kelirikkohaittoja vähennetään
3. alemman tieverkon kunnossapitoluokituksen muuttaminen (runkoverkkoajattelu), Pohjois-Savossa painotettavia kriteereitä mm. elinkeinoelämän tarpeet, maaseudun asuttuna pitämisen edistäminen, alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon edistäminen,...
4. elinkeinoelämän ja tienpitäjien yhteistyön lisääminen mm. täsmähoitoa kehittämällä
5. yksityistieavustusten palauttaminen

Alemman tieverkon kehittäminen painottaa erityisesti **elinkeinooperustan kehittäminen – sisäinen** sekä **ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden turvaaminen** näkökulmia toimenpiteiden kohdistuessa elinkeinoelämän toimintojen ja asukkaiden liikkumistarpeen kannalta keskeisille väylille. **Elinkeinooperustan kehittäminen – ulkoinen** näkökulman kannalta alemman tieverkon kehittämisellä on vähäisempi merkitys.

Päätieverkko

Alempi tieverkko	5102 km
Yksityistieverkko	8228 km
Päätieverkko	821 km
Katuverkko	1125 km

Liikennöinnin kannalta Pohjois-Savon päätieverkko on pääosin hyvässä kunnossa, vaikka leveys- ja geometriapuutteita onkin runsaasti. Liikenne keskittyy voimakkaasti valtatielle 5. Muita keskeisiä väyliä ovat valtatiöt 9, 17 ja 23.



Kuva 10. Pohjois-Savon päätie- ja rataverkko.

Tiepiirin tienpidon suunnitelmassa vuosille 2000 - 2010 on määritelty tienpidon toimintalinja, mihin tarpeisiin ja tavoitteisiin tämän hetkinen liian niukka rahoitus kohdistetaan. Valittu toimintalinja kohentaa liikenneturvallisuutta sekä elinkeinoelämälle tärkeitä yhteyksiä kaupunkiseuduilla, taajamissa sekä vilkkaimmilla päätieosuuksilla. Pääteiden kunto tulee pysymään nykyisellä hyvällä tasolla. Vähempiliikenteisillä pääteillä tehdään vain pistemäisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä.

Erikoiskuljetusten tarpeet otetaan huomioon liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Pohjois-Savossa erikoiskuljetusten tavoiteverkkoon kuuluvat kaikki valtatiöt, joilla uudet tavoitearvot ovat sallittu korkeus 7 metriä ja leveys 7 metriä (katuverkolla 6 metriä). Tavoitearvon mukaisen kuljetuksen tulee yleensä mahtua kääntymään tavoiteverkon taso- ja eritasoliittymissä juuttumatta esim. korokkeisiin, sillan kaiteisiin, portaalihin tai pylväisiin.

Merkittävän parannuksen aikaansaaminen edellyttäisi nykyisen perustienpidon rahoitustason nostoa nykyisestä useilla miljoonilla vuodessa. Myös kehittämishankkeisiin tarvittaisiin tienpidon suunnitelmassa oletettuun tasoon huomattava lisäys.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Kehittämisajatus

Pohjois-Savossa ylläpidolla ja peruskorjauksella huolehditaan siitä, että päätieverkon hyvä kunto säilyy. Investoinnein pääteitä kehitetään vain vilkkaimmilla tiejaksoilla.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. pääteiden parantaminen vilkkaimmilta osuuksilta Kuopiosta etelään (vt 5) sekä väleillä vt 9 Suonenjoki – Kuopio, vt 17 Kuopio – Joensuu ja vt 23 Varkauden seudulla
2. merkittävimpien kehittämis-hankkeiden vt 5 Päiväranta – Vuorela ja vt 5 Joroinen – Varkaus toteuttaminen
3. tiestön hoidon pitäminen vähintään nykyisellä tasolla
4. tieverkon hallinnollisen ja toiminnallisen luokituksen tarkistaminen siten, että kantatie 88 väliltä Iisalmi – Pulkki ja kantatie 77 Siilinjärvi – Kyyjärvi muutetaan valtateiksi
5. yhteisiä ponnistuksia lisärahoituksen saamiseen

Panostus päätieverkon kehittämiseen tukee sekä **elinkeinoperustan turvaaminen -sisäinen** että **ulkoinen** -näkökulmaa matka-aikojen enustettavuuden, kuljetusten häiriöttömyyden ja taloudellisuuden parantuessa. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavilla päätieverkon toimenpiteillä vaikutetaan merkittävästi myös **ihmisten hyvinvointiin ja viihtyvyyteen**.

Katuverkko

Alempi tieverkko	5102 km
Yksityistieverkko	8228 km
Päätieverkko	821 km
Katuverkko	1125 km

Katuverkon osalta tilanne vaihtelee kunnittain. Osa kunnista pystyy pitämään katuverkon hyvässä kunnossa osan joutuessa tinkimään sekä kunnossapidosta että peruskorjauksista. Liikenteellisiä toimivuusongelmia on lähinnä suuremmissa kaupungeissa.

Kehittämisajatus

Keskustojen ja asuntoalueiden liikenteellinen kehittäminen on painopistealueena alueen kaikissa kunnissa. Tärkeitä ovat myös toimenpiteet lisärahoituksen saamiseksi ja / tai rahankäytön tehostamiseksi.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Kuopiossa panostetaan Kumpusaaren terminaaliyhteyksiin, erikoiskuljetusten reitteihin, Saaristotiehen, sisääntuloväyliin, liikennevalojen ohjausjärjestelmän kehittämiseen, Särkilahden eritasoliittymäalueen kevyen liikenteen järjestelyihin sekä keskustan pysäköintijärjestelyihin.
2. Varkaudessa keskeisiä ovat useat yksittäiset hankkeet valtateillä 5 ja 23, Jäppiläntien parantaminen, Huruslahden ylittävä yhteys, Kiertotien jatkaminen 5-tieltä Jäppiläntielle, sekä liikennevalojärjestelmän uusiminen.
3. Iisalmessa keskeistä on keskustan nopeusrajoitusjärjestelyjen toteuttaminen ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen

Katuverkon kehittäminen tukee erityisesti **elinkeinoperustan kehittäminen – sisäinen** ja **ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden turvaaminen** näkökulmia toimenpiteiden kohdistuksessa elinkeinoelämän kannalta tärkeille väylille sekä asuin- ja keskusta-alueille liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä tukeviin kohteisiin. Vaikutusta on paikoin myös elinkeinoelämän ulkoiisiin yhteyksiin.

3.2.5 Tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen

Tieliikenne

Pohjois-Savoon kuljetettiin vuonna 1999 yhteensä noin 8,4 miljoonaa tonnia tavaraa. Vastaavasti Pohjois-Savosta kuljetettiin noin 6,8 miljoonaa tonnia. Lähes 70% kuljetuksista tapahtui maanteitse.

Maakunnan sisäiset kuljetukset kattavat runsaat kaksi kolmasosaa Pohjois-Savon maantiekuljetuksista. Lyhyiden matkojen kuljetusten osuus on viime vuosina lisääntynyt.

Valtaosa Itä-Suomen läänin kuljetuksista on läänin sisäisiä. Erityisesti tonnakilometreissä mitattuna kuljetukset Etelä-Suomen läänin ovat merkityksellisiä. Lisäksi Länsi-Suomen suunta on suhteellisen merkittävä.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET



Tavarakuljetusten kannalta päätieverkko on suhteellisen hyvässä kunnossa, vaikkakin tietön geometria ja poikkileikkaus aiheuttavatkin paikoin ongelmia. Alemman tieverkon kunto asettaa kuljetuksille huomattavia rajoituksia.

