

Länsi-Suomen liikennestrategian toimenpideohjelma

31.10.2023



Esipuhe

Kuusi Länsi-Suomen maakuntaa (Etelä-Pohjanmaa, Kanta-Häme, Keski-Suomi, Pirkanmaa, Pohjanmaa ja Satakunta) ovat laatineet yhteisen liikennestrategian, joka valmistui vuonna 2020. Siihen on kiteytetty yhteinen näkemys alueen tärkeimmistä liikennejärjestelmäkysymyksistä kaikki liikennemuodot huomioiden. Kaikkien kuuden maakunnan maakuntahallitukset ovat hyväksyneet strategian pohjaksi yhteiselle tahtotilalle ja edunvalvonnalle sekä liikennejärjestelmän kehittämiselle maakunnassa. Strategian ajantasaisuutta on arvioitu alkuvuonna 2023 ja se on todettu pääsisällöltään edelleen ajantasaiseksi.

Toimenpideohjelma on laadittu touko-lokakuun 2023 välisenä aikana muuttuneen maailmantilanteen vuoksi kirkastamaan strategian toimeenpanoa. Ohjelman laadinnan tavoitteena on ollut konkretisoida strategiaa ja syventää entisestään Länsi-Suomen maakuntien hyvää yhteistyötä. Työ auttaa Länsi-Suomen maakuntien liittoja valmistautumaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) päivitykseen.

Toimenpideohjelmassa on konkretisoitu liikennestrategian teemoja tunnistamalla toimenpiteitä, joiden kehittäminen on nähty tärkeäksi koko Länsi-Suomelle. Toimenpiteiden priorisoinnissa painotettiin ylimaakunnallista merkitystä, jotta toimenpideohjelma sisältäisi kuuden maakunnan yhteiset viestit tärkeistä kehittämisen aiheista.

Länsi-Suomen yhteinen toimenpideohjelma on työstetty tiiviissä ja laajassa vuorovaikutuksessa Länsi-Suomen maakuntien, ELY-keskusten sekä alueen sidosryhmien kesken. Sidosryhmät ovat osallistuneet toimenpideohjelman laadintaan kahdessa työpajassa ja kommentoimalla ohjelman luonnosversiota nettikyselyssä. Maakuntahallitukset ovat hyväksyneet toimenpideohjelman loppuvuodesta 2023 järjestetyissä kokouksissaan.

Toimenpideohjelman laadintaa ohjasi maakuntien liittojen ja valtion liikennehallinnon edustajista koottu ohjausryhmä. Lisäksi ohjaukseen osallistui maakuntien liittojen edustajista koottu työryhmä, johon kuuluivat Mari Pohjola (ohjausryhmän puheenjohtaja) ja Jani Palomäki Etelä-Pohjanmaalta, Juuso Helander Kanta-Hämeestä, Hanna Kunttu ja Valtteri Paakki Keski-Suomesta, Ruut-Maaria Rissanen ja Juho Vehviläinen Pirkanmaalta, Ann Holm ja Tero Voldi Pohjanmaalta sekä Marika Luoma ja Esa Perttula Satakunnasta.

Ohjelman ovat laatineet Anna-Sofia Hyvönen (projektipäällikkö), Mika Savolainen ja Anne Herneoja Sitowise Oy:stä.

Länsi-Suomi on väylä maailmalle

Tälle sivulle on koottu Länsi-Suomen toimenpideohjelman kärkitoimenpiteet. Kärkitoimenpiteet tiivistävät alueen viestin liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmistä aiheista, joita Länsi-Suomessa halutaan edistää seuraavan noin neljän vuoden aikana ja tällä hallituskaudella.

Parannetaan Länsi-Suomen pääväyliä ja varmistetaan koko Suomen toiminta- ja huoltovarmuus

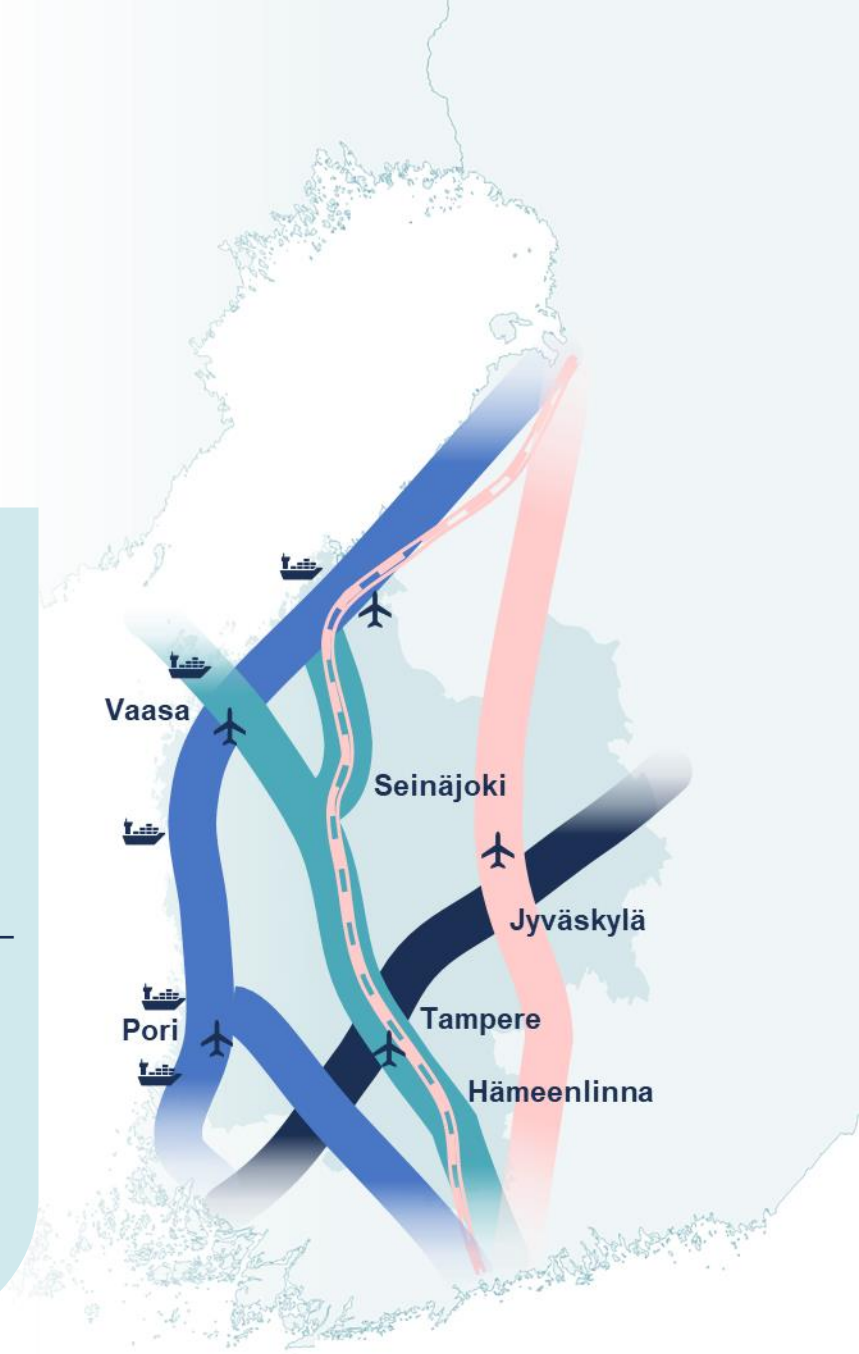
- **Päärata** Helsinki–Tampere–Seinäjoki–Oulu ja **valtatie 4** Helsinki–Oulu – Suomen ja pohjoisen Euroopan ydinväylät
- **Valtatie 3** Helsinki–Vaasa ja **valtatie 19** Kurikka–Uusikaarlepyy – Suomen ruokaväylät
- **Valtatie 8** Turku–Oulu ja **valtatie 2** Helsinki–Pori – lännen satamien ja viennin väylät
- **Valtatie 9** Turku–Kuopio – Länsi- ja Itä-Suomen yhdistävä tärkein poikittaisväylä

