



**ESITYS UUTEEN HALLITUSOHJELMAAN -  
Lentorata ja pääradan kapasiteetin  
parantaminen ovat kansallisen ja  
kansainvälisen kilpailukyvyn  
avainhankkeita**

Ohjausryhmä käsitellyt 30.5.2018 ja neuvottelukunta hyväksynyt 13.6.2018

## Lentorata ja pääradan kapasiteetin parantaminen ovat kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvyn avainhankkeita

Helsinki - Tampere käytävä on Suomen kilpailukyvyn kannalta tärkeä kansainvälisen tason kehitysvyöhyke. Liikkujien ja liikenteen määrä on Suomen korkein ja vyöhykkeellä on noin puolet yritysten liiketoiminnasta, noin 60% koulutus-tutkimus- ja innovaatiotoiminnasta ja käytävän varrella asuu 45 % suomalaisista. Kasvukäytävä laajenee Tampereelta Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän suuntiin. Erityisesti pääradan suunta Seinäjoelle ja edelleen pohjoiseen tekevät alueesta ydinalueen koko Suomen elinvoiman ja kilpailukyvyn kannalta. Suomen kasvukäytävä -verkosto koostuu noin 20 kaupungista ja kunnasta, kolmesta maakunnan liitosta, neljästä kauppakamarista, neljästä ministeriöstä (TEM, LVM, YM ja OKM) sekä Suomen Yrittäjistä. Vakiintunut verkostomuotoinen kehittämistyö on alkanut vuonna 2013 ja sitä halutaan jatkaa yhdessä tehdyn strategian mukaisesti uudella hallituskaudella.

### 1) Pääradan ja lentoradan kapasiteetin ja nopeustason parantaminen on tärkein kehittämiskohde Suomen kasvukäytävällä. *Toimenpiteet:*

- *Pääradan lisäraiteiden (Hki-Tre) ratasuunnittelu aloitetaan vielä tällä hallituskaudella.* Yleissuunnitelma käynnistetään heti. Lisää raiteita siten, että nopeita junia (IC, Pendolino), nopeita taajamajunia, lähiliikennejunia ja tavaraliikennettä kutakin voidaan kehittää omaa kysyntäänsä vastaavasti.
- *Lentoradan ratasuunnittelu aloitetaan vielä tällä hallituskaudella.* Yleissuunnitelma käynnistetään heti. Pääradan kytkeminen kansainvälisiin yhteyksiin toteutuu kun Keravalta etelään radan kapasiteettia lisätään rakentamalla Lentorata (5. ja 6. lisäraiteiden sijasta). Se on myös edellytys mahdollisten Itäradan (Pietarin suurnopeusrata) ja Tallinnan tunnelin kytkemiselle raideliikenneverkkoon.
- *Ainakin Helsinki-Tampere -radan nopeusstandardi parannetaan (250+ km/h)*
- *Päärata saadaan TEN-T Pohjanmeri-Itämeri ydinverkkokäytävän osaksi, joka mahdollistaa EU:n CEF-rahoituksen hakemisen.* Tutkitaan myös yksityisrahoitteisen toteutusmallin mahdollisuutta Pääradan lisäraiteiden ja Lentoradan toteuttamisessa.
- *Junakaluston laatu* vastaamaan kussakin junatyypissä kulkevien asiakkaiden tarpeita. (huom. erityisesti työmatkaliikkujien tarpeet).

### 2) Kasvukäytävän saavutettavuuden ja kaikkien liikennemuotojen tehokkaan välityskyvyn turvaaminen koko käytävän alueella

Suomen kasvukäytävän valtasuoni on pääradan ohella VT3 osana kansainvälistä E12 tietä. Sen palvelutason ylläpitäminen vaatii jatkuvaa infran ja toiminnallisuuden parantamista vastaamaan nopeasti kehittyvän liikenneteknologian ja uusien palvelujen vaatimuksia. VT3:n parannuksena on varauduttava Hämeenkyrön ohitustien toteuttamiseen. Kasvukäytävän ulkoisen saavutettavuuden kannalta tärkein yhteys on Helsinki-Vantaa lentokentän kansainväliset yhteydet ja ennen kaikkea lentokentän saavutettavuus Helsingin seudun ulkopuolelta.

