

AIESOPIMUS

**Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä
vuosina 2016–2019**

Luonnos 7.12.2015

1 SOPIJAOSAPUOLET

Tämä aiesopimus on tehty seuraavien osapuolten välille:

- Hankasalmen kunta
- Joutsan kunta
- Jyväskylän kaupunki
- Jämsän kaupunki
- Kannonkosken kunta
- Karstulan kunta
- Keuruun kaupunki
- Kinnulan kunta
- Kivijärven kunta
- Konneveden kunta
- Kuhmoisten kunta
- Kyyjärven kunta
- Laukaan kunta
- Luhangan kunta
- Multian kunta
- Muuramen kunta
- Petäjäveden kunta
- Pihtiputaan kunta
- Saarijärven kaupunki
- Toivakan kunta
- Uuraisten kunta
- Viitasaaren kaupunki
- Äänekosken kaupunki
- Keski-Suomen kauppakamari
- Keski-Suomen liitto
- Liikennevirasto
- Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

2 SOPIMUKSEN TAUSTA

Tämä aiesopimus on sopijaosapuolten yhteinen näkemys Keski-Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä sekä lähivuosina toteutettavista ja edistettävistä toimenpiteistä. Osapuolet sitoutuvat toteuttamaan ja edistämään esitettyjä toimenpiteitä käytettävissään olevien resurssien puitteissa. Tämä sopimus on jatkoa vuosille 2013–2015 ajoitetulle aiesopimukselle.

Vuonna 2012 valmistuneen liikennejärjestelmäsuunnitelman ohella tämän aiesopimuksen keskeisenä lähtökohtana ovat kesällä 2015 hyväksytyt Keski-Suomen maakuntastrategia sekä viimeisimmät valtakunnalliset liikennepoliittiset linjaukset, joita ovat muun muassa hallitusohjelman toimintasuunnitelma ja sen taustaksi laadittu Liikenneviraston asiantuntijanäkemykset, Liikenne kohti tulevaa.

Tällä aiesopimuksella sovitaan myös maakuntasuunnitelman ja sen toteuttamisohjelman toimenpiteistä liikenteen osalta. Tällä aiesopimuskaudella Keski-Suomessa toteutetaan mm. maakuntakaavan tarkistus, jonka pohjaksi laaditaan erillinen strateginen liikenneverkkoselvitys. Selvityksessä liikenneverkon osien ja yksittäisten väylien strategista merkitystä arvioidaan maakunnan ulkoisen ja sisäisen liikenteellisen saavutettavuuden ja maakuntastrategian painotusten pohjalta. Maakuntastrategiassakin korostettu biotalous on vahvassa nousussa ja sen merkitys korostuu jatkossa. Äänekosken biotuotetehdasinvestoinnin edellyttämien lisääntyvien kuljetusten turvaamiseksi on jo käynnistetty [liikenneväylien kehittämishankkeita](#) niin tehtaan lähialueella, raakapuukuljetusten edellyttämällä vähäliikenteisillä yhteysväleillä kuin tuotekuljetusten pääväylillä.

Jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintaperiaatteita ovat viimeisimpien valtakunnallisten linjausten mukaisesti pienin askelin eteneminen sekä erilaisten toimenpiteiden toteuttaminen eri puolilla maakuntaa. Liikennejärjestelmätyön painopistettä viedään tällä aiesopimuskaudella entistä vahvemmin selvitysten ja strategioiden laatimisesta ihmisten toimintamalleja ja asenteita muuttavaan aktivointityöhön sekä pk-yritysten logistiikan tehostamistoimenpiteiden tukemiseen. Kokeiluja ja pilotointeja käynnistetään ja uusia toimintamalleja otetaan joustavasti käyttöön.

3 TOIMENPITEET

Tämä aiesopimus sisältää tärkeimmät vuosina 2016–2019 toteutettavat ja edistettävät maakuntatason liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kirjatut valtakunnan tasolla päätettävät suuret investoinnit. Kunkin toimenpiteen vastuorganisaatiosta, rahoitusjaosta ja ohjauksesta sovitaan erikseen tarkemman ohjelmoinnin yhteydessä. Toimenpiteiden toteuttamiseen voi osallistua myös sopimuksessa mainitsemattomia osapuolia.

