



Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Satakunta on merkittävä ulkomaankaupan alue ja osa läntisen Suomen liikennekokonaisuutta, jonka kannalta keskeistä on erityisesti kansainvälisten yhteyksien toimivuus, arjen logistiikan sujuvuus niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä, työvoiman sujuva liikkumismahdollisuus, ja elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistaminen Suomen logistista kilpailukykyä ja kestäväää tavaraliikennettä edistämällä.

Satakuntaliitto pitää erittäin hyvänä ja tarpeellisena suunnittelun taustaksi laadittua näkemystä liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta. Tilannekuvan jatkuvaa päivittämistä ja täydentämistä erityisesti rataverkon kehityskuvalla ja TEN-T-verkon tiedoilla pidetään myös tarpeellisena.

Liikenteen tilannekuvaan tulisi sisällyttää myös nykyliikennettä ja tulevaisuuden kehittämistarpeita perustelevaa alue- ja yhdyskuntarakenteen kuvausta sekä laajemmin alueiden ominaispiirteitä kuvaavaa tietoa.

Alueiden käyttö ja aluerakenne on tunnistettu toimenpideohjelman henkilö- ja tavaraliikenteen palvelujen kohdassa, jossa tarkastellaan kysynnän ohjaamista kestävään liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Kohdassa on todettu, että alue- ja yhdyskuntarakenne vaikuttavat merkittävästi liikenteen kysyntään. Toimenpiteeksi on ehdotettu, että kunnat ja maakunnan liitot edistävät alueiden käytöllä vähähiilistä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä ja kestäväää liikkumista. Yhdyskuntarakenteen kehityksen ohjaaminen on kannatettava, mutta varsin hidaskäyttöinen toimenpide, joten ensisijaisesti tulisi huomioida alueiden ominaispiirteet liikennejärjestelmän suunnittelussa. Satakunnassa korostuu kaupunkeihin kytkeytyvä maaseutumainen taajamarakenne sekä intensiivisen maankäytön ja monipuolisen elinkeinorakenteen maaseutu. Satakunnassa on myös useita merkittäviä teollisuuskeskittymiä.

Toimenpideohjelma on Satakuntaliiton näkemyksen mukaan monipuolinen ja tukee erityisesti liikenteen päästövähennystavoitteita painottaessa raideliikenteeseen liittyviin toimenpiteisiin.

Raideliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on tärkeässä roolissa liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Ratojen kehittämisessä on merkittävien ratahankkeiden ohella olennaista pitää huolta alueiden saavutettavuudesta ja Satakunnan tapauksessa mm. keskeisten satamayhteyksien ratojen kehittämisestä ja kunnosta.

Pidämme hyvinä mm. seuraavia suunnitelmassa esitettyjä toimia ja niihin kohdistettua rahoitusta:

- Rataverkon välityskykyä parannetaan maakuntakeskusten välillä huomioiden myös poikittaisyhteydet liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti. Tehdään toimenpiteitä, jotka parantavat kaupunkiseutujen välisten henkilöliikenneyhteyksien toimivuutta (esim. kapasiteetin lisääminen uusilla kiskobussiyhteyksillä) sekä lyhentävät maltillisesti matka-aikoja. Toimenpiteet parantavat myös rataverkon toimivuutta tavaraliikenteen näkökulmasta. Valtion kustannukset suunnittelukaudella noin 400 M €.
- Asemanseutujen ja ratapihojen toimivuutta (ml. raakapuun kuormauspaikat) kehitetään kestävä liikenteen edellytysten kasvattamiseksi ja asiakastyytyvyyden lisäämiseksi sekä henkilöliikenteen että elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseksi. Valtion kustannukset suunnittelukaudella noin 200 M €.
- Muulla kuin pääväyliin kuuluvalla rataverkolla (ml. vähäliikenteinen rataverkko) turvataan elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkityksellisten rataosuuksien välttämättömät korjaukset ja kehittäminen liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti ja varmistetaan kiireellisimpien kohteiden rahoitus. Muilta osin vähäliikenteisten rataosuuksien kunnossapidon tasoa ja mahdollisia liikenteeltä sulkemisia tarkastellaan tapauskohtaisesti liikenteellinen merkitys huomioiden. Valtion kustannukset suunnittelukaudella noin 200 M €.
- Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto selvittävät alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita sekä -mahdollisuuksia valtakunnallisesta näkökulmasta huomioiden seudulliset näkemykset.

