

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia

Luonnos 29.9.2020



Esipuhe

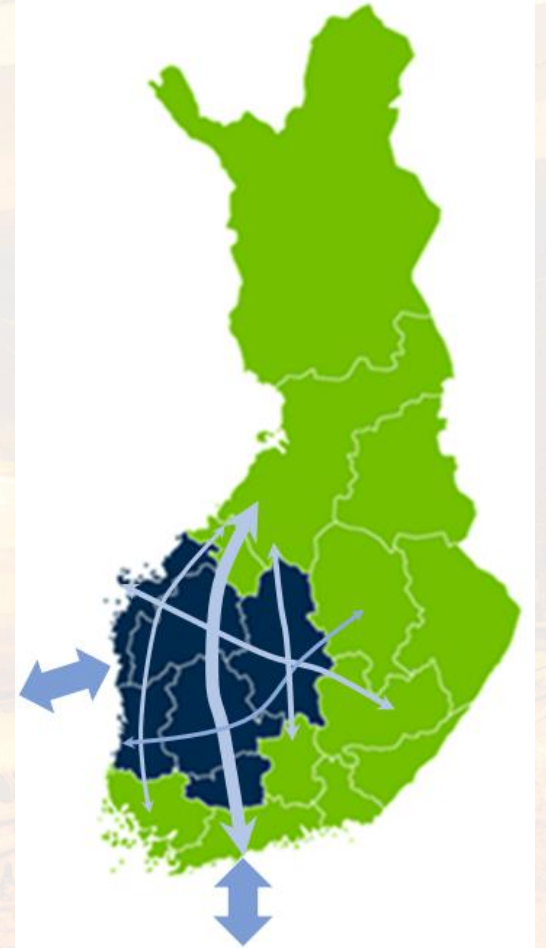
Kuusi Länsi-Suomen maakuntaa (Etelä-Pohjanmaa, Kanta-Häme, Keski-Suomi, Pirkanmaa, Pohjanmaa ja Satakunta) laativat parhaillaan yhteistä liikennestrategiaa. Siihen kiteytetään yhteinen näkemys alueen tärkeimmistä liikennejärjestelmäkysymyksistä kaikki liikennemuodot huomioiden. Strategialuonnos oli kesällä 2020 verkossa kommentoitavana. Tässä strategialuonnoksessa on otettu huomioon saatu palaute.

Yhteinen tahtotila sisältää viestejä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, jotta Länsi-Suomelle tärkeät asiat tulisivat huomioon otetuiksi. Strategiassa tunnistetaan myös teemoja, joissa maakuntien on hyödyllistä ja kustannustehokasta tehdä keskinäistä yhteistyötä.

Länsi-Suomen yhteistä liikennestrategiaa on työstetty tiiviissä vuorovaikutuksessa valtion liikenneviranomaisten kanssa. Työssä on järjestetty maakuntakohtaiset sidosryhmätyöpajat. Syksyllä on keskusteltu tulevaisuuden liikkumiskysymyksistä nuorisovaltuustojen kanssa.

Maakuntahallitusten puheenjohtajistot kokoontuvat lokakuussa 2020 toiseen yhteiseen huippukokoukseen käsittelemään yhteisen liikennestrategian luonnosta. Kukin maakunta päättää omalta osaltaan yhteisen strategialuonnoksen hyväksynnästä.

Liikennestrategian laadintaa ohjaa maakuntaliittojen ja valtion väylähallinnon edustajista koottu ohjausryhmä. Konsulttina toimii Sitowise Oy.



Sisältö

- 1. Verkottuneesti vahvuuksia vahvistaen** 4
Pitkä aikatahtain sisältää muutoksia ja epävarmuutta, valintoja on uskallettava tehdä
Verkottuneisuus ja kansainvälisyys ominaisia Länsi-Suomelle
Länsi-Suomen vientimaakunnat pärjäävät hyvin yritysdynamiikan vertailussa
Valtakunnalliset tavoitteet ja Länsi-Suomen piirteet yhdistyvät valituissa teemoissa
- 2. Viennin, innovaatioiden ja ruoan Länsi-Suomi** 9
Kansalliset ja kansainväliset yhteydet verkottuneen yritystoiminnan perusta
Arki sujuu tiiviissä yhdyskuntarakenteessa ja maaseudulla
Logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla
Saumaton matkaketju vauhdittaa pitemmätkin työmatkat
- 3. Kärkitoimenpiteet** 15
- 4. Strategian seuranta** 21



1. Verkottuneesti vahvuuksia vahvistaen



Pitkä aikatahtain sisältää muutoksia ja epävarmuutta

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi tarvitaan toimenpiteitä.

Kansantalouden kestävyysvaje on kasvamassa. Lyhyestä aikajänteestä tiedämme, että maaliskuussa 2020 saapunut korona-pandemia on heikentänyt yritysten kannattavuutta ja lisännyt epävarmuutta työpaikkojen säilymisestä. Samanaikaisesti julkisen talouden kustannukset ovat kasvaneet ja verotulot vähentyneet.

Elinkeinoelämän muutokset, etätyö ja –palvelut, väestön ikääntyminen ja monipaikkainen asuminen muuttavat liikkumista ja asumista, yhdyskuntia ja logistiikkaa. Liikkumistarve ja saavutettavuuden merkitys säilyvät.

Tietoliikenne luo mahdollisuuksia, kuten älykkään liikenteen hallinnan ja automatisaation. Tietoliikenne myös mahdollistaa etätyöskentelyn ja –palveluja, jolloin tarve liikkumiseen näiden syiden vuoksi vähenee. Tietoliikenneverkkojen luotettavuus ja välityskyky korostuvat.



Valintoja on uskallettava tehdä

Tarvitaan yhteinen näkemys halutusta tulevaisuudesta, jottei vääränlaisista kompromisseista muodostuisi esteitä matkalla tulevaan.

On käytävä keskustelua siitä, millaista yhdyskuntarakennetta tavoitellaan ja millainen rooli asemanseuduilla ja erilaisilla runkoyhteyksillä voisi pitkällä aikajänteellä olla. On myös arvioitava johtavatko maakunnalliset ja paikalliset ratkaisut yhteisesti haluttuun suuntaan.