Savo-Karjalan tiepiirin tienpidonsuunnitelman 2000 – 2010 mukaan suunnitelmakaudella pääteiden päällysteitä uusitaan. Sorateillä kelirikkojen aiheuttamia haittoja vähennetään ottamalla huomioon maa- ja metsätalouden kuljetusten tarpeet. Kesäisin pidetään huolta alemmalla tieverkolla erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten ja matkailun kannalta tärkeistä teistä.

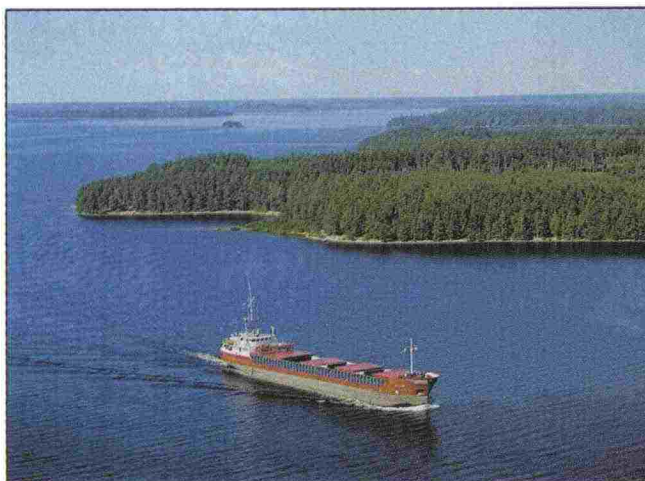
Pohjois-Savon alueelle on laadittu myös selvitys, jonka tavoitteena on parantaa edellytyksiä puutavaran välivarastoinnille sekä kuormaustureiden ja perävaunujen pysäköinnille. Selvitys sisältää myös kuljetuksia varten suunnitellun yleisten teiden varsien varastopaikkaverkon.

Rautatieliikenne

VR:n kuljetukset Kuopion ja Varkauden rautatieasemilla vuonna 1999 olivat yhteensä noin 4,1 miljoonaa tonnia. Kuljetusten päätavaralajit olivat raakapuu, kartonki, hapot ja polttonesteet. Kuopion ja Varkauden lisäksi Kurkimäen ja Suonenjoen asemien puutavaraliikenne oli muutamia kymmeniä tuhansia tonneja.

Vesiliikenne

Tavaraliikenteen kannalta Pohjois-Savon maakunnan tärkeimmät satamakaupungit ovat Kuopio ja Varkaus. Siilinjärvellä on lisäksi jonkin verran ulkomaan liikennettä (Kemira). Vesitiekuljetukset ovat pääosin ulkomaankuljetuksia (62%) ja palvelevat erityisesti metsäteollisuuden vientiä. Pohjois-Savossa raakapuuja kuljetetaan sekä proomuilla että uittona. Kotimaan sisäisen vesiliikenteen kuljetuksista raakapuun uiton osuus vuonna 2000 oli noin 12%.



Sisävesisatamien satamaterminaalikapasiteetti on tällä hetkellä vajaassa käytössä. Saimaan kanavan kokonaisliikennemäärä pysyi koko 1990-luvun 1,4 – 1,6 milj. tonnin tasolla. Vuonna 2000 liikenne oli 1,75 milj. tonnia.

Kaikista suurimpana ongelmana teollisuus kokee ulkomaille suuntautuvien vesitiekuljetusten osavuotisuuden. Kolmen kuukauden katkos keskitalvella edellyttää vaihtoehtoisen järjestelmän ylläpitoa, joka aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia ja logistisia toimintoja.

Lentoliikenne

Lentorahtikuljetuksia tapahtuu Kuopion lentoasemalla ja Varkauden lentoasemalla. Vuonna 1999 Pohjois-Savosta kuljetettiin lentorahtia yhteensä noin 85 tonnia ja vastaavasti Pohjois-Savoon kuljetettiin noin 400 tonnia, josta postin kuljetuksia oli 300 tonnia.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMIS-TOIMENPITEET



Pohjois-Savon lentokuljetusten kehittämisen esteenä ovat epäsäännölliset tavarantoimitukset. Alueella ei ole tarpeeksi säännöllisiä lentorahtikuljetuksia tarvitsevia yrityksiä, mikä johtuu teollisuuden rakenteesta.

Logistiikkatoiminnot

Pohjois-Savon alueelle on liikennejärjestelmätyöhön liittyen laadittu logistiikkaselvitys. Selvityksen mukaan Pohjois-Savossa logistiikkaterminaalit ja logistiikan infrastruktuuri sijaitsevat alueellisesti hajallaan. Lisäksi logistiikan toiminnoissa, erityisesti kuljetuksissa, esiintyy päällekkäisyyksiä ja yhteistyön tarvetta.

Logistiikan kustannukset ovat Pohjois-Savon teollisuusyrityksissä keskimäärin 11-12% liikevaihdosta. Toimialoittaiset vaihtelut ovat suuria. Pohjois-Savon yritysten logistiikkakustannukset ovat yhden prosenttiyksikön verran korkeammat kuin keskimääräiset logistiikkakustannukset Suomessa. Täyttöaste eri reiteillä vaihtelee 50 ja 90 prosentin välillä.

Pohjois-Savossa logistiikan suurimpia ongelmia ovat:

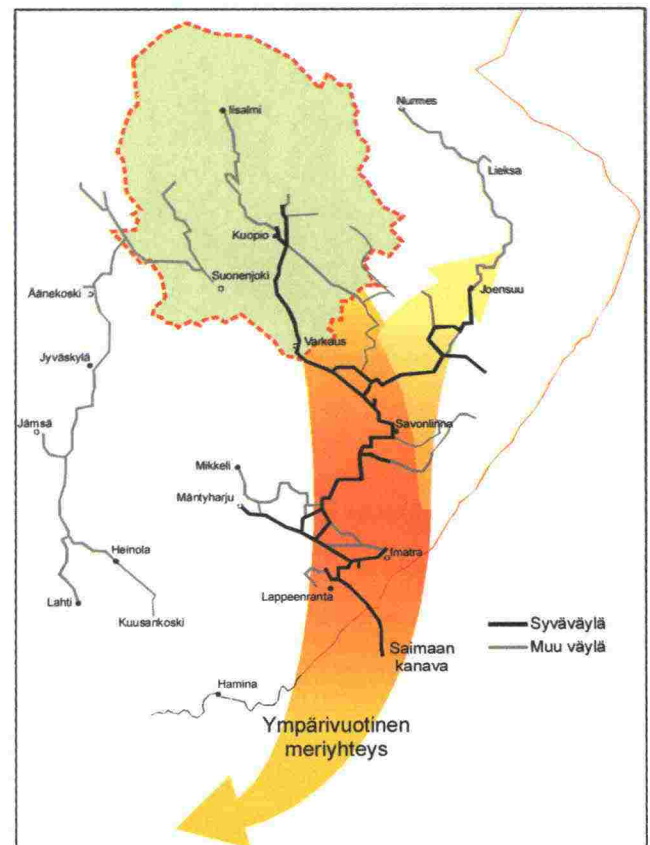
- korkeat kustannukset
- pk -teollisuusyritysten henkilöstön riittämätön koulutus ja logistiikan tuntemus
- riittämättömät logistiikan analysointityökalut yrityksissä
- toiminnalliset ja organisatoriset rajoitteet, kuten kaupan ja teollisuuden rooli kuljetusten ohjaajana
- kuljetusvirtojen ohuus
- paluukuljetusten vähäisyys
- yhteistyön ja logistiikan kokonaisnäkömyksen puute