Tärkeä huomio on myös se, että tulevaan transitoliikenteen kehitykseen vaikuttaa mm. satamien kehitys Venäjällä sekä nimenomaan itä-länsisuuntaisen raideliikenteen kehittäminen Suomessa. Teollisuuden ja transiton kuljetusvirrat ovat merkittäviä myös länsirannikolla. Ratapihojen parannus- ja akselipainojen korotustarpeita on tunnistettu pääväylillä muuallakin kuin Etelä-Suomessa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty sitoutuminen junien kulunvalvonnan modernisoinnin sisältävän Digirata-selvityksen toimenpiteisiin on merkittävä, tarpeellinen ja kannatettava kehittämispäätös. Digiradan kaupallinen pilotointi Suomessa vuosina 2025–2026 tulee tehdyn selvityksen mukaisesti toteuttaa parhaaksi pilottikohteeksi valikoituneella Tampere –Pori/Rauma -radalla ja siten varmistaa, että pilotointi hyödyttää täysimääräisesti koko hankkeen toteutusta ja mahdollistaa sen suunnitelman mukaisen ja sujuvan laajentamisen myös muualle Suomeen.

Tampere-Pori/Rauma -raideyhteys kuuluu rataverkon pääväyliin ja on tärkeä osa pääradan ja sen liityntäyhteyksien muodostamaa raideliikennekokonaisuutta. Porin ja Rauman satamat ovat keskeisiä kansainvälisiä solmukohtia.

Tampere-Pori/Rauma -raideyhteyden kehittämistarpeet ovat koko liikennejärjestelmää tukevia toimia, jotka näkyvät pääradan ja sen liityntäyhteyksien liikennevolyymeissa, ja joilla on suuri merkitys myös kansainvälisten yhteyksien sujuvaan toimivuuteen.

Väyläviraston teettämä tarveselvitys Tampere-Pori(/Rauma) -raideyhteydestä (27/2020) valmistui toukokuussa 2020. Rataosuuden tärkein ja kriittisin kehittämiskohde on Nokian aseman liikennepaikan ja sen raiteiston kehittäminen. Muita merkittäviä tarveselvityksessä esitettyjä infrastruktuuritoimenpiteitä ovat rataosuuden suojastuksen parantaminen, Lielähti–Nokia-välin kaksoisraiteen rakentaminen sekä akselipainon nosto 25 tonniin (IVY-liikenteen standardiminimi) Vainikkala-Tahkoluoto-reitin puuttuvilla osuuksilla Kokemäki–Harjavalta (12 km) ja Mäntyluoto–Tahkoluoto (13 km). Tärkeimpiä lyhyen aikavälin kehittämiskohteita ovat Harjavallan liikennepaikan (ratapihan) sekä Kokemäen puunkuormauspaikan kehittäminen.

Henkilöraide liikenteessä Pori-Tampere-Helsinki-yhteyksien kehittämisen lisäksi tavoitteena on Rauman keskustan seisakkeen rakentaminen juuri valmistuneen ratasuunnitelman mukaisesti ja sekä alueellisena että syöttöliikenteenä toimivan Rauma-Kokemäki yhteysvälin henkilöliikenteen uudelleen käynnistäminen mahdollisimman nopeasti.

Nämä kehittämistarpeet tulee huomioida Liikenne 12 -valmistelussa ja esitettyjen investointien eriasteinen suunnittelu ja toteutus sisällyttää liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteuttavaan Väyläviraston monivuotiseen investointiohjelmaan.

Raideliikenteen ohella tieverkolla on keskeinen rooli toimintaedellytysten luojana. Liikenne 12 -suunnitelmassa maantieverkkoa koskevissa toimenpiteissä perusteena on käytetty liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa esiin nousseita kehittämistarpeita. Valtatie 2 kuuluu raskaan liikenteen runkoyhteyksiin, liikenne- ja viestintäministeriön asettamaan pääväyläverkostoon ja TENT-kattavaan verkkoon. Tiellä liikkuu paljon arvoltaan merkittäviä tavarakuljetuksia ja mm. vaarallisia aineita. Kyseessä on myös merkittävä joukkoliikenteen yhteys, joka yhdistää keskeiset työssäkäyntialueet. Liikenneverkon strateginen tilannekuva osoittaa, että valtatiellä 2 on merkittäviä palvelutasopuutteita ja raskaan liikenteen määrä tiellä kasvaa entisestään tulevaisuudessa.

Myös valtatie 8 kehittämistarve on osoitettu mm. liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa. Erityisesti huomioitava on, ettei rannikon suuntaista, valtatie rinnakkaista raideyhteyttä ole. VT 8

Turku-Pori-kehittämisselvityksen päivitys (2019) on tehty VLJS-tavoitteiden mukaisesti palvelutasonäkökulmasta ja tarjoaa priorisoituja, aikataulutettuja ratkaisuja puutteiden poistamiseen. Kehittämistoimia tarvitaan myös tieosuudella Porista pohjoiseen.