Linjattavien liikenneratkaisujen tulee olla muuntojoustavia ja kustannustehokkaita.

Kehitys haastaa muun muassa joukkoliikenne-palvelujen tarjoajia, mutta vaikuttaa myös liikenneverkon kuormituksen ajalliseen jakautumiseen. Korona-pandemia on lyhyellä aikajänteellä vähentänyt dramaattisesti joukkoliikenteen kysyntää, mistä on seurannut talousvaikeuksia joukkoliikennetoimijoille.

Verkottuneisuus ja kansainvälisyys ominaisia Länsi-Suomelle

Länsi-Suomen pienempienkin **paikkakuntien tiivis verkottuneisuus työmatkojen suhteen** on alueelle ominainen piirre. Yritystoiminta on verkottunutta yli kuntarajojen. Kuuden maakunnan keskinäinen kanssakäynti ja vuorovaikutus muuallekin Suomeen on vilkasta.

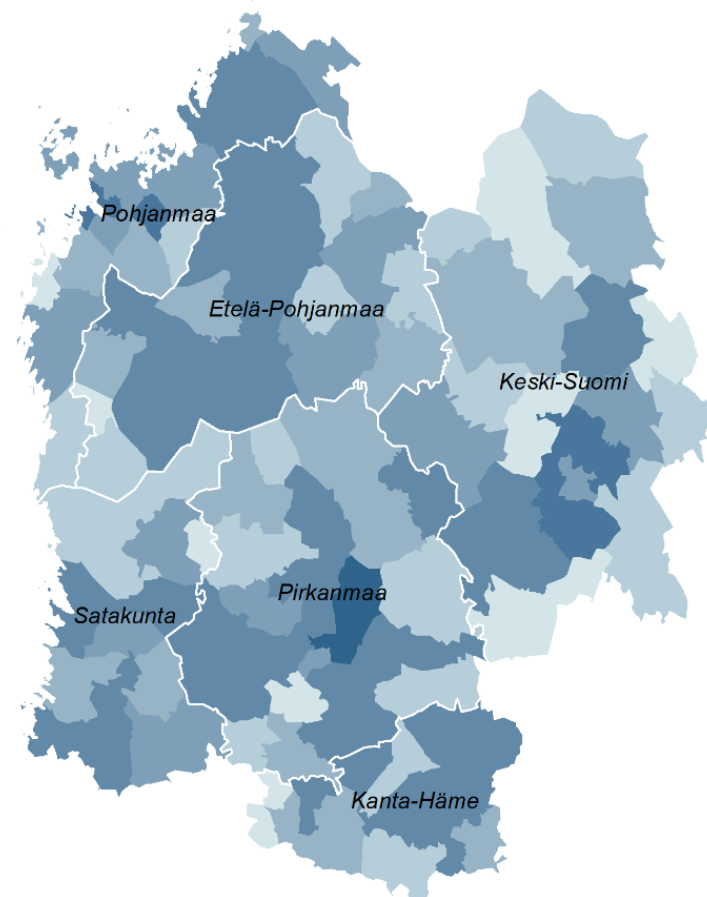
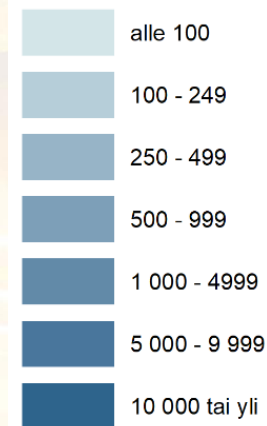
Päätiet ja –radat yhdistävät läntisiä maakuntia sekä toisiinsa että muuhun valtakuntaan. Pääradalla on aivan keskeinen rooli koko alueen kannalta. Päästövähennystavoitteen vuoksi rautatieyhteyksien merkityksen mahdollista kasvua ulkomaan yhteyksillä on paikallaan arvioida.

Merkittäviä vientiyrityksiä on niin **kaupungeissa kuin maaseudullakin. Tarve kansainväliseen kanssakäymiseen on jatkuvaa.**

Lentoasemat ja satamat kytkevät maakunnat globaalisti.

Suomen satamat ovat erikoistuneita käsiteltävien tavaralajien tai omistuspohjan suhteen. Siksi **Länsi-Suomen teollisuuttakin palvelevat lähes kaikki meriliikenteen satamat.** Länsi-Suomen omat satamat välittävät erityisesti läntisten maakuntien tavaraliikennettä.

