

Näkemyksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun, Vaasa 10.3.2020

Hannu Asumalahti

Rauman Satama Oy:n toimitusjohtaja
Keskuskauppakamarin liikennevaliokunnan
puheenjohtaja
Suomen Satamaliiton varapuheenjohtaja

hannu.asumalahti@portofrauma.com
050-303 9700



Yleistä 1

- Vihdoinkin pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän ja investointien suunnitteluun
- Tarkastelun tulee koskea koko liikennejärjestelmää – ei ihan helppo juttu
- Ensimmäinen kerta on aina vaikein, mutta tarkistettu aikataulu lienee realistinen
- Parlamentaarinen ohjaus varmistanee pitkäjänteisyyden
- Valmistelu tulisi olla avointa ja kaikkia sidosryhmiä aidosti osallistavaa
- Kehityskulku ja –toimenpiteet tulevat olla linjassa rahoituksen (liikenteen verotus) kanssa
- Julkisen ja muun rahoituksen pelisäännöt selviksi (hyötyjä maksaa?)
- Selkeistä tavoitteista on siirrytty yleisemmälle tasolle – miksi?

Tavoitteet 10.1.2020

- **Työmarkkina-alueiden toimivuutta** kehitetään kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta parantamalla.
- Suomen alueiden **kansainvälinen saavutettavuus** paranee.
- **Kuljetusten tehokkuus ja toimintavarmuus** paranevat.
- Työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee ja henkilöautosuoritteiden kasvu taittuu kaupunkiseuduilla.
- **Tieliikenteen turvallisuus paranee** kohti muiden liikennemuotojen turvallisuustasoa ja EU:n nollaskenaariota.
- **Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.**
- Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kohti kansallista **liikenteen päästövähennystavoitetta**.
- Liikennejärjestelmä mahdollistaa keskeisen **tiedon hyödyntämisen ja uusien teknologioiden käytön** täysimääräisesti.

Tavoitteet 3.3.2020

- Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla
- Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin
- **Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.**