Valtatiet 2 ja 8 ovat merkittäviä ulkomaankaupan reittejä länsirannikon satamiin ja satamista sisämaahan. Valtatie 8 kuuluu kansallisesti tärkeimpiin erikoiskuljetusten runkoreitteihin, jota pitkin kuljetetaan Porin ja Rauman satamiin merkittäviä määriä teollisuuden arvokuljetuksia. Liikenteen sujuvuuden, ilmastopolitiikan mukaisen päästöjen vähentämisen ja turvallisuuden lisäämiseksi valtateiden 2 ja 8 kehittäminen tulee nostaa Liikenne 12 -suunnitelmaan ja parannustoimien jatkosuunnittelu ja toteutus nyt laadittavaan Väyläviraston investointiohjelmaan.

Yksityiskohtana mainittakoon, että liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa s. 68 olevassa linja-autoliikenteeseen liittyvässä karttakuvassa Porin kaupunki on merkitty väärään kohtaan.

Suunnitelmassa todetaan, että lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen ja eri alueiden elinkeinoelämälle sekä saavutettavuudelle. Suomen maantieteellisen sijainnin takia lentoliikenne on tärkein kulkumuoto kansainvälisessä rajat ylittävässä henkilöliikenteessä ja valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Tarvittaessa lentoliikenne turvataan erillisin päätöksin.

Satakuntaliitto pitää tärkeänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan lentoasemat ja lentoasemien lähialueiden kehittäminen ratapihojen tapaan monien eri toimijoiden sijoittumis- ja tärkeinä solmupisteinä, ja että niiden kestävät liityntäyhteydet ja kehitysedellytykset turvataan. Näin voidaan luoda mm. toimivia logistiikka- ja matkaketjuja, joilla voidaan saada positiivisia ilmastovaikutuksia.

Satakunnassa on merkittäviä metalliteollisuuden ja korkean teknologian kansainvälisiä yrityksiä. Matka rautateitse Helsingistä Poriin kestää lyhimmillään 3 tuntia 15 minuuttia. Kaukana tulevaisuudessa lienee se aika, jolloin tänä keväänä päätetyt panostukset Suomi-rata -hankeyhtiöön konkretisoituvat nopeampina yhteyksinä – myös Porin kaupunginvaltuusto teki huhtikuussa päätöksen hankeyhtiöön osallistumisesta. Lentoyhteyden tärkeys Satakunnan maakunnan kehitykselle on vahvasti sisäistetty. Porin kaupunki on Väylävirastolta saamansa julkisen palveluvelvoitteen nojalla kilpailuttanut syöttöliikenteen Pori-Helsinki –välillä EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti ja maksaa siitä vuositasolla vajaat kolme miljoonaa euroa. Satakunta on Suomessa ainut maakunta, jossa lentoliikenne pääkaupungin ja maakunnan keskuskaupungin välillä toimii kunnalle annetun julkisen palveluvelvoitteen nojalla. Julkinen palveluvelvoite on myönnetty myös Savonlinna-Helsinki-välille, joskin palveluvelvoitteen haltija siinä tapauksessa on valtio, ei yksittäinen kunta. Valtio on myös kilpailuttanut ja ostaa tilapäisratkaisuna lentoliikennettä Kokkolan, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemlin lentoasemille vuoden 2021 loppuun saakka.

Elinkeinoelämän näkökulmasta (henkilöstö, asiakkaat, nopeat varaosatäydennykset) toimiva syöttöliikenne ja sujuvat yhteydet niin Euroopan kuin Aasian jatkolentoille ovat elintärkeitä avoimessa kansainvälisessä taloudessa elävälle Satakunnalle ja koko Suomelle. Maan eri osia tulee kohdella yhdenvertaisesti, mikäli valtio katsoo tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi maakuntien lentoliikenteen tukemisen jatkossa.

Porin kentältä tehdään myös tilauslentoja ja se kuuluu Suomen tärkeimpiin koulutuslentoasemiin, koska kentällä toimii myös mm. Suomen Ilmailuopisto ja Länsirannikon koulutuskuntayhtymä WinNova. Lisäksi Porin lentokentän välittömässä läheisyydessä toimii Länsi-Suomen Pelastusharjoitusalue, joka mahdollistaa mm. moniviranomaisyhteistyön kehittämisen osana lentokenttäalueen kokonaistoimintaa.

Satakuntaliitto pitää hyvänä, että satamien merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa tunnustetaan suunnitelmassa. Tehokkaat ja toimivat kuljetusketjut edellyttävät sujuvia yhteyksiä satamiin eri kuljetusmuodoilla. Teollisuuden ja transiton kuljetusvirrat ovat merkittäviä myös länsirannikolla, Porin ja Rauman satamat ovat kansainvälisiä solmukohtia. Kappaleessa 2.4 Suomi osana kansainvälistä liikennejärjestelmää kuvataan transitokuljetusten ja risteilyjen kannalta merkittävimpiä satamia. Kappaleessa jää vähemmälle huomiolle Suomen ulkomaankauppaan liittyvät satamat ja meriliikenne. Ulkomaankaupan kuljetusten kannalta satamien ja meriväylien toimivuus ja turvallisuus on kuitenkin Suomen kilpailukyvyyn ja elinkeinoelämän kannalta erittäin merkittävää. Satakunnan rannikkoalueelle sijoittuu kaksi valtakunnallisesti merkittävää rahtisatamaa, Porin ja Rauman satamat, joiden kautta kulkee säännöllistä tavaraliikennettä vuoden ympäri. Väylämaksun puolituksen jatkaminen myös vuosille 2021–2023 on Suomen satamien kilpailukyvyyn kannalta kannatettava päätös.