Teollisuuden työpaikat 2017



(c) Tilastokeskus 2017
(c) Liikennevirasto 2018
(c) Corine Land Cover 2018

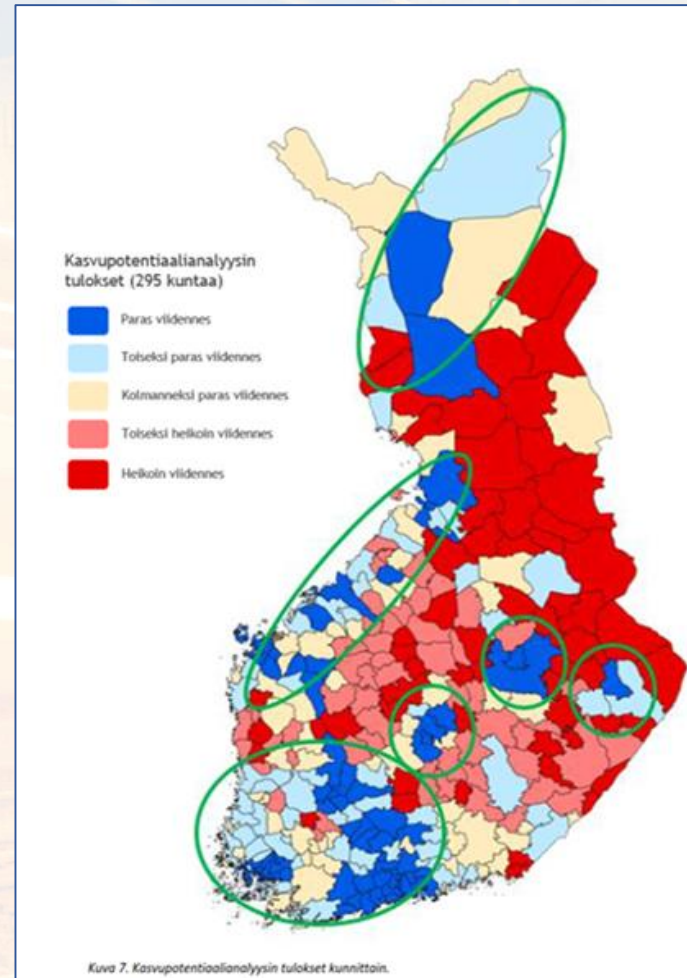


Länsi-Suomen vientimaakunnat pärjäävät hyvin yritysdynamiikan vertailussa

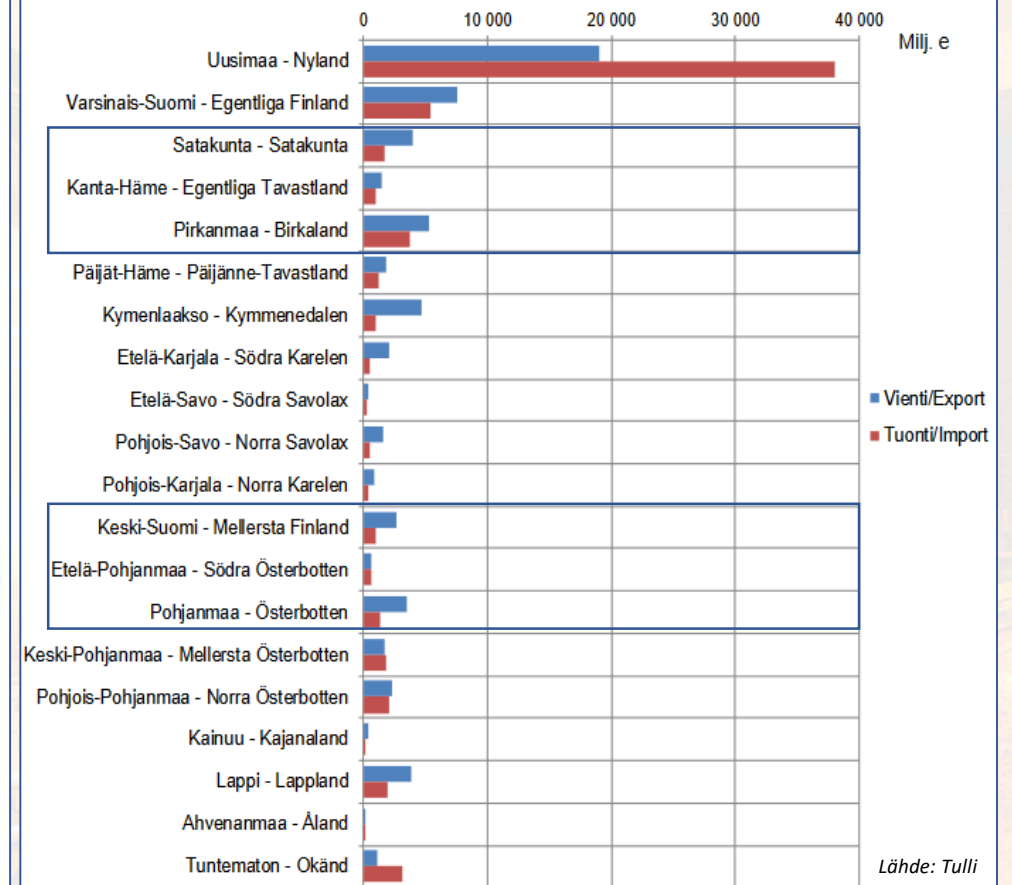
Yritysdynamiikka on yksi alueen elinvoimaisuuden osatekijöistä ja kes-keinen osa alueellista kilpailukykyä. Yritysdynamiikka kytkeytyy vahvasti muuhun alue- ja paikallistalouden kehitykseen.

Parhaan viidenneksen kunnat ovat pääosin suuria ja keskisuuria kaupunkiseutuja sekä niiden läheisyydessä olevia kehyskuntia, jotka ovat keskittyneet Helsinki-Oulu -pääradan varrelle tai sen läheisyyteen. Tähän ryhmään kuuluu myös Jyväskylän seutu.

Kolmanneksi parhaan viidenneksen kunnat sijaitsevat mm. Helsinki-Tampere-Turku -kasvukolmion keskellä.



Kuvio 1. Viennin ja tuonnin arvo maakunnittain vuonna 2019
Figur 1. Export och import efter landskap år 2019



Lähde: Timo Aro, Susanna Haanpää ja Anna Laiho: Yritysdynamiikka kuntien elinvoimatekijänä. Kunnallissalan kehittämissäätiö 2019.



Valtakunnalliset tavoitteet ja Länsi-Suomen piirteet yhdistyvät valituissa teemoissa

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat vaikuttaneet strategiaan. Valtakunnalliset tavoitteet ovat

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

Kun nämä tavoitteet yhdistettiin Länsi-Suomen erityispiirteisiin, tunnistettiin viereiset kolme teemaa, joiden puitteissa strategia rakennettiin.

Läpimenevinä tavoitteina strategiassa ovat

- Ilmastonmuutoksen hillintä ja liikenteen päästöjen väheneminen
- Liikenneturvallisuuden parantaminen
- Liikenteen innovaatioiden kehittäminen

Teemat

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet toimivat arjessa: ihmiset ja tavarat saavuttavat määränpänsä.

Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla.

Työvoima saavuttaa työpaikan kauempaakin.



2. Viennin, innovaatioiden ja ruoan Länsi-Suomi



Kansalliset ja kansainväliset yhteydet verkottuneen yritystoiminnan perusta

Kansainvälisesti ja kansallisesti vahvasti verkottunut Länsi-Suomi tarvitsee hyvät yhteydet. Asiakassuhteita ja innovaatioita luodaan henkilökohtaisissa kohtaamisissa. Yritysten on saatava raaka-aineet ja komponentit tuotantolaitoksilleen ja lopputuotteet kotimaisille ja kansainvälisille asiakkailleen.

