



Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Idästä länteen ulottuvan ns. Suomen kehäradan kehittäminen on tarpeen ajatellen erityisesti metsäteollisuuden ja kaivannaisteollisuuden ilmastoystävällisiä kuljetustarpeita niin maan sisällä kuin yli maan rajojen. Tämä Suomen elinkeinoelämälle merkittävä poikittaissuuntainen yhteys tulee huomioida Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Suomen kehäradan osana olevan Pori-Parkano-Haapamäki -raideyhteyden uudelleenkäyttöönotto keventää pääradan ruuhkaisuutta kustannustehokkaalla tavalla ja vaikuttaa myönteisesti myös ilmastonmuutokseen ja päästökehitykseen. Samalla kehittyvät raideyhteydet Porin ja Rauman satamiin tukevat koko Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä.

Hallitusohjelmassa 2019-2023 on useita kirjauksia liikenteen päästöjen vähentämisestä, tavaraliikenteestä sekä vähäliikenteisistä ja käytöstä poistetuista radoista. Tavoitteena on muun muassa, että teollisuuden ja elinkeinoelämän kannalta kriittiset infran erityistarpeet otetaan huomioon, tavaraliikenteen pullonkauloja poistetaan, raideinvestointien määrää kasvatetaan nykytasosta investoimalla enemmän raiteisiin huomioiden myös poikittais- ja vähäliikenteiset radat, sekä mahdollistetaan henkilö- ja tavaraliikenne vähän liikennöidyillä ja käytöstä poistetuilla rataosuuksilla.

Hallitusohjelman vähäliikenteisiä ja käytöstä poistettuja ratoja koskevat kirjaukset ja tavoitteet eivät kuitenkaan juurikaan näy valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) luonnoksessa. Sen sijaan suunnitelmassa viitataan mahdollisiin heikennyksiin vähäliikenteisten ratojen kunnossapidon tasossa ja jopa liikenteeltä sulkemisiin. Poikittaissuuntaiset vähäliikenteiset/käytöstä poistetut radat tarjoavat kuitenkin mahdollisuuksia juuri teollisuuden

erityistarpeiden huomioimiseen ja tavaraliikenteen pullonkaulojen poistamiseen. Rahdin siirtyminen teiltä raiteille vähentäisi liikenteen päästöjä.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

-

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Liikenneverkon strategista tilannekuvaa ja Liikenne 12 -suunnitelmaa pohjustavassa Rataverkon kehityskuva 2050 -työssä tavaraliikenteen ”muun rataverkon merkityksen” läpikäynnin tapaa ei ole avattu. Nykyliikenteelle vaihtoehtoisia reittejä ja mahdollisuutta ohjata eri nopeuksilla kulkevaa tavara- ja henkilöliikennettä eri radoille ei ilmeisesti ole tarkasteltu. Vaikka vähäliikenteisten / käytöstä poistettujen rataosuuksien uudelleenkäyttöön ottoon ei vuoteen 2032 ulottuvalla rahoitusajanjaksolla olisikaan taloudellisia mahdollisuuksia, vuoteen 2050 ulottuvassa kehityskuvassa tulevaisuuden vaihtoehtoja olisi syytä tarkastella, ja avata pidemmän tähtäimen mahdollisuuksia myös Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on todettu, että tulevaan transitoliikenteen kehitykseen vaikuttaa mm. satamien kehitys Venäjällä sekä itä-länsisuuntaisen raideliikenteen kehittäminen Suomessa. Suunnitelmassa sekä muussa raideliikenteen valmistelussa tulee ottaa huomioon Suomen poikittaissuuntaisten raideliikenneyhteyksien parantaminen myös tällä hetkellä vähäliikenteisten / osittain käytöstä poistettujen ratojen osalta.

Suomen kehärataa koskeva selvitys (WSP 2020) on luettavissa osoitteessa:

[http://www.satakuntaliitto.fi/sites/satakuntaliitto.fi/files/tiedostot/Yhteistyö/Suomen%20keh%C3%A4rata%20I%C3%A4nsirannikolta%20it%C3%A4rajalle\\_2020%20final.pdf](http://www.satakuntaliitto.fi/sites/satakuntaliitto.fi/files/tiedostot/Yhteistyö/Suomen%20keh%C3%A4rata%20I%C3%A4nsirannikolta%20it%C3%A4rajalle_2020%20final.pdf)

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

### **Vaikutusten arviointi**

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

**Yleistä**

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-

Luoma Marika  
Satakuntaliitto - Pori-Parkano-Haapamäki -ratatyöryhmä