Suunnitelmassa todetaan kohdassa 5.2.6, että Satamien toimintaedellytysten kehittämisessä huomioidaan myös liikenne- ja tavaravirtojen siirtymien aiheuttamat tarpeet takamaatoimintoihin, esimerkiksi liikenneverkkojen ylläpidon tarpeisiin varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta. Meriliikenteen/ulkomaankaupan merkittävien satamien merkityksestä hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ei suunnitelmassa ole mainintoja. Tulevaisuudessa olisi syytä varustaa ulkomaan satamat tarjoamaan laivoille maasähköä, mikä vähentäisi polttoainepäästöjä laivojen satamassaoloaikoina.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu nousevina tulevaisuuden trendeinä toisaalta monipaikkaisuuden ja toisaalta myös työn tekemisen mahdollistaminen paikasta riippumatta. Maakuntakeskusten välinen saavutettavuuden parantaminen lisää alueellista tasa-arvoa ja mahdollisuutta olla töissä tai opiskella eri paikkakunnalla ja asua toisessa, mikä tasoittaa maan sisäistä muuttoliikettä ja vähentää tarvetta toisaalla lisärakentamiseen ja toisaalla ongelmia autioituvissa kuntakeskuksissa. Kohtuullinen matka-aika on tärkeä tavoite, jota on syytä noudattaa, vaikka tavoitteen saavuttamisessa on todennäköisesti melkoisesti haasteita. Henkilöjunaliikennettä ei ole nykyisen rataverkon laajuudessa mahdollista toteuttaa joka suuntaan, joten monipuolinen vähähiilisten kulkumuotojen yhdisteleminen on tarpeen. Monipaikkaisuuden kanssa samaan aikaan

lisääntyvä työn tekeminen paikkariippumattomasti vaatii viestintäverkkojen kehittämistä ja riittävän palvelutason turvaamista.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa esiin nousseet ympäristövaikutukset. Vaikutusten arviointiraportin mukaan (s 78) suunnitelmaa toteuttavista hankkeista voi aiheutua vaikutuksia elinympäristön pirstoutumiseen, ekologisten käytävien yhteyksiin ja uhanalaisten lajien elinympäristöön. Tästä huolimatta toimintaympäristön muutoksia käsittelevässä osiossa (suunnitelmaraportti s 10), visiossa, tavoitteissa ja toimintaohjelmaosiossa ei ole mainintaa em. teemaan liittyen.

Toimintaympäristön muutossuuntia käsittelevään osioon tulisi lisätä elinympäristöjen pirstoutumiseen, ekologisten käytävien yhteyksiin ja uhanalaisten lajien elinympäristöön liittyvä näkökulma. Tämä on tärkeää, koska pirstoessaan elinympäristöjä olemassa olevat liikenneväylät vaikeuttavat eläinten liikkumista ja leviämistä. Näiden leviämisseiden poistamiseen tulisi panostaa käytännön tasolla ja ottaa leviämisseiden poistamisen edistäminen osaksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamista. Myös ilmastonmuutosteema vaikuttaa jääneen vähälle käsittelylle, vaikka liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kasvihuonepäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. (s. 36, ympäristöselostus)

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

'Rahoituskuoppa' vuosina 2023–24 on valitettava ja luo epävarmuutta sille, pystytäänkö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta aidosti vaikuttamaan korjausvelan vähentämiseen, perusväylänpidon rahoitustason kehitykseen ja uusien, välttämättömien kehittämishankkeiden johdonmukaiseen rahoittamiseen. Liikenerahoituksen tehokas käyttö ja tuottavuuden kohottaminen on ehdottoman tarpeellinen tavoite.

Perusväylänpidon rahoitustason nosto ja korjausvelan vähentäminen on tärkeää, vaikka suunnitelma-ajanjaksolla vähennys ei ole vielä kovin merkittävä. Satakunnan aluerakenteessa korostuu kaupunkeihin kytkeytyvä maaseutumainen taajamarakenne sekä intensiivisen maankäytön ja monipuolisen elinkeinorakenteen maaseutu. Länsi-Suomessa ja Satakunnassa on tyypillisesti paljon yrityksiä (myös kansallisesti merkittäviä) haja-asutusalueilla, joiden toiminta perustuu hyviin liikenneyhteyksiin. Pääväylien lisäksi alemman asteisen liikenneverkon kunnolla on olennainen merkitys Länsi-Suomen ja Satakunnan maakunnille mm. niiden ruoantuotannolle ja biotaloudelle.