Lentoasemaverkoston ylläpitäminen on lentoyhteyksien edellytys. Se mahdollistaa lentoliikenteen toimivat markkinat ja lentolippujen hintojen maltillisuuden. Länsi-Suomen elinkeinoelämä tarvitsee lentoyhteyksiä alueensa kentiltä ulkomaan kohteisiin vaikka Helsinki-Vantaan lentoasema onkin kansallisesti merkittävä solmu. Siksi on tarpeen kehittää nykyistä dynaamisempia lentoliikenteen toimintamalleja, jotka mahdollistavat kustannustehokkaan lentotoiminnan.

On myös otettava huomioon, että lentämisen rooli voi muuttua digitaalisen ilmailun, kevyempien sähkökäyttöisten lentokoneiden muiden ilma-alusten myötä.

Merikuljetukset ovat ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden perusedellytyksiä. Meriväylien ympärivuotinen liikennöitävyys kulloisiinkin kuljetustarpeisiin soveltuvilla aluksilla mahdollistaa yritysten globaalisti kilpailukykyisen toiminnan Suomessa. Teollisuus tarvitsee omia tuote- ja raaka-ainekuljetuksiaan varten satamia, jotka soveltuvat kulloisenkin lastin käsittelyyn ja joissa laivaliikenteen frekvenssi ja aluskoko ovat tarpeisiin soveltuvia. Näistä syistä Länsi-Suomen satamien kilpailukykyyn ylläpito ja kehittäminen on tärkeää.

Lentoasemat ja satamat tarvitsevat tuekseen **hyvät maaliikenne-yhteydet; tiet ja radat**. Samat väylät palvelevat myös Suomen sisäisiä yhteyksiä.

Pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien nopeuttaminen ja kuljetettavan tavaramäärän kasvattamisen mahdollistaminen on tärkeää. Rekkojen automaattiajolle tulee luoda edellytykset ainakin niillä tiesuunnilla, joilla ei ole rautatietä ja tieverkon sähköistämistäkin on arvioitava päästöjen vähentämiseksi. Elinkeinoelämälle tärkeät **poikittaisyhteydet** tarvitsevat merkittävästi nykyistä enemmän huomiota. Niitä tarvitsevat sekä ihmiset että tavaraliikenne, sillä ne toimivat pääsynä sekä satamiin että raja-asemille. **Suurille erikoiskuljetuksille** hyvän palvelutason tarjoavat reitit ovat monelle toimialalle tärkeitä.

Rautateillä tarvitaan **monipuolisia kuljetuspalveluja** myös poikittaisyhteyksille. Olisikin tärkeää edistää paitsi junatarjontaa, myös laajentaa tarjottavien palvelujen kirjoa niin, että erilaisia tavaralajeja voitaisiin kilpailukykyisesti kuljettaa rautateitse. Useamman rautatieyrityksen markkinat monipuolistaisivat palvelutarjontaa.

Käytettävissä olevia **rahoitusinstrumentteja** tulisi hyödyntää tehokkaasti väyläverkon pitkäjänteiseen kehittämiseen. On otettava huomioon TEN-T ydin- ja kattavan verkon tavoitetilojen sekä ydinverkkokäytävän laajennuksen tavoitetilan toteutuminen tavoiteajassa ja hyödynnettävä CEF-rahoitusta.



Arki sujuu tiiviissä yhdyskuntarakenteessa ja maaseudulla

Länsi-Suomessa niin maaseudun kuin tiiviiden yhdyskuntienkin elinkeinorakenne on monipuolinen. Jotta arki sujuisi, tarvitsevat ihmiset erilaisia liikkumisvaihtoehtoja. Ikääntyneen väestön osuus kasvaa ja nuoret tarvitsevat liikkumismahdollisuuksia päästäkseen muuallekin kuin kouluun. He tarvitsevat elämäntilanteeseensa sopivia tapoja liikkua.

Työmatkojen sujuminen kohtuullisessa ajassa, pienin kustannuksin ja vähäisin päästöin on osa aktiiviväestön elämänlaatua. Kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu. Pitemmillä matkoilla hyvä joukkoliikennepalvelu liityntäpysäköintiin yhdistettynä vapauttaa hyödyntämään matkaan kuluvan ajan. Yhteiskunnan tarjoamien henkilökuljetuspalvelujen avaaminen kaikille parantaa palvelua siellä, missä joukkoliikennettä ei ole.

Toimintavarmat ja nopeat viestintäverkot vähentävät osaltaan liikkumistarvetta, kun palveluihin pääsee myös virtuaalisesti ja työtä on mahdollista tehdä kotoa käsin. Etäopetuksen avulla voidaan mahdollisesti vähentää päivittäisten koulumatkojen tarvetta, jos sen katsotaan lisäävän oppilaiden hyvinvointia.

Digitalisaation ja älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet on löydettävä pilotoiden ja vakiinnutettava monistettaviksi toimintamalleiksi. Länsi-Suomi monin tavoin verkottuneena ja toimeliana korkean teknologian alueena tarjoaa erityyppisiä alustoja osapuolten yhteisiin kokeiluihin. Näin voidaan olla tekemässä kansainvälisestikin uraa uurtavaa kehitystyötä. Sen tueksi tarvitaan luotettavia ja nopeita tietoliikenneyhteyksiä.

Toimintojen sijoittelu ja maankäytön tehokkuus luovat liikkumistarpeen perustan. Monipuoliset lähipalvelut sujuvoittavat arkea. Toiminnan muutokset vaikuttavat myös kaupunkirakenteen kehitykseen. Taajamien tiiviissä rakenteessa tulee pohdittavaksi, miten **liikkumiseen osoitettu tila jaetaan eri liikennemuotojen** kesken. On tarpeen ottaa kantaa siihen, mihin paikoillaan seisovat ajoneuvot sijoitetaan ja miten niille osoitetun tilan käyttöä voisi tehostaa?

Henkilöautoilu on maaseudulla tulevaisuudessakin tärkeää ja siksi on hyvä mahdollistaa vähäpäästöisten käyttövoimien saatavuus. On myös tarpeen kehittää uusia palvelumuotoja, joita varten tarvitaan yhteiskunnan ja yritysten yhteisin ponnistuksin toteuttamaa tietoaalustaa, joka mahdollistaa ketterän kyytien tarjoamisen.

