

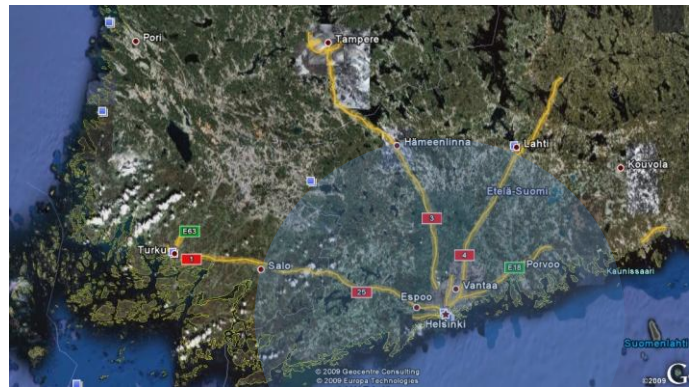
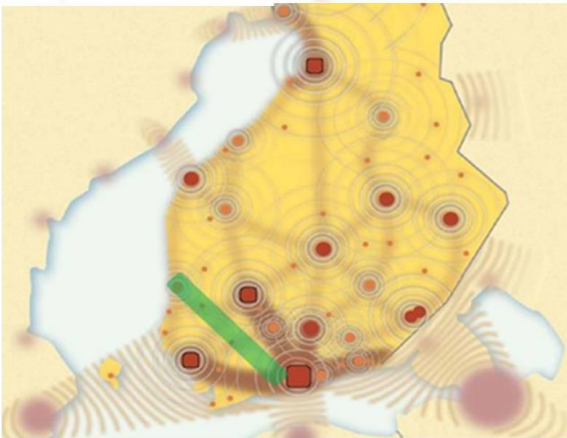
Helsinki –Forssa – Pori, vt 2 –liikennekäytävä 2010

Valtatie 2 liikennekäytävän kehittäminen, haasteet ja mahdollisuudet,
DI Reijo Lehtinen, Kohateam Oy, 22.10.2010

Helsinki- Pori väli on pituudeltaan rautateitse 321 kilometriä (nykyisin Tampereen kautta) ja maanteitse 242 kilometriä (vt 2). Henkilöautolla matka kestää noin 3 tuntia. Junalla matka-aika on nykyisin selvästi yli 3 tuntia. Suora Helsinki-Forssa-Pori rata olisi pituudeltaan noin 240 kilometriä ja matka-aika mahdollisesti lyhimmillään 1.30 tuntia.

1. LIIKENNEKÄYTÄVÄ – KULJETUSKÄYTÄVÄ – KASVUKÄYTÄVÄ - KEHITTÄMISVYÖHYKE

Suomi on historiallisesti rakentunut liikennekäytävien muodostuessa kuljetuskäytäviksi ja niiden solmupisteiden kasvaessa kaupan ja toiminnan keskuksiksi. Pitkälle 1800-luvulle vesiväylät toimivat liikennekäytävien runkona. Vasta 1800-luvun lopulla rautatien ja niiden risteyskohdat nousivat merkittäviksi ja 1900-luvun puolenvälin jälkeen tieyhteydet ovat nousseet määrääviksi. Historian kulku näkyy vahvasti tämän päivän Suomessa ja heijastuu myös tulevaisuuden visioihin ja suunnitelmiin.



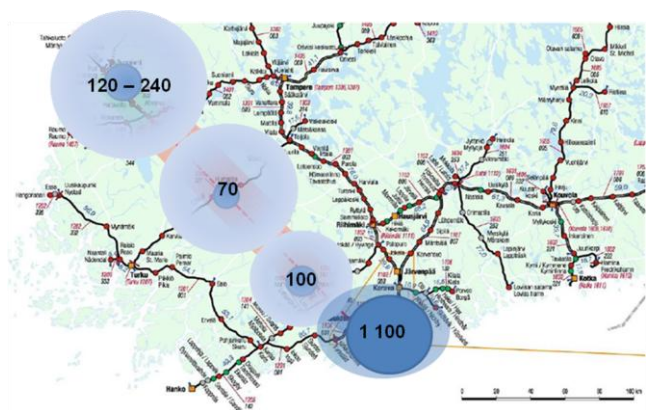
Vt 2 suunta on "nuori liikennekäytävä". Muut "vanhat liikennekäytävät"/pääsuunnat sisältävät moottoritien ja tavallisesti myös rautatien.