Satakunnassa elinkeinoelämän kannalta merkittävimpiä yhteyksiä suuntautuu myös maaseudulta maakuntakeskuksiin.

Suunnitelman pääpaino kestävien liikennemuotojen kehittämisessä on keskittynyt pääkaupunkiseudun ja suurimpien kaupunkiseutujen liikenteeseen, mikä on liikenteen volyymin kannalta ymmärrettävää. Mikäli Suomi aikoo saavuttaa asettamansa CO₂-päästötavoitteet aikataulussa, olisi syytä aloittaa muidenkin alueiden kestävä kehittäminen, koska muuten tavoitetaso voi karata liian kauas. Panostus rataverkon ja raideliikenteen kehittämiseen valtakunnallisesti on välttämätöntä. Sen lisäksi olisi mietittävä jo tieliikenteen osalta monipuolisia kehittämiskohteita niin, että aloitetaan tehokkaimmista, polttoaineisiin liittyvistä tavoitteista, joiden tulokset saavutettaisiin lähivuosina.

Satakuntaliitto pitää tärkeinä seuraavia suunnitelman linjauksia:

- Valtio määrittelee palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vuosina 2021–2022. Valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti.
- Liikenne- ja viestintäministeriö hankkii henkilöjunaliikenteen palveluja VR Yhtymä Oy:ltä palvelusopimusasetuksen mukaisena suorahankintana. Hankinnoilla ostetaan mm. kaukoliikennettä ja hankinnan aikana selvitetään myös mahdollisuuksia laajentaa henkilöjunaliikenteen tarjontaa uusille alueille.
- Valtio voi ostaa EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti lentoliikennettä paikkakunnille, joilta matka-aika Helsinkiin on junalla yli 3 tuntia. Valtio tukee tarvittaessa erillispäästösten mukaisesti lentoreittejä alueellinen yhdenvertaisuus ja saavutettavuus sekä elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.

Alueiden toimijoiden tulee olla mukana kaukoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyssä. Riittävä rahoitus mm. henkilöraideliikenteen lisäämiseen uusille alueille tulee varmistaa esim. rahoituskohtien 'Henkilöliikenteen hankinnat palvelutasotavoitteeseen pääsemiseksi', 'Kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki' tai 'Pilottihankkeet' kautta.

Suomen tulee myös aktiivisesti hakea EU-rahoitusta (mm. CEF, RRF) liikennehankkeisiin, myös liikenneinfran parantamiseen ja kehittämiseen. Digirata-kokonaisuus on erittäin tärkeä kohde RRF-rahoitushaussa, ml. sen kaupalliseksi pilottikohteeksi parhaan soveltuvuutensa takia valikoitunut Tampere-Pori/Rauma -rataosuuden toteutus. Ydinverkkokäytävän laajentuminen Suomen pääradan

suuntaisesti tarjoaa lisää mahdollisuuksia hyödyntää EU-rahoitusta keskeisen ja pahasti ruuhkautuneen raideyhteyden parantamistoimiin.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa, johon liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö pitkälti pohjautuu, on valtateiden palvelutasopuutteiden lisäksi esitetty suunnitelmiin perustuva investointitarve euroina vuoteen 2032 asti. Koska tarve on laskettu ja esitetty v. 2032 asti ulottuvana, se ei saa perustua vain esimerkiksi liikennesuunnitelmaluonnoksen valmisteluajankohtana valmiina oleviin, jo hyväksytyihin tiesuunnitelmiin. Investointitarvetta täytyy myös ennakoida ja ottaa huomioon tällä hetkellä ja lähitulevaisuudessa suunnittelussa olevat sekä tiedossa olevat kriittiset kohteet. Vaikka tilannekuvaa päivitetään jatkossa kaksi kertaa vuodessa, antaa esitystapa tuollaisenaan hyvin harhaanjohtavan käsityksen investointitarpeiden suuruudesta. Esimerkiksi valtatie 2 investointitarpeeksi vuoteen 2032 asti on esitetty 70 M€, kun parhaillaan kiireellisesti parannettavana suunnittelussa oleva Porin keskustan kohdan toteutus yksin tulee tarvitsemaan yli 50 M€.

