

Länsi-Suomen suuralueen kuuden maakunnan (Pirkanmaa, Kanta-Häme, Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Satakunta ja Keski-Suomi) yhteinen kirjallinen asiantuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne12)
(VNS 2/2021 vp)

3.6.2021

**Pirkanmaan maakuntajohtaja, Suomen päärataryhmän puheenjohtaja
Esa Halme**

Yleistä

- Länsi-Suomen suuralueen kuusi maakuntaa pitävät merkittävänä saavutuksena parlamentaarisesti valmisteltua 12 vuoden näkemystä liikennejärjestelmästämmme, eri liikennemuotojen suunnitelmallisesta kehittämisestä ja rahoitustilanteen kuvaamisesta.
- Tulevien toimenpiteiden rakentamisessa käytettävät ohjelmat ovat perusteltuja: liikenteen strateginen tilannekuva, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja perusväylänpidon ohjelma.
- Suunnitteluvalmiutta tulee kehittää niin, että suunnitelmia voidaan entistä helpommin ylläpitää niin kehittämishankkeissa kuin pienissä ja keskisuurissa perusväylänpidon hankkeissa. Suunnitelmia tulee tarvittaessa voida uudistaa joustavasti ilman koko suunnitteluprosessin aloittamista uudelleen.
- Kestävyyden ja saavutettavuuden tavoitteiden saavuttamiseksi rahoituksen taso ei ole suunnitelmassa riittävä. Sitä osoittaa myös Väyläviraston valmistelussa oleva investointiohjelma. Lisäksi LVM:n pääluokkaan on vuodesta 2023 lähtien tulossa huomattava määrärahaheikkaus (110 me/v).
- Kokonaisuudessaan liikennejärjestelmän rahoitus säilyy niukkana valtion budjetin osalta. Hankkeiden toteutuksessa lasketaan paljon kuntien osarahoituksen varaan, mutta siitä ei esitetä edes likimääräisiä euromääriä. Myös EU -rahoituksen osalta puuttuvat määrälliset tavoitteet. Nämä puutteet estävät rahoituksen kokonaiskuvan arvioinnin.
- Suomen merkittävimmällä kasvukäytävällä sijaitseva Länsi-Suomen suuralue on valmistanut vuonna 2020 yhteisen liikennestrategian, joka on linjassa valtakunnallisen suunnitelman ja maakunnallisten suunnitelmien kanssa. Yhteisen liikennestrategian tarkempia sisältöjä laaditaan ja tarkastellaan parhaillaan.

Liikenne12:ssa oleva Länsi-Suomen suuralueen erityispiirteiden kuvaus (tulevissa kalvoissa on jokaisesta viidestä kappaleesta yksi täydentävä sivu)

”Verkottuneisuus ja kansainvälisyys on ominaista Länsi-Suomelle. Alueella on merkittäviä vientiyrityksiä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Tarve kansainväliseen kanssakäymiseen on jatkuvaa. Lentoasemat ja satamat kytkevät maakunnat globaalisti. Toimiva lentoyhteyksienverkosto on kansainväliselle Länsi-Suomelle elinehto.

Länsi-Suomen pienempienkin paikkakuntien tiivis verkottuneisuus työmatkojen suhteen on alueelle ominainen piirre. Yritystoiminta on verkottunutta yli kuntarajojen. Kuuden maakunnan keskinäisen kanssakäynnin lisäksi vuorovaikutus muualle Suomeen on vilkasta.

Päätiet ja -radat yhdistävät läntisiä maakuntia sekä toisiinsa että muuhun Suomeen. Suomen pääradalla liityntäyhteyksineen osana eurooppalaista TEN-T-ydinverkkokäytävää on keskeinen rooli koko alueen kannalta. Päärata halkoo läntistä Suomea, mikä aiheuttaa erityisesti henkilöliikenteen syöttö- ja poikittaisliikenteelle erityistarpeita.

Verkottunut ja monikeskuksinen yhdyskuntarakenne edellyttää toimivia, työmatkaliikenteen tarpeita huomioivia matkaketjuja keskusten välillä. Liikkumispalveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla on erityinen haaste.

Suomen satamat ovat erikoistuneita käsiteltävien tavaralajien tai omistuspohjan suhteen. Länsi-Suomen teollisuuttakin palvelevat lähes kaikki meriliikenteen satamat. Länsi-Suomen omat satamat välittävät läntisten maakuntien tavaraliikennettä sekä Venäjän transitoliikennettä.”