Kehittämisajatus

Pohjois-Savossa parannetaan kuljetusmuotojen toiminta- ja yhteistyön edellytyksiä sekä kehitetään autokuljetuksille vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja rautatie- ja vesitiekuljetuksista.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. yhdistettyjen juna/autokuljetusten kehittäminen
2. ympärivuotisen vesitieverkoston aikaansaaminen
3. maa- ja vesiliikenteen terminaalilyhteyksien kehittäminen
4. osaamistason parantaminen koulutusta ja koulutusyhteistyötä kehittämällä
5. verkostoituneen logistiikkayhteistyön perustaminen erityisesti PK –yritysten kesken
6. pääteiden päällysteiden uusiminen ja sora-tenien kelirikkojen aiheuttamien haittojen vähentäminen
7. puutavaran välivarastoinnin sekä kuormaustureiden ja perävaunujen pysäköinnin kehittäminen



Kuva 11. Pohjois-Savon vesitieverkostot

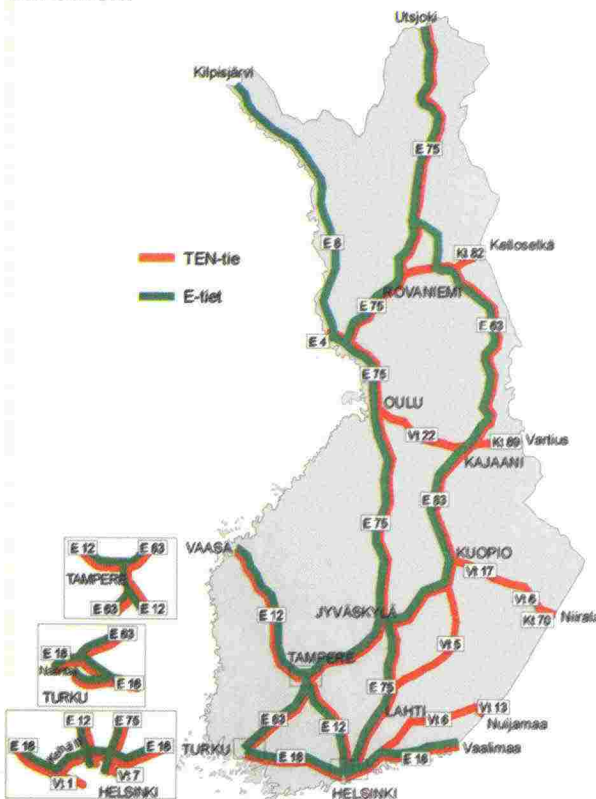
LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Tavaraliikenteen ja logistiikkatoimintojen kehittäminen ohjaa erityisesti **teollisuuden vienti- ja tuontikuljetuksia**. Toimenpiteet parantavat myös sisäisten kuljetusten olosuhteita, tehokkuutta ja taloudellisuutta. **Ihmisten hyvinvointiin ja viihtyvyyteen** kehittäminen vaikuttaa alueen osaamistason nousun myötä.

3.2.6 Maakunnan kansalliset ja kansainväliset henkilöliikenteen kaukoliikenneyhteydet

Tieliikenne

Pohjois-Savon liikenne keskittyy voimakkaasti valtatielle 5. Muita tärkeitä kansallisia yhteyksiä ovat valtatiet 9, 17, 23 ja kantatie 88. 6-tie/kt70 on yhteys Niiralan raja-asemalle. Tehtyjen tutkimusten mukaan kansainvälisen liikenteen osuus maakunnan liikenteestä on toistaiseksi vähäinen.



Kuva 12. TEN- ja E-tieverkko yhdessä

Etäisyydet maakuntakeskuksiin ovat melko pitkät - Kuopiosta on maanteitse matkaa Jyväskylään (vt 9), Mikkeliin (vt 5) ja Joensuuhun (vt 17) noin 150 km, Tampereelle (vt 9) ja Ouluun (vt 5, kt 88, vt 4) noin 300 km, Helsinkiin (vt 5) noin 400 km ja Turkuun (vt 9) noin 450 km. Vaikka

kansalliset pääyhteydet ovat pääosin hyvätasoisia, pitää matkaan Kuopiosta Helsinkiin henkilöautolla liikuttaessa varata lähes 5 tuntia.

Päätieverkon laatutasoa parannetaan valtakunnallisesti yhtenäisin periaattein. Tavoitteena on luoda kasvukeskusyhteyksille valtakunnallisesti tasalaatuiset liikenneolosuhteet. Ulkoisten yhteyksien kehittämiseen panostaminen edellyttää laajaa yhteistyötä Pohjois-Savoja ympäröivien maakuntien kanssa sekä valtakunnallista vaikutamista.

Rautatieliikenne

Rautatieliikenteen osalta ongelmana on nykyisin yhteyksien hitaus. Matka Kuopiosta Helsinkiin taittuu nykyään nopeimmillaan noin 5,5 tunnissa. Ratatöiden valmistuttua vuonna 2002 matka nopeutuu runsaalla tunnilla.

Rataosuuksien sähköistys Pohjois-Savon alueella ulottuu Helsingistä Iisalmeen. Sähköistys puuttuu väleiltä Iisalmi - Kajaani - Oulu, Iisalmi - Ylivieska, Siilinjärvi - Viinijärvi ja väliltä Pieksämäki - Joensuu. Pohjois-Savon alueella on vielä runsaasti tasoristeyksiä ja rataverkon päällysrakenne on paikoin heikko. Junien automaattinen kulunvalvonta valmistuu maakunnan alueella 2003 mennessä ja koko maan henkilöliikenteen verkolla vuoden 2005 loppuun mennessä. Nopea junaliikenne Kuopioon käynnistyy Tampereen ja Jyväskylän kautta vuonna 2002. Nopea junaliikenne myös Mikkelin kautta on suunniteltu käynnistyvän vuonna 2004. Tällöin matka-aika Helsinkiin lyhentyä 3,5 tuntiin. Pohjois-Savoon on suunnitteilla yhdistettyjen juna/autokuljetusten käynnistäminen.

Vesiliikenne

Vesiliikenteen osalta liikenne on tällä hetkellä pääosin kesäaikaista sisävesien huvi- ja matkustajaliikennettä eikä vesiliikennettä juuri hyödynnetä kaukoliikenneyhteyksien hoidossa teollisuuden vesitiekuljetuksia lukuun ottamatta. Alueen tärkeimmät satamat sijaitsevat Varkaudessa ja Kuopiossa.

Ympärivuotisen vesitiekäytön puute merelle rajoittaa yhteyksien kehittämistä. Kanavien parantamista ja rakentamista on suunniteltu useille alueille Pohjois-Savossa.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Lentoliikenne

Pohjois-Savossa on ilmailulaitoksen lentoasemia Kuopiossa ja Varkaudessa. Kuopion lentoasemalta on hyvät yhteydet pääkaupunkiseudulle. Aikaa Helsingin matkalle on varattava odotuksineen noin 2 tuntia.

Kuopion lentoaseman vaikutusalueella asuu noin neljännesmiljoona ihmistä ja Varkauden lentoaseman vaikutusalueella noin 70 000. Terminaalit ovat nykyaikaiset ja niiden kapasiteetti mahdollistaa huomattavan liikenteen kasvun. Sekä Kuopiossa että Varkaudessa on valmiudet hoitaa myös kansainvälistä liikennettä.

Tarve vaihtoehtoihin lentoreitteihin on vähitellen kasvamassa. Tulevaisuudessa reittikohteina voisivat olla kotimaan länsirannikon kohteiden lisäksi myös eräät ulkomaisten lähikaupungit. Charter -liikenteen osalta suurimmat mahdollisuudet ovat meille saapuvassa lentocharter -matkailussa.

