

Tunnus: VN/7835/2019

SUOMEN PÄÄRATARYHMÄN LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 21.1.2021 lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 (Liikenne12-suunnitelma). Lausuntoaika on 23.2.2021 saakka.

Suomen päärataryhmä* toteaa seuraavaa:

Yleistä

Suomen liikenteen kehittämispainotus nostettava paremmin esille

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen ja tarvittavien liikenneinvestointien kannalta on tärkeää, että pitkien etäisyyksien maassa edetään suunnittelussa ja investoinneissa nyt esitetyllä 12 vuoden aikajänteellä. Samalla tulee kuitenkin nähdä liikenteellinen kehitys ja tarpeet vielä pidemmällä aikavälillä.

Suunnitelmassa tulee esittää myös Suomen liikenteen kehittämispainotus, erityisesti raideliikenteen visio.

Luonnoksessa strateginen tilannekuva on tekninen, ei kehittämisenäkemyksiä esittävä. Liikenneverkkomme kehittämisessä on tarpeen tarkastella tavoitteita ja investointien suuntaamista sinne, missä muutoksia halutaan ensisijaisesti saada aikaiseksi.

Saavutettavuuden turvaaminen ja päästövähennysvelvoitteiden saavuttaminen edellyttävät ensisijaisesti raideliikenteen infrastruktuurin ja palveluiden merkittävää kehittämistä. Nykyisten ratojen kehittäminen on ilmastonäkökulmasta suositeltavaa.

Kansainväliset liikenneyhteydet nostettava paremmin esille

Suunnitelman strategiseksi kärjeksi on kirjattu muun muassa alueiden kansainvälinen saavutettavuus, mutta kuvauksissa ja toimenpide-ehdotuksissa se ei näy riittävästi.

Vientivetoisen, kilpailukykyiseen kuljetuslogistiikkaan perustuvan, maan liikennestrategiassa tulee paremmin nostaa esille kansainvälisten yhteyksien merkitys. Toimivalla tavara- ja henkilöliikenteellä on oleellinen vaikutus Suomen kansantalouden ja kilpailukykyyn kannalta. Tämä koskettaa kaikkia liikennemuotoja.

Rautatieinfrainvestoinnit ovat merkittävä ja vaikuttava keino elvyttää taloutta ja tukea positiivista työllisyyskehitystä. Investoinneilla nykyiselle rataverkolle tuetaan keskeisellä tavalla myös vihreää siirtymää ja kestäväää kehitystä sekä edistetään yhteiskuntamme tulevaisuuden kannalta oleellisia ilmastotavoitteita.

Investoimalla rautatieinfraan meillä on mahdollisuus saada liikkeelle myös merkittäviä yksityisiä investointeja erityisesti asema-alueilla sekä edistää teollisuutemme tuotteiden vientiä kestäväällä tavalla Euroopan markkinoille.

Yleistä-osan yhteenveto

Pääradalle tehtävät investoinnit parantavat yhteyksiä kaikkialle Suomeen ja kytkevät meidät paremmin eurooppalaiseen liikenneverkkoon. Pääradan ja sen liityntäyhteydet kunnostamalla pystymme vastaamaan elinkeinoelämän kasvaviin tarpeisiin ja siten mahdollistamaan maamme talouskasvun.

Suomen päärataryhmän esittämät toimenpiteet kansainvälisyyden edistämiseksi

Päärata on lähiaikoina tehtävillä EU:n lopullisilla päätöksillä tulossa osaksi eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon ydinverkkokäytäviä (Pohjanmeri-Itämeri). Tämän ja sen mukaisten toimenpiteiden tulee näkyä myös Liikenne12-suunnitelmassa.

Päärata liityntäyhteyksineen muodostaa näin entistä merkittävämmän pohjoisen ulottuvuuden kuljetuskäytävän Ruotsiin ja Norjaan, aina Jäämerelle, saakka. Kytkeytyminen Haaparannan puolella Ruotsin rataverkkoon avaa mahdollisuuksia myös henkilöliikenteessä. Etelässä päärata yhdistyy Suomellekin tärkeään Rail Balticaan.