Liikennejärjestelmän kehittäminen ja ylläpito on pääosin eri organisaatioiden vastuulla olevaa jatkuvaa arkityötä, jota tehostetaan ohjaamalla resursseja yhteisesti sovittuja tavoitteita parhaiten toteuttaviin toimenpiteisiin. Yhden organisaation vastuulla olevia toimenpiteitä ei siten ole otettu mukaan tähän sopimukseen. Koska kyseessä on maakuntatasoinen strateginen aiesopimus, ei kaikkia kuntien näkökulmasta keskeisiä toimenpiteitä tai hankkeita voida kirjata sopimukseen. Tämän vuoksi kuntien sisäisiä yhteyksiä ja liikennepalvelujen tuottamista käsitellään vain periaatetasolla.

Toimenpideohjelman peruseriaatteena on, että tarpeita vastaava liikenneinfrastruktuuri on kaiken toiminnan lähtökohta ja sen kunto on varmistettava. Sekä infran että liikennepalveluiden tulee vastata käyttäjätarpeisiin ja mahdollistaa hyvinvointi ja kasvu. Kun perusta on kunnossa, sen päälle voidaan rakentaa uudenlaisia palveluita, mahdollistaa markkinoiden uudistumista ja tukea kestävien ja tehokkaiden toimintamallien käyttöönottoa niin yrityslogistiikassa kuin arkiliikkumisessa.

Mahdollistetaan uudenlaiset henkilöliikenne-markkinat ja –palvelut	Tuetaan liikenteen uusien käyttövoimien yleistymistä	Vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin	Tuetaan logistiikan tehostamista
Varmistetaan maakunnan saavutettavuus			
Varmistetaan liikenneväylien kunnossapito ja vähennetään korjausvelkaa			

Toimenpideohjelman rakenne

Jyväskylän seudun osalta toimenpiteistä sovitaan tarkemmin vuoden 2016 aikana päivitettävän seudullisen aiesopimuksen yhteydessä. Päivitystyön yhteydessä otetaan huomioon maakunnalliset tavoitteet, linjaukset ja toimenpiteet sekä sovitetaan seudullisen tason toimenpiteet yhteen tässä sopimuksessa esitettyjen toimenpiteiden kanssa.

Toimenpiteet on koottu ajoituksineen ja vastuineen liitteenä olevaan taulukoon. Toimenpiteet ohjelmoidaan ja viedään sopijapuolten päätöksentekoon osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Varmistetaan liikenneväylien kunnossapito ja vähennetään korjausvelkaa

Liikenneviraston asiantuntijankemeyksen mukaan keskeisellä verkolla¹ on tarpeen säilyttää nykyinen kunnossapidon taso, mutta seutu- ja paikallisverkolla kunnossapidon joustavuutta lisätään ja kunnossapidon perustaso on alempi kuin nyt. Siellä, missä asiakastarpeet sitä edellyttävät, tarjotaan kohdennetusti perustasoa parempaa tasoa.

¹ Keskeinen verkko yhdistää maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset ja sillä on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa. (Palvelutaso ja liikenneverkko, Liikennevirasto 2013)

Päivittäisen kunnossapidon ohella väylien rakenteita peruskorjataan ja väyläverkon korjausvelkaa vähennetään. Suomessa käynnistetään hallitusohjelman mukaisesti ohjelma liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi, mihin käytetään valtakunnallisesti noin 600 miljoonaa euroa vuosina 2016–2018. Lisäksi siirretään 364 miljoonaa euroa kehittämisinvestoinneista perusväylänpitoon vuosina 2017–2019. Keski-Suomen ELY-keskus vastaa alueellaan mahdollisen rahoituksen ohjelmoinnista valtakunnallisten linjausten mukaisesti. Ohjelmoinnissa painotetaan asiakastarpeisiin vastaamista ja erityisesti maakunnan elinkeinoelämän kannalta tärkeiden yhteysvälien kunnan varmistamista.

Varmistetaan maakunnan saavutettavuus

Keski-Suomen kilpailukyky ja sen parantaminen edellyttävät hyvää kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hyvän palvelutason joukkoliikenneyhteydet etenkin pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin yhteyksiin ovat erittäin tärkeitä maakunnan kehittymiselle ja kilpailukyvyille. Epävarmuustekijät alueen saavutettavuudessa vaikuttavat yritysten sijoittumis päätöksiin ja toimintojen sijoittamiseen, millä on merkittävä yhteys myös maakuntasuunnitelman väestö- ja työpaikkatavoitteisiin. Lentoliikenteen palvelutaso on tällä hetkellä välttävä ja epävarmuus Jyväskylän lentoliikenteen jatkuvuudesta vaikeuttaa pitkäjänteistä kehittämistä. Keski-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen edellyttää Jyväskylän lentoaseman lentoliikenteen palvelutason varmistamista riittävän pitkäjänteisesti. Junaliikenteellä voidaan pitkällä tähtäyksellä saavuttaa riittävä palvelutaso liityntäyhteytenä kansainvälisille lentoasemille Helsinkiin ja Tampereelle, mikä edellyttää muun muassa Tampere-Jyväskylä-radnan merkittävää parantamista matka-ajan lyhentämiseksi.