Suunnitelmassa mainittu investointien yhteisrahoitusmalli tai hyötyjä -maksaa malli on osittain käytössä jo nykyisinkin ja yhteisrahoitusmallia sekä muita kestäviä rahoitusratkaisuja pitää kehittää jatkuvasti. Kuitenkaan ei ole oikein ajatella, että esimerkiksi kuntien rahoitusosuutta voitaisiin olennaisesti nostaa nykytasosta. Eikä kyse ole kansantalouden säästöstä, jos julkisen rahoituksen osuutta siirretään valtiolta kuntasektorille.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiossa kuvataan varsin kattavasti liikennejärjestelmän tulevaisuutta. Visiossa tulisi olla selkeämmin esillä ilmastonmuutoksen hillinnän eri keinovalikoimat ja niiden käyttöönotto.

Tärkeä lähtökohta liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on seuraava toteamus toimintaympäristöstä:

Vaikka Suomi on harvaan asuttu maa, monipuoliset elinkeinot, resurssit ja tuotanto ovat hajautuneet ympäri maan. Samalla Suomi on riippuvainen viennistä, mikä kokonaisuutena asettaa odotuksia maan sisäisille sekä kansainvälisille liikenneyhteyksille. Kasvava matkailuelinkeino edellyttää hyviä liikenneyhteyksiä myös harvemmin asutuilla alueilla. Liikennejärjestelmän odotetaan tukevan maamme kehittymistä osana Eurooppaa, arktista ja pohjoista ulottuvuutta sekä osana globaalia kaupankäyntiä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa vuoteen 2050 Satakunnan näkökulmasta tärkeitä tavoitteita ovat:

- Liikenne toimii päästöttömästi ja liikkumisen ja logistiikan kustannukset ovat pienentyneet. Suomi on onnistunut ratkaisemaan liikenneverkon rahoitusta koskevan haasteen uusilla toiminta- ja rahoitusmalleilla.

- Huoltovarmuus sekä varautumisen ja valmiuden vaatimisten huomioiminen, jotta liikennejärjestelmä toimii kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden.
- Digitaalinen murros on pyyhkäissyt läpi liikennejärjestelmän muokaten siitä aiempaa tehokkaamman ja turvallisemman tarjoten samalla parempia palveluita elinkeinoelämälle ja kansalaisille.
- Uudet ja nopeat liikenne- ja viestintäyhteydet luovat uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja tehostavat resurssien hyödyntämistä koko maassa, harvaan asutut seudut sekä arktiset alueet mukaan luettuina.
- Liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kenenkään tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä liikenteessä.
- Raideliikenteen kehittäminen on tehokkaasti mahdollistanut kestävästä yhdyskuntarakennetta suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien varrella.
- Kävelen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautoilla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla.
- Taajamissa ja haja-asutusalueilla on käytössä nykyistä parempaa palvelutasoa tarjoavia ja ihmisten tarpeisiin vastaavia liikkumispalveluita. Henkilöautoilun kestävyys on parantunut vähäpäästöisempien käyttövoimien ja ajoneuvoteknologioiden kehittymisen myötä.
- Kansainvälinen liikenne toimii sujuvasti ja mahdollistaa monipuolisesti yritysten toimintamahdollisuudet Suomessa tukien alueiden kehittymismahdollisuuksia.

Strategisina linjauksina tärkeimmät ovat:

- Kehitetään merenkulun toimintaedellytyksiä
- Turvataan kansainvälisen liikenteen sujuvuus

- Markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden kilpailuedellytyksiä edistetään ja peruspalveluiden tarjonnasta huolehditaan mahdollisimman kustannustehokkaasti alueilla, joilla markkinaehtoisia palveluita ei synny huomioiden alueelliset erityispiirteet.
- Säilytetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin
- Toimivat, kattavat ja luotettavat viestintäverkot mahdollistavat työn tekemisen ja palveluiden käytön paikasta riippumatta.
- Valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä
- Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä
- Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain (1152/2011) tarkoittamien poikkeusolojen aikana

Myös huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeiden huomiointi liikennejärjestelmän kehittämisessä on välttämätöntä. Liikennejärjestelmän palveluiden teknologiseen toteuttamiseen käytettävät järjestelmät edellyttävät toimiakseen mm. turvallisia tietoverkkoja ja -järjestelmiä, luotettavia ja turvallisia aika- ja paikkatietojärjestelmiä sekä erityisesti häiriötöntä sähkönsaantia.

Rataverkon välityskyvyn osalta suunnitelmassa on tunnistettu haasteita, mutta ei esitetty laajempaa pidemmän tähtäimen strategista näkemystä olemassa olevan rataverkon paremmasta hyödyntämisestä.

Hallitusohjelmassa 2019–2023 on useita kirjauksia vähäliikenteisistä ja käytöstä poistetuista radoista. Tavoitteena on muun muassa, että mahdollistetaan henkilö- ja tavaraliikenne vähän liikennöidyillä ja käytöstä poistetuilla rataosuuksilla. 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 pahimpien pullonkaulojen poistamiseen. Rahdin siirtyminen teiltä raiteille vähentäisi liikenteen päästöjä ja onnettomuusherkkyyttä ja olisi pitkällä aikavälillä todellisia ilmastoystävällisiä toimenpiteitä.