Pääradan ja sen liityntäyhteyksien osalta tarvitaan nopeasti sekä peruskorjausta että kapasiteettilisäystä. Rahoituksen tulee olla oleellisille investoinneille selvästi esitettyä suurempaa. Ydinverkkokäytävästatuksen mahdollistama lisähyöty tulee täysimääräisesti toteuttaa jo EU:n uuden rahoituskauden alkuvuosien rahoitushauissa.

Liikenne12-suunnitelmaluonnoksessa päärata ja sen liityntäyhteydet on pääosin tuotu esille. Tätä vahvistaa kirjaus, jonka mukaan pääpaino tulevalla CEF-rahoituskaudella Suomen osalta on rahoituksen saaminen ydinverkkokäytävien ratakankkeisiin ja niiden suunnitteluun.

Pääradan kaikki liityntäyhteydet niin itään (Jyväskylän ja Iisalmen suunnat), länteen (Porin ja Rauman sekä Vaasan suunnat) kuin arktisen alueen rajat ylittävää liikennöintiä tukevat liikennesuunnat täydentävät Suomen koko kuljetusverkkoa tehokkaalla tavalla. Pohjois-Suomen liikenneyhteydet ovat koko Barentsin alueen keskiössä.

Eurooppalaisen liikenneverkon TEN-T:n suuntaviivauudistus ja tuleva rahoituskausi (CEF2)

Kansainvälisten yhteyksiemme kannalta merkittäväällä Suomen kasvukäytävällä ei voida jäädä odottamaan Suomi-rata -hankeyhtiön selvityksiä ja sen erillisiä rahoituksia ja EU-rahoituksia. Suomen kasvukäytävän pääakselilla Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere kriittisiksi todetut raidehankkeet ovat jo varsin hyvässä toteutusvalmiudessa, ja ne tulee toteuttaa pikimmiten kapasiteetin turvaamiseksi. Tampere-Seinäjoki -välin tarpeet ovat olleet esillä tarveselvityksissä. Kapasiteettivaje näkyy pullonkaulana Helsinki-Tampere -välillä ja Oulun

eteläpuolella Ylivieska-Oulu -välillä, ja lisäksi Tampere-Parkano-Seinäjoki -välillä. Oulun pohjoispuolella Kemiin tuleva metsäalan suurinvestointi laittaa liikkeelle Oulu-Kemi -välin liikennepaikkojen investoinnit.

TEN-T-suuntaviivauudistus ja EU:n uusi rahoituskausi avaa Suomelle hyvät mahdollisuudet laajempaan raideliikenteen kehittämiseen.

Osana tätä kehittämistä ydinverkkokäytävän kaupunkisolmupisteiksi tulee esittää Tampere, Oulu ja Seinäjoki. Lisäksi pääradalla on muita EU:n liikenneverkolla huomioon otettavia lisäämis- ja kehittämiskohteita. Kaikki ovat multimodaalisia kohteita, joissa on tarve lisätä kapasiteettia, parantaa puuttuvia yhteyksiä ja edesauttaa yli rajojen kohdistuvaa liikennettä. (Tarkemmat kuvaukset em. kohteista ovat tämän lausunnon liitteenä).

Kansainvälisyyden edistämisen yhteenveto

Suomen EU-rahoitushaun pitää olla kunnianhimoista. Pääradan ydinverkkokäytävästatus parantaa Suomelle EU-rahoituksen saannon mahdollisuutta. EU-rahoitusta tulee hakea myös rakentamiseen, ei vain suunnitteluun.

TEN-T-suuntaviiva-asetuksen uudistamisessa Suomen tulee olla aktiivinen ja esittää muun muassa ydinverkkokäytävän solmupisteiden lisäämistä pääradan varrelle.

Lisätietoja antavat:

Päärataryhmän puheenjohtaja Esa Halme, esa.halme@pirkanmaa.fi, 040 500 3531, varapuheenjohtaja Jussi Rämetsä, jussi.ramet@pohjois-pohjanmaa.fi, 040 586 3877, sihteeri Jouni Koskela, jouni.koskela@pirkanmaa.fi, 050 527 2129

**Suomen päärataryhmä on laaja-alainen pääradan ja sen jatkoyhteyksien kehittämistä edistävä ryhmä, joka keskittyy kansalliseen vaikuttamiseen ja eurooppalaiseen TEN-T-ydinverkkotyöhön. Ryhmään kuuluu 11 maakuntaa, suurimmat kaupungit ja elinkeinoelämän edustajia. Ryhmä on toiminut vuodesta 2014 lähtien.*