- Käynnissä olevat liikkumisen ja työn murrokset edellyttävät mahdollisesti radikaalienkin muutosten mahdollistamista ja ennakoimista.
- Työelämän ulkopuolella olevien ihmisten moninaiset tarpeet muuttavat liikennepalvelujen kysynnän ajallista jakaumaa ja edellyttävät uudenlaisia palveluja.
- Työn tekemisen tapojen ja paikkojen monimuotoistuminen haastaa perinteisen joukkoliikenteen palvelukonsepteja, kun kysynnän huipputunnit muuttavat muotoaan.



Arjen sujumista parannetaan rohkealla pilotoinnilla ja monistettavin toimintamallein

Pilotoivaa ajattelua tulee lisätä, jotta olosuhteita voidaan kehittää tarpeiden muutoksia vastaavasti. Onnistuneista piloteista tulee kehittää monistettavia toimintamalleja, jotta kehityspanos saadaan pitkäaikaiseen käyttöön.

- Suurimpien kaupunkien runkoyhteyksille riittää matkustajia, mutta tarvitaan myös **ketterästi kysyntään reagoivia palveluja**, jotta turha ajosuoritetta ei syntyisi.
- Kumipyöräliikenteen kehittäminen ympäristöystävällisemmäksi on tavoiteltavaa, sillä aina tulee olemaan ihmisiä, jotka eivät voi kävellä, pyöräillä tai käyttää joukkoliikennettä. Länsi-Suomesta on mahdollista rakentaa **kestävien liikkumisenergiamuotojen mallialue** lataus- ja tankkausverkostoineen. Julkiset hankinnat toimivat esimerkkinä.
- Yhdistämällä alueen omien yliopistojen ja korkeakoulujen osaaminen julkisten hankintojen tarjoamaan esimerkin voimaan, voidaan saada aikaan aivan uusia konsepteja, joilla voi olla kysyntää maailmalla.
- Pitemmällä aikavälillä kestävän autoilun mallialueilla voitaisiin **pilotoida automaattisia ajoneuvoja** vaikkapa henkilökuljetuksissa ja tutkia niiden vaikutusta pysäköintitilan tarpeeseen.
- Erityisesti suuremmissa kaupungeissa tulee pohdittavaksi **autoille varattujen alueiden vaihtoehtoisia käyttöjä**. Millaisin toimin niitä voitaisiin saada kävelyn ja pyöräilyn käyttöön? Miten pysäköityjen ajoneuvojen varaama tila voitaisiin saada aktiivikäyttöön? Millaisella yhteissuunnittelulla voidaan parantaa saavutettavuutta tiiviissä kaupunkirakenteessa?



Logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla

Länsi-Suomen monipuoliselle elinkeinorakenteelle on logististen ratkaisujen toimivuus elintärkeää. Tieverkon kuntopuutteet korostuvat, sillä tilanne on päässyt todella heikoksi. Herkkien tuotteiden kuljetukset ovat jo vaarantuneet sen lisäksi, että raakapuukuljetukset ovat vaikeuksissa muun muassa siltojen kantavuuspuutteiden vuoksi. Kaupunkikeskustoissa jakeluliikenne on vaivalloista.

Raakapuun terminaaliverkosto tulee kehittää yhdessä bioenergian, metsätalouden ja kiertotalouden alojen asiantuntijoiden, kuntien ja valtion kanssa. Raakapuun terminaaliverkoston tulisi mahdollistaa rautatiekuljetusten osuuden kasvattaminen kustannustehokkaasti ja tieverkkoa säästään.

Maaseudun ruokaketjuille ja sinne sijoittuneille kansainvälisestikin verkottuneille yrityksille logististen ketjujen toimivuus on tärkeää. Siellä toimii myös kotimarkkinayrityksiä, jotka voisivat hyötyä siitä, että ne tekisivät **logistista yhteistyötä** muiden saman alueen yrittäjien kanssa. Näin ne voisivat säästää kuljetuskustannuksissa ja ajassa, joka menee kuljettamiseen tai kuljetusten järjestämiseen. Ilmastotavoitteiden mukaisesti olisi mahdollista pienentää kuljetussuoritetta ja vähentää päästöjä. Tarvitaan **valtion ja alan toimijoiden yhteistä kehittämispanosta toimintamallien luomiseen.**

Kaupunkikeskustojen toiminnot tarvitsevat tavaraa, mutta jakelu tiiviissä rakenteessa on haasteellista ja jakelukuljettajien työ hidasta. **Jakelukuljetukset** hyötyisivät informaatiojärjestelmästä, jossa olisi tietoa lastaus- ja purkupaikoista. Tämän ja muiden citylogistiikan ratkaisujen kehittäminen tarvitsee monen osapuolen yhteistä ponnistusta ja mahdollisesti valtakunnallisia suuntaviivoja. Verkkokaupan kehittyminen on mahdollistettava muun muassa kodin läheisyyteen toteutettavin elintarvikekuljetusten noutopistein.

Maatalouden sivutuotteena syntyy biokaasun raaka-aineita, jotka voitaisiin hyödyntää lähellä niiden syntysijoja liikenteen käyttövoimana. **Liikennebiokaasuksi jalostaminen** edellyttää niin mittavia investointeja, etteivät ne ole ilman **tukitoimia** mahdollisia. On myös poistettava mahdolliset maatalouden **EU-tukiin liittyvät kannustinloukut.**



Saumaton matkaketju vauhdittaa pitemmätkin työmatkat

Länsi-Suomen maaseudulla ja kaupungeissa oleva yritystoiminta tarvitsee työntekijöitä. Eri tyyppisiltä alueilta on myös tarve päästä oppilaitoksiin ja palveluihin. Sujuvat yhteydet tarjoavien liikenneverkkojen lisäksi tarvitaan liikennepalveluja tukemaan yritysten täysitehoista toimintaa ja ihmisten hyvää arkea.