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.

Idästä länteen ulottuvan ns. Suomen kehäradan kehittäminen palvelisi erityisesti metsäteollisuuden ja kaivannaisteollisuuden ilmastoystävällisiä kuljetustarpeita niin maan sisällä kuin yli maan rajojen. Tämä Suomen elinkeinoelämälle merkittävä poikittaissuuntaainen yhteys tulisi huomioida Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Suomen kehäradan osana olevan Pori-Parkano-Haapamäki -raideyhteyden uudelleenkäyttöön otto olisi ilmastoteko, joka keventäisi pääradan ruuhkaisuutta kustannustehokkaalla tavalla. Samalla kehittyvät yhteydet Porin ja Rauman satamiin tukisivat koko Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä.

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%20l%C3%A4nsirannikolta%20it%C3%A4rajalle_2020%20final.pdf

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Suunnitelma on laaja, kunnianhimoinen ja sisältää monialaisesti tavoitteita, joiden toteutuminen tulee pitkälti riippumaan konkreettisempien toimenpiteiden ja rahoituspäätösten kohdentamisesta. Vision toteutuminen edellyttää eri toimijoiden aitoa vuorovaikutusta, tiivistä yhteistyötä, sitoutumista tavoitteisiin resursseja sekä tiedon jakamista.

Maailmantalouden tilanne ja hyvinkin nopeasti muuttuva toimintaympäristö asettaa omat haasteensa Suomen valtiolle, kunnille ja elinkeinoelämälle, ja sitä kautta myös suunnitelman toteuttamiselle vision mukaisesti.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet jakaantuvat kolmeen osaan: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Suunnitelman mukaan kaikki tavoitekohdat pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Toimenpideohjelmassa tulisi näkyä selkeämmin ilmastonmuutosta hillitsevät toimenpiteet ja niiden perustelut.

Kuten suunnitelmassa todetaan, hyvin laaditut hankearviot ja tarpeeksi laaja hankearviointitieto tukevat toteutuskohteiden priorisointia, hankkeilla tavoiteltavien vaikutusten saavuttamista, rahoituksen tehokkaampaa käyttöä sekä päätöksenteon läpinäkyvyyttä.

Vision toteutus edellyttää siis suunnitelmavalmiuden nostoa alueidenkäytössä ja liikennehallinnossa. Onkin tärkeää, että suunnitelman mukaisesti suunnitteluresurssien (sekä raha että osaajat) lisäämisen ohella panostetaan väyläverkon suunnittelujärjestelmien digitalisaatioon. Suunnitelmien tekemisen moniportaisuuden ja pitkäkestoisuuden takia tätä valmiutta ja suunnitelmien modifikaatiomahdollisuuksia pitää kehittää ja lisätä aineistojen ajantasaistamisen ja ylläpidon helpottamiseksi.

Vaikutusten arviointiraportissa todetaan luvussa 7, s. 77, että suunnitelman toimenpiteet vähentävät hieman kasvihuonepäästöjä ja parantavat liikennejärjestelmän ekotehokkuutta, mutta ilmastovaikutukset ovat melko vähäiset. Suunnitelma kuitenkin mahdollistaa siirtymää kestäviin kulkumuotoihin ja tukee kestävästä yhdyskuntarakennetta. Nämä vaikutukset voimistuvat vasta suunnitelman vaikutusten arvioinnin tarkastelujaksoa (2021–2032) pidemmällä aikavälillä mm. raideliikenteen kehittämisinvestointien ja niihin liittyvän maankäytön toteutuessa.

Ilmastonmuutoksen hillintään liittyvän näkökulma olisi tullut olla esitettyä kunnianhimoisempi etenkin, kun liikenteen merkitys ilmastopäästöjen tuottajana on merkittävä. Vaikuttaa siltä, että uusia avauksia on tehty nihkeästi suhteessa ilmastonmuutoksen hillintään. Lisäksi visiossa olisi saanut olla tavalla tai toisella maininta myös liikennejärjestelmän ja ekologisten käytävien välisestä yhteydestä tai nimenomaan estevaikutuksesta. Ekologisten yhteyksien katkeamisten poistamiseen tulisi tulevaisuudessa panostaa nykyistä enemmän ja siihen tulisi varata niin suunnittelu- kuin toteuttamisrahaa. Elinympäristöön liittyen myös meluntorjuntatoimia pitäisi lisätä ja nostaa siihen liittyvää rahoitusta olemassa olevan tieverkoston osalta.