Lisätään alemman tieverkon rahoitusta priorisoiden elinkeinoelämälle tärkeät kohteet – teollisuutta ja ruoantuotantoa sijaitsee etäällä pääväylistä

Rakennetaan julkiset sähkölatauspisteet sekä vedyn ja biokaasun tankkausasemat liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi

- Toteutetaan raskaan liikenteen älykkäät palvelualueet HCT-kuljetusten vaatimuksilla

Kehitetään joukkoliikenteen palveluista älykäs kokonaisuus – verkottuneella alueella matkaketjut eivät saa katketa hallinnollisiin rajoihin



Sisältö

1. Työn lähtökohdat ja toteutus **5**

- 1.1. Lähtökohtana Länsi-Suomen liikennestrategia
- 1.2. Muita keskeisiä lähtökohtia
- 1.3. Työ toteutettiin laajassa vuorovaikutuksessa

2. Toimintaympäristöanalyysi **9**

- 2.1. Keskeisiä toimintaympäristön muutoksia
- 2.2. Toimintaympäristön muutosten vaikutus liikennejärjestelmään
- 2.3. Toimintaympäristöanalyysin vaikutus tavoitteistoon

3. Alueen ominaispiirteet **14**

- 3.1. Länsi-Suomen vahvuudet
- 3.2. Liikennejärjestelmällä kasvua
- 3.3. Arkiliikkumisesta kestävää

4. Toimenpideohjelma **18**

- 4.1. Toimenpideohjelman sisältö
- 4.2. Rataverkon toimenpiteet
- 4.3. Tieverkon toimenpiteet
- 4.4. Satamien ja lentoliikenteen toimenpiteet
- 4.5. Kestävien matkaketjujen toimenpiteet
- 4.6. Tunnistetut selvitystarpeet

5. Vaikutukset ja seuranta **26**

- 5.1. Toimenpideohjelman vaikutukset
- 5.2. Seuranta pohjautuu liikennestrategian toimintamalliin

1. Työn lähtökohdat ja toteutus

1.1. Lähtökohtana Länsi-Suomen liikennestrategia

Länsi-Suomen maakuntahallitusten vuonna 2020 hyväksymä alueen yhteinen liikennestrategia asettaa toimenpideohjelmalle lähtökohdat. Liikennestrategia kiteyttää pidemmän aikavälin kehittämisen teemat ja tavoitteet.

Strategiset teemat sisältävät alueen ulkoisen ja sisäisen saavutettavuuden kehittämisen.

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.

Läpileikkaavat tavoitteet kattavat aiheet, joihin kaikki kehittäminen tähtää.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja liikenteen päästöjen väheneminen.

Liikenneturvallisuuden parantaminen.

Liikenteen innovaatioiden kehittäminen.



1.2. Muita keskeisiä lähtökohtia

Länsi-Suomen yhteiset viestit valmisteluun

Tämän toimenpideohjelman avulla maakuntien liitot välittävät Länsi-Suomelle tärkeitä viestejä eduskunnan liikenneinvestointien valmisteluun ja päätöksentekoon, Väylän investointi- ja suunnitteluohjelmien laadintaan sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykseen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) päivitys vuosille 2025-2036 on käynnistynyt syksyllä 2023.

Pääministeri Orpon hallitusohjelma

Toimenpideohjelma vastaa hallitusohjelman tavoitteisiin, joiden mukaan liikenneverkkoa kehitetään Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Liikennepolitiikalla tuetaan kasvua, investointeja ja työllisyyttä, laajennetaan työssäkäyntialueita, edistetään kestävien liikennemuotojen käytön mahdollisuuksia ja vähennetään päästöjä.

Pääministeri Orpon hallitusohjelmassa Länsi-Suomen liikennejärjestelmän rooli koko Suomen huolto- ja toimintavarmuuden mahdollistajana näkyy esimerkiksi Merenkurkun (Vaasa-Uumaja) kiinteän yhteyden selvittämistarpeena sekä satamien liikenneyhteyksien parantamisena myös ulkomaankaupan turvaamiseksi.

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T

Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF2) tarjoaa rahoitustukea liikenne-, energia- ja tietoliikenneverkkojen kehittämiseen. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon CEF-rahoitusvälineen hyödyntämismahdollisuudet.

