

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei tule keskittyä vain suurten kaupunkiseutujen liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin. Seutukaupungit ovat alueensa keskuksia ja työssäkäyntialueita. Seutukaupungeissa on kasvuyrityksiä sekä vahvasti vientivetoisia yrityksiä, jotka hyödyttävät koko maata. Ne ovat keskeisiä raskaan teollisuuden ja vientiteollisuuden paikkakuntia. Pääväylien lisäksi myös alempiasteinen tieverkosto on tärkeä erityisesti pk-yrityksille. Erityisesti Kurikan kaupungin näkökulmasta maa- ja metsätalouden tarve alemmalle tieverkostolle on merkittävässä asemassa. Lisäksi henkilöliikenteen sujuvuuden sekä yritysten verkostomaisen toiminnan näkökulmasta seutukuntien keskuksista, seutukaupungeista tulee olla hyvät ja toimivat yhteydet läheisiin maakuntakeskuksiin ja myös maakuntarajojen yli. Logistiikan verkostomaisuus, sisältäen talouden ja tuotannon, vaatii laajempaa tarkastelua, kuin ainoastaan suurimpien kaupunkien väliset nopeat yhteydet. Seutukaupungit muodostavat työssäkäyntialueen omalla alueellaan, jossa on paljon työmatkarendelointiä. Valtakunnallisesti tulee edistää toimenpiteitä, joilla tavoite tunnin työssäkäyntialueesta toteutuu laajasti ympäri Suomea.

Ilmastonmuutoksen torjunnan ja hallituksen asettamien päästötavoitteiden kannalta on erityisen tärkeää, että liikennejärjestelmätyössä hyödynnetään olemassa olevia rautateitä ja kehitetään niiden sähköistystä sekä henkilöliikenteen aikataulutusta palvelemaan työmatkaliikennettä seutukaupunkien elinvoimaisuus huomioiden.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- **Muut toimenpiteet**

Yksityistie ja kävely/pyöräily/joukkoliikennettä edistävät valtionavustukset ovat hyvä asia, ja erityisen tärkeää Kurikan kannalta olisi pyöräilyväylien ja maaseututaajamien yhteen saattaminen. Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen tukisi kestävästä kehitystä. Seutukaupunkien näkökulmasta on myös huomionarvoista, että infrainvestoinnit kohdentuvat alueellisesti tasaisesti huomioiden pääväyläverkoston lisäksi muutkin väylät.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Maantieverkon osalta Suomen pääväyläverkoston asetusta tulisi täydentää EU:n hyväksymällä teiden ydinverkolla TEN-T ja varmistaa niiden yhteneväisyys. Strategisesta näkökulmasta yhteysväli Jalasjärvi(Kurikka)-Laihia tulisi lisätä pääväyläverkkoon asetuksen tasolla puuttuvilta osaltaan. Täydennys kasvattaisi runkoverkon osuutta ainoastaan 70 kilometriä. Vuoden 2020 tieliikennelaskennan mukaan osassa tielinjaa 67-vt 3-67 Tuiskulasta Kurikan keskustaan kulkee n. 7000 autoa päivittäin ja rinnakkain kulkevalla Koivistonkyläntiellä n. 3000 vuorokaudessa eli yhteensä 10 000 autoa. Korona on saattanut vaikuttaa laskevasti liikennemäärään, mutta se on silti merkittävän paljon. Valtatien 3 / E12 tie kuuluu EU:n TEN-T verkkoon ja on nopein yhteys Helsingistä Norjan Moi Ranaan. Tie on pituudeltaan noin 910 kilometriä, josta melkein puolet kulkee Suomen puolella.

Vt3 / E12 on koko Suomen näkökulmasta katsottuna tärkeässä asemassa, kun otetaan huomioon tulevat tavaravirrat länteen ja Norjan Atlantin valtameren satamiin sekä kytkennät arktisiin alueisiin. Liikennejärjestelmän suunnittelussa tulisi konkretisoida toimialoittain keskeiset kuljetusreitit, jossa Suomi on tärkeä kulkuväylä pohjoismaisen ja eurooppalaisen logistiikan näkökulmasta. Pelkkä kansallisen näkökulman tarkastelu ei riitä. Konkreettinen merkitys kansainvälisestä logistiikasta ja liikenteestä jää liian yleiselle tasolle. Näkökulma Suomen kytkeytymisestä kansainväliseen liikennejärjestelmään tulisi täsmentää pohjoismaiseen, eurooppalaiseen ja siitä kansainväliseen liikennejärjestelmään. Keskustelu avautuu paremmin, jos konkretisoidaan a) viennin ja tuonnin virtoja teillä, rautateilla, merellä ja ilmassa ja b) toimialoittaista tarkastelua kuten ruokakuljetukset, metsäteollisuus, vientiteollisuus jne. Satamien ja pääväylien välinen yhteys tulisi avata myös konkreettisesti toimialoittain. Eri kaupunki- ja kuntaverkostojen kuulemisia tulisi siis lähestyä näistä konkreettisista tietopohjista.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelussa ja kriteereissä väylien, ratayhteyksien ja satamien käytön seurannan osalta tulee henkilömäärän lisäksi tarkastella liikkuvan tavaran määrää sekä arvoa. Viennistä ja BKT:n arvosta merkittävä osa kulkee seutukaupunkien kautta, etenkin teollisuusviennin volyyymi vaatii sujuvia yhteyksiä.

