

LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne 12 -päivän keskustelujen yhteenvedtoa

Liikenne 12 -päivä 10.3.2020

Yhteenveto

Yhteenveto on koostettu Helsingissä, Lappeenrannassa, Rovaniemellä ja Vaasassa 10.3.2020 järjestetyissä tilaisuuksissa eri toimijoiden esittämistä näkemyksistä.



LIIKENNE 12 -PÄIVÄN YHTEENVETO

Etelä-Suomi

Tavoitteiden konkretisoituminen alueella



Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.



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



Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

- Kestävämmät liikkumismuodot - Käyttäjälähtöiset matka- ja kuljetusketjut keskiöön:
 - Muistettava, että joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen vapauttaa kapasiteettia tieverkolta ja siirtää tieverkon kehittämistoimien tarvetta
- Saavutettavuus - Suomi liikkuu pyörillä sekä raiteilla: yritykset tekevät sijoittautumispäätökset työvoiman ja logistisen sijainnin perusteella, joten liikenneinfran tulee olla kunnossa
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus - Raha tarvitaan suuriin investointeihin, mutta on tärkeää pitää huolta myös olemassa olevasta verkosta (oikein suunnatut korjaukset)

Elinkeinoelämän tarpeet tulevaisuudessa

- Kansainväliset yhteydet ovat Suomen elinkeinoelämälle elintärkeitä → tavaralogistiikan solmukohtien, kuten satamien, saavutettavuuden turvaaminen on tässä keskeistä.
- Etelä-Suomen kasvukolmion kehitys riippuvaista mm. liikennejärjestelmän kehittämisestä.
- TEN-T-ydinverkon kehittäminen on elinkeinoelämän näkökulmasta tärkeää.

Toimivan matkaketjun edellytykset

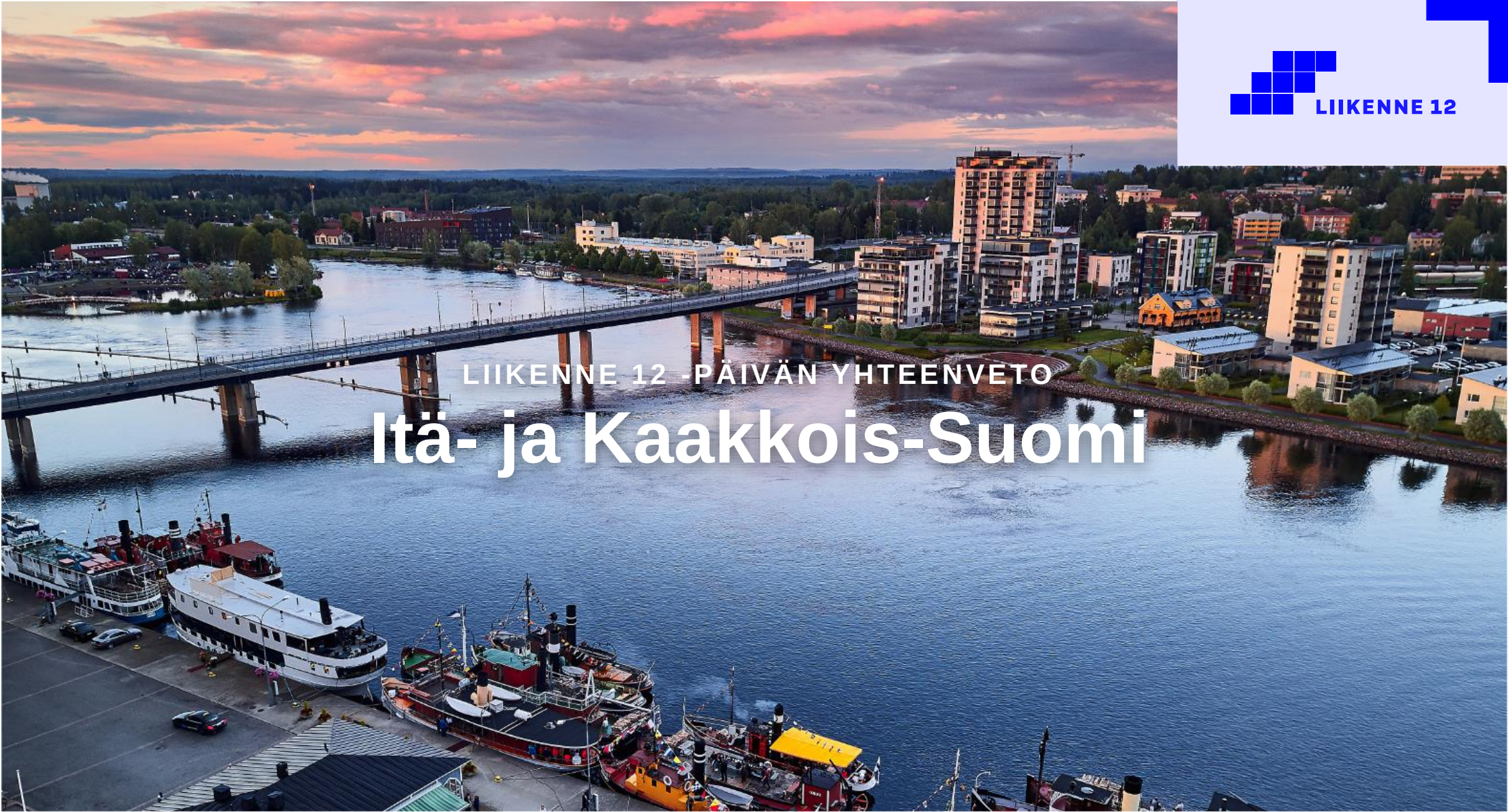
- Matkaketjujen kehittäminen nähdään liikennejärjestelmätyön keskeisenä painopisteenä, jonka lähtökohtana tulee olla **asiakkaiden tarpeet** ja toimijoiden välinen **yhteistyö**
- Matkaketjujen kehittämisen kärkenä tulisi olla **työmatkaliikkuminen**
 - tunnistetaan työmatkaliikenteen keskeiset runkoyhteydet ja solmut ja kehitetään niitä
 - paljon hyviä suunnitelmia matkaketjujen kehittämiseksi on jo tehty. Ne pitäisi nyt toteuttaa
- Nostoja matkaketjun osien kehittämisestä:
 - runkoyhteydet tulee saada kuntoon, jotta matkaketjut toimivat: täsmälliset yhteydet, joissa työskentelymahdollisuus matkan aikana
 - panostettava solmujen laatuun ja käyttäjäystävällisyyteen: mm. asemien viihtyisyys, pysäköintimahdollisuudet ja muut palvelut
 - kaikkien liikkumispalvelujen matkaliput tulisi voida ostaa samalta alustalta – kuinka digitalisaation mallimaa Suomi ei ole vielä onnistunut tässä?
 - Myös matkan aikainen tiedottaminen erityisesti häiriöistä tärkeää