### 3) Yhteiskehittämistä (ppp yhteistyö)

Suomen kasvukäytävä -verkosto haluaa sitoutua yhdessä laaditun strategian mukaiseen kehittämiseen. Verkoston kaupungit ja kunnat yhdessä alueiden yhteistyöverkostojen kanssa sitoutuvat hankkimaan 50% omarahoitusosuuden saadessaan kasvusopimusrahoitusta noin miljoona euroa/ vuosi seuraaviin kehittämisteemoihin: 1) sujuvat matkaketjut Suomen kasvukäytävällä, 2) ympäristöystävällisen henkilöliikkumisen ja logistiikan edistäminen, 3) tietoliikenneinfra - tiedon ja osaamisen liikkuminen sekä 5G ja 4) Suomen kasvukäytävä Pohjoisen Euroopan kestävä kasvun dynamo.

## Seloste

### **Esitys hallitusohjelmaan AIKO-kasvusopimuksen toimenpiteiksi SUOMEN KASVUKÄYTÄVÄN ESITYS UUTEEN HALLITUSOHJELMAAN - Lentorata ja pääradan kapasiteetin parantaminen ovat kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvn avainhankkeita**

Helsinki - Tampere käytävä on Suomen ainut kansainvälisen tason kehitysvyöhyke, jossa liikkujien ja liikenteen määrä on Suomen korkein ja jolla on noin puolet yritysten liiketoiminnasta, noin 60% koulutus-tutkimus- ja innovaatiotoiminnasta ja käytävän varrella asuu 45 % suomalaisista. Kasvukäytävä laajenee Tampereelta Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän suuntiin ja erityisesti pääradan suunta Seinäjoelle ja edelleen pohjoiseen tekevät alueesta ydinalueen koko Suomen elinvoiman ja kilpailukyvn kannalta. Suomen kasvukäytävä -verkosto koostuu noin 20 kaupungista ja kunnasta, kolmesta maakunnan liitosta, neljästä kauppakamarista, neljästä ministeriöstä (TEM, LVM, YM ja OKM) sekä Suomen Yrittäjistä. Vakiintunut verkostomuotoinen kehittämistyö on alkanut vuonna 2013 ja sitä halutaan jatkaa yhdessä tehdyn strategian mukaisesti uudella hallituskaudella. Verkoston toiminta vauhdittaa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä sekä edistää ekosysteemien syntymistä.

Vuonna 2017 verkosto on päivittänyt verkoston strategiaa ja laatinut yhteiset tavoitteet: fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus, alueen vetovoima kansainvälisesti kiinnostavana kehitys- ja palvelualustana sekä tiedon jalostaminen, osaamisen ja kehittämiskokemusten jakaminen viestinnän keinoin.

Esitys hallitusohjelmaan on valmisteltu laajassa yhteistyössä seuraavasti: 10 haastattelua, ohjausryhmän työpaja 26.4.2018, käsittely ohjausryhmän kokouksessa 30.5.2018 ja neuvottelukunnan kokouksessa 13.6.2018. Esitys pohjautuu yhdessä tehtyyn verkoston strategiaan. Esitystä tehtäessä on pyritty huomioimaan Liikennealan kansallisen kasvuohjelman (TEM ja LVM) ja Kansallisen kestävä kaupunkikehityksen ohjelman (YM) tavoitteet.

### **YHTENÄINEN TYÖSSÄKÄYNTIALUE**

Yhtenäistä työssäkäyntialuetta halutaan kehittää niin, että osaajien liikkuminen ja arki on entistä sujuvampaa. Laajan työssäkäyntialueen toimivuus mahdollistaa yrityksille osaajien saatavuuden ja alueella asuville ihmisille laajat työmarkkinat. Työssäkäynnin tulee olla ihmisille taloudellisesti kannattavaa, liikkumisen sujuvaa ja hyvinvoinnin kannalta toimivaa. Enintään tunti kotoa töihin on tavoite. Kasvukäytäväyhteistyöllä halutaan parantaa alueen saavutettavuutta niin kansallisesti kuin kansainvälisesti: älykäs, turvallinen, terveellinen ja ympäristöystävällinen henkilöliikenne sekä sujuva tavaralogistiikka raiteilla, maanteilla, ilmassa ja merellä ovat keskeisiä kehittämisteemoja. Kasvukäytävällä on merkittävä vaikutus koko Suomen kilpailukykyyn sekä kestävään taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kasvuun.

## KEHITTÄMISEN TAVOITTEET JA TOIMENPITEET

### 1) Pääradan ja lentoradan kapasiteetin ja nopeustason parantaminen on tärkein kehittämiskohde Suomen kasvukäytävällä.

Yhteydet pääkaupunkiseudulta Tampereelle vaikuttavat kasvukäytävän alueen sujuvaan ja kestäväan liikkumiseen sekä koko Pohjoisen Suomen saavutettavuuteen. Pääradan merkitys on oleellinen niin kansallisen kuin kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta.