Saavutettavuuden kannalta keskeisiä väyliä kehitetään pitkäjänteisesti

Valtatietä 4 kehitetään vastaamaan TEN-t ydinverkon edellyttämää tasoa tavoitevuoteen 2030 mennessä, mihin on kansallisesti sitouduttu. Äänekosken biotuotetehtaan edellyttämien investointien² lisäksi on valmius käynnistää Kirri–Tikkakoski-välin rakentaminen ja jatkaa Vaajakosken kohdan suunnittelua. Jyväskylän kohdalla ruuhkautuvan valtateiden 4 ja 9 solmualueen maankäytön ja liikennejärjestelyiden suunnittelua jatketaan ottaen huomioon myös katuverkon ja ratapihan uudet järjestelymahdollisuudet.

Valtatien 9 välin Jämsä-Jyväskylä kehittämisselvityksessä on kuvattu yhteysvälin tavoitetilä ja määritetty tarvittavat toimenpiteet. Kehittämisselvityksessä priorisoitujen ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden suunnitelmavalmiutta nostetaan ja jo suunniteltujen toimenpiteiden osalta on toteutusvalmius.

Tampere-Jyväskylä -rataosan toimintavarmuutta parannetaan mm. radan rakenteita, tunnelleita ja turvalaitteita korjaamalla osana Äänekosken kuljetusyhteyden kehittämistä vuosina 2016 - 2017. Lisäksi rataosan häiriöherkkyyttä vähennetään suojastusta parantamalla ja välityskykyä parannetaan Äänekosken investoinnin edellyttämien parantamistoimenpiteiden lisäksi liikennetarpeen kasvaessa muun muassa uusia kohtaamispaikkoja toteuttamalla.

Orivesi–Jyväskylä -välin osalta edistetään suunnitelmavalmiutta selvittämällä kehittämisedellytyksiä ja tarvittavia toimenpiteitä henkilöjunaliikenteen nopeuttamiseksi yhteysväliillä, tavoitteina ratayhteyden nopeuttamisen kehittämisselvyksen pitkäaikavälillä sekä maankäytön tarpeet. Ensi vaiheessa toimenpiteiden suunnittelu kohdistetaan häiriöherkkyyden vähentämiseen ja täsmällisyyden parantamiseen.

² Toteutetaan Huutomäen (vt13) eritasoliittymä ja parannetaan valtatieta 2+2-kaistaisena keskikaidetienä Äänekosken kohdalla. Lisäksi laaditaan välin Vehniä-Äänekoski (Hirvaskangas) YVA ja alustava yleissuunnitelma.

Saavutettavuuden kehittämiseksi suunnitelmavalmiutta parannetaan myös:

- valtatiellä 9 välillä Jyväskylä-Hankasalmi.
- valtatiellä 13 välillä Äänekoski-Saarijärvi. Laaditaan yhteysvälille tiesuunnitelmien laatimista ohjaava kehittämisselvitys.
- valtatiellä 23 välillä Jyväskylä-Keuruu. Laaditaan yhteysvälin kehittämisselvitys.

Suunnitelmavalmiuden nostaminen on tärkeää myös, jotta maankäytön suunnittelussa voidaan varautua tarvittaviin, erityisesti elinkeinoelämän toimintaympäristön kehittämisen kannalta tärkeisiin toimenpiteisiin.

Lentoliikenteen palvelutason varmistamisella turvataan kansainvälinen saavutettavuus

Jyväskylän lentoaseman sotilasliikenne on vilkasta, enimmillään 90 nousua vuorokaudessa, minkä johdosta lentokenttä on ollut alkuvuonna 2015 maan kolmanneksi vilkkain. Sotilasilmailun vuoksi lentoaseman säilyminen Finavia Oy:n ylläpitämänä ei ole uhattuna.