Kehittämisaatus

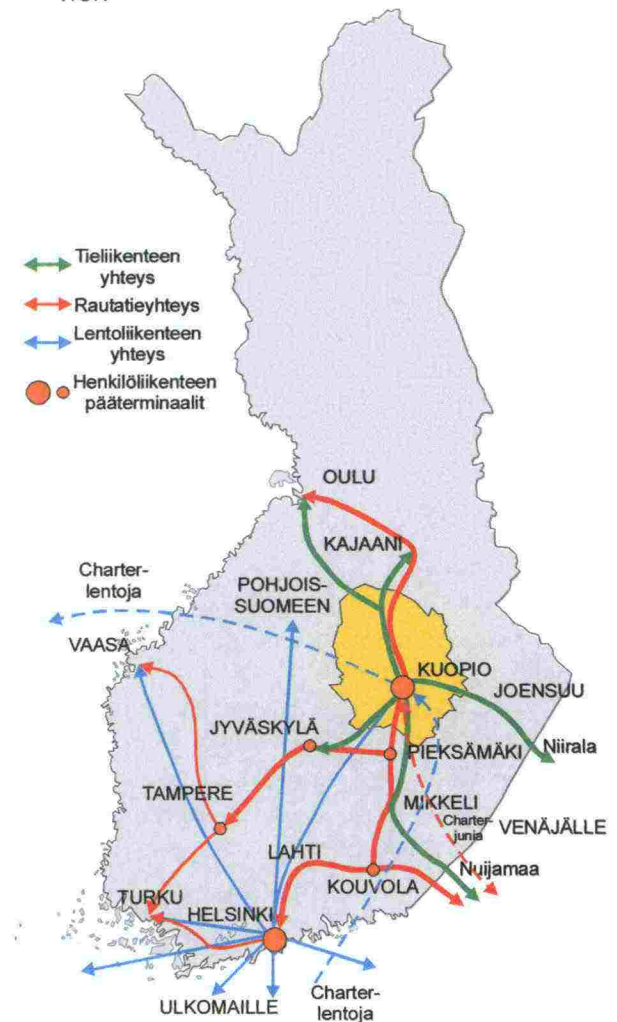
Pohjois-Savon valtakunnallisten päätieyhteyksien kehittäminen kohdistetaan ensisijaisesti valtatie 5 palvelutason nostamiseen. Valtatie 5 piirissä on koko maakunta ja yhteydet pääkaupunkiseudulle ja Pietariin kehittyvät. Valtateiden 9, 17 ja 23 kehittäminen ajoittuu valtatie 5 jälkeen kuitenkin siten, että koko ajan säilytetään vähintään valtateiden nykyinen palvelutaso.

Rautateiden henkilöliikenteen yhteyksien kehittämisessä keskeistä on matka-aikojen lyhentäminen käynnistämällä nopea junaliikenne Savonradalla. Pohjois-Savossa aktivoidaan sekä maakuntaan tulevan että maakunnasta lähtevän chartertoiminnan laajentumista lento- ja raideliikenteessä. Maakunta panostaa myös reittilentojen syöttöyhteyksien täydentämiseen.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. tieliikenteessä on 5-tien kehittäminen keskeistä, lisäksi varauduttava ja vaikutettava Pietarin, Joensuun ja Tampereen suunnan yhteyksien kehittämiseen
2. valtatie 17 uusi linjaus Vaajasalon kautta
3. raja-asemien kapasiteetin turvaaminen
4. rautatieliikenteessä keskeiset hankkeet ovat Kerava – Lahti –oikorata ja Savonrata (nopea junayhteys)
5. tavaraliikenteen poistaminen ja kulunvalvonnan tehostaminen kaikilla rataosilla

6. maamme kahden suurimman järvialueen-Kymijoen ja Vuoksenvesistöjen- yhdistäminen Savonkanavalla
7. charter-liikenteen mahdollisuuksien turvaaminen Kuopion lentoasemalla
8. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja vaihtoehtoisten suorien yhteyksien kautta tapahtuvan ulkomaanliikenteen toimivuuden parantaminen



Kuva 13. Pohjois-Savon valtakunnalliset ja kansainväliset pääyhteydet

Kansallisten ja kansainvälisten kaukoliikenneyhteyksien kehittämisellä on merkitystä erityisesti sekä **elinkeinoperustan kehittäminen sisä-** että **ulko-** näkökulman kannalta, sillä mahdollisuudet liikkua nopeasti paranevat. Asioiden hoito kansainvälistyvässä maailmassa helpottuu. Hyvät ulkoiset yhteydet lisäävät myös **ihmisten hyvinvointia ja viihtyvyyttä** ja Pohjois-Savon houkuttelevuutta mahdollisena asuinseutuna.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.2.7 Tehokkaat informaatiojärjestelmät

Liikenteen informaatiojärjestelmät ovat voimakkaassa kehitysvaiheessa. Informaatiojärjestelmiä ja telemaattisia ratkaisuja voidaan hyödyntää kaikissa eri liikennemuodoissa, voimakainta sen kehitys ja hyödynnettävyys on kuitenkin tieliikenteessä – liikenne- ja ympäristöolosuhteiden tosiaikainen seuranta, liikenteen hallinta, opastus ja ohjaus, ajoneuvotekniikka, joukkoliikenteen hallinta, yms.

Pohjois-Savossa telematiikkaa on jo hyödynnetty tieliikenteen osalta mm. valtatiellä 5 Kallansiltojen kohdalla. Katuverkon osalta telematiikkaa on hyödynnetty mm. liikennevalo-ohjauksessa sekä yksittäisten pysäköintialojen ja -paikkojen hallinnassa.

Savo-Karjalan tiepiirin tienpidon suunnitelman 2000 – 2010 mukaan suunnitelmakaudella puuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä lisätään mm. valtatiellä 5 Kuopion seudulla. Lisäksi seutu- ja yhdystieverkon viitoitus saatetaan valtakunnallisen viitoitussuunnitelman mukaiseksi ja liikennekeskuksen toimintaa kehitetään parantamalla mm. liikenne-, sää-, keli- ja tiestön kuntoinformaatiota.

Joukkoliikenteessä Pohjois-Savossa on käytössä älykorttipohjaisia kaupunki- ja seutulippuja ja aikatauluinformaatiota on saatavissa netissä. Matkojen yhdistelykeskuksen toiminta tapahtuu puhelin- ja tietoliikenneyhteyksiä hyödyntäen.

Vesi-, rautatie- ja lentoliikenteessä telematiikkaa on hyödynnetty mm. navigointijärjestelmissä, kulunvalvonnassa, lennonvarmistuksessa sekä lukuisissa muissa liikenteen ohjausjärjestelmissä ja turvalaitteissa.

Kehittämisajatus

Tietotekniikan sovellusten käyttö liikenneympäristössä ja kulkuvälineissä lisääntyy nopeasti. Pohjois-Savossa seurataan tietotekniikan kehitystä ja lähdetään aktiivisesti mukaan toteutuksen pilottihankkeisiin.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. tiepiiri toteuttaa tienpidon suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet
2. rautatieliikenteessä kulunvalvonta saatetaan kuntoon pääradalla
3. joukkoliikenteessä kehitetään monipuolisia palveluja tarjoavaa korttijärjestelmää
4. vesi- ja lentoliikenteessä ylläpito ja kehittäminen liikennetarpeen mukaan

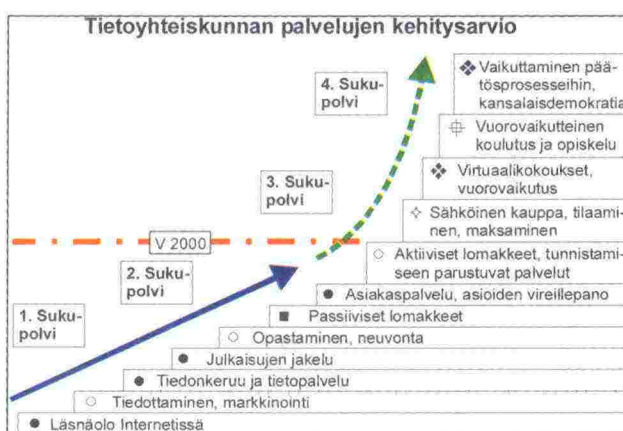
Uudet telemaattiset ratkaisut tukevat jossain määrin **kaikkia tarkasteltuja näkökulmia**, sillä ratkaisut helpottavat ihmisten ja tavaroiden liikumista ja liikkumisen suunnittelua, lisäävät liikenneturvallisuutta ja taloudellisuutta.