Merkittävät hankkeet, esimerkiksi Merenkurkun uusi laiva vuonna 2021, Uumajan alueen ja Länsi-Suomen maakuntien elinkeinoelämän kehitys muuttavat liikennevirtoja ja liikennemääriä huomattavasti ja heijastuvat nopeimman liikenneyhteyden eli E12 / vt 3 –tien statuksen muutostarpeeseen lisäyksenä tehtyyn pääväylä-asetukseen.

E12 / valtatie 3 muodostaa Suomen tärkeimmän kasvuvyöhykkeen Helsingistä länteen, rannikolle ja edistää kaikkien Länsi-Suomen maakuntien elinvoimaa. Valtatie 3 / E 12 yhdistää elintarvikeklusterit, kaupan väylät ja Länsi-Rannikon vahvan vientiteollisuudenklusterin. Energiaklusteri on rannikolla Pohjoismaiden suurin.

Etelä-Suomen ruokahuolto on pitkälti Suomen maatalousvaltaisten alueiden varassa. Länsi-Suomen maakunnat muodostavat Suomen tärkeimpiin kuuluvan maatalous- ja elintarviketuotannon klusterin myös tulevaisuudessa. Säännöllisten valtakunnallisten kuljetusten tavaramäärä on suuri ja arvo vielä suurempi. Toimialoilla on erittäin tiukat aikatauluraamit, joissa kuljetusten on pysyttävä.

Kaupan kuljetusten arvoanalyysi osoittaa, että kuljetusten arvo pysyy korkealla koko kolmostien matkalla Helsingistä Vaasaan. E12 / vt 3 kuuluu teknologiateollisuuden pääväyliin, joka mahdollistaa nopeimmat raskaan liikenteen kuljetukset toimittajaverkostoissa sekä kansainvälisessä viennissä. Jalasjärven ja Laihian välillä raskaan liikenteen osuus on noin 13 %, mikä on korkea osuus. Lähes 80 % kuorma-autoliikenteestä tällä välillä on puoliperävaunullisia tai täysperävaunullisia rekkoja. Se osoittaa, että E12 / vt 3:lla on merkittävä määrä pitkämatkaista tavaraliikennettä myös Jalasjärven ja Laihian välillä.

Vt 3 / E12 tie tarvitsee koko pituudeltaan vahvan ympärivuotisen ylläpidon ja pääväylästatuksen. Vt 3 Kurikan kohdalla onnettomuuskustannukset ajoneuvokilometriä kohden ovat luokassa 10 eli vakavat. Valtakunnan tärkeimpien pääväylien tulisi olla yhtenäisiä laadultaan kuten E 12/ Vt 3 osana Euroopan tieverkostoa TEN-T. Kurikan Jalasjärven ja Laihian puuttuva 70 kilometrin osuus rikkoo yhtenäisyyden perusteettomasti. Liikennemäärätarkastelut eivät ota myöskään huomioon kuljetusten strategista merkitystä, jossa tavarantoimittajien luotettavuus ovat tärkeimpiä kriteereitä. Korkeatasoinen liikenneyhteys vaikuttaa yritysten tuleviin sijoittumispäätöksiin myönteisesti.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Tampere-Seinäjoki rataosuuden kehittäminen olisi huomioitava, ja se puuttuikin toimenpideohjelman välityskyvyn ongelmakohdista.

Seudullinen raideliikenne tukisi entistä laajempien työssäkäyntialueiden rakentumista, lisäisi ympäristöystävällistä liikkumista ja kehittäisi merkittävällä tavalla seutukaupunkien ympärille rakentuvia elinkeinokeskittymiä. Raideliikenne ja muu julkinen joukkoliikenne tulee sovittaa yhteen niin että matkanteossa näiden yhteyksien yhdistäminen on sujuvaa. Liikennemuotojen turha päällekkäisyys ja kilpailu tulee poistaa.

MAL-menettely ei ylety merkittäviin teollisuuskeskittymiin huolimatta siitä, että useamman seutukaupungin teollisuuskeskittymä on riippuvainen keskuskaupungin alueen työvoimasta (MAL:n valuvirhe). Nykyinen VLJS-luonnos ei huomioi riittävästi keskuskaupunkien ja seutukaupunkien välistä työssäkäyntiä.

Suomi tarvitsee kaupunkien harvemmin asutuille sekä maaseutualueille laajakaistan tukihankkeita, koska kaupalliset operaattorit eivät ole innostuneita kehittämään ja investoimaan alueille nopeita langattomia verkkoja.

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?

Enemmän vuorovaikutusprosessia kuntien kanssa ja pyritään näin yhdessä löytämään ratkaisut. Vuorovaikutuksen aitous ja konkreettisuus lisääisi kehittämisprosessiin sitoutumista. Seutukaupungit tarvitsevat myös välineitä, joilla käydä vuoropuhelua ja kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa.

Vuoto Jenni
Kurikan kaupunki