Onko toimenpideohjelmassa otettu riittävästi huomioon ilmastonmuutoksen hillintään liittyviä haasteita esim. raideliikennettä koskevien uusien avausten osalta? Miten heijastuu tavoitteeseen

edistää poikittaisia ratayhteyksiä esim. Pori-Haapamäki rataa tai jotain muita raideliikenteen kehittämiseen liittyviä asioita, jos ilmastovaikutusten näkökulma jää vähälle?

Vaikutusten arviointi

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

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee jatkossa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laatiessa tehdä tiiviimpää yhteistyötä maakuntien ja kuntien kanssa. Yhteistyöllä ja tiiviillä ja avoimella osallistumis- ja vuorovaikutusprosessilla suunnitteluun saataisiin laajemmin kokemusta ja näkemystä alueilta. Samalla olisi käytettävissä aluekehittämisen ja alueiden käytön painopisteet maakunnista ja kunnista.

Vaikutusten arviointiin liittyy ympäristövaikutusten arvioinnin ohella myös taloudellisen kestävyysarviointi sekä suunnitelman prosesseihin liittyvien riskien ja mahdollisuuksien arviointi. Satakuntaliitto haluaa nostaa esiin Liikenne 12 suunnitelmassa esille nostetun yhteisrahoitusmallin ja siihen liittyvät riskit. Taloudellisten vaikutusten arviointi näyttäisi yhteisrahoitukseen liittyvien vaikutusten näkökulmasta jäävän vajaaksi. Kokonaisuutena on hyvä, että vaikutusten arviointi ottaa kestävä kehityksen ulottuvuuden mukaan. Sen sijaan vaikutusten arviointi ei näyttäyty osana prosessia eivätkä tulokset nouse päätelmien yhteydessä esiin.

Arviointiraportin luvussa 8.1 on esitetty tarkastelu mm. pandemiaan liittyvistä riskeistä ja vaikutuksista esim. joukkoliikenteeseen. Olisi suotavaa, että tämä asia huomioitaisiin toimenpideohjelmassa kyseisten asioiden kohdalla, mikä nostaisi asian vaikutuksia ja riskejä paremmin huomioitavaksi.

Arviointiraportissa annetaan suosituksia jatkosuunnitteluun haitallisten ja ympäristövaikutusten lieventämiseksi ja ehkäisemiseksi. Suositukset voivat jäädä irrallisiksi huomioiksi, jollei niitä nosteta asianomaisissa kohdissa esiin.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Kokonaisuutena suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointiraportti ovat hieman raskasta luettavaa. Vaikutusten arviointiraportista olisi hyvä tehdä havainnollistava taulukko, johon on kerätty arvioitavat vaikutukset ja siihen liittyvät toimenpiteet. Näin voisi saada yhdestä tiedostosta kokonaiskuvan, jota voisi tutkia helpommin ja päättäjät voisivat nopeammin saada kokonaiskuvan päätettävästä asiasta.

Yleistä

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

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee jatkossa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laatiessa tehdä tiiviimpää yhteistyötä maakuntien ja kuntien kanssa. Yhteistyöllä ja tiiviillä ja avoimella osallistumis- ja vuorovaikutusprosessilla suunnitteluun saataisiin laajemmin kokemusta ja näkemystä alueilta. Samalla olisi käytettävissä aluekehittämisen ja alueiden käytön painopisteet maakunnista ja kunnista.

Alueellisten ja ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja -strategioiden sisällyttäminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan valmistelutyöhön on ehdottoman tärkeitä. Tärkeää on myös, että Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti alueiden ja valtion välillä käytäviin aluekehityskeskusteluihin.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyt uudet systemaattiset yhteistyömuodot valtion ja alueiden välillä (liikennefoorumit ja vuosittaiset ylimaakunnallisten alueiden keskustelut) ovat erittäin tervetulleita edellyttäen, että ne tarjoavat mahdollisuuden aitoon vuorovaikutukseen. Länsi-Suomen maakunnat tekevät yhteistä liikennejärjestelmäsuunnittelua Länsi-Suomen liikennestrategiatyön kautta. Väyläviraston ja Traficomien edustajien aktiivinen osallistuminen maakunnalliseen LJS-työskentelyyn ELY-keskusten edustajien lisäksi edistää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa myös raideliikenteen osalta.

Jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä ml. liikennejärjestelmäanalyysi, alueiden osallistuminen mahdollistaa yhteisen, kokonaisvaltaisen ja ajantasaisen kuvan muodostamisen.

Alueiden palautetta tai lausuntoa tarvitsevien esitysten jakelun osalta tulee noudattaa tasavertaisuutta, virallisia yhteydenottokanavia ja kohtuullisia määräaikoja.

Vaikutusten arviointi tulee sisällyttää aidosti osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia. Nyt toteutettu toimintatapa jättää vaikutusten arviointiprosessin irralliseksi ja yhteys liikennejärjestelmäsuunnitteluun jää vajaaksi.

Perttula Esa
Satakuntaliitto