Matkaketjujen toimivuus on työvoiman liikkuvuuden kulmakivi. Sitä varten tarvitaan **valtakunnallinen joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmä**, jonka taustajärjestelmä tarvitsee isännän ja rahoituksen. Matkustaville asiakkaille eri toimijoiden tarjoamien palvelujen käytettävyys paranisi merkittävästi. Joukkoliikennepalvelujen tarjoajien kannalta informaation jakamisen helpottuminen ja kasvavat lipputulot olisivat tärkeitä, jotta koronaepidemian aiheuttamasta joukkoliikenteen kriisistä voitaisiin selvitä.

Matkaketjun on toimittava saumattomasti ovelta ovelle. Siksi liikenne- ja liikkumispalveluja on ripeästi monimuotoistettava niin, että pieniäkin matkustajaryhmiä voidaan palvella laadukkaasti, ympäristöä säästämällä ja kustannustehokkaasti. **Yhteiskunnan tarjoamia henkilökuljetuksia** tulee ennakkoluulottomasti kehittää kaikille avoimiksi. Tarvitaan **hallinnolliset rakenteet** sekä valtiotoimijoiden ja kuntien yhteistä tahtoa ja panosta uusien kustannustehokkaiden toimintamallien aikaansaamiseksi, jotta voidaan parantaa palvelutasoa avaamalla koulu- ja sotekuljetuksia kaikille.

Liityntäpysäköintipaikat mahdollistavat henkilöautolla ajettavan matkan minimoimisen. Niiden toteuttamiseen tarvitaan valtion rahoitusta ja sitoutumista.

Asemanseutujen kehittäminen yhdessä riittävän ja turvallisen pyörä- ja henkilöautojen pysäköintipakkatarjonnan kanssa lisää joukkoliikenteen kysyntää ja lipputuloja. Länsi-Suomen ratakäytävien ominaispiirteet tarjoavakin mahdollisuuksia elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi.

Päärata ja siihen liittyvät radat tarjoavat edellytyksiä pitempienkin työ- ja opiskelumatkojen tekemiseen suhteellisen nopeasti, mutta junaliikenteen **luotettavuutta** tulisi parantaa. Monilla yhteysväleillä tarvitaan **lisää junavuoroja**, jotteivat odotteluaajat muodostu kohtuuttoman pitkiksi.

Ajonopeuksien nostaminen ja ratakapasiteetin riittävyys varmistaminen rautateillä lyhentää matka-aikaa ja laajentaa osaltaan työssäkäyntialuetta. Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen erilaiset pysähtymistarpeet edellyttävät, että junat voivat väistää ja ohittaa toisiaan. **Linja-autoliikenteessä** runko-osuuksilla on mahdollista saada matka-aikasäästöä, jos **teiden suurimmat sallitut nopeudet nousevat ja pysäkkijärjestelyt** mahdollistavat paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvan kytkeytymisen toisiinsa.

Pitemmän aikajänteen liikkumisedellytyksiin on valmistauduttava jo nyt! On ryhdyttävä **nopeuttamaan yhteysvälejä** väylien laatua parantamalla ja tutkimalla mahdollisuuksia **poikittaisyhteyksien kehittämiseen**. Ne sitovat Suomen liikennejärjestelmän verkoksi ja toimivat välittäjinä kansainvälisiin yhteyksiin.



3. Kärkitoimenpiteet



Saumattomat ja vähäpäästöiset ketjut ovelta ovelle yhteistyöllä kuntoon

Länsi-Suomen elinkeinoelämä on monin tavoin verkottunut. Se näkyy ihmisten liikkumistarpeissa ja kuljetusketjuissa. Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus laajasti ymmärrettyinä on alueen yhteinen kärkitavoite. Ketjut sisältävät liikenneväylät, informaation, liikenteen käyttövoimat, joukkoliikenteen ja kuljetuspalvelut sekä näiden hinnoittelun. Kehitystä näissä asioissa on saatavissa aikaan erilaisten toimijoiden yhteistyöllä.

Viestit valtakunnalliseen kehittämiseen

Viestintäverkkojen toimintavarmuus, kapasiteetti ja nopeus varmistettava. Ne ovat kansalaisten ja elinkeinoelämän toimeliaisuuden perusedellytys niin erityyppisillä maaseutualueilla kuin tiiviissä yhdyskuntarakenteessakin. Viestintäverkot mahdollistavat liikkumisen vähentämisen, kyytien ja kuljetusten yhdistelyn sekä liikenteen automaation.

Väylien kunnosta huolehtiminen aina alemmaa tieverkkoa myöten on kaiken perusta. Lisäksi on mahdollistettava ajoneuvokaluston kehittyminen ja suurimpien sallittujen ajoneuvojen käytettävyys koko kuljetusreitillä. Länsi-Suomessa on korkean teknologian teollisuutta maaseudullakin, jolloin suurten erikoiskuljetusten reittien toteuttaminen on keskeistä.

Vientiteollisuuspainotteiselle alueelle toimintavarmat ja nopeat yhteydet satamiin ja lentoasemille ovat elinehto. Nämä samat yhteydet palvelevat myös maan sisäistä kanssakäyntiä. Rataverkon kapasiteetin riittävyys ja raskaalle liikenteelle tasaisen, ennakoitavan ja lyhyen matkajan turvaava nopeustaso tiestöllä on sekä taloudellisesti että päästöjen kannalta optimaalinen.

Kärkitoimenpiteitä

- Viestintäverkkojen toimintavarmuus, kapasiteetti ja nopeus on varmistettava liikkumistarpeen vähentämiseksi ja liikenteen automatisaation mahdollistamiseksi.
- Tieverkon kuntopuutteet myös alemmalla verkolla on korjattava.
- Vientikuljetuksille tärkeät yhteydet on saatettava tarvetta vastaavaan kuntoon. Työn vauhdittamiseksi pääväyläasetuksen määrittelemää päätieverkkoa tulee täydentää.
- Suurten erikoiskuljetusten reitit tulee toteuttaa suunnitellussa palvelutasossa ja laajuudessa.
- Tavaraliikenteen ajoneuvoille on luotava automaattiajon edellytykset niille päätiesuunnille, joilla ei ole rataa.
- Kumipyöriltä rautateille: kuormausta, kuljetuspalveluja ja raideliikenneyhteyksiä tulee tehostaa.