Liikennejärjestelmän ilmastotoimet alueella

- Paras toimenpiteiden ilmastovaikuttavuus saadaan kaupunkiseuduilla, joilla on eniten liikennettä ja vaihtoehtoja henkilöautoliikenteelle.
- Liikenteen päästöjen vähentämisessä valtion on otettava keskeinen rooli, mm. taloudellisessa ohjauksessa. Kunnat ja seudut eivät yksin ratkaise haastetta.
- Kestävien kulkumuotojen osuuden kasvua ei saada aikaiseksi pelkillä raideinvestoinneilla. Tarvitaan myös laadukasta junaliikennettä, liikennepalveluita, asemanseutujen kehittämistä, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
- Raskaan liikenteen tasaisen 80 km/h on todettu olevan myös ympäristöteko.

Muuta erityistä alueelta

1. Etelä-Suomen asema ja merkitys on suuri: Tku-Hki-Tre-kasvukolmion osuus BKT:sta on 54 % – toimintaympäristön volyymi ja kasvun aktiivinen suuntaaminen on tärkeää huomioida hanketarkasteluissa
2. Panostus infraan ei tulisi olla kuluerä vaan investointi Suomen kilpailukykyyn – toimenpiteiden taloudellisen kannattavuuden lisäksi pitää huomioida yhteiskunnalliset hyödyt
3. Hyvässä kunnossa oleva infra lisää turvallisuutta
4. Seutukaupungit keskeisessä asemassa nykyisen teollisen tuotannon kilpailukyvyssä. Erilaisia näkemyksiä siitä, missä elinkeinoelämän arvonmuodostus tapahtuu tulevaisuudessa – liikennejärjestelmän on turvattava yritysten globaalia kilpailukykyä tukeva toimintaympäristö.