2. VT 2 – LIIKENNEKÄYTÄVÄ MAHDOLLISUUS UUDEKSI KEHITTÄMISVYÖHYKKEEKSI

Valtatie 2 on yksi valtakunnan pääväylistä ja Helsinkiin johtavista liikennekäytävistä. Vaikutusalueen väestöpohja on noin 1,5 miljoonaa asukasta, joka on lähes samaa luokkaa kuin Helsinki – Tampere vyöhykkeellä (1,8 milj. asukasta).

Hyvä saavutettavuus on alueellisen kehityksen merkittävä lähtökohta. Tämä edellyttää nykyisin sekä vahvaa tiestöä että rautatieyhteyttä. Rautatie on selvästi hyvän saavutettavuuden yksi edellytys. Sen puute näkyy valtatie 2:n vaikutusalueen kehityksessä.

Vahvistuva vt 2 - liikennekäytävä avaisi uuden kasvusuunnan pääkaupunkiseudulle. Se synnyttäisi myös uuden kehittämispotentiaalin vaikutusalueen kunnille ja yritystoiminnalle.



Vt 2 liikennekäytävän vaikutusalueen väestömäärät 1000 asukasta.

Helsinki – Forssa – Pori radan esiselvityksessä kaavailtu Helsinki – Forssa – Pori – rata noudattaa pääpiirteittäin vt 2 (Pori – Helsinki) linjausta. Rata sijoittuu 21 kunnan alueella. Helsingin seudulla on suunniteltu rataa Vihdin kautta Lohjalle. Tämä suunta on suurin linjausvaihtoehto (ve 1), toinen vaihtoehto olisi liittyä suoraan rakenteilla olevaan Kehärataan (ve 2) ja kolmas suora yhteys Forssasta Riihimäelle Ve 3).

3. ESIMERKKI; HELSINKI – LAHTI LIIKENNEKÄYTÄVÄ

Vahva liikennekäytävä Helsingistä Lahteen kehittyi 1990-luvun alussa alkaneen määrätietoisen, Lahden kaupungin vetämän kehitys- ja vaikuttamisprosessin tuloksena. Moottoritie valmistui Suomen ensimmäisenä PPP-hankkeena 1999. Lahden oikorata avattiin liikenteelle 2005 suomen tasokkaimpana ratana.

Helsinki-Lahti liikennekäytävässä moottoritie ja rautatie sijoittuvat 50 kilometrin matkalla tiiviisti samaan liikennekäytävään. Oikorata ja moottoritie tukevat toisiaan, ja näin syntyy alueelle vahva kasvukäytävä. Lahden seutu on tärkeä Sisä-Suomen logistinen keskus. Lahden moottoritie muodostaa merkittävän logistisen kokonaisuuden oikoradan, Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kanssa.

Kerava–Lahti-oikorata tarjoaa liikkumiseen vaihtoehdon, jonka vaikutus yhdessä moottoritien kanssa tulee näkymään alueen talouden kasvuna. Seudun kehittyminen vaikuttaa kuntatalouteen sekä väestönkehitykseen ja asumiseen, työpaikkojen määrään ja yritystoimintaan sekä kiinteistömarkkinoihin.

Kerava–Lahti-oikorata on Suomen modernein rataosuus. Se on kaksiraiteinen, sähköistetty sekä varustettu junien automaattisella kulunvalvonnalla. Radan kokonaispituus on 74 km. Helsingistä pääsee junalla Lahteen nopeimmillaan 48 minuutissa.

Lahden moottoritiestä on tullut menestystarina. Tiehallinnon tilaaman Lahdentien yhteiskunnallisten vaikutusten jälkiarvioinnin mukaan uuden moottoritien merkitys on ollut suuri ihmisille ja yrityksille. Tie on tukenut alueen taloudellista kehitystä. Huolimatta vilkkaasta liikenteestä onnettomuudet ovat vähentyneet huomattavasti. Joukkoliikenteen ja tavarakuljetusten toimintaedellytykset ovat parantuneet sujuvampien liikenneyhteyksien ja tien hyvän kunnon ansiosta.