Lentoliikenne on markkinaehtoista, joten keskeisessä roolissa ovat lentoliikenneoperaattorit. Julkisen sektorin mahdollisuudet tukea lentoliikenteen säilymistä ja kehittämistä ovat rajalliset. Alueen edustajat ovat tiiviisti mukana kansallisessa ja kansainvälisessä lentoliikenteen kehittämistyössä. Lentoliikenteen palvelutason turvaaminen edellyttää sitoutumista ja laajaa yhteistyötä, jolla varmistetaan säännöllisen reittiliikenteen kysyntä ja sitä kautta myös tarjonta. Lentoliikenteen kehittäminen yhdistetään liikkuminen palveluna -kokonaisuuteen ja kannustetaan liikennealan yrityksiä yhteistyöhön koko matkaketjujen toimivuutta tukevien palveluiden aikaan saamiseksi. Matkailuliikenteeseen haetaan uudenlaisia toimintamalleja, jotta lentoliikenteen mahdollisuudet voidaan hyödyntää Keski-Suomen matkailun kehittämisessä.

Itä-länsisuuntaisten joukkoliikenneyhteyksien turvaamiseksi haetaan uusia ratkaisuja

Sekä maakunnan sisäisen että ulkoisen saavutettavuuden näkökulmasta itä-länsisuuntaisten joukkoliikenneyhteyksien turvaaminen on tärkeää ja asian merkitys korostuu tällä aiesopimuskaudella. Syyskuussa 2015 julkistettu liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n sopimus junaliikenteen ostoista ja velvoiteliikenteestä vuosille 2016 - 2019 merkitsee mm. sitä, että LVM ei ostaisi liikennettä reiteiltä Tampere-Keuruu ja Jyväskylä-Haapamäki-Seinäjoki 27.3.2016 alkaen. Syksyn aikana sopimusta on viimeistelty ja asian valmistelun aikana LVM on selvittänyt mm. poistuvia junavuoroja korvaavia linja-autovuoroja alueittain ja korvaavien ratkaisujen selvittäminen jatkuu. Myös keskusteluja junaliikenteen jatkumisesta on käyty. Rautatieliikenteen kilpailun avaamiseksi on erilaisia vaihtoehtoisia tapoja, joiden selvittäminen on myös käynnissä. Selvityksessä tarkastellaan erityisesti myös ilmoitettujen supistuvien tai lakkaavien palveluiden korvaamismahdollisuuksia.

Yhteysväleille, joilta junaliikenteen ostoliikenne lakkaa, varmistetaan joukkoliikenteen palvelutaso markkinaehtoisella linja-autoliikenteellä. Junaliikenteen jatkumista uusien, markkinoille mahdollisesti tulevien toimijoiden toimesta edistetään aktiivisesti.

Mahdollistetaan uudenlaiset henkilöliikennemarkkinat ja –palvelut

Keski-Suomessa edistetään aktiivisesti liikkuminen palveluna –konseptin (Mobility as a Service, MaaS)³ toteutumista. Kaukoliikenteen, seudullisen ja paikallisen liikkumisen rajaa murretaan ja liikenneoperaattoreita kannustetaan luomaan yhteistyössä uudenlaisia palvelukokonaisuuksia olemassa olevien palveluiden yhdistelmänä. Liikkuminen palveluna – kokonaisuus liitetään vahvasti myös julkisen sektorin kuljetusten järjestämiseen. Tavoitteena on, että jatkossa myös kuntien henkilökuljetuksia järjestetään mahdollisimman kattavasti osana uudenlaisia liikkumisen kokonaispalveluita. Tämän mahdollistamiseksi Keski-Suomessa laaditaan aiesopimuskaudella seudullisen tason henkilöliikennesuunnitelmat Pohjoisen Keski-Suomen mallia soveltaen.

Keski-Suomessa jatketaan yhteistyön tiivistämistä alueen elinkeinoelämän, julkisen sektorin toimijoiden ja valtakunnallisten kaukoliikenneoperaattoreiden kesken. Tavoitteena on löytää toimintamalleja, joilla voidaan tuottaa uudenlaisia, koko matkaketjun kattavia palvelukokonaisuuksia niin maakuntaan saapuville kuin maakunnasta matkustaville keskeisille asiakasryhmille.