LIIKENNE 12 -PÄIVÄN YHTEENVETO

Itä- ja Kaakkois-Suomi

Tavoitteiden konkretisoituminen

a) **Kestävyys**

- Perusväylänpito muodostaa pohjan toiminnalle
- Kestävää liikkumista tulee lisätä erityisesti päivittäisessä liikkumisessa
- Joukkoliikenteen käytön edistäminen valtakunnallisessa ja seutujen välisessä liikenteessä tarpeen

b) **Saavutettavuus**

- Parempi saavutettavuus lisää

kasvua ja tukee aluekehitystä

- Itäratojen kehittäminen yhdistäisi puoli Suomea

c) **Tehokkuus**

- EU-näkökulma pitäisi katsoa paremmin rahoitusmahdollisuuksien osalta
- Saimaan vesiliikenteen kehittäminen pitkällä aikavälillä
- Liikenneturvallisuus on poikkileikkaava tavoite kaikille tavoitelohkoille

Elinkeinoelämän tarpeet tulevaisuudessa Itä- ja Kaakkois-Suomessa



- Tulevaisuus ilman fossiilisia raaka-aineita ohjaa metsäteollisuuden toimintaa keskeisesti - logistiikka on avainasemassa fossiilittomuudessa ja myös liiketoiminnan onnistumisessa
- Pituus-HCT:t ovat kunnossa, paino-HCT:ssä on vielä kehitettävää
- Digitaalisten liikennepalveluiden kehittämisen vauhti on vielä liian hidas
- EU:n rahoitusinstrumenttien hyödyntämisestä pitää tehdä pysyvää toimintaa
- Logistiikassa on huomioitava myös kansainväliset yhteydet

Toimivan matkaketjun edellytykset

- Joukkoliikennettä tarvitaan lisää ja lisäksi uusia liikennepalveluita > tällä hetkellä eivät vastaa asiakkaiden tarpeisiin eikä niitä ole juuri markkinaehtoisesti syntynyt.
- Tarvitaan yhteiskäyttöisiä ja edullisia lipputuotteita sekä kattava, luotettava mobiili matkustajainformaatio – julkisen ja yksityisen sektorin on yhdistettävä voimansa!
- Liikkumispalveluissa haasteena on sovellusten yhteensopimattomuus siirryttäessä yhdestä kaupungista toiseen. Digipalvelujen osalta oikeaan suuntaan ollaan menossa.
- Matkaketjujenkin osalta on tärkeää, että perusinfra on kunnossa.
- Älyliikenteellä voisi olla isoja mahdollisuuksia Itä-Suomessa (jossa isommat keskukset ja haja-asutusalueita).
- Haaste että matkaketjuilla ei ole yhtä ”omistajaa”, solmut ovat keskeisessä asemassa.

Liikennejärjestelmän ilmastotoimet



- Raide- ja vesiliikenteen kehittäminen ja edistäminen vähentäisi muun muassa elinkeinoelämän kuljetuksia ja henkilöliikennettä tieverkolla.
- Päivittäiseen liikkumiseen panostaminen on keskeistä ilmastotoimien kannalta. Päivittäiseen liikkumiseen voidaan vaikuttaa kehittämällä uusia liikennepalveluita sekä tarjoamalla toimivia ja asiakaslähtöisiä matkaketjuja.
- Kestävää liikkumista ja kestäviä liikkumismuotoja tulee edistää myös maaseutualueilla. Tämä vaatii muun muassa rohkeita uusia kokeiluita ja yhteistyötä eri tahojen välillä.

Muuta erityistä Itä- ja Kaakkois-Suomesta

- Perusasiat kuntoon, sitten isommat hankkeet. Perusväylänpidon rahoitus riittävälle tasolle ja suunnattava korjausvelan poistoon ja alemman tieverkon kuntoon.
- Raideliikenteen kehittäminen sitoo kasvavat kaupungit ja työssäkäyntialueet lentokentälle ja pääkaupunkiseutuun. Nykyisten ratojen ja liikenteen kehittäminen on nopein tapa parantaa palvelutasoa.
- Rajaliikenne on keskeistä. Itä-Suomi on osa valtakunnallista ja globaalia liikennejärjestelmää niin ihmisten kuin elinkeinoelämän kuljetustenkin osalta.
- Saimaan vesiliikenne on suurelta osin ja Saimaan kanavan osalta ulkomaankaupanliikennettä.
- Uusien käyttövoimien saatavuus on alueella heikko, millä toimin saadaan tarjontaa laajennettua suunnitelmallisesti ja etupainotteisesti.