Raidekapasiteetin kasvattaminen on edellytys saavutettavuuden nykytasonkin säilyttämiseksi. Nopeustason korottaminen on tarpeen alueen toimimiselle *yhtenäisenä työssäkäyntialueena niin, että ihmisten, tavaroiden ja palveluiden liikkuminen saadaan mahdollisimman sujuvaksi ja ympäristöystävälliseksi*. Helsinki-Tampere matka-ajan junalla on oltava selvästi nopeampi kuin henkilöautolla. Tavoite on **Yhden tunnin saavutettavuus kaikkialta kaikkialle Tampere-Helsinki -vyöhykkeellä** sekä **yhden tunnin matka-aika Tampereelta Poriin, Vaasaan ja Jyväskylään**. Tampere-Seinäjoki radalla on matkustajia näistä kolmesta suunnasta eniten, jopa enemmän kuin Helsinki-Turku liikenteessä.

#### **Lisää kapasiteettia ja nopeutta tarvitaan koska:**

- Suomen kasvukäytävä on jo nyt liikennöidyin alue Suomessa, 300 000 pendelöijää sekä lisäksi liikematkat ja tavaralogistiikka. Liikennöidyin alue jatkaa kasvuaan mm. väestönkasvun ja asemanseuduille tehtävien investointien tuodessa alueelle lisää työpaikkoja ja väestönkasvua. Ympäristöystävällisen, luotettavan ja ruuhkattoman henkilöliikenteen ja tavaralogistiikan kehittäminen alueella vaatii raidekapasiteetin lisäämistä.
- Pääradan nopeiden henkilöliikenneyhteyksien kysyntä kasvaa laajalla yhdentyvällä Helsinki-Tampere -työssäkäyntialueella. Nopeat yhteydet on toteutettava niin, että suurten kaupunkien välillä olevien kaupunkien ja kuntien yhteydet ovat nopeita ja vuorotiheys kysynnän mukainen. Junakaluston on oltava yritysten asiointiliikenteeseen ja pendelöijien tarpeisiin sopivia (työskentely ja kokoustaminen).
- Myös taajamajunaliikenteen odotetaan kasvavan liikenne- ja kaavoituspolitiikan tavoitteiden mukaisesti.
- Tavaraliikenteen kasvulle erityisesti Vuosaaren satamaan on oltava raiteilla tilaa. Eri liikennöintimuotojen yhdistäminen ja samalla häiriöherkkyyden vähentäminen vaativat lisäraiteita.
- Pääradan kapasiteetti pitää olla kunnossa, jotta mahdollisen Tallinnan tunnelin hyödyt saavutetaan parhaalla mahdollisella tavalla koko Suomessa.
- Junaliikenteen avaaminen kilpailulle vaatii sekin raidekapasiteetin lisäämistä pääradalla, jotta kilpailun avaamisen hyödyt voidaan saavuttaa.
- Pääradan kapasiteetin ja nopeustason vaikutus koko Suomen taloudelliseen kilpailukykyyn on merkittävä. Pääradan kapasiteetin parantaminen vaikuttaa Suomen kasvukäytävän kaupunkien ja kuntien lisäksi Tampereen pohjoispuolen kaupunkien saavutettavuuteen.

#### **Toimenpiteet :**

- *Pääradan lisäraiteiden (Hki-Tre) ratasuunnittelu aloitetaan vielä tällä hallituskaudella.* Yleissuunnitelma käynnistetään heti. Lisää raiteita siten, että nopeita junia (IC, Pendolino), nopeita taajamajunia, lähiliikennejunia ja tavaraliikennettä kutakin voidaan kehittää omaa kysyntäänsä vastaavasti.
- *Lentoradan ratasuunnittelu aloitetaan vielä tällä hallituskaudella.* Yleissuunnitelma käynnistetään heti. Pääradan kytkeminen kansainvälisiin yhteyksiin toteutuu kun Keravalta etelään radan kapasiteettia lisätään rakentamalla Lentorata (5. ja 6. lisäraiteiden sijasta). Se on myös edellytys mahdollisten Itäradan (Pietarin suurnopeusrata) ja Tallinnan tunnelin kytkemiselle raideliikenneverkkoon.