Jyväskylän seutu pyritään saamaan mukaan kansallisiin kokeiluihin ja uusia toimintamalleja sovelletaan joustavasti koko maakunnassa. Keski-Suomessa pyritään pilotoimaan etenkin pitkän matkan liikkumisen liittämistä osaksi liikkuminen palveluna -kokonaisuuksia, mistä ei vielä ole hankkeita käynnissä. Joukkoliikenneoperaattorit otetaan entistä vahvemmin mukaan yhteistyön kehittämiseen ja palvelujen yhdistämiseen haetaan uudenlaisia ratkaisuja, jossa esimerkiksi ulkopuolinen toimija ottaa vastuun liikennepalveluiden yhdistämisestä, markkinoinnista ja maksuliikenteen hoitamisesta (ns. MaaS-operaattori)⁴. Liikkuminen palveluna –toimintamalleja sovelletaan myös eri puolilla maakuntaa tehtävissä työmatkaliikenteen kehittämishankkeissa. Jyväskylä-Äänekoski -työmatkaliikenteen uudenlaisten palveluiden pilotoinnin yhteydessä tarkastellaan myös tämän välin henkilöjunaliikenteen käynnistämisedellytyksiä.

Tuetaan liikenteen uusien käyttövoimien yleistymistä

Pitkällä tähtäyksellä öljy tulee korvata muilla vaihtoehdoilla ja liikenteen uudet käyttövoimat⁵ tulevat yleistymään aiesopimuskaudella. Siirtymäaikana energiantarvetta ei voida korvata millään yksittäisellä vaihtoehdoisella käyttövoimalla tai polttoaineella. Tarvitaan selkeät välitavoitteet ja toimenpiteet, joilla vähennetään liikenteen öljyriippuvuutta ja päästöjä. Liikennetarpeen vähennystoimet ja logistiikan tehostaminen tukevat tavoitteita, mutta viime kädessä keskeistä onnistumisen kannalta on se kuinka sovitetaan ajallisesti yhteen kaluston ja liikennevälineiden tekninen valmius sekä niihin soveltuvien käyttövoimien määrällinen ja alueellinen saatavuus, sekä tehdään tarvittavat päätökset, joita siirtyminen kokonaan uusiin teknologioihin vaatii.

Uusilla käyttövoimilla on erittäin merkittävä aluetaloudellinen merkitys etenkin maaseudun elinvoiman näkökulmasta. Myös Keski-Suomen strategian biotalouteen liittyvien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää uusiutuvista energialähteistä paikallisesti tuotettujen liikennepolttoaineiden käytön lisäämistä.

³ Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen Palveluna tarkoittaa sitä, että käyttäjät voivat ostaa tarpeidensa mukaan paketoituja liikkumispalveluja. Liikkumispalveluihin kuuluu joukkoliikenne-, autoilu-, pyöräily- ja kuljetuspalveluja.

⁴ Toimija, joka yhdistää, hinnoittelee, markkinoi ja välittää liikennepalvelut sekä hoitaa sopimukset ja maksuliikenteen

⁵ Biopolttoaineet, maakaasu ja biokaasu, sähkö ja vety

Öljyä korvaavien käyttövoimien välillä ei tehdä priorisointia, vaan kaikkia edistetään ja käyttöön ottoa tuetaan valtakunnallisten linjausten mukaisesti.

Vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin

Viisaan liikkumisen kehittämällä tarkoitetaan terveellistä, turvallista, taloudellista ja kestävästä liikkumisesta tukevaa toimintaa. Kestävien liikkumisvalintojen markkinointi ja uusien liikku- kumispalveluiden lanseeraaminen on erittäin keskeisessä roolissa mm. liikkuminen palvelu- na –konseptin käytäntöön viennissä.

Turvalliset, esteettömät ja houkuttelevat kävelyn ja pyöräilyn ympäristöt ovat perusedellytys viisaan liikkumisen aktivoinnille. Yleisesti ottaen taajamaympäristöt mahdollistavat jo tällä hetkellä turvallisen ja esteettömän liikkumisen ja liikenneympäristöjä kehitetään jatkuvasti osana kuntien ja ELY-keskuksen eritasoisia kehittämisohjelmia ja -hankkeita. Kehittämisessä otetaan huomioon myös uudet sähköavusteiset kevyen liikenteen muodot.

Liikenteeseen liittyvää kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä kehitetään laajentamalla kuntien liikenneturvallisuustyötä viisasta liikkumisesta koskevien toimenpiteiden toteuttamiseen. Kolmannen sektorin toimijat ja yritykset otetaan vahvasti mukaan työhön ja uudenlaisten liik- kumispalveluiden lanseeraamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn roolia tuodaan vahvasti esiin.