LIIKENNE 12 -PÄIVÄN YHTEENVETO

Pohjois-Suomi

Tavoitteiden konkretisoituminen



Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.



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



Liikennejärjestelmän yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus paranee.

- **Kansainvälinen saavutettavuus**, nykyisen liikenneinfran ylläpitäminen ja pullonkaulojen poistaminen ovat tärkeitä kehityskohteita.
- Liikennejärjestelmän tehokkuutta parantavat ja päästöjä vähentävät
 - Suorat lentoyhteydet ja kattava asemaverkko, hyvät yhteydet satamiin ja mahdollisimman lyhyet kuljetusreitit (alempaa tieverkkoa hyödyntäen)
 - Matka- ja logistiikkaketjujen muodostaminen, erityisesti lento- ja junaliikenteen yhdistäminen muun liikenteen kanssa.
- **Vienti ja siihen liittyvä taloudellinen toiminta** tulee priorisoida tärkeimmäksi tekijäksi VLJS-työssä. Matkailu on myös vientiä.
- Myös naapurimaiden liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa pohjoisen Suomen liikennejärjestelmään.

Elinkeinoelämän tarpeet tulevaisuudessa



- Pohjois-Suomessa on **paljon merkittäviä elinkeinoja, jotka tuottavat suuria liikennevirtoja** (matkailu, metsä-, kaivannais-, metalli- ja konepajateollisuus)
- **Vireillä on lukuisia kehittämishankkeita**, jotka lisäävät liikennettä; biotehdas- ja tuulivoimahankkeita sekä investointeja matkailuun ja kaivannaissektoriin.
- Pohjoisen tulee olla vahvemmin osana **kansallista ja kansainvälistä** verkkoa:
 - Hyvien lentoyhteyksien varmistaminen ja toimivat matka- ja logistiikkaketjut
 - Varmistetaan pääradan ja vt 4 riittävä kapasiteetti, toimivuus ja palvelutaso
 - Rataosien sähköistys kuntoon
 - **Alemman tieverkoston pitäminen kunnossa (erityisesti raakapuukuljetusten kannalta)**
 - Meriväylien syventäminen ja satamien maayhteyksien kehittäminen
 - Erikoiskuljetusten reitit tulee huomioida
 - Tietoliikenneyhteyksien ja digitalisaation edistäminen

Toimivan matkaketjun edellytykset



- **Pohjoisessa kansainvälinen ulottuvuus on erittäin tärkeää**, liikenneverkot kytkevät pohjoisen osaksi kansainvälisiä liikennekäytäviä yhteistyössä naapurimaiden kanssa
- **Yhteistyö Barentsin alueen toimijoiden kanssa on tärkeää (Barentsin liikennestrategia)**
- **Toimivat, sujuvat ja katkeamattomat logistiikka- ja matkaketjut** ovat tärkeää -> logistinen välityskyky, kokonaisuuden näkökulma
- **Tehokkaampi logistiikka- ja matkaketju tuottaa vähemmän päästöjä**
- **Matkaketjuja tulee käsitellä kokonaisuutena -> tehokkuus**
- **Pohjoisen yksilömatkailu kasvaa, jolloin matkaketjujen toimivuuden merkitys kasvaa**
- Matkailijoiden matkaketjuja tulee sujuvoittaa lipputuotteita ja matkustajainformaatiota kehittämällä
- Matkailijoiden liikkumistarpeet tulee ottaa huomioon ja aikataulut tulee yhteen sovittaa
- **Matkaketjut** tulee olla helposti **löydettävissä** ja ostettavissa ilman paikallistuntemusta
- Asemaseutujen kehittäminen myös tärkeää -> liityntäyhteydet, matkaketjut

Liikennejärjestelmän ilmastotoimet

- Ilmastotoimet voivat aiheuttaa myönteisiä vaikutuksia elinkeinoille, joita liikenne palvelee. Esim. **tehokkaat logistiikkaketjut edistävät elinkeinoelämän edellytyksiä, kestävyys edistää osaltaan myös matkailua.**
- Alueellisena haasteena
 - kaupunkien ulkopuolella harva asutus ja sen aiheuttamat haasteet kestävän liikkumisen lisäämisessä
 - liikenteen palvelujen kehittämisessä tulisi huomioida matkailun tarpeet ja matkailijoiden luomat edellytykset sellaisten liikenteen palvelujen kehittämiseen, joihin oma väestöpohja ei riitä.
- Kestävien liikkumismuotojen edistämiseen tulisi panostaa erityisesti kaupunkiseuduilla. Maankäytön suunnittelulla ja seudullisella yhteistyöllä merkittävä vaikutus liikenteen päästövähennyksiin. Alueilla ja kunnissa on paras tieto vaikuttavimmista kävelyn ja pyöräilyn hankkeista. Yhteisrahoitus valtio/kunnat tärkeää.
- Maanteiden hyvän kunnon merkitys liikenteen päästövähennyksiin tulee suunnitelmassa huomioida.