Saumattomat ja vähäpäästöiset ketjut ovelta ovelle yhteistyöllä kuntoon

Matkaketjujen rakentaminen ja yhteentoimiva lippujärjestelmä jää puheen tasolle ilman valtakunnallista taustajärjestelmää. Se tarvitsee isännän ja vakaan rahoituspohjan. Yhteiskunnan eri toimijoiden järjestämien henkilökuljetusten kytkeminen osaksi kaikille avoimia liikennepalveluja tarvitsee tietoaustan lisäksi hallinnollisen rakenteen – nyt kuljetuksia järjestää hyvin moni taho. Liityntäpysäköintipaikat ovat edellytys sille, että pyöräilijät ja autoilijat vaihtavat linja-autoon tai junaan. Liityntäpysäköinnin järjestäminen on monen toimijan yhteistyötä ja siksi se tarvitsee selkeän valtakunnallisen toimintamallin ja rahoitusta myös valtiolta.

Kärkitoimenpiteitä

- Valtakunnallisen joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmän taustajärjestelmä tarvitsee isännän ja rahoituksen.
- Liityntäpysäköinti tarvitsee vakaan rahoitusmekanismin ja valtio-osapuolen sitoutumisen.
- Rataverkko ja rautatieliikenne on kehitettävä luotettavaksi ja kapasiteetiltaan riittäväksi työmatkojen tarpeisiin.
- Tarvitaan hallinnon rakenteet, jotta kuntien ja valtion tarjoamia henkilökuljetuspalveluja kyetään yhdistelemään ja avaamaan kaikille.
- Kestävän autoilun mallialuekonseptin kehittämistä on tuettava muun muassa vähäpäästöisten käyttövoimien saatavuutta ja tuotantoa (liikennebiokaasu) edistäen.

Maakuntien yhteiset toimet

Maakuntaliittojen oma toimivalta liikennekysymyksissä on rajallinen. Maakuntaliitot voivat kuitenkin nostaa asioita keskusteluun teettämällä yhdessä selvityksiä ja näin parantaa tietoisuutta ja synnyttää keskustelua monia osapuolia koskevista teemoista.

Toinen tärkeä rooli on osapuolten yhteen saattaminen. Ne voivat kutsua osapuolia ratkomaan haasteita yhdessä ja käynnistää pilotointeja, jotka parhaimmillaan tuottavat monistettavia toimintamalleja.



Kärkitoimenpiteet ja VLJS:n tavoitteet

Ohjausryhmän priorisointi sinisellä

Teema	Viestit valtakunnalliseen kehittämiseen	Kytkeä VLJS:n tavoitteisiin
Kansalliset ja kansainväliset yhteydet toimivat	<ul style="list-style-type: none">Vientikuljetuksille tärkeät yhteydet on saatettava tarvetta vastaavaan kuntoon. Pääväyläasetuksen määrittelemää päätieverkkoa tulee täydentää.EU:n rahoitusinstrumentteja tulee käyttää nykyistä tehokkaammin keskeisten yhteysvälien kehittämiseen.Suurten erikoiskuljetusten reitit tulee toteuttaa suunnitellussa palvelutasossa ja laajuudessa.Tavaraliikenteen ajoneuvoille on luotava automaattiajon edellytykset niille päätiesuunnille, joilla ei ole rataa.Kumipyöriltä rautateille: kuormausta, kuljetuspalveluja ja raideliikenneyhteyksiä tehostetaan.	<ul style="list-style-type: none">SaavutettavuusTehokkuus
Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla	<ul style="list-style-type: none">Tieverkon kuntopuutteet myös alemmalla verkolla on korjattava.Viestintäverkkojen toimintavarmuus, kapasiteetti ja nopeus varmistettava liikkumistarpeen vähentämiseksi ja liikenteen automatisaation mahdollistamiseksi.Tarvitaan hallinnon rakenteet, jotta henkilökuljetuspalveluja kyetään yhdistelemään ja avaamaan kaikille.Liikennebiokaasun paikallisen jalostuksen käynnistämiseen tarvitaan tukitoimia.Citylogistiikan uusia toimintamalleja on vauhditettava rahoituspanoksilla.Kestävän autoilun mallialuekonseptin kehittämistä on tuettava.	<ul style="list-style-type: none">SaavutettavuusKestävyysTehokkuus
Työvoima saavuttaa työpaikan kauempana	<ul style="list-style-type: none">Rataverkko ja rautatieliikenne on kehitettävä luotettavaksi ja kapasiteetiltaan riittäväksi työmatkojen tarpeisiin.Valtakunnallisen joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmän taustajärjestelmä tarvitsee isännän ja rahoituksen.Liityntäpysäköinti tarvitsee vakaan rahoitusmekanismin ja valtio-osapuolen sitoutumisen.	<ul style="list-style-type: none">SaavutettavuusKestävyysTehokkuus



Maakunnat edistävät teemoja yhdessä

Teema	Maakuntien yhteiset toimet
Kansalliset ja kansainväliset yhteydet toimivat	<ul style="list-style-type: none">• Maakunnat laativat toimintasuunnitelman poikittaisten yhteyksien selvityksistä: Millaisia yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen liittyviä kysymyksiä on selvitettävä? Selvitykset tehdään yhteistyössä valtio-osapuolten kanssa.• Maakunnat laativat toimintasuunnitelman alueen lentoasemien toiminnan ja reittilentojen varmistamisesta sekä nykyistä dynaamisempien toimintamallien esittämisestä.
Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla	<ul style="list-style-type: none">• Kehitetään ja pilotoidaan kustannustehokkaita toimintamalleja yhteiskunnan tarjoamien henkilökuljetuspalvelujen avaamiseksi kaikille.• Vauhditetaan yritysten logistista yhteistyötä selvityksin ja pilotoinnin.• Kehitetään ja toteutetaan (kyläyhdistysten) yhteiskäyttöautoilun konsepti.• Julkiset toimijat ovat suunnannäyttäjinä vähäpäästöisten ajoneuvojen ja kuljetuspalvelujen hankinnoissa.• Pyöräilyn ja päästöttömien ajoneuvojen toimintaedellytykset vetovoimaiseen kuntoon.• Raakapuun terminaaliverkosto laitetaan kuntoon valtion, metsäalan toimijoiden ja kuntien yhteistyönä
Työvoima saavuttaa työpaikan kauempaakin	<ul style="list-style-type: none">• Asemanseutuja kehitetään sekä matkaketjujen solmupisteinä että joukkoliikennetarvetta lisäävinä palvelukeskittyminä.• Maakuntarajat ylittävien joukkoliikenteen matkaketjujen toimivuuden parantamiseksi muodostetaan toimintamalli.