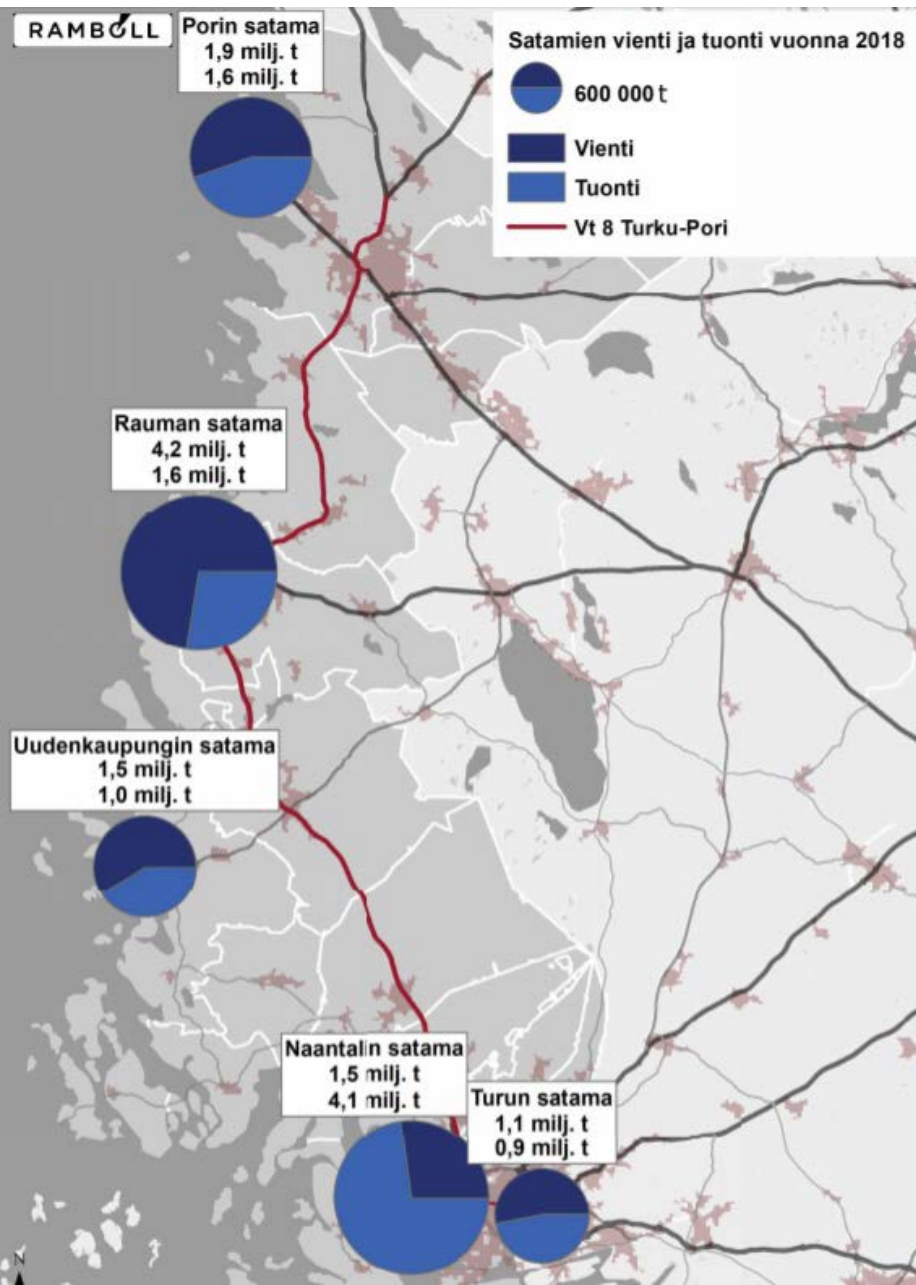
Yleistä 2

- Koko suunnittelun kivijalka on oikea ”tilannekuva” nykyhetkestä
- Oikeaa ja kestävää tilannekuvaa on vaikea luoda, koska perusteet, tarpeet ja odotukset muuttuvat koko ajan
- Liikenteen verotus ja käyttömaksut saattavat muuttaa käyttäytymistä hyvinkin radikaalisti tai teollisuuden toiminnan sopeuttamiset sekä uudet hankkeet vähentävät tai lisäävät tavaraliikennettä
- Digitaalisuutta kaikkivoipana ratkaisuna liioitellaan vahvasti
- Liikenne 12 –suunnitelmalla pitää siis olla pitkäjänteisyyttä, mutta myös kyky reagoida nopeasti muuttuneeseen tilannekuvaan
- Miten suunnitelmassa käsitellään ns. ”Korjausvelka”?
- Esitettäviin toimenpiteisiin pitää kytkeä realistisella aikataululla lainsäädännön valmistelu sekä hankkeiden suunnittelu

Tavara- ja henkilöliikenne

- Turku-Vaasa välillä ei ole ratayhteyttä, joten tavara- ja henkilökuljetukset ovat täysin tieverkon varassa
- Rannikolla on runsaasti teollisuutta ja satamia sekä suuri työssäkäyntialue, jotka ovat täysin riippuvaisia etelä-pohjoissuuntaisesta kuljetusverkosta
- Kuljetusverkon selkäranka on valtatie 8, joka tulee olla tiiviisti mukana Liikenne 12 –suunnitelmassa.
- Valtatiestä 8 on tehty ajantasaisia selvityksiä, joista voidaan poimia tarvittavat toimenpiteet tieosittain ja tavoitevuosittain
- Satakunnassa on myös elintarviketeollisuuden keskittymä ja Kokemäenjokivarren työssäkäyntialue, joita palvelee erityisesti valtatie 2
- Valtatiellä 2 on runsaasti ongelmakohtia ja puutteita, jotka tulee sisällyttää Liikenne 12 –suunnitelmaan
- Satakunta tarvitsee myös toimivia poikittaisyhteyksiä E18-käytävän yläpuolella