Muuta erityistä alueelta

- Kansainvälisillä lentomatkustajilla merkittävä ja kasvava rooli etenkin Lapissa (ml. Kuusamo)
- Pohjoisten (Lappi ja Oulu) kauppakamarien toiminta-alueen vienti 7 mrd ja tuonti 4,2 mrd, investointeja (käynnissä tai suunnitteilla) alueella yhteensä 14 mrd:n edestä
- **Alemmalla tieverkolla merkittävä rooli Pohjois-Suomessa etenkin raaka-ainekuljetuksissa**
- **Matkailijoiden suhteellinen osuus paikallisväestöön verrattuna erittäin suuri Lapissa, matkailijoiden liikkumistarpeet usein erilaisia (mm. reitistöt)**
- Metsä Group: metsästä maanteiden ja rautateiden kautta tuotantolaitoksiin - tuotantolaitoksilta satamiin - merikuljetuksien kautta maailmalle; v. 2019 492 000 maantiekuljetusta - 155 000 junanvaunua – 1 420 laivaa
- **Erikoiskuljetusten huomiointi tieverkon (myös katuverkon) kehittämisessä**
- Suomi on pitkien etäisyyksien maa
- **Barents-yhteydet ja rajanylityspaikat näkyviin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa**
- Kunnat vastaavat maankäytön suunnittelusta - maankäyttö synnyttää liikenteen

LIIKENNE 12 -PÄIVÄN YHTEENVETO

Länsi-Suomi

Tavoitteiden konkretisoituminen



Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.



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



Liikennejärjestelmän yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus paranee.

Konkreettisia teemoja:

- Tärkeää muistaa väylien kunnossapidon ja päällysteiden kunnon rooli saavutettavuuden kehittämisessä.
- Henkilöliikenteen matkaketjujen osalta tärkeää pääradan kehittäminen, raideliikenteen kehittäminen kaupunkiliikenteessä kuntien ja valtion yhteistyönä ja joukkoliikenteen syöttöliikenne tukevat ilmastotavoitteita.
- Lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen olisi tärkeää, jotta ihmiset voisivat valita kestävästä liikennemuodon matkoilleen.
- Liikkumisen palveluilla luodaan tasa-arvoisempaa liikkumista. Tähän kaivattaisiin selkeitä vastuutahoja.

Elinkeinoelämän tarpeet tulevaisuudessa Länsi-Suomessa

- Suomen hyvinvointi perustuu kansainvälisen kaupan ja viennin synnyttämän ylijäämään – *vientiteollisuuden tarpeet on tunnistettava*. Alueen elinkeinorakenne on monipuolinen. Energiaklusteri, ICT, työkonevalmistus, elintarviketeollisuus, metsäteollisuus, kaivosteollisuus – ei yhtä tärkeintä vaan kokonaisuus.
- Eri keskusten välinen *saavutettavuus* ja hyvät satama- ja terminaaliyhteydet ovat keskiössä koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maamme kilpailukyvyn näkökulmasta. Länsi-Suomen liikennettä leimaa myös monipuolinen läpikulkuliikenne
- *Toimiva liikenne kestävillä kulkutavoilla* avain kaikkien VLJS:ssä asetettujen tavoitteiden toteuttamiseen. Erityisesti toimivat raideyhteydet tärkeitä, varsinkin pääradan kehittäminen nykyisessä käytävässä – mutta myös volyymi-intensiivisten kuljetusten, mm. puutavarakuljetusten näkökulmasta.
- *Korjausvelan vähentäminen ja poistaminen*: olemassa olevan verkoston hyvä hoito ja ylläpito on välttämättömyys. Tarvitaan verkoston ylläpidon investointitason selkeä nosto. Tarve on akuutti, vrt. päällysteet ja sorateiden hoito.