- Ainakin Helsinki-Tampere -radan nopeusstandardi parannetaan (250+ km/h)
- Päärata saadaan TEN-T Pohjanmeri-Itämeri ydinverkkokäytävän osaksi, joka mahdollistaa EU:n CEF-rahoituksen hakemisen. Tutkitaan myös yksityisrahoitteisen toteutusmallin mahdollisuutta Pääradan lisäraiteiden ja Lentoradan toteuttamisessa.- Junakaluston laatu vastaamaan kunkin junatyyppin tarpeita (huom. erityisesti työmatkaliikkujien tarpeet).
- 3. ja 4. raide koko yhteysvälille Kerava-Tampere
- kaksoisraide koko yhteysvälille Tampere – Seinäjoki

## **2) Kasvukäytävän saavutettavuuden ja kaikkien liikennemuotojen tehokkaan välityskyvyn turvaaminen koko käytävän alueella**

Suomen kasvukäytävän valtasuoni on pääradan ohella VT3 osana kansainvälistä E12 tietä. Sen palvelutason ylläpitäminen vaatii jatkuvaa infran ja toiminnallisuuden parantamista vastaamaan nopeasti kehittyvän liikenneteknologian ja uusien palvelujen vaatimuksia. VT3:n parannuksena on ryhdyttävä Hämeenkyrön ohitustien toteuttamiseen valmiiden suunnitelmien mukaisesti.

Kasvukäytävän ulkoisen saavutettavuuden kannalta tärkein yhteys on Helsinki-Vantaa lentokentän kansainväliset yhteydet ja ennen kaikkea lentokentän saavutettavuus Helsingin seudun ulkopuolelta. Lentorata Keravan pohjoispuolelta lentoasemalle lyhentää pääradan ja oikoradan suunnista matka-aikaa lentokentälle noin 25 min. Helsinki-Vantaa -lentokentän saavutettavuuden parantuessa on uudelleen arvioitava Tampere-Pirkkalan kentän rooli osana kansallista lentoasemaverkostoa, osana koko kasvukäytävän kansainvälistä saavutettavuutta, ja myös osana Pirkanmaan aluekehitystä. Pirkkalan lentoasemaa ei tarvita kansalliseen paikallisliikenteeseen, kun suora junayhteys on aikaansaatu, vaan sen merkitys rakentuu muun lentotoiminnan pohjalle.

## **3) Yhteiskehittämistä (ppp yhteistyö)**

Suomen kasvukäytävä -verkosto haluaa sitoutua yhdessä laaditun strategian mukaiseen kehittämiseen. Yhdessä sovitut kehittämisteemat ovat 1) sujuvat matkaketjut Suomen kasvukäytävällä, 2) ympäristöystävällisen henkilöliikkumisen ja logistiikan edistäminen, 3) tietoliikenneinfra - tiedon ja osaamisen liikkuminen sekä 5G ja 4) Suomen kasvukäytävä Pohjoisen Euroopan kestävä kasvun dynamo.

### **Sujuvat matkaketjut Suomen kasvukäytävällä**

- Asemanseudut sujuvan ja ympäristöystävällisen liikkumisen solmukohdiksi. Asemanseutujen palvelujen ja kaupunkiympäristön kehittäminen, Maas-palvelut ja älykkäät sovellukset, kutsuliikenne, jaetut kulkuneuvot, automaattiliikenne, turvalliset, ympäristöystävälliset ja terveyttä edistävät matkaketjut
- Yhteensopivat lippujärjestelmät
- Eri liikkumispalveluiden soveltuvuus erilaisille alueille (vrt. metro-polialue ja kaupunkien läheinen maaseutu sekä näiden yhdistelmä työmatkaliikkumisen näkökulmasta)

### **Ympäristöystävällisen henkilöliikkumisen ja logistiikan edistäminen**

- Vaihtoehtoiset polttoaineet - yhteistyö yritysten ja kaupunkien/ kuntien kanssa
- Uudet innovaatiot ympäristöystävällisen liikkumisen edistämässä ja vaikutusten näkyväksi tekemisessä
- Kiertotalous Suomen kasvukäytävällä - materiaalin kierto ja yritysten ekosysteemit kestävä kasvun edistämässä
- Viestintä ja asukkaiden valintoihin vaikuttaminen ympäristöystävällisen liikkumisen edistämässä

### **Tietoliikenneinfra - tiedon ja osaamisen liikkuminen sekä 5G**

- 5G pilottialustaksi - nopeiden ja toimintavarmojen yhteyksien edistäminen Suomen kasvukäytävällä. Erityisesti merkityksellistä esim. automaattisiin laitteisiin ja robotiikkaan liittyen.
- tietoliikenneinfran mahdollistamat uudenlaiset työskentelymuodot sekä uudenlaiset liiketoimintamahdollisuudet