3.2.8 Tietoliikenne

Hyvät tietoliikenneyhteydet ovat elinkeinoelämän kannalta välttämättömät ja niiden saavuus vaikuttaa merkittävästi myös yritysten sijoittumiseen. Liikkumisen kannalta tietoliikenteen kehittyminen edesauttaa mm. muiden liikennemuotojen hallinnan kehittämistä. Lisäksi se vaikuttaa itse liikkumisen tarpeeseen.

Tietoliikenteen kehittymisen odotetaan osin vähentävän, osin lisäävän fyysistä liikkumista. Merkittävimpiä nämä vaikutukset ovat kaupunkiseuduilla. Kokonaisuutena katsoen ei fyysisen liikenteen kuitenkaan odoteta tulevaisuudessa merkittävästi vähenevän tietoliikenteen kehitymisestä huolimatta.

Liikenteen kysyntää lisäävät Pohjois-Savossakin tietoyhteiskunnan mukanaan tuomat piirteet, joista merkittävimpiä ovat yleinen taloudellinen kasvu, yhteiskunnan monimutkaistuminen ja globalisaatio (lähinnä elinkeinoelämän kannalta). Eniten matkustamisen lisääntyminen kohdistuu globalisaation myötä lentoliikenteeseen.



Kuva 14. Tietoyhteiskunnan palvelujen kehitysarvio

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Kehittämisajatus

Tietoliikenteen kehittämisessä myötävaikutetaan palvelukykyisten ja käyttökustannuksiltaan edullisten tietoliikenneyhteyksien toteutumiseen välttämällä kuitenkin sitoutumista yksittäiseen toteutustekniikkaan.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. palvelukykyiset ja edulliset tietoliikenneyhteydet vähintään kuntakeskuksiin, teollisuuskyliin, oppilaitoksiin ja muihin toiminnallisiin keskittyisiin
2. taataan riittävät tietoliikenneyhteydet koko maakunnan alueelle
3. uusien puhelinpalvelujen (paikkatietopalvelut ym.) käyttöönotto

Tietoliikenne- ja puhelinpalvelujen kehittäminen palvelee sekä **elinkeinoelämän sisäisiä että ulkoisia** yhteyksiä ja voi näin myös ohjata yritysten sijoittumista Pohjois-Savon alueelle. Mikäli tehokkaat yhteydet saadaan joka kotiin, on sillä myös **ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyisyyden** kannalta huomattava merkitys.

3.2.9 Liikenneturvallisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025” mukaan liikenneturvallisuustavoitteena rautatieliikenteessä, kaupallisessa lentoliikenteessä ja kaupparenkulussa on matkustajaonnettomuuksien nollassa. Tieliikenteessä tavoitteena on, että kuolleiden määrä vähenee jatkuvasti keskimäärin 5% vuodessa ja lähestyy pitkällä aikavälillä tasoa, joka on enintään 100 kuollutta vuodessa. Myös vakavien onnettomuuksien määrä vähenee jatkuvasti. Valtioneuvosto asetti vuonna 1997 tavoitteeksi, että liikennekuolemien tulee vuonna 2005 olla alle 250.

Vuosille 2001 – 2005 suunnatussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty keinoja, joiden toteutuksella tavoitetta kohti voidaan edetä. Suunnitelman käsittelyn yhteydessä tavoite myös tarkistettiin siten, että liikennekuolemien tulee olla alle 250 vuonna 2010.

Lähiajan toimenpideohjelmassa em. suunnitelman painopistealueiksi on esitetty liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen, kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen. Suunnitelman toteutumisen edellytyk-

senä on taloudellisten ja henkilöresurssien lisääminen sekä alueellinen sitoutuminen.

Savo-Karjalan tiepiirin alueen tiestön liikenneturvallisuuden taso on maan keskiarvoa parempi. Pohjois-Savossa tieliikennekuolemien määrä on laskenut 1990-luvulla noudattaen koko maan suotuisaa kehitystä. Loukkaantuneiden määrä on kääntynyt laskuun vuoden 1995 huipun jälkeen.

Vesiliikenteessä hukkumisia sattuu vuosittain muutamia. Hukkumiset ovat poikkeuksetta vapaa-aikaan tai harrastusten parissa sattuneita onnettomuuksia. Rautatieliikenteessä tasoristeykset, joita on Pohjois-Savon alueella vielä runsaasti, ovat merkittävä liikenneturvallisuusriski.

Kehittämisajatus

Pohjois-Savon liikenneturvallisuustaso säilytetään muuta maata parempana. Liikenneympäristön kehittämisen osalta tavoitteena on välttää liikennekuolemat kokonaan.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. tasoristeysten poistaminen ja kulunvalvonnan kehittäminen
2. päätieverkon vakavien henkilövahinkoonnettomuuksien riskin pienentäminen
3. pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen koko tieverkolla
4. turvallisten taajama- ja asuin ympäristöjen luominen
5. maakuntatason liikenneturvallisuustyön uudelleen painottaminen
6. kuntakohtaisen liikenneturvallisuussuunnitelman kehittäminen (KVT-suunnitelmat, suunnitelmien toteutuksen seuranta, ...)
7. maakunnasta valtakunnallinen liikenneturvallisuustyön kehittäjä ja innovatiivisten koekielujen edistäjä

Liikenneturvallisuustoimenpiteet lisäävät erityisesti **ihmisten hyvinvointia ja viihtyisyyttä** vähentämällä onnettomuusriskiä ja turvattomuuden tunnetta. **Elinkeinoelämän** kannalta turvallinen liikenneympäristö parantaa jossain määrin kuljetusten luotettavuutta ja vähentää taloudellisia riskejä. Toimenpiteillä on myös välillinen vaikutus esimerkiksi työvoiman saannin kannalta.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

3.2.10 Ympäristö

Liikenteen ja kuljetusten nykyiset ympäristöhaitat Pohjois-Savossa kohdistuvat pohjavesiin, kaupunkiseutujen ja taajamien ilmanlaatuun sekä liikennemelulle altistuviin ihmisiin. Taajamakuvaan ongelmia ovat Pohjois-Savossa taajaman luonteen ja alkuperäisen ympäristön voimakas muuttuminen, teiden ja liikennealueiden väärä mittakaava suhteessa ympäristöönsä sekä ympäristön sekavuus.



Luontoon, maisemaan, kulttuuriympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat haitat korostuvat liikenneväyliä rakennettaessa.