Tarkennuksia ja konkretisointia
Länsi-Suomen erityispiirteisiin
Suomen liikennejärjestelmän
toimivuuden kannalta

Länsi-Suomi: tarkennuksia ja konkretisointia 1/5

”Verkottuneisuus ja kansainvälisyys on ominaista Länsi-Suomelle. Alueella on merkittäviä vientiyrityksiä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Tarve kansainväliseen kanssakäymiseen on jatkuvaa. Lentoasemat ja satamat kytkevät maakunnat globaalisti. Toimiva lentoyhteyksienverkosto on kansainväliselle Länsi-Suomelle elinehto.”

- Maankäytön ja liikenteen ratkaisuilla edesautetaan teollisuuden ja palveluiden sijoittumista vientivetoisessa Länsi-Suomessa.
- TEN-T-verkon loppuun saattamisen tärkeys (ydinverkko 2030 ja kattava verkko 2050).
- Pohjanmeri-Itämeri- ydinverkkokäytävän laajennus Suomen pääradan ja VT4:n osalta on jatkossa otettava erityisesti huomioon. Pääradan liikennöinnin ja välityskyvyn osalta Länsi-Suomessa ovat tärkeitä myös yhteysvälit Jyväskylään, Poriin/Raumalle ja Vaasaan.
- Ydinverkkokäytävien laajentuessa tulee ottaa huomioon Merenkurkun yhteys, joka myös yhdistää toisiinsa Suomen ja Ruotsin välillä ydinverkkokäytävät.
- Suomen 7 MAL-seudun kaupunkisolmukohdan lisäksi on otettava huomioon väestökriteerit täyttämättömät, mutta elinkeinoelämän ja kansainvälisen toiminnan kannalta sekä kestävä liikumisen kannalta merkittävät kaupunkisolmupisteet pääradalla ja sen liityntäyhteyksillä. Ydinverkolla sijaitsevien MAL-kaupunkien Tampereen ja Jyväskylän lisäksi myös ydinverkolla sijaitseva Seinäjoki sekä kattavalla verkolla sijaitsevat Pori/Rauma ja Vaasa. Osaksi kattavaa verkkoa tulee nimetä Vaasa-Seinäjoki -ratayhteys ja Vaasan satama.
- Lentoasemien, myös maakuntakenttien, merkitys koko Suomen saavutettavuuden näkökulmasta on tärkeää. Lentoliikenne on kehittymässä voimakkaasti: dronerahdi, sähköinen lentäminen, autonominen lentäminen. Tampere-Pirkkalan lentoasema tulee nostaa ydinverkon lentoasemaksi. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon perinteisen reittiliikenteen lisäksi uudentyyppinen muu lentoliikenne.

Länsi-Suomi: tarkennuksia ja konkretisointia 2/5

”Länsi-Suomen pienempienkin paikkakuntien tiivis verkottuneisuus työmatkojen suhteen on alueelle ominainen piirre. Yritystoiminta on verkottunutta yli kuntarajojen. Kuuden maakunnan keskinäisen kanssakäynnin lisäksi vuorovaikutus muualle Suomeen on vilkasta.”

- Liikenne maakuntien ja kuntien sisällä on tieliikennepainotteista. Liikenneverkon häiriötön toimivuus on riippuvainen perusväylänpidon rahoitustasosta.
- Liikenne12:n mukaisesti maanteiden korjausvelkaa ei pystytä torjumaan tai vähentämään tavoitellulla tavalla.
- Tämä näkyy jo, ja jatkossa vielä enemmän, mm. huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän jatkuvana kasvuna.
- Suunnitelmassa tulee ottaa paremmin huomioon myös seutu- ja kuntakeskuksia yhdistävän alemman asteen tieverkon kehittäminen.

Länsi-Suomi: tarkennuksia ja konkretisointia 3/5

”Päätiet ja -radat yhdistävät läntisiä maakuntia sekä toisiinsa että muuhun Suomeen. Suomen pääradalla liityntäyhteyksineen osana eurooppalaista TEN-T-ydinverkkokäytävää on keskeinen rooli koko alueen kannalta. Päärata halkoo läntistä Suomea, mikä aiheuttaa erityisesti henkilöliikenteen syöttö- ja poikittaisliikenteelle erityistarpeita.”