Lahden liikenneyhteyksien kehittämisessä vahva ja määrätietoinen toimintalinja, jota Lahden kaupunki taitavasti veti, johti varsin nopeasti tulokseen. Systemaattinen ja hyvin organisoitu lähestymistapa onnistui nostamaan sekä moottoritien että radan toteutuslistojen häntäsijoilta nopeasti toteutettaviksi kärkihankkeiksi. Keinoina käytettiin selvitysten, suunnitelmien ja tutkimusprojektien ohella systemaattista tiedottamista ja vaikuttamista kaikilla tasoilla hyvin mobilisoidun organisaation tukemana ja kautta.

4. VISIO

Valtatien 2 liikennekäytävä on laadukas rautatien ja valtatie muodostama **liikennekäytävä** Helsingin ja Porin välillä, johon liittyy vahva asumisen ja yritystoiminnan **kehittämisyöhyke**.

Liikennekäytävä on **osa Etelä-Suomen liikennejärjestelmää**, joka avaa ekologisen liikkumismahdollisuuden ja laajan työssäkäyntialueen koko Etelä– Suomen alueella.

Maankäyttö kunnissa tukee ja tukeutuu vahvaan liikennekäytävään ja erityisesti rautatieyhteyksiin. Asemien välittömässä läheisyydessä ovat palvelujen ja yritystoiminnan työpaikkakeskittymät.

Asuminen on sijoittunut liikennekäytävän solmupisteisiin sijoittuvien asemien tuntumaan ja niiden liityntäliikenteen alueelle. Paikallinen liikenneverkko ja –palvelut tukevat solmupisteisiin joukkoliikenteen keskuksia.



5. VALTATIE 2 LIIKENNEKÄYTTÄVÄN HAASTEET

Vahvan liikennekäytävän kehittäminen vaatii toisaalta sopivat lähtökohdat ja toisaalta määrätietoista toimintaa intressipiireiltä. Nykyaikaiseen liikennekäytävään liittyvät eri liikenne- ja kuljetusmuotojen käyttömahdollisuus tavalla, jossa ne tukevat tehokkaasti toisiaan. Haasteena on toteuttamisen edellyttämien resurssien löytäminen.

Rautatie on sekä Euroopan että Suomen liikennejärjestelmässä merkittävä mahdollisuus tulevaisuutta ajatellen. Tähän on useita syitä kuten:

- Ilmastonmuutos ja energiankulutus
- Ympäristövaikutukset
- Turvallisuus
- Nopeus
- Rautatieliikenteen yliveraisuus ulkoisten vaikutusten ja kustannusten osalta

Haasteena on konkretisoida verbaalisella tasolla yleisesti hyväksytyt hyvät tavoitteet liikennekäytävän kehittämistoiminnaksi. Etelä-Suomen alueella on potentiaalista junaliikenteen kysyntää erityisesti henkilöliikenteessä. Esteenä matkustajamäärien kasvulle ovat asema- ja ratakapasiteetin pullonkaulat merkittävimpana Helsingin ratapihan ja aseman kapasiteetti. Ne on ratkaistava ennen kuin uusia ratoja voidaan toteuttaa.

Helsinki-Forssa-Pori radan esiselvitystyön yhteydessä tehtiin alustavat arviot henkilöliikenteen muutoksesta. Lähtökohdiana olivat nykyiset junaliikenteen, lentoliikenteen ja bussiliikenteen matkustajamäärät. Laskelmissa otettiin huomioon liikenteen muutokset sekä muut käyttöön vaikuttavat tekijät. Lopputuloksena saatiin arvio vaihteluvälistä, johon matkustajamäärät todennäköisesti sijoittuvat. Ylärajan saavuttaminen edellyttää mm. maankäytön kehittymistä, nopeaa ja laadukasta junaliikennettä ja muutoksia vaikutusalueen matkustuskäyttäytymiseen.