CEF-ohjelmassa on tavoitteena muun muassa toteuttaa TEN-T-ydinverkko vuoteen 2030 mennessä ja kattava verkko vuoteen 2050 mennessä, sekä saavuttaa ilmastotavoitteet. Länsi-Suomen näkökulmasta pääradan sekä valtatie 4 kehittäminen osana eurooppalaista TEN-T-ydinverkkoa on keskeinen toimenpide. Raideliikenteen osalta on syytä tarkastella eurooppalaisen raidelevyden käyttöönottoa esimerkiksi liikennejärjestelmän huolto- ja toimintavarmuuden toteuttamiseksi.



1.3. Työ toteutettiin laajassa vuorovaikutuksessa



2. Toimintaympäristö- analyysi

2.1. Keskeisiä toimintaympäristön muutoksia

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan keväällä 2022

- Suomen geopoliittinen asema muuttui olennaisesti Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Sodalla on ollut merkittäviä vaikutuksia Suomen liikenteelliseen asemaan, liikennejärjestelmään, liikennevirtoihin ja kustannuksiin. Väyläverkon näkökulmasta yksi merkittävä muutos on transitoliikenteen väheneminen ja Venäjältä tuodun raakapuu- ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä, etenkin Kainuusta ja Länsi-Suomesta. Puuta tuodaan myös tuontipuuna aluskuljetuksina mm. HaminaKotkan, Rauman ja Pietarsaaren satamiin.
- Polttoaineen nopea hinnannousu on vaikuttanut henkilö- ja tavaraliikenteeseen, eikä sen vaikutuksia ole voitu riittävästi kompensoida hinnankorotuksilla. Polttoaineen hinnan kehitystä on vaikea arvioida.
- Sota on korostanut sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden merkitystä. Suomen keväällä 2023 toteutunut NATO-jäsenyys sekä korvaavien vaihtoehtojen löytäminen Itämeren kautta kulkevalle liikenteelle korostavat Länsi- ja Pohjois-Suomen asemaa.
- Riski kyberhyökkäyksistä on kasvanut ja kyberympäristön uhkataso on Suomessa kohonnut. Kuljetusjärjestelmässä kulkee paljon tietovirtoja, joissa on tietoa henkilöistä. Sen vuoksi kyberturvallisuus on keskeistä.

Etätyön yleistyminen

- Covid-pandemia vaikutti yhteiskunnan toimintoihin kevästä 2020 alkaen yli kahden vuoden ajan. Sen seurauksena etätyön tekeminen on lisääntynyt. Etätyö on yleisintä korkeasti koulutettujen keskuudessa, joiden henkilöauton omistusaste on korkea. Etätyö vähentää liikkumistarvetta työpaikalle, mutta kasvattaa vapaa-ajan matkojen määriä, jotka usein tehdään henkilöautolla.
- Yleistyneen etätyön ennakoitaan vaikuttavan pysyvämmiin pendelöivän väestön keskuudessa, mikä aiheuttaa epävarmuutta työmatkoihin tulevaisuudessa.

Yhä kunnianhimoisemmat ilmastotavoitteet

- EU:n ilmastotavoitteet ja toimenpiteet vaikuttavat liikenteeseen erityisesti sähköistymisen ja fossiilisten polttoaineiden kustannusten kasvun myötä. Kestävän liikkumisen palveluita tulee kehittää, jotta ihmisillä olisi enemmän vaihtoehtoja liikkumiseen. Suomen henkilöautokannasta vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien autojen osuus on kasvanut nopeasti viime vuosina ja ennusteiden mukaan osuus tulee nousemaan entisestään nopeasti.
- Vihreän siirtymän investoinnit, kuten investoinnit puhtaaseen energiantuotantoon, kiertotalousratkaisuihin tai vetyteknologiaan, ovat ottaneet ison harppauksen eteenpäin viime vuosina. Vihreä siirtymällä on vahva elinkeinopoliittinen ulottuvuus. Investoinnit synnyttävät tie- ja rataverkon kuljetuksia sekä työssäkäynti- ja liikematkoja.
- Ilmastonmuutos tuottaa huomioon otettavia riskejä. Esimerkiksi nollakelien yleistyminen, tulvat ja veden pinnan nousu merialueilla asettavat vaatimuksia infrastruktuurissa käytettäville materiaaleille ja tehdyille rakennusratkaisuille.

2.2. Toimintaympäristön muutosten vaikutus liikennejärjestelmään (1/2)

Muutos toimintaympäristössä	Vaikutukset liikennejärjestelmään	Kohdistuminen
<ul style="list-style-type: none"> • Suomen NATO-jäsenyys ja pohjoisen geopoliittisen aseman muutos • Huoltovarmuuden näkökulmien lisääntyminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen ja logistiikan lisääntyminen ja virtojen suuntautumisen muuttuminen • Huolto- ja toimintavarmuus noussut aiempaa tärkeämmäksi perusteeksi 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee kaikkia kuutta maakuntaa • Erityisesti muutokset painottuvat Pohjanlahden satamien rooliin ja pohjoisen suunnan vienti- ja tuontikuljetusmahdollisuuksiin
<ul style="list-style-type: none"> • Puhtaan energiantuotannon ja kiertotalouden ratkaisut, kuten tuulivoiman kasvu ja vedyn tuotanto, aurinkoenergia • Akkuteollisuuden ja kaivosteollisuuden kasvu 	<ul style="list-style-type: none"> • Alueelle suunniteltu merkittäviä investointeja tuulivoiman tuotantoon sekä akku- ja mineraaliteollisuuteen • Suuret investoinnit lisäävät liikenne- ja kuljetustuotoksia 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko aluetta ja korostuu suhteessa muuhun Suomeen
<ul style="list-style-type: none"> • Siirtyminen puhtaisiin käyttövoimiin liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Pitkämatkan tienkuljetusten lataus- ja tankkausinfrastruktuuri ja kuljetusten palvelualueet • Kuljetus- ja liikkumiskustannusten nousu • Tuo vaatimuksia myös sähköverkoille 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko Länsi-Suomea • Mahdollistaa puhtaamman liikkumisen ja kuljettamisen myös maaseutualueilla
<ul style="list-style-type: none"> • Lisääntyvät sään ääri-ilmiöt, kuten sateet ja myrskyt • Nollan molemmin puolin vaihtelevat lämpötilat 	<ul style="list-style-type: none"> • Heikentävät liikenneturvallisuutta ja liikenteen ennakoitavuutta • Vaikuttavat liikenneinfrastruktuurin kunnossapitoon ja suunnitteluperusteisiin • Edellyttävät lisäpanostuksia erityisesti tieverkon kunnan ylläpitoon ja talvihoitoon 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko Länsi-Suomea • Erityisesti nollan molemmin puolin vaihtelevat lämpötilat korostuvat alueella enemmän kuin esim. Pohjois- ja Itä-Suomessa