- Päärata liityntäyhteyksineen on Suomen raideliikenteen selkäranka ja verisuonet.
- Pääradalla on runsaasti välityskykyyn ja palvelutasoon liittyviä peruskorjaus- ja kehittämistarpeita Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere -Seinäjoki -yhteysväleillä. Investointitarpeita on myös Jyväskylän, Porin/Rauman ja Vaasan suunnan yhteyksillä.
- Pääradan välityskyvyn ongelmat kärjistyvät Väyläviraston selvityksen (2020) mukaan Tampereen pohjoispuolella Oulu-Ylivieska -osuuden lisäksi myös Suomen vilkkaimmin liikennöidyllä yksiraiteisella rataosuudella Tampere-Seinäjoki. Tästä syystä suunnitelmassa tulisi mainita pääradan välityskyvyn haasteissa myös Tampere-Seinäjoki (s. 54 kohta 5.2.1.2).
- Kansallisen rahoituksen lisäksi tulee aktiivisesti hyödyntää Verkkojen Eurooppa -ohjelman (CEF2) rahoitusta, jonka uuden rahoituskauden haut alkavat tänä vuonna.
- Palvelutasoon ja liikenneturvallisuuteen liittyviä investointeja on odottamassa valtateillä 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 18, 19, 23, 24.
- Digi-radnan toteuttaminen ja sen erillisrahoitus on perusteltua. Ensimmäinen pilotti tulee toteuttaa suunnitellusti Tampere-Pori/Rauma -radalla.
- EU:n sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusmahdollisuudet tulee käyttää maksimaalisesti.

Länsi-Suomi: tarkennuksia ja konkretisointia 4/5

”Verkottunut ja monikeskuksinen yhdyskuntarakenne edellyttää toimivia, työmatkaliikenteen tarpeita huomioivia matkaketjuja keskusten välillä. Liikkumispalveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla on erityinen haaste.”

- Liikenne12 sisältää paljon eritasoisia toimenpiteitä, jotka limittyvät toisiinsa. Yksi tällainen kokonaisuus on toimivat matkaketjut. Toimenpiteitä tulee toteuttaa eri toimijoiden (julkinen ja yksityinen) tiiviissä yhteistyössä. Kulkumuotoratkaisut ovat erilaisia väestöpohjasta riippuen.
- Kehittämisinvestointeja tarvitaan asemaseuduilla ja matkakeskuksissa.
- Liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisessä tulee alueiden omaan käyttöön antaa myös valtion erillisrahoitusta.

Länsi-Suomi: tarkennuksia ja konkretisointia 5/5

”Suomen satamat ovat erikoistuneita käsiteltävien tavaralajien tai omistuspohjan suhteen. Länsi-Suomen teollisuuttakin palvelevat lähes kaikki meriliikenteen satamat. Länsi-Suomen omat satamat välittävät läntisten maakuntien tavaraliikennettä sekä Venäjän transitoliikennettä.”

- Raideliikenteessä tarvitaan pääradalla lisää raidekapasiteettia, jolla mahdollistetaan tavara- ja henkilöliikenteen nykyistä huomattavasti parempi häiriötön kulkeminen. Vasta se mahdollistaa tavaraliikenteen lisäämisen raiteilla.
- Tavaraliikenteessä ei riitä, että junat kulkevat, vaan niiden pitää kulkea ajallaan satamiin, logistiikkakeskuksiin ja teollisuuslaitoksiin kaikkina vuorokauden aikoina.
- Toteutetaan logistiikan digitalisaation ja liikenteen automaation kehittämisprojekti vientivetoisessa Länsi-Suomessa osana vihreää siirtymää ja ilmastotavoitteita (esim. VT8:lla).

Kiitos asiantuntijalausuntomahdollisuudesta!

Esa Halme

maakuntajohtaja, Suomen päärataryhmän puheenjohtaja

Pirkanmaa

040 500 3531, esa.halme@pirkanmaa.fi

Asko Peltola

maakuntajohtaja

Etelä-Pohjanmaa

Asko Aro-Heinilä

maakuntajohtaja

Satakunta

Pekka Hokkanen

vt. maakuntajohtaja

Keski-Suomi

Kaj Suomela

maakuntajohtaja

Pohjanmaa

Anna-Mari Ahonen

maakuntajohtaja

Kanta-Häme