### **Suomen kasvukäytävä Pohjoisen Euroopan kestävä kasvun dynamo**

- Investointien innovatiivinen kehittymisen alusta ja uudet liiketoimintamahdollisuudet (älykäs liikkuminen, älykkäät kaupungit, kiertotalous, tuotanto-, palvelu- ja hyvinvointirobotiikka, IoT sekä elinkeinoelämälähtöinen -opetus, oppiminen, tutkimus, tuotekehitys). Yritysten, kaupunkien ja kuntien sekä koulutus- ja tutkimus-toimijoiden yhteistyön edistäminen (ml. toisen asteen oppilaitokset, korkeakoulut ja yliopistot).
- Kasvukäytävän laajan työssäkäyntialueen kehittäminen niin, että organisaatiot saavat osaavaa työvoimaa. Saavutettavuus ja sujuvat liikenneyhteydet niin, että laajalla työssäkäyntialueella on helppoa käydä töissä. Uudenlaisten työskentelytapojen kokeilu (esim. yhteisölliset työskentelytilat, etätö, työskentelymahdollisuuksien parantaminen junassa ja bussissa jne.)
- Kansainvälisissä ja kansallisissa verkostoissa olevan osaamisen tunnistaminen, hyödyntäminen ja jakaminen Suomen kilpailukyvyyn ja kestävä kasvun edistämiseksi.

### **Rahoitusehdotus: Suomen kasvukäytävän AIKO-rahoitus**

Tavoitteena on saada Suomen kasvukäytävälle oma AIKO-rahoitus, jonka rahoitusviranomaisena jatkaa Uudenmaan liitto. Suomen kasvukäytävän ohjausryhmä käsittelee ja arvioi hankehakemukset, kuten nykyisessäkin AIKO-rahoituksessa. Rahoituksesta päättämisen tulee olla avointa ja läpinäkyvää. Rahoitusta myönnetään Suomen kasvukäytävän strategian tavoitteiden suunnassa sellaisille hankkeille, joilla on merkitystä koko Suomen kilpailukyvyyn ja elinvoiman kannalta vähintään kehittämistoimien tulosten avoimuuden muodossa. Rahoitusviranomaisen koordinoi ja seuraa tavoitteiden toteutumista.

### **Kustannusarvio**

Tavoite on miljoona euroa AIKO-rahoitusta vuodessa eli yhteensä noin kahden miljoonan euron hankevolyyymi. Rahoituksen jako toimintalinjoittain 1. 40 %, 2. 30%, 3. 10 % ja 4. 20%.

Verkoston kaupungit ja kunnat yhdessä alueiden yhteistyöverkostojen kanssa sitoutuvat hankkimaan 50% omarahoitusosuuden saadessaan kasvusopimusrahoitusta.

## LIITE

### **TOIMINTA PÄÄTTYVÄLLÄ AIKO-sopimuskaudella 2016-2018**

Suomen kasvukäytävä (SKK) ja valtio solmivat kasvusopimuksen vuosiksi 2016-2018. AIKO-rahoituksella on edistetty yhdessä sovittuja teemoja. Lisäksi liikkumispalvelujen nopea kehittyminen on tuonut myös uusia, kuten automaattiliikenne, kehittämisteemoja pilottien ja kehittämishankkeiden teemoiksi. Meneillään olevia kehittämishankkeita ja selvityksiä ovat:

- Lentoradan vaikutusten laaja-alainen arviointi
- Raideliikenteen kapasiteetti ja raideliikenteen kilpailun avaamisen merkitys Suomen kasvukäytävälle
- aIGO - asemanseutujen joukkoliikenteen kehittäminen ympärivuotisella automaatiolla
- Kasvukäytävän kestävä liikunnan palvelut, jaetut autot, pyörät, parkkipaikat jne.
- Asemanseutujen kestävä palvelut, kiertotalous ja jakamistalous
- Digitalisaation ja innovaatioiden hyödyntäminen kansainvälisessä liiketoiminnassa ja rahtiliikenteessä (Pohjoisen kasvuvyöhykkeen (PKV) hanke, Suomen kasvukäytävä (SKK) mukana)
- Etelä-Suomen tavaralogistiikan järjestelmän tehostaminen - toimenpiteet ja kehityspolut (PKV hanke, SKK mukana)

Kehittämistyössä on ollut mukana kymmeniä yrityksiä sekä useita koulutus- ja tutkimustoimijoita. Kaupungit ja kunnat toimivat mahdollistajina avaten toimintojaan kehittämistyön kehitys- ja palvelualustoiksi.