6. VALTATIE 2 LIIKENNEKÄYTTÄVÄN MAHDOLLISUUDET

Liikennekäytävän kehittäminen avaa vahvoja kehittämismahdollisuuksia vaikutusalueella. Sen vaikutukset heijastuvat myös laajemmalle alueelle. Valtatie 2:n kehittäminen ja rataverkoston tihentäminen mahdollistavat myös nykyistä sujuvamman ja nopeamman liikkumisen koko Etelä-Suomen alueella.

Helsinki – Pori rata tulisi olemaan ensisijassa henkilöliikennetie, joka kuitenkin voi avata merkittäviä tuotanto- ja logistiikkatoiminnan mahdollisuuksia erityisesti Forssan seudulla.

Rautateiden käytön lisääminen tukee energia- ja ilmastotavoitteita. Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus paranevat.

Vt 2 tiekäytävän merkitys ja liikennemäärät ovat jatkuvasti kasvaneet. Parantamalla tietä liikennekysynnän edellyttämälle palvelutasolle parannetaan sekä vaikutusalueen kehittämismahdollisuuksia että liikenneturvallisuutta.

Tavaraliikenne tukeutuu lyhyehköillä kuljetusmatkoilla tieliikenteeseen. **Jakelun runkokuljetukset** lähtevät Pääkaupunki-seudulta. Jakelukuljetus käyttää nykyisin tiekuljetuksia. Tulevaisuudessa voisi kuitenkin käyttää junakuljetuksia osaan runkokuljetuksia.

Satakunnan kehittyminen on vahvasti tukeutunut sisämaan suuntaan erityisesti Tampereelle ja Jämsänjokilaaksoon. Pääkaupunkiseudun merkitys on monin tavoin kasvanut ja Satakunnan elinkeinoelämä kansainvälistyy voimakkaasti. Liikenne- ja kuljetustarpeet kasvavatkin erityisesti tähän suuntaan.

Forssan seudun suunnitteluvaiheessa olevat merkittävät hankkeet (Humppilan lentokenttä ja logistiikkakeskittymä sekä Forssan ekologistiikan keskittymä) heijastuisivat selvästi myös junaa käyttävien tavarakuljetusten potentiaaliin.

Karkkilan alueella on merkittävää metalli- ja teknologiateollisuutta, jonka toimintamahdollisuuksia rautatieyhteydet tukisivat. Merkittävin suuntautuminen on Helsingin suuntaan (Vuosaari). Toiminta on rakennettu nykyisten yhteyksien varaan.

7. ENNAKOINNISTA TIEKARTTAAN JA STRATEGIAAN

Liikennekäytävän kehittämisessä on ennakoitavaa tapahtuvaa kehitystä ja muutoksia sekä yhteiskunnan tavoitteissa että mahdollisuuksissa.

Alueen liikenneyhteyksiä kehitetään aluksi nykyiseltä pohjalta 2010 – luvulla

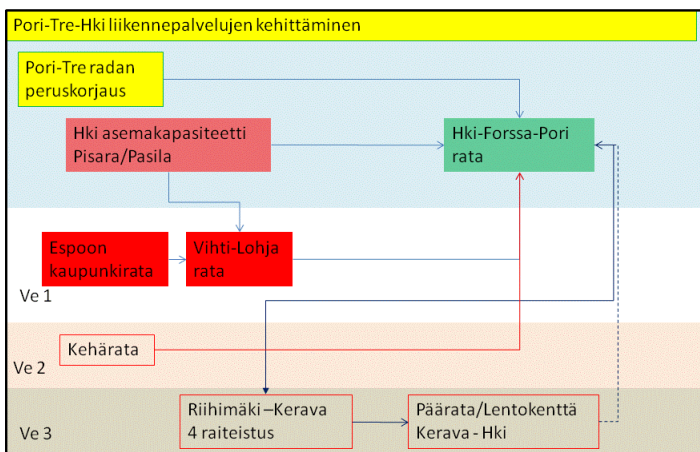
- Vt 2 tien kehittäminen ja
- Pori – Tampere radan parantaminen

Maankäytön suunnittelun eri tasoilla lähdetään liikelle tulevaisuuden toteuttamismahdollisuuksien varmistamisesta ja toteutumisedellytysten monipuolisesta kehittämisestä. Vt 2 liikennekäytävän maankäytön ja liikenneyhteyksien suunnittelussa eri suunnittelutasoilla otetaan huomioon radan toteuttamismahdollisuus.