Samanaikaisesti kampanjointi- ja tiedotustyön kanssa kehitetään kävelyn, pyöräilyn ja jouk- koliikenteen infrastruktuuria ja sen kunnossapitoa. Toimenpiteiden hyvä kustannus-hyöty - vaikuttavuus sekä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kehittäminen ovat toiminnan keskeisiä lähtökohtia.

Viisaan liikkumisen aktivointityö painottuu taajamiin. Haja-asutusalueilla turvataan kaikkien asukkaiden liikkumismahdollisuudet ja tuetaan uudenlaisten yhteisöllisten ratkaisujen syn- tymistä, mutta liikkuminen tulee jatkossakin perustumaan pääosin henkilöautoiluun.

Aiesopimuskaudella toteutetaan viisaan liikkumisen aktivointityön käynnistämishankkeet kaikissa Keski-suomen kaupungeissa. Jyväskylän ja Jämsän viisaan liikkumisen aktivointi- toimintaa jatketaan toteutettujen hankkeiden pohjalta.

Tuetaan logistiikan tehostamista

Logistiikan toimivuus on maakunnan kilpailukyvyn ja kehittymisen kannalta erittäin oleellista. Logistiikkaan liittyvät kustannukset ovat maakunnassa reilusti yli 10 % yritysten liike- vaihdosta, joten pienikin suhteellinen kustannusten aleneminen on merkittävä kilpailukykyä vahvistava tekijä.

Keski-Suomen vahvuutena on keskeinen sijainti. Pääväylien kunnossapito varmistetaan ja väyliä kehitetään pitkäjänteisesti. Korjausvelan vähentämiseen liittyvät valtakunnalliset lin- jaukset tuonevat jatkossa helpotusta myös vähäliikenteisen verkon kunnossapitoon, mutta suuria muutoksia ei ole kuitenkaan odotettavissa. Kunnossapitoa tullaan jatkossa priorisoi- maan aiempaa vahvemmin elinkeinojen näkökulmasta ja kunnossapitoa painotetaan elin- keinoelämän kuljetusten kannalta tärkeimmille yhteyksille.

Suuret yritykset optimoivat jo logistiikan tehokkaasti osana toiminnan ohjausta. Logistiikan tehostamiseksi maakunnassa panostetaan aiesopimuskaudella erityisesti pk-yrityksiin ja niiden yhteistyöhön. Logistiikkaosaamista pyritään tuomaan joustavasti ja tehokkaasti yri- tysten hyödynnettäväksi. Toimialakohtaisia hankintojen ja kuljetusten yhdistämismahdolli- suuksia kartoitetaan ja luodaan yritys-lähtöisiä toimintamalleja logistiikan tehostamiseksi. Kuljetusoperaattoreiden asiantuntemus ja osaaminen otetaan vahvasti mukaan ja luodaan

pohjaa uudentyyppisille markkinaehtoisille logistiikkayhteistyötä tehostaville palveluille. Logistiikan tehostamisen mahdollisuuksista tehdään pk-yrityksiin painottuva tarvekartoitus, jonka tulosten pohjalta määritetään tarkemmat toimenpiteet.

7. SEURANTA JA SOPIMUKSEN PÄIVITTÄMINEN

Aiesopimuksen toteutumisen seurannasta vastaa sopimusosapuolten edustajien muodostama maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä. Työryhmä laatii vuosittain yhteenvedon sopimuksen toteutumisesta. Yhteenvedossa käsitellään toteutetut toimenpiteet ja tarkennetaan jatkotoimenpiteet. Lisäksi tarkistetaan, vastaako aiesopimus edelleen maakunnan yhteistä tahtoa tai edellyttävätkö toimintaympäristön muutokset aiesopimuksen päivittämistä. Sovitut muutokset ja niiden perustelut kirjataan ja työryhmä tiedottaa vuosittain aiesopimuksen toteutumisesta.

Osana seuranta tarkistetaan myös aiesopimuksen linjausten vieminen maakunnan ja kuntien strategioihin. Raportoinnissa otetaan huomioon myös Jyväskylän seudun aiesopimuksen seuranta, josta vastaa seudullinen seurantaryhmä. Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän kuntaedustajat vastaavat vuosittain tilanteen seuraamisesta omien alueidensa osalta.

Hyvissä ajoin ennen aiesopimuskauden päättymistä sovitaan uuden aiesopimuksen valmistelusta.

8. ALLEKIRJOITUKSET

Jyväskylässä xx.xx.2016

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX