

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita? ja Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä? (Kaksi kysymystä on yhdistetty yhdeksi vastaukseksi).

Liikenne 12 on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelmassa on nostettu esiin uusi maailmantilanne ja korostettu liikennejärjestelmän huoltovarmuutta, varautumista ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Toimenpiteet painottuvat kuitenkin perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon ylläpitoon jättäen varjoonsa laajemman strategisen kehittämisnäkökulman erityisesti tavoitteiden kannalta keskeisten länsiyhteyksien kannalta. Turun kaupunki katsoo, että läntisten yhteyksien kasvava merkitys olisi huomioitava vahvemmin myös, kun määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitus- ja painopistealueita.

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden varmistamisen ja läntisten yhteyksien parantamisen tulee olla erityishuomion ja edistämistoimien kohteena sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Suunnitelmassa todetaan perustellusti, että on välttämätöntä huomioida meri-, raide-, maantie- ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukykyyn vahvistuminen muuttuneessa maailmantilanteessa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Turun kaupunki pitää tärkeänä, että väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkaulat eli TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttäminen. Varsinais-Suomessa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat

Turun ja Naantalın satamat, Turun lentokenttä, E18 ja Turun ja Helsingin välinen raideyhteys. Asetuksen mukaan ydinverkon on oltava asetuksen vaatimusten mukaisessa kunnossa vuoden 2030 loppuun mennessä. Nyt esitetty suunnitelma ei riittävällä tavalla huomioi Lounais-Suomen yhteyksien merkitystä muuhun Eurooppaan.

Turun kaupunki huomauttaa, että Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos on puutteellinen. Se ei edelleenkään sisällä investointeja ja suunnitelman suora vaikutus väyläverkon investointiohjelmaan jää epäselväksi. Suunnitelma jää näin ollen irralliseksi konkreettisesta väyläverkon investointiohjelmasta ja sen valmistelu-prosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä ja vie suunnitelman uskottavuutta.

EU:ssa valmistellaan parhaillaan budjettirakenteen uudistusta ja keskusteluissa on ollut myös eurooppalaisesta liikennehankkeiden rahoitusvälineestä luopuminen uudella budjettikaudella. Turun kaupunki katsoo, että Suomen tulisi EU:n budjettineuvotteluissa varmistaa, että liikenneinfralle säilyy itsenäinen ja riittävän suuri rahoitusinstrumentti myös jatkossa. Nykyiset eurooppalaisen liikennehankkeiden rahoituskriteerit tulisi myös päivittää strategisemmiksi siten, että ne huomioivat hankkeiden eurooppalaisen lisäarvon, vaikuttavuuden ja kiireellisyyden. Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa EU:n uuden rahoituskauden valmistelussa erityisesti liikenteen rahoitukseen ja Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF) jatkoon. CEF III:n sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kriteerit tulee uudistaa vastaamaan Itämeren alueen tarpeita.

Suunnitteluohjelmaluonnoksessa todetaan, että valmistelussa huomioidaan ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja mahdolliset EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. Turun kaupunki huomauttaa, että Suomi on viime vuosien aikana alisuoriutunut liikennehankkeiden EU-rahoituksen hauissa. Suunnitelmallinen ja systemaattinen suomalaisten EU-rahoitushakukelpoisten liikennehankkeiden edistäminen ja hauissa vaadittavan hankematuriteetin kasvattaminen tulee olla korkealla liikennepolitiikan prioriteeteissamme, jotta hakujen auetessa suomalaisilla hankkeilla on mahdollisuudet niissä menestyä.

Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvu-huonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten L12-suunnitelman ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan. Tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen.

## Satamat

Uudessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa läntisten yhteyksien merkityksen kasvu on huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksessa ja painopisteissä. Tavarankuljetuksen liikkuminen, vihreän siirtymän investointien toteutuminen ja sotilaallinen liikkuvuus ovat kaikki riippuvaisia läntisten

satamien ja satamien takamaayhteyksien sujuvuudesta. Lounais-Suomen satamien rooli on elintärkeä, mikä korostuu edelleen Suomenlahden konttiliikenteen mahdollisessa häiriötilanteessa. Varsinais-Suomessa satamien kapasiteetin skaalaaminen ylös-päin on mahdollista, mutta edellyttää satamiin johtavien maanteiden E18 Turun kehätien sekä valtateiden 8, 9 ja 10 pullonkaulojen poistamista. Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä.

Satamien mahdollisen CEF rahoituskelpoisuuden varmistamiseksi valtion tulee jatkossa vaikuttaa siihen, että nykyiset sotilaallisen liikkuvuuden rahoituskriteerit väylän syvyydestä ja laituripituudesta eivät ole Itämeren merenkulkuun, mm. Naantalin ja Turun satamiin nähden ylimitoitettuja.

## Tiestö

Liikenne 12 -luonnoksessa on tunnistettu Venäjän hyökkäyssodan aiheuttama muutos Suomen turvallisuusympäristössä. Vallitsevassa tilanteessa on tärkeä kehittää liikenneinfrastruktuuria osana integroitumista pohjoismaiseen ja Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään. Suomen tulee huomioida lisäksi Naton erityistarpeet ja sotilaallinen liikkuvuus. Tämä edellyttää tiestön ja siltojen parantamista ja satamien infrastruktuurin vahvistamista. Erityisen tärkeää olisi saattaa TEN-T verkkoon kuuluvan E18 tien puuttuva osuus Raisiosta Naantaliin kuntoon asetuksen edellyttämässä aikataulussa vuoteen 2030 mennessä.

## Rautatieyhteydet

Suunnitelmassa tulee huomioida, että keskeinen osa läntisten yhteyksien vahvistamista on Länsirata, joka kytkee eteläisen Suomen ja koko Suomen liikennevirrat satamien kautta Länsi-Eurooppaan. Liikenne 12 –suunnitelmassa hankeyhtiön vastuulla olevan Länsiradan rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin, vaan päätös asiasta tehdään erikseen. Valtakunnallisesti merkittäviä raidehankkeita ja hankeyhtiöitä on kuitenkin tärkeää tarkastella osana liikennejärjestelmää. Raideliikenteen huoltovarmuuden, turvallisuuden ja tehokkaan kilpailun kannalta on kriittistä säilyttää radat jatkossakin julkisessa omistuksessa hankeyhtiöiden käytöstä huolimatta.

Nykytilanteessa on keskeistä panostaa liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen, jotta Suomen integroituminen sekä pohjoismaiseen että Euroopan laajuiseen liikennejärjestelmään etenee. Osana Suomen kytkeytymistä Eurooppaan on selvitystä vaativiin kehitettäviin kansainvälisiin yhteyksiin lisättävä Pohjois-Suomen ja Ruotsin välisen, Merenkurkun kiinteän yhteyden ja Rail Baltica - yhteyden (ns. Eurooppa-tunneli) lisäksi Turku–Tukholma kiinteä yhteys, nykyisten laivayhteyksien kehittämistä unohtamatta. Rajat ylittävä kiinteä yhteys yhdistäisi Pohjois-Euroopan kolme pääkaupunkia Helsingistä Turun kautta Tukholmaan sekä Kööpenhaminaan ja on Suomen lyhin ja turvallisin reitti Eurooppaan. Turun kaupunki myös huomauttaa, että EU:n uudella rahoituskaudella rajat ylittävät ja eurooppalaista lisäarvoa tuovat hankkeet korostuvat myös eurooppalaisen

kilpailukyky- ja liikennepolitiikan suuntaviivoissa. Enrico Letta korostaa EU:n sisämarkkinaraportissaan, että EU:n kilpailukyyn ja sisämarkki-noiden toimivuuden vahvistamiseksi on tärkeää panostaa nopeiden raideyhteyksien suunnitteluun, rahoitukseen ja toteutukseen. Raportti korostaa hyvin toimivaa ja Euroopan pääkaupunkeja yhdistävää raideverkkoa keskeisenä tekijänä, joka tukee sekä vihreää että digitaalista siirtymää ja lisää EU:n kilpailukykyä. Sama teema korostuu myös esimerkiksi komission vastikään julkaisemassa kilpailukykykompassissa, jossa linjataan, että komissio valmistelee suunnitelman näiden nopeiden raideyhteyksien kehittämiseksi. Turun kaupunki korostaakin, että liikenneinfran strategisen ja turvallisuuspoliittisen merkityksen korostuessa on keskeistä, että Suomi on aktiivisesti edistämässä omia kiinteitä läntisiä yhteyksiään, kun niiden kehittämiselle on myös eurooppalainen kysyntä. Tämän tulisi näkyä myös strategisen tason suunnitelmissa.