2.2. Toimintaympäristön muutosten vaikutus liikennejärjestelmään (2/2)

Muutos toimintaympäristössä	Vaikutukset liikennejärjestelmään	Kohdistuminen
<ul style="list-style-type: none"> • Kestävyyssvaje 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennejärjestelmän rahoituksen riittämätön taso • Rahoituksen priorisointi tuo haasteita erityisesti kehittämisinvestointeihin 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko Länsi-Suomea, mutta ei korostu enempää kuin muualla Suomessa
<ul style="list-style-type: none"> • Verkkokaupan kasvu • Tekoäly, koneoppiminen ja big data logistiikassa 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuljetusten lisääntyminen ja erien pienentyminen, noutopisteiden tilantarve • Kuljetusvirtojen yhdistelyn ja kuljetuskaluston käytön tehostuminen • Kaupunkilogistiikan pelisäännöt ja tilavaraukset keskuksissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko aluetta, korostuu solmuissa • Haasteet ja mahdollisuudet erilaiset keskustoissa ja haja-asutusalueilla
<ul style="list-style-type: none"> • Kaupungistuminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kehittämisen painopisteen entistä vahvempi siirtyminen kaupunkialueille joilla liikenteen, maankäytön ja palveluverkon yhteissuunnittelu korostuu • Vahvistaa joukkoliikenteen kehittämistä ja kestäväää liikkumista 	<ul style="list-style-type: none"> • Kohdistuu erityisesti maakuntakeskuksiin, mutta vaikuttaa koko alueelle • Haasteena haja-asutusalueiden liikennepalveluiden toteuttaminen
<ul style="list-style-type: none"> • Monipaikkaisuus ja etätyö • Työvoiman saatavuus useilla eri toimialoilla 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennevirtojen ajallinen hajaantuminen • Tietoliikenneyhteyksien merkityksen kasvu • Työvoiman saatavuus korostaa raideliikennettä, henkilöautoilun hintaa ja lentoliikenteen roolia • Joukkoliikenteen tarjonnan monipuolistaminen edellyttää resursseja 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskevat koko aluetta, mutta eivät korostu muuta maata enempää
<ul style="list-style-type: none"> • Väestön ikääntyminen • Kansanterveyden heikentyminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Esteettömien liikkumispalveluiden ja keskusten kehittäminen • Tarve kannustaa monimuotoiseen liikkumiseen • Katutilan haltuun ottaminen kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle • Viihtyisien ja turvallisten liikkumisympäristöjen luominen kaikille käyttäjille 	<ul style="list-style-type: none"> • Koskee koko aluetta • Painottuu eri tavalla Länsi-Suomen eri osissa

2.3. Toimintaympäristöanalyysin vaikutus tavoitteistoon

Toimenpideohjelma rakentuu liikennestrategian vuonna 2020 hyväksytyyn tavoitteiston varaan.

Toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset kuitenkin edellyttävät, että tavoitteistoa päivitetään huomioimaan keskeiset toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset

Toimintaympäristöanalyysin tuloksena sekä työnaikaisissa keskusteluissa nousivat esiin oikealla puolella esitellyt kolme aiheet. Nämä aiheet nostettiin liikennestrategian teemojen ja tavoitteiden rinnalle, jotta toimenpideohjelmalla reagoidaan tunnistettuihin kehityssuuntiin.

Huolto- ja toimintavarmuus lisää liikennejärjestelmän resilienssiä ja takaa toimivat yhteydet myös poikkeusolosuhteissa. Vihreä siirtymä (hallitusohjelmassa puhdas siirtymä) mahdollistaa investointien kautta kasvun sekä alueiden ja yritysten ilmastotavoitteiden saavuttamisen. Turvallinen ja sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa arjen liikkumisen ja kuljettamisen kaikille käyttäjille.

Huolto- ja toimintavarmuus

Turvataan liikkuminen ja kuljettaminen normaali- ja poikkeusolosuhteissa.

Vihreä siirtymä

Mahdollistetaan investoinnit uusiutuvaan energiaan ja saavutetaan ilmastotavoitteet.

Turvallisuus ja sosiaalinen kestävyys

Liikennejärjestelmää kehitetään kaikille käyttäjille.



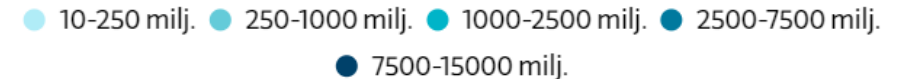
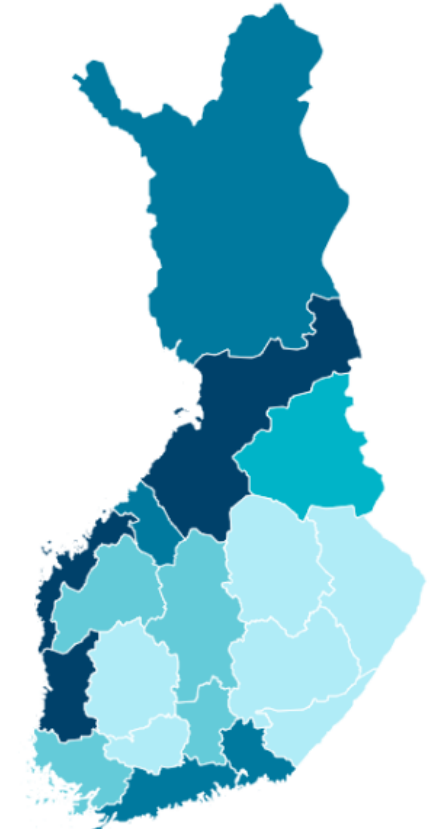
3. Alueen ominaispiirteet

3.1. Länsi-Suomen vahvuudet

Länsi-Suomessa sijaitsee tällä hetkellä noin 40 % koko Suomen ruokateollisuudesta ja huomattava osa alkutuotannosta. Alueella sijaitsee myös huomattava määrä Suomen valmistavasta teollisuudesta, ja lähes puolet Suomen sähköstä tuotetaan Länsi-Suomessa. Tulevaisuudessa Länsi-Suomeen tulee kohdistumaan suurin osa Suomeen suunnitelluista investoinneista puhtaaseen energiaan ja vihreän sähkön tuotantoon. On siis aivan keskeistä, että liikennejärjestelmää kehitetään mahdollistamaan Suomelle tärkeiden alojen toiminta sekä alueelle suunnitellut investoinnit.