LAUSUNNON LIITE:

TEN-T -SUUNTAVIIVAUUDISTUKSEEN LIITTYVIEN KOHDEKOHTAISTEN ESITYSTEN PERUSTELUT

1. Tampere, Oulu ja Seinäjoki tulee nostaa TEN-T -ydinverkon kaupunkisolmukohdiksi

Tampere:

Tampere on Suomen raideliikenteen merkittävä logistinen solmupiste, mikä määrittää muun muassa raideliikenteemme aikataulutuksen. Tampere on viiden raidesuunnan keskittymä niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä, jonka kautta kulkevat merkittävät raideyhteydet Länsi- ja Etelä-Suomen TEN-T -satamiin. Tampere kokoaa useiden valtateiden (VT3, VT9, VT11 ja VT12) myötä Suomen kaikki pääliikennesuunnat. Tampereen rautatieterminaali tulee nostaa kattavan verkon terminaalista ydinverkon terminaaliksi. Tätä tukee Tampereen sijainti monien erityyppisten tavaravirtojen solmukohtana.

Tampere-Pirkkalan lentoasema tulee nostaa kattavan verkon lentoasemasta ydinverkon lentoasemaksi. Lentoasema klusteritoimintoineen palvelee siviili- ja sotilasilmailua (kenttä on Suomen toiseksi liikennöidyin nousujen ja laskujen määrässä). Tampereen seudun joukkoliikenne tukeutuu monipuolisiin liikenne- ja kuljetusmuotoihin, uusimpana raitiovaunuliikenne osana laajempaa liikennejärjestelmää ja kestäväää kaupunkiliikennettä. Pääradan päälle valmistuvan Kansiareenan myötä Tampereen rooli merkittävänä kansallisten ja kansainvälisten tapahtumien keskittymänä vahvistuu.

Oulu:

Oulu osana Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävää on Pohjois-Suomen raide-, meri-, lento- ja maantieliikenteen merkittävä logistinen solmupiste.

Oulu on TEN-T -ydinverkon kulkumuodot yhdistävä liikenteellinen portti EU:n arktisen alueen laajempaan liikennejärjestelmään. Pohjoisessa on merkittävimmät tulevaisuuden kasvunäkymät koko Euroopassa. Alueen elinkeinoelämän kilpailukyky perustuu hyvään kansainväliseen saavutettavuuteen.

Oulussa yhdistyvät Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävän pohjoisen ulottuvuuden väylät, Päärata ja Nelostie. Kuljetus- ja matkaketjut yhdistyvät TEN-T -ydinverkon lisäksi valtateitä ja rataa pitkin Euroopan pohjoisille alueille sekä Itä-Suomen kautta Aasiaan. Sujuvia pohjoiseen, itään ja etelään suuntautuvia raideliikenteen yhteyksiä on kehitetty määrätietoisesti kolmioraidejärjestelyin sekä kehittämällä ratapihan toimintoja.

Oulun kaupunkisolmukohta yhdistää liikenteellisesti Perämerenkaaren TEN-T -satamat, jotka palvelevat koko Pohjois-Suomen vientiteollisuutta. Tulevien vuosien tavoitteena Oulun kaupunkisolmun ympäristössä on kehittää lähijunaliikennettä sekä kuljetusmuodot sujuvasti yhdistävää logistiikkaa. TEN-T -ydinverkkokäytävään kytkeytyvä Oulun lentoasema on matkustajamäärältään Suomen toiseksi vilkkain lentoasema yli miljoonalla matkustajalla (vuonna 2019). Oulun lentoasema tulee nostaa ydinverkon lentoasemaksi.

Seinäjoki:

Seinäjoki on viiden ratayhteyden ja kahden pääväyläverkkoon kuuluvan valtatie solmukohta. Seinäjoen rautatieasema on nostettu Suomen tärkeimpien henkilöliikenteen

solmukohtien joukkoon. Muun muassa TEN-T -verkon lentoaseman liikenne yhdistyy Seinäjoella TEN-T -ydinverkkokäytävän raideliikenteeseen.