Kehittämisajatus

Pohjois-Savossa säilytetään vetovoimainen ympäristö. Ympäristötoimenpiteiden lähtökohdaksi kaikessa suunnittelussa ja toteutuksessa kirjataan tavoite liikkumistarpeen vähentämisestä ja mahdollisuuksista käyttää ympäristön kannalta kestäviä kulkutapoja.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. maakunnasta uusien liikenteeseen liittyvien kokeilujen edistäjä
2. parannetaan keskustoissa taajamaympäristön kuvaa
3. selvitetään ympäristötiedon ja -osaamisen tilara – liikennesektori mukaan Kuopion yliopiston ympäristöinformaatioprojektiin
4. kohdistetaan toimenpiteet jäljellä oleviin paikallisiin ongelmiin.
5. rautatieliikenteen ympäristöhaittojen selvittäminen
6. tienpidosta aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentäminen huolellisella suunnittelulla ja toteutuksella
7. pohjavesi- ja melusuojausten rakentaminen

8. toimivien palveluketjujen luominen eri kulkumuotojen, virkistysreitistöjen ja palvelulinkeinoja tarjoavien kesken

Ympäristötoimenpiteet tukevat erityisesti **ihmisten hyvinvointi ja viihtyisyys** –näkökulmaa. **Elinkeinoperustan kehittäminen** –näkökulman kannalta vaikutus on lähinnä välillinen esimerkiksi työvoiman saannin kannalta.

3.2.11 Matkailu

Pohjois-Savossa vesimatkailu on ollut perinteisesti ja tulee jatkossakin olemaan yksi keskeisistä matkailun painopistealueista. Saimaa Lakeland Finland –hanke, jonka piiriin Pohjois-Savo kuuluu, on hyvässä myötätuulessa. Valtatien 5 kehittämistä vauhditetaan viitostieprojektilla, jonka tavoitteena on luoda kehittämisstrategia keskittyen erityisesti matkailukäytön tehostamiseen sekä siihen liittyvien palvelujen kehittämiseen. Tiepiirin tienpidon suunnitelman 2001 – 2010 mukaan suunnitelmakaudella parannetaan tärkeimpien matkailukohteiden sekä levähdys- ja pysäköintialueiden viitoitusta.

Pohjois-Savon matkailijoista valtaosa on edelleen suomalaisia, vaikkakin ulkomaalaisten osuus on koko ajan kasvussa – erityisesti venäläiset ovat löytäneet Pohjois-Savon talvimatkalukohteena. Matkailuasiantuntijoiden arvioiden mukaan, mikäli Pohjois-Savo haluaa edes säilyttää nykyisen markkina-asemansa, on ulkomaalaisten osuuden kasvettava merkittävästi – kokonaiskasvusta merkittävä osuus on hoidettavissa vain lentoliikenteellä.

Viimeaikaisten matkailututkimusten mukaan, internet on entistä suosittu tiedonhankintaväline matkakohdetta valittaessa. Internetiä hyödynnetään myös itse matkustamisen suunnittelussa, esim. raide- ja lentoliikenteen reitit ja aikataulut.

Kehittämisajatus

Pohjois-Savossa liikennesektori ottaa toiminnassaan muiden lähtökohtien ohella huomioon myös matkailun tarpeet.

Keskeiset kehittämistoimenpiteet

1. Kuopion matkakeskus
2. sujuvien matkaketjujen aikaansaaminen
3. matkailun tietojärjestelmien kehittäminen alueellisesti ja kansainvälisesti

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TARKASTELUNÄKÖKULMAT, PAINOPISTEALUEET JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

4. informaatio- ja opastuspalveluiden kehittäminen ja lisääminen tieympäristössä
5. matkailua palvelevan vesiliikennereitistön kehittäminen (reitit, satamat, retkisatamat, Juankosken ja Savon kanavat)

Matkailuun liittyvät kehittämistoimenpiteet tukevat **sekä elinkeinoperustan kehittäminen sisäinen että ulkoinen** –näkökulmaa luomalla Pohjois-Savosta entistä houkuttelevamman matkakohteen. Toimenpiteillä on myönteinen vaikutus myös **ihmisten hyvinvointiin ja viihtyisyyteen** alueen matkailupalvelujen parantamisessa. Lisääntyvä liikenne tosin tuo mukanaan ympäristö-, turvallisuus- ja muita haittoja.

3.3 Yhteenveto ja vertailu

Eri tarkastelunäkökulmia tukevat osin samat, osin eri painotukset ja niihin liittyvät kehittämistoimenpiteet. **Elinkeinoperustan kehittäminen – sisäinen** –tarkastelunäkökulmaa korostavat erityisesti seuraaviin painotuksiin liittyvät toimenpiteet

- maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus
- tie- ja katuverkko
- maakunnan kansalliset ja kansainväliset kaukoliikenneyhteydet
- tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen
- tietoliikenne
- matkailu

Elinkeinoperustan kehittäminen – ulkoinen – tarkastelunäkökulmaa korostavat

- tie- ja katuverkko
- maakunnan kansalliset ja kansainväliset kaukoliikenneyhteydet
- tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen
- tietoliikenne

Ihmisten hyvinvointi- ja viihtyvyys – tarkastelunäkökulmaa korostavat

- maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus
- joukkoliikenne
- kevyt liikenne
- tie- ja katuverkko
- liikenneturvallisuus
- ympäristö

Painopisteiden ja niihin liittyvien kehittämistoimenpiteiden kohdentumista tarkastelunäkökulmittain havainnollistaa oheinen kaavio.

PAINOPISTE	TARKASTELUNÄKÖKULMAT		
	Elinkeinoelämän perustan kehittäminen - sisäinen	Elinkeinoelämän perustan kehittäminen - ulkoinen	Ihmisten hyvinvointi ja viihtyvyys
Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus	++	+	++
Joukkoliikenne	+	+	++
Kevyt liikenne	+	0	++
Tie- ja katuverkko	++	++	++
Maakunnan kansalliset ja kansainväliset kaukoliikenneyhteydet	++	++	+
Tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen	++	++	0
Tehokkaat informaatiojärjestelmät	+	+	+
Tietoliikenne	++	++	+
Liikenneturvallisuus	+	+	++
Ympäristö	+	+	++
Matkailu	++	+	+

++ Tukee merkittävästi
 + Tukee jossain määrin
 0 Vaikutus vähäinen tai ei lainkaan

4 POHJOIS-SAVON LIIKENNESTRATEGIA JA TOTEUTUKSEN KESKEISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

4.1 Ehdotus liikennestrategiaksi

Yksikään tarkasteltu näkökulma ei sellaisenaan toteuta työssä asetettuja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita. Pohjois-Savon liikennestrategia ehdotetaan muodostettavaksi elinkeinoelämän perustan kehittämistä tukevien painotusten pohjalta siten, että se ottaa samalla riittävästi huomioon ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden.

Strategiassa korostuvat tällöin erityisesti:

- tie- ja katuverkko ja pysäköintijärjestelyt
- maakunnan kansalliset ja kansainväliset kaukoliikenneyhteydet
- tavaraliikenne ja logistiikkatoimintojen tehostaminen
- tietoliikenne sekä
- maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus ja
- matkailu

Ihmisten hyvinvoinnin ja viihtyvyyden huomiominen edistää lisäksi toimenpiteitä, jotka liittyvät

- joukkoliikenteeseen
- kevytliikenteeseen
- liikenneturvallisuuteen
- ympäristöön ja
- esteettömyyteen

4.2 Toteutuksen keskeiset toimenpidekokonaisuudet

Toteutuksen keskeinen toimenpidekokonaisuus kuvaa ensisijaisesti toteutettavaa toimenpidelijoukkoa, joka kokonaisuutena toteutettuna parhaiten tuottaa tavoiteltavia liikenteellisiä vaikutuksia. Toimenpidekokonaisuus voi sisältää sekä fyysisiä että toiminnallisia toimenpiteitä. Keskeisten toimenpidekokonaisuuksien valintaa ovat ohjanneet suunnittelualueen kehitysstrategiat, yhteistyötahojen odotukset ja kehittämisaktiivisuus, asiantuntijoiden näkemykset sekä arvioidut vaikutukset.