Vihreän siirtymän ja metsäteollisuuden investointialueet lähivuosille



Investointisummat perustuvat EK:n yrityksiltä keräämään dataan sekä julkisuudessa olleisiin metsäteollisuuden hankkeisiin. Tiedot on päivitetty elokuussa 2023. Lähde: EK, grafiikka: Aurora Ferm / Yle

Kartta: Aurora Ferm/Yle 9.10.2023 <https://yle.fi/a/74-20054177>
 Osuudet: maakuntien liitot.

3.2. Liikennejärjestelmällä kasvua

Länsi-Suomen liikennejärjestelmän kehittäminen edesauttaa tukemaan alueen vahvuuksia ja monipuolista elinkeinorakennetta, joiden avulla varmistetaan myös koko Suomen toimivuutta ja kestäväää kasvua.

Toimintavarmat tie- ja raideyhteydet mahdollistavat Länsi-Suomen aluekehityksen. Ruokatuotannon ja valmistavan teollisuuden toiminnot sekä kymmenien miljardien arvoiset vihreän siirtymän investoinnit sijoittuvat laajasti eri puolille Länsi-Suomea. Etelä-Pohjanmaalla on merkittävästi maatalous- ja elintarviketeollisuuden tiekuljetuksia. Pohjanmaalle ja Satakuntaan suunnitellut isot vihreän siirtymän investoinnit heijastuvat merkittävästi tie- ja rataverkolle, myös etäälle pääväylistä. Siksi alemman tieverkon merkitys alueella on erittäin suuri.

Länsi-Suomen kautta kulkee liikennejärjestelmän huolto- ja toimintavarmuuden kannalta keskeisiä väyliä ja TEN-T-ydinverkon väyliä. Esimerkiksi Keski-Suomessa ja Pirkanmaalla tieverkolla liikkuu merkittäviä määriä eri toimialojen kuljetussuoritteista. Keski-Suomi on ”välittäjämaakuntana” lähes kaikkien toimialojen kuljetussuoritteissa kolmen suurimman maakunnan joukossa, kun taas Pirkanmaalla kuljetuksissa näkyy Tampereen kaupunkiseudun kasvu rakentamisen myötä. Raideliikenteessä Tampere on erittäin tärkeä solmu, jonka toimivuus heijastuu koko Suomen henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Myös Seinäjoki toimii tie- ja raideliikenteen tärkeänä solmuna.

Muuttuneen toimintaympäristön vuoksi Länsi-Suomen satamien rooli ja niiden saavutettavuus on noussut entistäkin kriittisemmäksi. Myös sisämaasta rannikolle suuntautuvien poikittaisyhteyksien merkitys on kasvanut. Kanta-Häme ja Keski-Suomi ovat tärkeitä satamiin suuntautuvan liikenteen läpikulkumaakuntia.

EK:n julkaiseman Suomen teiden ja ratojen palvelukyvyyn analyysi -raportin (10/2023) mukaan Suomeen suunnitelluista teollisuusinvestoinneista hyvin merkittävä osuus, noin 41 prosenttia, sijoittuu Länsi-Suomen kuuteen maakuntaan. Näissä investoinneissa pääpaino on merituuli- ja aurinkovoimassa, akkuteknologiassa, vedyssä / synteettisissä polttoaineissa, kiertotaloudessa, bioenergiassa, energiavarastoissa ja energialähteiden muunnoksissa, biotuotteissa ja tekstiilikuiduissa.

Olennaista investoinneissa on myös se, että ne synnyttävät kuljetustarpeen rakentamisen ja tuotannon aikana. Kaikki investoinnit hyödyntävät tiekuljetuksia. Vain osa kuljetuksista liikkuu rataverkolla ja lähinnä vain tuotantovaiheessa.

	Suunnitellut investoinnit (milj. €)
Länsi-Suomi	24 744 (noin 41 %)
Muu Suomi	35 064 (noin 59 %)

Lähde: Suomen teiden ja ratojen palvelukyvyyn analyysi. 10/2023. https://ek.fi/wp-content/uploads/2023/10/Maakuntien_vaylaraportti.pdf

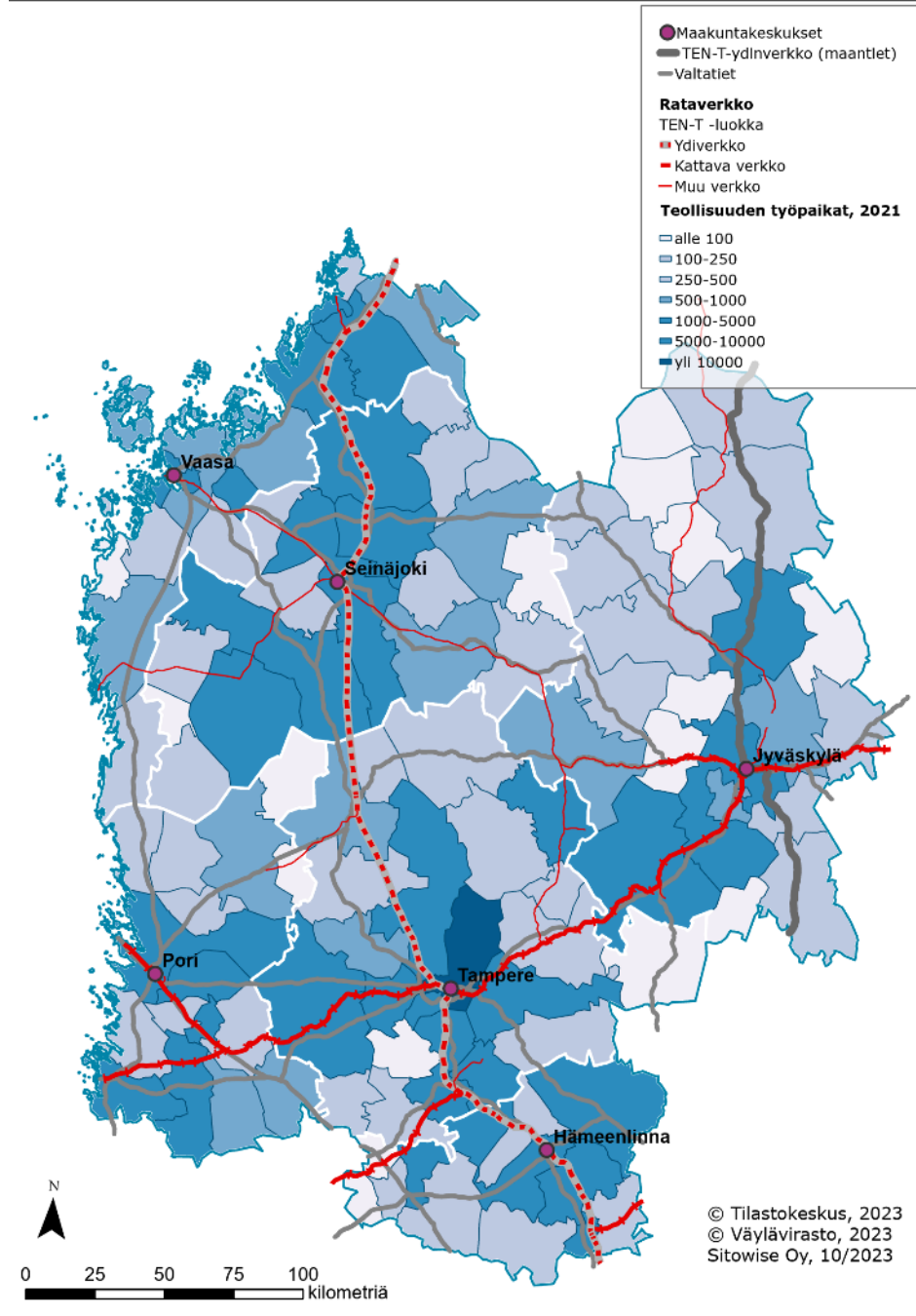
3.3. Arkiliikkumisesta kestäväää

Länsi-Suomen väestö on sijoittunut laajasti eri puolille aluetta. Kaupungit, ja erityisesti Tampereen ja Jyväskylän kaupunkiseudut, korostuvat väestömääriltään, mutta asutusta sekä työpaikkoja sijaitsee paljon myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla ja maaseutualueilla. Esimerkiksi teollisuuden työpaikkoja sijaitsee myös etäämmällä pääväylistä.

Länsi-Suomi on vahvasti sisäisesti verkottunut työmatkojen suhteen. Vahvoja työssäkäyntivirtoja on esimerkiksi Pohjanmaalla Vaasa-Seinäjoki-Kokkola alueella sekä Varsinais-Suomen ja Satakunnan muodostamalla vyöhykkeellä. Pitkiä (yli 100 km) työmatkoja suuntautuu etenkin Pirkanmaalle, mitä selittää mm. pääkaupunkiseudun saavutettavuus. Länsi-Suomeen onkin myös muodostunut useita työssäkäyntialueita ja alueella pendelöidään paljon. Tilastokeskuksen pendelöintitilastojen (2022) mukaan pendelöivien – eli oman asuinalueen ulkopuolella työssäkäyvien – osuus on Kanta-Hämeessä ja Pirkanmaalla lähes 40 prosenttia ja Pohjanmaalla ja Satakunnassakin yli 30 prosenttia.

Sujuva ja kestävä arki edellyttää monipuolisia liikkumisvaihtoehtoja Länsi-Suomessa. Kävely, pyöräily ja mikroliikkumisen palvelut tarjoavat hyviä liikkumisvaihtoehtoja keskuksissa lyhyillä matkoilla. Pidemmillä työmatkoilla tarvitaan kestäviä matkaketjuja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Henkilöautoilu tulee tulevaisuudessa olemaan keskeinen liikumistapa Länsi-Suomessa, erityisesti maaseutumaisilla alueilla, joten vaihtoehtoisten käyttövoimien verkoston laajentaminen on tärkeää.

Länsi-Suomen kestävä saavutettavuuden näkökulmasta raideyhteydet ovat merkittävässä roolissa, ja pääradalla ja sen liitännäisratojen muodostamalla kokonaisuudella on aivan keskeinen rooli Länsi-Suomessa. Päärata on tärkeä myös koko Suomen väestölle, elinkeinoelämälle ja kasvulle sekä liikenteen päästöjen vähentämiselle. Työmatkustamisen näkökulmasta rataverkon toimivat, laadukkaat ja turvalliset tietoliikenneyhteydet on erittäin merkittäviä. Lisäksi Länsi-Suomeen suunnitellun investoinnit lisäävät kysyntää kansainväliselle liikkuvuudelle (lento- ja raideliikenne), kun alueelle sijoittuu kansainvälisiä yrityksiä.



4. Toimenpide- ohjelma

4.1. Toimenpideohjelman sisältö

Toimenpiteet toteuttavat Länsi-Suomen maakuntien yhteistä liikennestrategiaa ja vastaavat siinä kuvattuihin pidemmän aikavälin kehittämisen teemoihin ja tavoitteisiin.

Toimenpideohjelmaan valitut toimenpiteet edistävät koko Länsi-Suomen etua. Ohjelman toimenpiteet ovat merkitykseltään yli maakunnallisia, joten niiden edistäminen on Länsi-Suomen yhteinen asia.

Toimenpideohjelmassa kärkitoimenpiteiksi priorisoidut toimenpiteet pyrkivät ohjaamaan Liikenne12-suunnitelman päivitystä Länsi-Suomelle tärkeisiin aiheisiin.

Toimenpideohjelman rakenne:

- Rataverkon toimenpiteet
- Tieverkon toimenpiteet
- Satamien ja lentoliikenteen toimenpiteet
- Kestävien matkaketjujen toimenpiteet
- Tunnistetut selvitystarpeet



4.2. Rataverkon toimenpiteet

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Toteutetaan Helsinki–Tampere-välillä investointiohjelman mukaiset kehittämishankkeet	Väylävirasto
Toteutetaan Tampere–Seinäjoki-välillä kaksoisraiteistamisen suunnittelu ja rakentaminen	Väylävirasto
Toteutetaan Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke	Väylävirasto, kaupunki
Seinäjoki–Vaasa-välillä nopeutetaan junaliikennettä	Väylävirasto, raideliikenneoperaattori
Tampere–Jyväskylä-radalla toteutetaan kaksoisraide ja Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisu	Väylävirasto
Tampere–Lielähti–Pori/Rauma-radon välityskykyä parannetaan	Väylävirasto
Pääradan ja sen liitännäisratojen yhteydessä kehitetään tietoliikenneyhteyksiä	Väylävirasto, tietoliikenneoperaattorit
Edistetään teknisten järjestelmien kehittämistä ja junien kulunvalvonnan järjestelmän uudistamista (Digirata)	Väylävirasto, Fintraffic
Laaditaan ratasuunnitelma ja toteutetaan Harjavallan ratapihan kehittämishanke	Väylävirasto, kaupunki, yritykset
Toteutetaan tarpeelliset muutokset raakapuuterminaalien verkostoon	Väylävirasto, kunnat ja kaupungit

4.3. Tieverkon toimenpiteet (1/2)

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Parannetaan valtatie 2 Helsinki–Pori liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatie 3 Helsinki–Vaasa toteuttamalla investointiohjelman kohteet	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatie 4 Helsinki–Oulu liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa TEN-T-ydinverkon kriteerit täyttäväksi	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatie 8 Turku–Oulu palvelutasoa ja kehitetään tietä älyväylänä	Väylävirasto, ELY-keskukset, LVM, Fintraffic, logistiikkatoimijat
Parannetaan valtatie 9 Turku–Kuopio liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa sekä Vaajakosken kohdan sujuvuutta	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatiellä 19 Kurikka (Jalasjärvi)–Uusikaarlepyy (Ytterjeppo) palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta	Väylävirasto, ELY-keskukset
Varmistetaan alemman tieverkon rahoitus ja priorisoidaan kriittisimmät kohteet	Maakunnat, ELY-keskukset, kunnat
Rakennetaan julkisia sähkölatausasemia sekä vedyn ja biokaasun tankkausasemia	Maakunnat, Väylävirasto, ELY-keskukset, kunnat, yritykset
Toteutetaan älykkäitä, HCT-kuljetusten vaatimukset täyttäviä palvelualueita lataus- ja tankkausasemien yhteyteen. Palvelualueiden kehittäminen aloitetaan Hämeenlinnan MORE-hankkeella	Maakunnat, Väylävirasto, ELY-keskukset, kunnat, yritykset

4.3. Tieverkon toimenpiteet (2/2)

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Parannetaan valtatiellä 11 Pori-Tampere liikenneturvallisuutta	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatiellä 12 Rauma-Kouvola palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta	Väylävirasto, ELY-keskukset
Parannetaan valtatiellä 18 Jyväskylä-Vaasa liikenteen välityskykyä ja liikenneturvallisuutta (ml. Multia-Ähtäri)	Väylävirasto, ELY-keskukset
Tuetaan pääväyläasetuksen mukaisen pääväyläverkon laajuuden määrittelyä tarvetta vastaavaksi (valtatie 3 Jalasjärvi-Laihia)	LVM, Väylävirasto, ELY-keskukset, maakunnat
Toteutetaan valtateiden toiminnallisen luokan muutokset (esim. kantatie 54 Hollola-Tammela valtatieksi)	Traficom, Väylävirasto, ELY-keskukset, maakunnat, kunnat
Toteutetaan korkealaatuiset ja kyberturvalliset valokuitu- ja 5G-yhteydet pääväylillä ja raskaan liikenteen palvelualueilla	Väylävirasto, ELY-keskus, kunnat, tietoliikenneoperaattorit

4.4. Satamien ja lentoliikenteen toimenpiteet

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Toteutetaan Kaskisten ja Vaasan satamien meriväylien syventäminen	Väylävirasto
Tunnistetaan tie- ja rataverkon kehittämistarpeet pääväyliltä satamiin ja toteutetaan parantamistoimet	Väylävirasto, ELY-keskukset, maakunnat, kunnat
Toteutetaan Suupohjan radan (Seinäjoki–Kaskinen) ja Vaasan satamaan johtavan radan sähköistys ja kunnostaminen	Väylävirasto
Toteutetaan korkean palvelutason matkaketjut kansainvälisiin lentoyhteyksiin	LVM, Väylävirasto, Traficom, maakunnat, kunnat, tie- ja raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset
Laaditaan toimintasuunnitelma alueen lentoasemien toiminnan sekä reittilentojen varmistamisesta, huomioiden sähköisen lentoliikenteen edellytykset	LVM, Traficom, Finavia, maakunnat, kunnat, lentoliikenneoperaattorit

4.5. Kestävien matkaketjujen toimenpiteet

Toimenpide (kärkitoimenpiteet lihavoituna)	Vastuutaho
Kehitetään joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluista saumaton ja älykäs kokonaisuus, jossa tarjotaan tietoa ja lipunoston mahdollisuus matkaketjun kaikkiin osiin	LVM, Traficom, Fintraffic, ELY-keskukset, kunnat, tie- ja raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, järjestelmätoimijat.
Kehitetään kaupunkinoodien ja asemanseutujen maankäyttöä kestävästä liikkumisesta lisäävinä asuin-, työpaikka- ja palvelukeskittyminä: Kehitetään asemanseutuja Seinäjoella, Hämeenlinnassa ja Jyväskylässä	Väylävirasto, kunnat
Toteutetaan linja-autoliikenteen työmatkayhteydet väleillä, joilla ei ole raideliikennettä	ELY-keskukset, tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kunnat
Kehitetään henkilöjunaliikennettä nykyisellä ostosopimuskaudella	LVM, kunnat, raideliikenneoperaattori
Mahdollistetaan liikennöinti ja junakalusto sähköistämättömillä rataosuuksilla sekä uusilla yhteysväleillä (ml. alueellinen junaliikenne)	LVM, kunnat
Toteutetaan turvalliset ja houkuttelevat kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet	ELY-keskukset, kunnat
Mahdollistetaan liityntäpysäköinti ja jaetun liikkumisen palvelut asemilla ja solmukohdissa	Väylävirasto, ELY-keskukset, kunnat