Tavaralogistiikan solmuna Seinäjoki on alueellinen keskus ja kehittyy vahvasti. Suomen ja Euroopan raideliikenteen kehityksen myötä se tulee olemaan merkittävä vientituotteiden ja elintarvikkeiden kuljetuksen solmukohta. Seinäjoella yhdistyvät maantiekuljetukset (muun muassa elintarvikkeet ja raakapuu), raidekuljetukset ja ilmakuljetukset (muun muassa rahtidronet).

2. TEN-T-suuntaviivauudistukseen liittyvä kattavan verkon täydennysesitys perusteluineen

Vaasa-Seinäjoki -yhteysväli kattavan verkon yhteysväliksi

Vaasa-Seinäjoki -radan sekä Vaasan sataman lisääminen kattavaan verkkoon mahdollistaa Suomen ja Ruotsin ydinverkkokäytävien (Pohjanmeri-Itämeri ja Skandinaavia-Välimeri) yhdistämisen toisiinsa merkittävällä poikittaisyhteydellä. Tällä on merkitystä koko TEN-T -verkon pohjoisen alueen kattavuudelle.

Vaasa-Seinäjoki -radan matkustajamäärä on ollut voimakkaassa kasvussa. Kulkunopeuksia lisäävä parantamissuunnittelu on meneillään. Raideyhteyden kytkeminen Vaasan lentoasemaan sekä matkustajaliikenteen ulottaminen satamaan asti mahdollistavat ympäristöystävälliset matkaketjut yli rajojen. Radan varteen on kaavoitettu ja suunniteltu yksi Euroopan suurimpia energiateollisuusalueita. Sähkölentämisen konseptia kehitetään parhaillaan.

Vaasan sataman rahti- ja matkustajamäärä on jatkuvassa kasvussa. Satamasta on avattu uusi laivareitti, ja tulossa on uusi ympäristöystävällinen laiva Vaasa-Uumaja -liikenteeseen. Satamaan on rakentumassa energiateknologiakeskittymä ja logistiikkakeskus, joihin paikalliset yritykset ja kunnat investoivat mittavasti.

Kytkentä kattavaan verkkoon voi mahdollistaa myös Motorways of the Seas (MoS) tasoisen meriliikenneväylän yhdelle Euroopan vilkkaimmin liikennöidyistä reiteistä Vaasan ja Uumajan välillä. Eurooppatien (E12) myötä Vaasan ja Uumajan satamat ovat kytkettävissä jo nyt TEN-T-tiestöön. Suomen ainoa EAYY-alue (Kvarken Council EGTC) voi tarjota uusia mahdollisuuksia EU-rahoitusta haettaessa.

3. Muut TEN-T-verkon toimivuutta tukevat raideliikennekohteet

Kokkola tavaravirtojen hubiksi:

Kokkolan satama on Suomen suurin bulk-satama, suurin raideliikenne- ja transitoliikennesatama sekä kolmanneksi suurin yleissatama. Suomen suurimpia, ja eurooppalaisessa mittakaavassakin erittäin suuria, tavaravirtoja raiteilla kulkee Kokkolan kautta. Satama toimii tärkeänä solmukohtana transitoliikenteelle koko Suomen vientiteollisuuden näkökulmasta.

Kokkolan asemanseudun kehittämislle on voimakas tarve sekä keskustan elinvoiman,

seudullisen saavutettavuuden että Kokkolan sataman näkökulmasta. Rautatieasema sijaitsee aivan ydinkeskustassa ja tarjoaa välittömän yhteyshyödyn kaupunkikeskustan ja satamayhteyden kanssa. Aseman kautta kulkee sekä Kokkolan sataman että suurteollisuuden liikenne.

Digirata-uudistus toteutettava suunnitellusti:

Junankulun valvonnan uudistus on osa eurooppalaisen järjestelmän uudistamista ja yhtenäistämistä. Suomessa suunnitelmat uudistuksen toteuttamisesta rataverkolla ulottuvat 2040-luvun alkuun saakka. Digiradan ensimmäinen kaupallinen pilotti on tarkoitus toteuttaa vuosina 2025-2026 Pori/Rauma-Tampere -ratayhteydellä. Uudistamisen aloittaminen Porin radalta on erittäin perusteltua monipuolisten kuljetusvirtojen vuoksi ja monipuolisen junakaluston testaamisen kannalta.