Liikennestrategian toteuttamiseen liittyvät keskeiset kehittämistoimenpiteet, joista osa on yhteisiä ja osa sektorikohtaisia, on esitetty edellä luvussa 3. Pohjois-Savon liikennestrategian toteutuksen keskeisiksi toimenpidekokonaisuuksiksi, joiden toteuttamiseen ja eteenpäin viemi-

seen eri osapuolet sitoutuvat yhteisesti mm. laa-
timalla aiesopimuksen, esitetään

Toteutuksen koordinoijana Pohjois-Savon liitto

- maakunnallinen kaikki liikennemuodot kattava liikennejärjestelmäyhteistyö ja sen pohjana laadittava maakuntasuunnitelma ja maakuntakaava
- aktiivinen maakunnan keskeisten valtakunnallisten yhteyksien (5-tie, Savonrata, ympärivuotinen meritieyhteys) kehittämisen edistäminen
- logistiikkayhteistyön aikaansaaminen
- Savon kanava
- toimivien palveluketjujen luominen eri kulkumuotojen, virkistysreitistöjen ja palvelulinkeinojen välille
- aktiivinen tietoliikenteen yhteyksien kehittämisen edistäminen

Toteutuksen koordinoijana Savo-Karjalan tiepiiri

- valtatie 5 parantaminen
- valtateiden 9, 17 ja 23 palvelutason säilyttäminen
- alemman tieverkon kunnossapitoluokituksen uudistaminen
- tienpidosta aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentäminen huolellisella suunnittelulla ja toteutuksella

Toteutuksen koordinoijana Ratahallintokeskus

- oikoradan Kerava-Lahti toteuttaminen
- toimenpiteet rataverkon nopeuden nostamiseksi osuuksilla Kouvola-Pieksämäki, Pieksämäki-Kuopio-Iisalmi ja Jyväskylä-Pieksämäki
- Iisalmi-Kontiomäki-Oulu / Vartius rataosan sähköistäminen vuonna 2002 alkavana
- rautatieliikenteen ympäristöhaittojen selvittäminen

Toteutuksen koordinoijana Ilmailulaitos

- Kuopion lentoaseman tavaraj- ja henkilöliikennepalvelujen kehittäminen osana korkealuokkaista matkakeskusta ("Pohjois-Savon portti")

Toteutuksen koordinoijana Kuopion kaupunki

- Saaristokatu ja yhdyskuntarakenne
- Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma
- paikallisliikenteen laatukäytävät
- Kuopion matkakeskus

POHJOIS-SAVON LIIKENNESTRATEGIA JA TOTEUTUKSEN KESKEISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

Toteutuksen koordinoijana Iisalmen kaupunki

- Iisalmen juna- ja linja-autoasemien palvelujen kehittäminen sisällöltään matkakeskustyyppiseksi

Toteutuksen koordinoijana Varkauden kaupunki

- Varkauden matkakeskus

Toteutuksen koordinoijana Itä-Suomen lääninhallitus

- joukkoliikenteen laatuikäytävien toteuttaminen
- kutsujoukkoliikennejärjestelmän kehittäminen
- Pohjois-Savosta liikenneturvallisuusmaakunta

Toteutuksen koordinoijana Pohjois-Savon ympäristökeskus

- maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän kehittämisen vuorovaikutuksen lisääminen
- keskustojen taajamaympäristökuvan parantaminen

Keskeisten toimenpidekokonaisuuksien toteuttamiseen sisältyy useita yksittäisiä suunnittelu-, selvitys-, ym. toimenpiteitä, joiden sisällöstä ja toteutuksesta sovitaan aiesopimuksen ja toimenpiteiden toteutuksen myötä.

4.3 Toteutuksen keskeisiä toimenpidekokonaisuuksia koskeva aiesopimus

Aiesopimuksen tavoite

Aiesopimuksen tavoitteena on edistää maakunnallista koordinaatiota liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhteisesti sovittujen tavoitteiden saavuttamisessa ja esitettyjen toimenpiteiden toteutuksessa. Edelleen tavoitteena on varmistaa myös niiden toimenpiteiden toteutuminen, joiden toteutusvastuu ei ole yksiselitteinen, mutta jotka vaikuttavat positiivisesti liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Aiesopimukseen sisällytettävät keskeiset toimenpidekokonaisuudet

Pohjois-Savon liikennestrategian toteutuksessa edetään siten, että Pohjois-Savon liitto pyytää laaditusta raportista yhteistyöosapuolten lausunnot. Lausuntojen pohjalta tarkennetaan aiesopimukseen sisältyvät toimenpidekokonaisuudet.

Aiesopimus sisältää edellä mainitut vuosina 2002–2005 toteutettavat liikennestrategian toimenpidekokonaisuudet. Toimenpiteisiin liittyen on nimetty niiden edistämiseksi vastaavat tahot sekä sovittu alustavasti kustannusjaoista ja toimenpiteiden ajoituksesta. Sopijaosapuolet sitoutuvat toimenpiteiden edistämiseen omien toimivaltojensa puitteissa.

Kunkin yhteistyötahon tehtävänä on tarkistaa omat suunnitelmansa ja ohjelmansa vastamaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa aikaansaatua yhteistä maakunnallista näkemystä keskeisistä toimenpidekokonaisuuksista. Liikennejärjestelmäsuunnitelman ehdottama painopisteen muutos toteutuu vain, jos painotukset näkyvät yhteistyötahojen ohjelmissa, kuten maakuntaliiton maakuntaohjelma ja maakunta-kaava, ympäristökeskuksen ympäristöohjelma, lääninhallituksen liikenneyksikön peruspalvelujen arviointi, kuntien yleiskaavat ja toteuttamisohjelmat sekä tiepiirin toimintalinjat ja kehittämisohjelmat. Yhteistyöryhmiltä vaaditaan suurta aktiivisuutta ja toimintavaltuuksia voidakseen edistää vastuualueelleen kuuluvia tehtäviä.

Aiesopimuksen vaikutukset

Aiesopimuksella voidaan saada synergiaetua, kun valtio, kunnat ja muut osapuolet ovat valmiit panostamaan liikennehankkeisiin yhdessä hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti. Vuoden 2002 rahoitus perustuu eri osapuolten budjetteihin ja rahoitus vuosille 2003 - 2005 eri osapuolten realistisiin arvioihin käytettävissä olevasta rahoituksesta liikennehankkeisiin. Osoitetut rahoitusresurssit ovat suuntaa-antavia. Hankkeiden varsinaiset toteutus sopimukset tehdään kuten ennenkin.

Liikenne- ja viestintäministeriön rahoitus kanavoituu normaalisti sektoriviranomaisten: tiepiirin, Ratahallintokeskuksen ja maakunnan liiton sekä lääninhallituksen kautta. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle merkitään ainoastaan mahdollisesti sovittu erillisrahoitus. Pohjois-Savon liikennejärjestelmän toteutuksessa sovelletaan uusia rahoitusmahdollisuuksia. Tavoite 1-ohjelman tarjoamia mahdollisuuksia pyritään hyödyntämään mm. kaupunkiseuduittaisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinnassa. Tältä osin rahoitusta suunnataan erityisesti liikennemallien laadintaan ja joukkoliikenteen laatuikäytävien suunnitteluun. Kokonaisrahoituksella pyritään tehostamaan toteutuksen taloudelli-

POHJOIS-SAVON LIIKENNESTRATEGIA JA TOTEUTUKSEN KESKEISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

suutta. Rahoitusta järjestettäessä arvioidaan elinkaariajattelun vaikutukset toimenpiteen toteutustason määrittelyyn.