Helsinki - Forssa – Pori rata toteutuu pitkällä aikavälillä. Sen toteutumisen edellytyksiä lähdetään vahvistamaan osapuolten yhteisin toimenpitein. Mahdollinen valmistumisajankohta voisi olla 2025 ... 2035 edellyttäen että raideliikenteen merkitystä ja roolia halutaan vahvistaa osana liikennejärjestelmää,

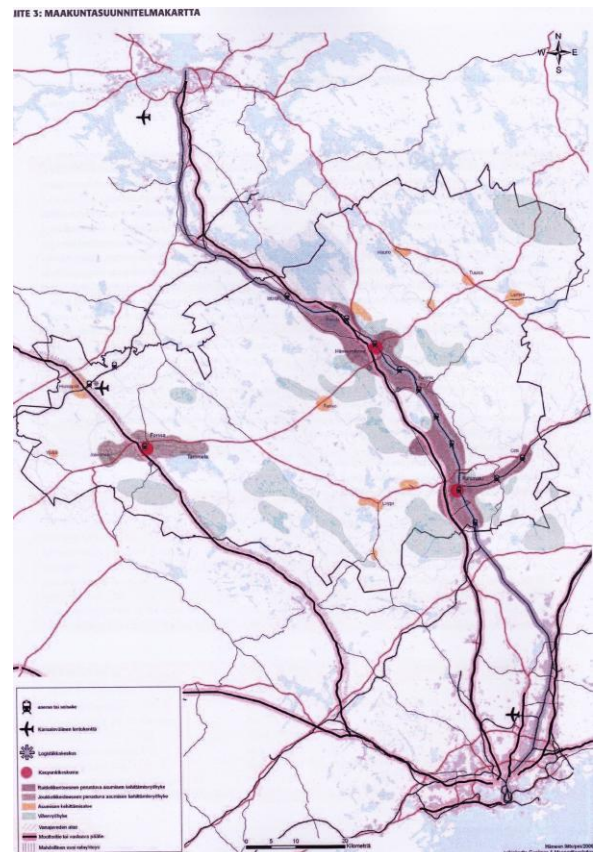
Rautateiden hankkeita, jotka ovat edellytyksiä Helsinki – Forssa – Pori radan toteuttamiselle tulisi edistää kaikkien osapuolten yhteisin voimin

- Helsingin asemakapasiteetti (Pisara)
- Espoon kaupunkirata
- Vihti – Lohja –rata



Pyrittäessä liikennekäytävän vahvaan kehittämiseen ja radan edistämiseen tarvitaan vahva ja hyvin organisoitu intressipiirien yhteistyö, jolla vaiheittaiseen etenemiseen pyritään määrätietoisesti.

Kehittämistä tukee laajaa keskustelua ja oikein ajoitettu valmistelu, johon päätöksenteko sekä kunta- että valtiosektorilla voi tukeutua ja joka ennakoii yrityksille tulevia mahdollisuuksia.



Vaikka vt 2 liikennekäytävä avaa mahdollisuuksia ja sen kehittäminen olisi jo liikenteen ja yhteiskuntatalouden kannalta tarpeellista, niin merkittäväksi haasteeksi nousee riittävän vahvan aseman saaminen kymmenien muiden kehittämishankkeiden joukossa. Vain määrätietoisella ja organisoidulla toiminnalla tähän tavoitteeseen voidaan päästä. Todellinen haaste on löytää aikaan sopivat ideat ja toteuttamiskeinot. Pitkäjänteisen, jatkuvan prosessin hallinta ja ohjaaminen kohti asetettua tavoitetta edellyttää sekä laaja-alaista taustaorganisaatiota että tiivistä ja jatkuvaa asioiden ohjausta ja hallintaa.