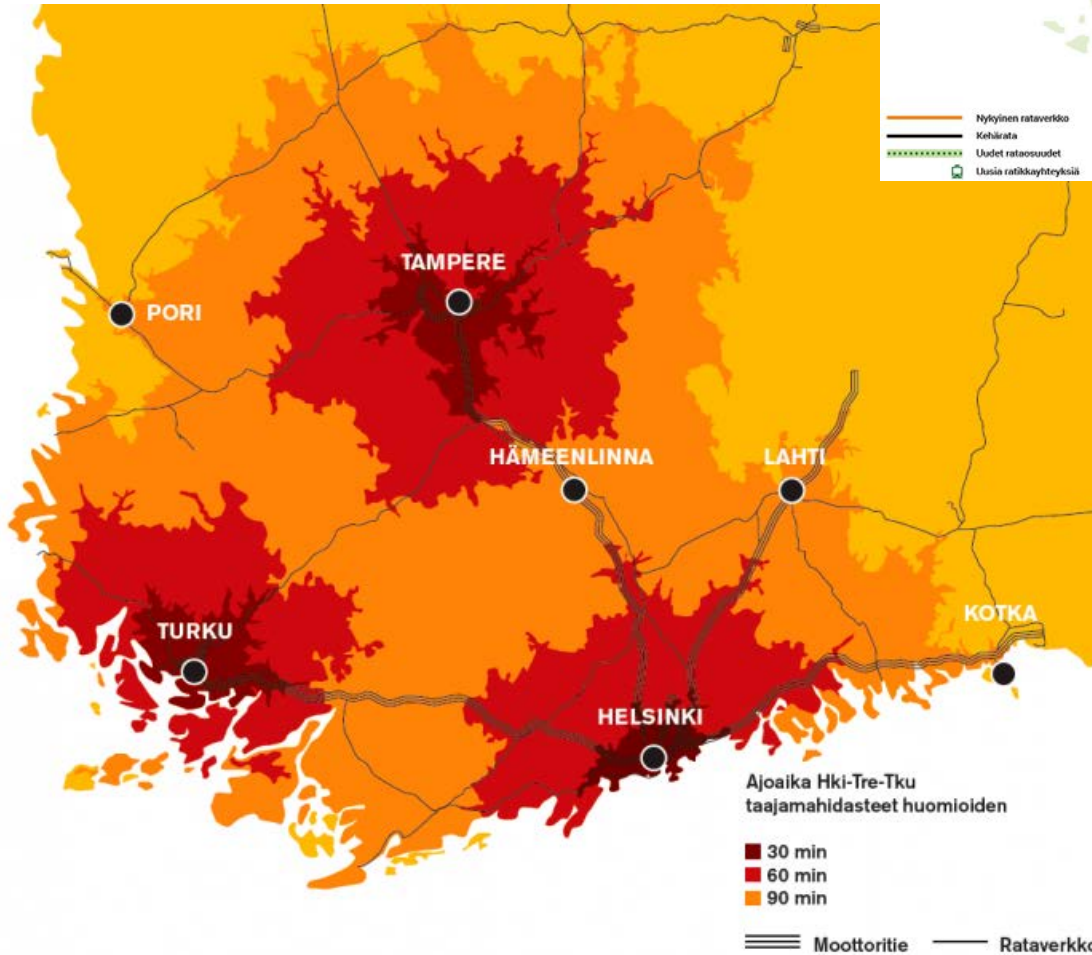
VT 8 Turku-Pori vaikutusarvio tehtiin LJS12 -metodilla