4.6. Tunnistetut selvitystarpeet

Selvitystarve	Vastuutaho
Selvitys Merenkurkun (Vaasa–Uumaja) kiinteästä yhteydestä	LVM, Väylävirasto, maakunnat, kunnat
Ratayhteyden Pori–Niinisalo–Parkano tarveselvitys	Väylävirasto, maakunnat
Rantaradan Turku–Vaasa–Oulu–Tornio esiselvitys	Väylävirasto
Poikittaisjunayhteyksien tarveselvitys (ml. ratayhteyksien sähköistys) Seinäjoki/Orivesi–Haapamäki–Jyväskylä	Väylävirasto, maakunnat
Toimenpidesuunnitelma elinkeinoelämän suurinvestointien ja energiajärjestelmien edellyttämien liikennehankkeiden edistämiseksi	Maakunnat, ELY-keskukset, kunnat
Selvitys yhteiskunnan järjestämien henkilökuljetusten avaamisesta ja palvelun käynnistäminen valtion, kuntien ja hyvinvointialueiden yhteistyönä	Maakunnat, hyvinvointialueet, kunnat, tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset
Palvelutasosuunnitelma Länsi-Suomen työssäkäyntialueiden ja maakuntakeskusten väliselle julkiselle liikenteelle	Traficom, kunnat, tie- ja raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

5. Vaikutukset ja seuranta

5.1. Toimenpideohjelman vaikutukset

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat vaikuttaneet Länsi-Suomen liikennestrategian teemoihin ja tavoitteisiin. Toimenpideohjelman laadinnan lähtökohtana oli vastata näihin teemoihin ja tavoitteisiin.

Lisäksi toimenpideohjelman laadinnan tavoitteena on ollut tuottaa lähtökohtia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitöihin. Toimenpideohjelman vaikutuksia on arvioitu suhteessa Liikenne12-suunnitelman tavoitteisiin:

- Saavutettavuus
- Kestävyys
- Tehokkuus

Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Toimenpideohjelma edistää selvästi sekä Länsi-Suomen että koko Suomen saavutettavuutta. Esimerkiksi kärkitoimenpiteisiin tunnistetut väylien kehittämishankkeet takaavat koko Suomen huolto- ja toimintavarmuuden ja sen lisäksi parantavat liikkumisen ja kuljettamisen mahdollisuuksia elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeita vastaavasti. Saavutettavuuden muutokset arvioidaan erittäin merkittäviksi.

Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.

Toimenpideohjelman myötä ihmisten mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranee. Kaupunkiseuduilla ja keskuksissa on mahdollisuus valita kestäviä liikkumistapoja myös lyhyillä matkoilla. Kaupunkien ja alueiden välisessä liikkumisessa kestävät liikkumismahdollisuudet paranevat erityisesti raideliikenneyhteyksien kehittyessä, ja kestävien matkaketjujen älykäs kokonaisuus tekee kestävästä liikkumismuodosta houkuttelevan vaihtoehdon. Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyessä myös henkilöautoilusta tulee kestävämpää. Kestävyiden muutokset arvioidaan merkittäviksi.

Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Toimenpiteiden tehokkuuden arviointi vaatii selvityksiä. Esimerkiksi kestävästä liikkumisesta tukeva maankäytön kehittäminen asemien läheisyydessä sekä vihreän siirtymän ja elinkeinoelämän kuljetuksia sujuvoittavat tie- ja rataverkon hankkeet parantavat liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Esimerkiksi raideliikenne on houkutteleva etenkin kiinteistösijoittajille ja elinkeinoelämälle pysyvän luonteensa vuoksi.

5.2. Seuranta pohjautuu liikennestrategian toimintamalliin

Toimenpideohjelman seuranta pohjautuu vuonna 2020 hyväksytyssä Länsi-Suomen liikennestrategiassa kuvattuun prosessiin seurannasta ja strategian toteuttamisesta (kuvattu sivun oikeassa reunassa).

Toimenpideohjelman toteutusta seurataan osana valtakunnallista ja alueellista liikennejärjestelmätyötä. Sitä päivitetään tarvittaessa joustavasti yhteisesti sovittujen toimintamallien mukaan.

Seurannassa pohditaan mm. näitä kysymyksiä:

- Miten tilannekuva on Länsi-Suomessa muuttunut?
- Miten Länsi-Suomen valtakunnalliset toimenpiteet ovat edistyneet? Onko niiden prioriteettijärjestys muuttunut esimerkiksi tilannekuvassa tapahtuneiden muutosten myötä?
- Mitä Länsi-Suomi voisi tehdä, jotta sen valtiolta odottamat toimenpiteet toteutuisivat?

- **Länsi-Suomen liikennestrategiaryhmä** vastaa strategian seurannasta operatiivisesti valtakunnallista tietoa hyödyntäen.
- **Maakuntahallitukset** arvioivat Länsi-Suomen liikennestrategian seurantatietojen pohjalta, millaisia muutoksia toimenpideohjelmaan tulee tehdä, jotta strategia toteutuisi ja yhteiset kehittämisen kohteet edistyvät. Maakuntahallitukset päättävät mahdollisista ohjaustoimenpiteistä.
- **Maakuntien liikennejärjestelmätyöryhmät** huolehtivat maakuntansa liikennejärjestelmän tilannekuvan muodostamisesta. Ne kytkevät **kunnat ja ELY-keskukset** seurantaan sekä käsittelevät myös alustavia linjauksia pohtien, miten ne toteutuessaan vaikuttaisivat maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Tilannekuvan muodostamiseksi sovitaan jatkuvista yhteistyömenettelyistä **elinkeinoelämän edustajien** kanssa.
- **LVM:n** johtamissa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman **alueellisissa tilaisuuksissa** seurataan myös Länsi-Suomen liikennestrategian toteutumista osana valtakunnallista kontekstia.
- **Maakuntajohtajien, maakuntahallitusten puheenjohtajistojen ja Länsi-Suomen kansanedustajien tilaisuuksissa** käsitellään liikennejärjestelmän tilannekuvaa ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeita.



SITOWISE
The Smart City Company