Kärkitoimenpiteiden vaikutukset

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa arvioidaan vaikutuksia seuraavista näkökulmista:

- Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- Taloudellinen kestävyys
- Ekologinen kestävyys
- Sosiaalinen kestävyys
- Liikennejärjestelmän turvallisuus

Länsi-Suomen yhteisen liikennestrategian luonnoksessa esitetyt kärkitoimenpiteet tuottaisivat toteutuessaan vieressä kuvattuja vaikutuksia.

Tiiviin yhdyskuntarakenteen alueille esitetyt kärkitoimenpiteet parantavat yhdyskuntien sisäistä saavutettavuutta ja sosiaalista kestävyyttä sekä vähentävät liikennejärjestelmän ilmastovaikutuksia.

Maaseutualueiden toimenpidejoukko tähtää sosiaaliseen kestävyyteen, yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen, kuljetusten palvelutason parantamiseen, taloudellisen kasvun edellytyksiin ja liikennejärjestelmän ilmastovaikutusten pienentämiseen.

Työpaikkojen saavutettavuuteen parannuksia tuovat kärkitoimenpiteet parantavat alueiden välistä saavutettavuutta, sosiaalista kestävyyttä, liikenneturvallisuutta, luovat taloudellisen kasvun edellytyksiä ja vähentävät liikenteen ilmastovaikutuksia.

Kansallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin kohdenneet toimenpiteet tarjoavat taloudellisen kasvun edellytyksiä, lisäävät alueiden kansainvälistä saavutettavuutta ja vähentävät liikennejärjestelmän ilmastovaikutuksia.



4. Strategian seuranta



Yhteisistä lähtökohdista voimaa muuttuviin tarpeisiin

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia tunnistaa maakuntien yhteiset kehitettävät asiat, joita edistetään maakuntatasolla ja kaupunkiseuduilla.

Länsi-Suomen oma tahtotila ja yhteisen strategian päivitys tahdistetaan niin, että maakuntien tarpeet ja näkemykset saadaan valtakunnallisen suunnitelman laadintaan.

Yhteisen liikennestrategian seurannalla tuetaan muuntojoustavuutta. Seuranta kohdistuu toimintaympäristön muutoksiin, strategian toteutumiseen maakunnallisella ja valtakunnallisella tasolla sekä maakuntien yhteisen kehittämisen kohteiden edistymiseen.

Strategiaa arvioidaan yhdessä säännöllisesti.

Seurannan avulla kehitetään toimintaa ja päivitetään strategiaa yhteistyössä seuraavasti:

Maakuntahallitukset arvioivat vuosittain liikennestrategian seurantatietojen pohjalta millaisia muutoksia tulee tehdä, jotta strategia toteutuisi ja miten maakuntien yhteisen kehittämisen kohteet edistyvät. Maakuntahallitukset päättävät mahdollisista ohjaustoimenpiteistä.

Maakuntahallitusten puheenjohtajistojen ja Länsi-Suomen kansanedustajien huippukokous muodostaa yhteisen ymmärryksen päivitystarpeesta ja uusien painotusten perusteista kunkin eduskuntakauden alkaessa.

Maakuntaliitot vastaavat strategian seurannasta operatiivisesti valtakunnallista tietoa hyödyntäen. **Liikennejärjestelmätyöryhmät** huolehtivat yhteisen tilannekuvan muodostamisesta. Ne kytkevät **kunnat** ja **ELY-keskukset** seurantaan ja strategian laadintaan sekä käsittelevät myös alustavia strategisia valintoja ja linjauksia pohtien miten ne toteutuessaan vaikuttaisivat kunkin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tilannekuvan muodostamiseksi sovitaan jatkuvista yhteistyömenettelyistä **elinkeinoelämän edustajien kanssa**. Tämä on tärkeää sekä kuljetusten että työvoiman saatavuuden näkökulmista.

Lisäksi sovitaan, miten LVM ja liikenteen virastot saadaan mukaan strategian päivitysprosessiin ja yhteisen tilannekuvan muodostamiseen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitelmaversio 4.9.2020 linjaa, että valtio aloittaisi vuosittaiset keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti. Tällä foorumilla on hyvä käsitellä yhteisen liikennestrategian asioita. Käsittelyn teemoja on listattu seuraavassa diassa.



Päivitysprosessi ja valtion kanssa käytävät keskustelut

VLJS:n suunnitelmaversio 4.9.2020:

Valtio kehittää liikennejärjestelmätyn yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä perustamalla säännöllisesti kokoontuvan laajan liikennejärjestelmäfoorumin sekä aloittamalla **vuosittaiset keskustelut** alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa maakuntien liittojen **ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti**. Liikennejärjestelmäfoorumeissa käsiteltäisiin ajankohtaisia liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä asioita: esimerkiksi liikennejärjestelmän tilannekuva, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta ja vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämistä. Keskusteluissa alueiden kanssa käytäisiin läpi **valta-kunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa alueellisesta näkökulmasta**.

Länsi-Suomen teemoja valtion kanssa käytäviin vuosittaisiin keskusteluihin

- Miten tilannekuva on Länsi-Suomessa muuttunut? Millaisia muutostarpeita VLJS:n painotuksiin uusi tilannekuva tuo?
- Miten Länsi-Suomen valtakunnalliset kärkitoimenpiteet ovat edistyneet? Onko niiden prioriteettijärjestys Länsi-Suomen muuttuneen tilannekuvan vuoksi muuttunut?
- Mitä Länsi-Suomi voisi tehdä, jotta sen valtiolta odottamat kärkitoimenpiteet toteutuisivat?
- Miten maakuntien yhteistyön kohteena olevat kärkitoimenpiteet ovat edenneet? Onko niitä tarpeen muuttaa?