PAINOARVO	PALVELUTASOTAVOITTEET
Liikenneturvallisuus 30 %	1. Henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä yhteysväkilä vähenee vertailutilanteesta siten, että kuolemien määrä vähenee 50 % vuoteen 2030 mennessä.
Kuljetukset 25 %	2. Tiekuljetukset sujuvat valtatiellä nykyistä tasaisemmalla nopeudella. 3. Kaikkien häiriöiden määrä ja niiden aiheuttama haitta yhteysväkilä vähenevät vertailutilanteesta.
Ympäristö ja maankäyttö 15 %	4. Yhteysvälin ratkaisut luovat edellytyksiä maankäytön kehittämiseksi siten, että ne tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kaavoituksen tavoitteita sekä yhteysvälin palvelutasotavoitteita. 5. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet ja houkuttelevuus paranevat nykyisestä siellä, missä on tarve ja kysyntää. 6. Liikenteen melusta kärsivien määrä yhteysväkilä vähenee nykyisestä valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti 20 % vuoteen 2030 mennessä (vuoden 2003 tasosta). 7. Pohja- ja pintavesien pilaantumisriski vähenee nykyisestä. 8. Hiilidioksidipäästöjen määrä vähenee vertailutilanteesta 50 %
Ilman henkilöautoa tehtävät matkat 15 %	9. Alle tunnin työmatka- ja asiointivyöhykkeillä (Turku–Laitila, Laitila–Rauma, Rauma–Pori–Söörmarkku) on mahdollisuus tarjota nykyistä nopeampia joukkoliikennedyhteistyksiä. 10. Turun ja Porin välillä on mahdollisuus tarjota nykyistä kilpailukyysisempiä joukkoliikennepalveluja.
Henkilöautomatkat 15 %	11. Henkilöautoliikenteen matka-ajat alle tunnin työmatka- ja asiointivyöhykkeillä (Turku–Laitila, Laitila–Rauma, Rauma–Pori–Söörmarkku) eivät heikkene nykytilanteesta. 12. Liikennevirran sujuvuus taajamien ulkopuolella on jatkuvasti vähintään palvelutasoluokkaa C (taajamien ulkopuolella) tai D (kaupunkialueilla Turku, Rauma, Pori). Sitä huonompi sujuvuus sallitaan 1–2 kertaa viikossa (<100 tuntia vuodessa).

- Suuri osa Satakunnasta on tällä hetkellä palvelutasoltaan heikkojen julkisten liikenneyhteysien varassa
- Myös matkaketjujen toimivuus Satakunnasta muualle Suomeen on huono Turun ja Porin junayhteysien kautta
- Tämä johtaa henkilöautojen runsaaseen käyttöön
- Asiaan tuovat tulevaisuudessa parannusta suunnitellut nopeat junayhteydet eli ”Tunnin juna” ja ”Suomirata+”, joilla on myös merkittävä vaikutus hiilineutraaliuuden kannalta
- Molemmat hankkeet pitää olla mukana Liikenne 12 – suunnitelmassa
- Hankkeiden jättiläismäinen koko vaarantaa lähes kaikki muut kehittämistoimenpiteet, jollei ratahankkeita käsitellä ”erillisrahoitettavana”
- Luultavasti jatkossakin Satakunnassa (ja muualla Suomessa) on alueita, joissa henkilö- ja tavaraliikenne voi tukeutua ainoastaan kumipyöriin!

Satakunta ja suuret ratahankkeet



Yhteenveto

- Liikkumis- ja kuljettamistarvetta ei voi eikä pidä poistaa
- Sujuva liikenne ympäristöystävällisillä kulkuneuvoilla on avain kaikkien tavoitteiden toteuttamiseen
- Digitalisaatio auttaa asiaa, mutta hitaammin kuin luullaan
- Tarvitaan myös porkkanoita ja raippaa, mutta markkinaehtoisia keinoja ei pidä sulkea pois
- Satakunnassa liikennehankkeista vt 8 on ykkönen ja vt 2 kakkonen
- ”Tunnin juna” ja ”Suomirata+” hyödyttävät erityisesti Satakunnan henkilöliikenteen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja muualle Suomeen
- Suomen tie- ja rataverkon poikittaisyhteyksien tarve tulee tunnistaa ja ottaa mukaan suunnitelmaan
- Helsingillä ja maakunnilla on erilaiset lähtökohdat ja tulee olla erilaiset toimenpiteet Liikenne 12 –suunnitelmassa