Toimivan matkaketjun edellytykset

- Länsi-Suomen liikennestrategian yhtenä tavoitteena ”Arjen yhteyksien toimivuus”
- Matkaketjujen kehittämiseksi monimuotoisia tarpeita: liityntäpysäköinti, aikataulujen harmonisointi, vuorotarjonta, maksu- ja lippujärjestelmän sekä matkustajainformaation kehittäminen, kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, pyöräpysäköinti, pyörien kuljetusmahdollisuudet junissa
- Länsi-Suomessa paikkakunnat verkottuneet tiivistä työmatkojen suhteen – tarvitaan toimivat työmatkaliikenteen ratkaisut, myös päärataan kytkeytyvät matkaketjut tärkeitä
- Liikennepalveluilla luodaan tasa-arvoisempaa liikennettä; julkiset toimijat merkittäviä palvelujen tuottajia jatkossakin; tarvitaan uudenlaista kokonaisuuden suunnittelua; Yhteiskunnan järjestämien kuljetusten avaaminen kaikille liikkujille
- Matkailutoimiala ja tapahtumatalous kasvavat kansainvälisesti ja kansallisesti – luo tarpeita henkilöliikenteen kehittämiseksi ja sujuville matkaketjuille

Liikennejärjestelmän ilmastotoimet

- Pirkanmaan LJS-suunnitelmassa tavoitteena on tunnistaa pienetkin toimenpiteet, joilla hillitään ilmastonmuutosta. Arjen teoilla saadaan isoja vaikutuksia ilmastonmuutokseen.
- Samalla kun luomme tulevaisuuden liikennejärjestelmää, on nykyisen liikkumisen puitteissa vastattava ilmastotavoitteiden haasteisiin.
- Aidot matkaketjut eivät synny, jos toimijat pitävät kiinni omista järjestelmistä, aikatauluista ym. Tulee tehdä yhteistyötä matkaketjujen aikaansaamiseksi ja panostaa liikenteen palvelujen parantamiseksi.

Muuta erityistä alueelta

- Länsi-Suomen teollisuutta palvelevat lähes kaikki meriliikenteen satamat. Miten kasvukeskusten ulkopuolelta päästään satamiin?
- Merkittäviä vientiyrityksiä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Lisäksi työssäkäyntialueet laajenevat. Haasteena maaseutualueiden liikkumispalveluiden kehittäminen ja nykyisestä maantieverkosta huolehtiminen (perusväylänpidon rahoitus).
- Julkisen talouden rahoitusongelma, kuntien rahoitus isossa osassa monissa tiehankkeissa. Hiipien etenevästä rahoituskäytännöstä ei ole virallista linjausta. Toimenpidevalikoimaa koottaessa rahoittajina toimivien kuntien mahdollisuudet tulisi selvittää tarkemmin.
- MAL-sopimuksia myös keskisuurten kaupunkien kanssa tasapuolisuuden vuoksi

Seuraavat askeleet

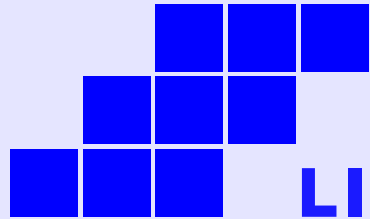
- Liikenne 12 -päivän aineistot julkaistaan Hankeikkunassa ja yhteenveto raportoidaan myös parlamentaariselle ohjausryhmälle.
- Toimenpideohjelman valmistelu etenee maalis-huhtikuussa Liikenne 12 -päivän näkemykset huomioiden.
- Lausuntoyhteenveto arviointiohjelmasta sekä Liikenne- ja viestintäviraston raportti liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista julkaistaan maaliskuussa.
- Hankeikkuna:
valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019



Vuorovaikutus jatkuu aktiivisena

- Elinkeinoelämän järjestöt ja liitot, toimialakohtaiset tapaamiset
- Yritystapaamiset ja satamat
- Keskustelut Kuntaliiton kaupunkien taustaryhmän ja muiden kuntaverkostojen kanssa
- Alueellinen liikennejärjestelmätyö
- Keskustelut maakuntien liittojen ja ELY-keskusten kanssa huhtikuussa
- Yhteistyöryhmä
- Valtakunnallinen tilaisuus kesäkuussa 2020 – toimenpideohjelma ja vaikutusten arviointi





LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Kiitos!

lvm.fi



@lvmfi

#liikenne12