Aiesopimuksen seuranta

Osapuolet laativat vuosittain yhteenvedon sopimuksen toteutumisesta. Yhteenvedossa käsitellään ko. vuonna toteutetut toimenpiteet, arvioidaan hankkeiden vaikutukset, tarkennetaan tulevan vuoden toimenpiteet ja lisätään uuden jakson viimeisen vuoden mahdollisia hankkeita. Seurannan koordinoinnista vastaa Pohjois-Savon liikennestrategiatyöryhmä Pohjois-Savon liiton johdolla. Seurannassa kuullaan eri yhteistyötahoja.

Merkittävistä muutoksista on keskusteltava sopijapuolten kesken. Muutokset kirjataan vuosittaisen tilannekatsauksen yhteydessä. Sopimus raukeaa, jos tilannekatsauksen yhteydessä ei saavuteta yhteistä näkemystä toteutuksen painopisteistä. Sovitut muutokset ja niiden perustelut kirjataan.

LIKENNSTRATEGIAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

5 LIKENNSTRATEGIAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

Vaikutusarvioinnissa tarkastellaan suunnitelmassa esitettyjen keskeisten toimenpidekokonaisuuksien ja muiden kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia työn tavoitteiden asettelussa (kohta 2) tärkeäksi koettuihin seikkoihin. Arvioinnit on tehty käytettävissä olleen valmiin aineiston, asiantuntija-arvioiden ja saadun palautteen perusteella. Keskeisten toimenpidekokonaisuuksien vaikutukset näkyvät nopeasti. Muiden toimenpiteiden osalta vaikutuksia on nähtävissä sitä mukaa kuin niitä toteutetaan.

Vaikutukset yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen ja yritystalouteen

Valitun liikennestrategian lähtökohtana on elinkeinoelämän perustan tukeminen. Strategia korostaa perustuotannon kuljetusten sujuvuutta ja luotettavuutta koko tieverkolla. Uuden yritystoiminnan ja myös matkailun kannalta sujuvat ja hyväkuntoiset päätiet ovat myönteinen asia. Elinkeinoelämälle tärkeät maakuntien ulkoiset ja kuntakeskusten väliset yhteydet paranevat. Tieverkon kehittämishakkeiden toteuttamisella saavutetaan huomattavia yhteiskuntataloudellisia säästöjä.

Kuopion ja Varkauden matkakeskushankkeet, terminaaliyhteyksien kehittäminen ja joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet helpottavat matkaan ja kuljetuksiin parhaiten sopivien kulkumuotojen yhteiskäyttöä sekä tarjoavat nykyistä laadukkaampia matkustajapalveluja.

Tavaraliikenteen logistiikkatoiminnot tehostuvat ja kustannukset alenevat. Logistiikan kehittäminen edesauttaa uusien yritysten sijoittumista ja syntymistä Pohjois-Savoon, samoin kuin nykyisten pysymistä alueella.

Rautatie- ja vesiliikenteen mahdollisuudet tarjota maantiekuljetuksille kilpailukykyinen vaihtoehto, paranevat.

Vaikutukset alueelliseen ja sosiaaliseen tasavuuteen

Liikennestrategia tarjoaa hyvät liikkumismahdollisuudet erityisesti niille henkilöauton käyttäjille, jotka liikkuvat suurimmilla kaupunkiseuduilla tai keskusten välillä. Alemmalla tieverkolla ajoneuvoliikenteen toimivuus paranee metsäteollisuuden kuljetusten kannalta tärkeillä tieosuuksilla, mikä parantaa myös asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.

Joukkoliikenteen kehittämisen toimenpiteet kohdistuvat maankäytön pääsuunnille. Kutsuntaohjatun järjestelmän laajentaminen turvaa nykyistä tasapuolisemmat joukkoliikennepalvelut myös vähäisen kysynnän alueella. Liityntäyhteydet paranevat.

Tavoite alueellisesta tasapuolisuudesta ei huolimatta myönteisestä kehityksestä välttämättä täysin toteudu.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteet paranevat uusien kevyen liikenteen väylien ja asuinalueiden rauhoittamisen ansiosta. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti koululaisten ja vanhusten liikkumismahdollisuuksiin ja työmatkaliikennettä palveleviin yhteyksiin.

Matkustaminen kansallisesti ja kansainvälisesti helpottuu ja nopeutuu. Teyhteydet maakuntakeskuksiin, pääkaupunkiseudulle ja raja-asemille paranevat, junaliikenne pääkaupunkiseudun suuntaan nopeutuu ja lentoliikenteen matkustusmahdollisuudet esitettyjen toimenpiteiden toteutuessa monipuolistuvat. Tietoliikennepalvelujen saatavuus ja tehokkuus koko maakunnan alueella paranee kysynnän mukaisesti.

Vaikutukset ympäristöön ja turvallisuuteen

Liikennestrategia tukee tavoitetta minimoida pohjavesiin kohdistuvia haittoja ja tavoitetta melulle ja päästöille altistuvien määrän vähentämisestä. Lisäksi strategiaan liittyvät kevyen ja joukkoliikenteen käyttöä tukevat toimenpiteet luovat pitkällä aikavälillä edellytyksiä liikenteen päästöjen vähentämiselle.

LIIKENNESTRATEGIAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET

Tie- ja rataverkon parantaminen, maa-ainesten otto ja muut liikenteen infrastruktuurihankkeet saattavat uhata maiseman kannalta tärkeitä alueita ja kohteita. Luontoa koskevien tavoitteiden kannalta strategian vaikutukset ovat haitallisia esimerkiksi uusien teiden rakentamisen tai nykyisten teiden ja ratojen parantamisen vuoksi. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet edesauttavat merkittävästi tavoitetta turhien liikennekuolemien välttämistä. Tieliikenteen turvallisuus paranee erityisesti suurimmissa kaupungeissa, taajamissa ja vilkkailla pääteillä. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät vähintään 1990-luvun kehityksen mukaisesti. Rautateillä turvallisuus kulunvalvonnan kehittämisen myötä tehostuu. Liikenneturvallisuus saa maakunnassa erityisaseman ja tätä kautta liikenneturvallisuuden arvostus ja yhteistyö maakunnassa lisääntyy.

Vaikutukset yhteistyöhön ja osallistumiseen

Liikennestrategia edistää liikennemuotojen yhteistyön tavoitteiden saavuttamista merkittävästi. Eri osapuolet sitoutuvat mm. yhteisesti liikennejärjestelmän kärkihankkeiden toteuttamiseen ja eteenpäin viemiseen. Monet muutkin liikennestrategian toteuttamiseen liittyvät kehittämistoimenpiteet edellyttävät yhteistyötä huolimatta mahdollisista selkeistä sektorikohtaisista vastuista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu yhteistyössä paikallisten asiantuntijoiden ja eri liikennesektoreiden, yrityselämän ja muiden sidosryhmien edustajien kanssa. Kansalaiset eivät suunnitelman laatimiseen ole juurikaan osallistuneet muuten kuin saamalla tietoa suunnitelun etenemisestä. Jatkossa, kun yksittäisiä hankkeita lähdetään viemään eteenpäin, myös heille tarjotaan mahdollisuus osallistua suunnitteluun.

Vaikutukset alueiden käyttöön

Liikennestrategia tukee maakunnan valittuja kehittämissuunnitelmia ja toimii maakuntakaavotuksen lähtökohtana. Jokaisella kaavatasolla määritellään jatkossa uusien alueiden liikenteellinen palvelutaso sekä arvioidaan palvelutason merkitys liikenteen toimintaedellytyksiin ja muihin vaikutuksiin.