Alueellisen junaliikenteen osalta valtion rahoituskehyksessä tulee huomioida varautuminen henkilöjunaliikenteen ostopalvelusopimuksen uudistamiseen. Nykyinen ostoliikennesopimus liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välillä on voimassa vuoden 2030 loppuun. Vuosina 2026–2028 kilpailutettavien uusien palvelusopimusten tulee mahdollistaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen laajentaminen. Varsinais-Suomessa potentiaalisia ovat kaikki ratasuunnat Turusta Saloon, Uuteenkaupunkiin, Naantaliin ja Loimaan kautta Tampereelle. Kytkemällä lähijunat Länsirataan mahdollistetaan täysimääräiset liikenteelliset hyödyt ja maakunnalliset jatkoyhteydet. Alueellisen junaliikenteen käynnistäminen edellyttää myös Turun ja Uudenkaupungin välisen radan peruskorjausta, Raisio–Naantali-radon peruskorjausta ja sähköistämistä sekä asemainvestointeja.

Raideliikenne on valtakunnallinen kysymys, joka kuuluu valtiolle, eikä alueiden saavutettavuus junalla voi riippua kuntien rahoituksesta. Valtion tulee myös ottaa vastuu asemapalveluiden järjestämisestä joko Väylän tai uuden erillisen valtiotoimijan kautta. Keskeistä on myös, että kaupunkien asemapalveluita kohdellaan yhdenvertaisesti.

## Lentoliikenne

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina. Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Turun lentoasema on Helsinki–Vantaan kentän ohella toinen Suomen EU:n TEN-T-ydinverkon kentistä ja se toimii usean lentoyhtiön varakenttänä. Turku on lisäksi Rajavartiolaitoksen vartiolentolaivuuden yksi kolmesta tukikohdasta ja päätukikohta kiinteäsiipisille valvontakoneille ja meripelastuskoptereille. Lentokenttä on merkittävä liikennemuoto Varsinais-Suomen teollisuudelle ja matkailulle. Turun lentoaseman strateginen rooli on tärkeä tunnistaa lentoasemaverkoston uudistamistyön käynnistyessä vuonna 2026. Turusta lentomatkat ovat sopivan mittaisia myös kestävän lentämisen kehittämiseksi lentopolttoaineita koskevan EU-lainsäädännön ja päästökaupan tiukentuessa lähivuosina.

## Kaupunkiseutujen joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily

Liikenteen ilmastopäästöt sekä niihin liittyvät kansainväliset ja kotimaiset tavoitteet eivät näy riittävästi suunnitelmaluonnoksen linjauksissa. Liikenteen päästövähennykset ja niitä koskeva toimenpidevalikoima ovat tällä hetkellä erittäin keskeinen valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarve. Kansainvälisten ilmastotavoitteiden saavuttaminen ratkaistaan suurilla kaupunkiseuduilla.

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. koulu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet. Maaseudun joukkoliikenteen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2029 alkaen. Turun kaupunki huomauttaa, että suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle ei kuitenkaan ole esitetty minkäänlaista korotusta, vaikka juuri suurilla kaupunkiseuduilla ratkaistaan valtiotakin koskevat ilmasto- ja kulkutapajakaumatavoitteet.

Suurten kaupunkiseutujen välttämättömiä kehityshankkeita ollaan nyt asettamassa kilpailemaan niukkenevista resursseista, vaikka nämä seudut pitkälti määrittävät koko maan kehitystä korkean tuottavuuden toimialojensa ja työpaikkamääriensä kautta. Väestömäärän ja väestöennusteiden tulisi näkyä resurssien kohdentamisessa.

Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan. Tieliikenteen verotus tulee ohjata kasvihuonepäästöjen vähentämiseen, ei sen kasvattamiseen. Aikaisemmin päätetty joukkoliikenteen arvonnalisäverokannan korotus heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä ja vähentää sen käyttöä, mikä on vastoin kaupunkiseutujen ja valtion omia tavoitteita.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen verkon kehittäminen tunnistetaan Liikenne12 -suunnitelmassa, mutta sen rahoitus ja siten panostukset sekä vaikutukset jäävät suunnitelmassa äärimmäisen vähäisiksi. Tämä on ristiriidassa mm. kaupunkiseutujen ja valtion liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

-

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Liikennepolitiikassa tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta. Liikenne 12 -suunnitelma on suunnitelma, jonka tulee lisätä liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksia siten, että pitkän

ajan suunnitelmat ja rahoitus ovat luotettavia ja niihin voidaan tukeutua. Suunnitelmassa todetaan, että valtion rahoitus on niukka julkisen talouden tilan takia. Julkisen talouden niukkuus aiheuttaa haasteensa, mutta Turun kaupunki painottaa, että keskeisen infran rahoitus-vastuuta ei tule siirtää kunnille. Kunnat ovat jo saaneet merkittävästi lisätehtäviä, ja joissa sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus on merkittävästi pienentänyt kuntien veropohjaa ja investointikykyä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusohjelmassa painottuu väyläverkon korjausvelan taittaminen, mikä on tärkeää, sillä liikenneverkon keskeiset haasteet liittyvät olemassa olevan liikenneverkon riittävään rahoitukseen ja ylläpitoon. Tieverkko palvelee kaikkia kansalaisia ja verkon kunnossapito on erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten edellytys. Perusväylänpidon rahoitustason korotuksesta huolimatta esitetty rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämätön. Erityisesti kehittämisinvestointien rahoitus on liian niukka olemassa oleviin tarpeisiin.

Liikenne 12 -suunnitelma ei huomioi riittävästi suurten kaupunkiseutujen merkitystä Suomen taloudellisen kasvun moottoreina. Suuret kaupunkiseudut ovat kasvun veturi Suomessa ja kasvaessaan voimakkaasti vaativat kehittämisinvestointeja myös valtion väyläverkolla. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n SUMP-määrittelyn mukaisesti.

Valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta. Liikenneverkon mahdollisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa on noudatettava valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kohdeltava alueita tasapuolisesti. Väyläverkon kehittämishankkeet on jatkossa toteutettava liikenteen kehittämishankkeilla. Yhteisrahoitteiset MAL-sopimukset eivät voi muuttua välineeksi valtion väyläverkon kehittämiseksi ja Liikenne12 –suunnitelma ei voi nojata valtion väyläverkon osalta kaupunkien rahoitukseen. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset tulee palauttaa alkuperäiseen rooliinsa kestävän liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen välineenä.

Liikenne12 –suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurten kaupunkiseutujen ratahankkeista. On täysin perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on jatkossakin vähintään 30 %. Raitioteiden valtion avustuksien rahoitustaso tulee turvata seuraavalle 12 vuodelle.

Valtionkin tavoitteiden kannalta merkittävät ilmastoon vaikuttavat ratkaisut tehdään suurilla kaupunkiseuduilla, ja valtion tulee osallistua näiden yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen. Suunnitelmassa suuret kaupunkiseudut jäävät taka-alalle erityisesti joukkoliikenteen rahoituksessa. Suunnitelma sisältää noston maaseudun joukkoliikenteen rahoitukseen, mutta suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne pysyy nykyisellä matalalla tasolla. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia todetaan edistettävän erityisesti kaupunkiseutujen kestävän ja tehokkaan kasvun näkökulmasta. Tämä on kuitenkin jätetty lähes kokonaan kuntien rahoitettavaksi. Kaupunkiseudut ovat kehittäneet pääosin omalla rahoituksellaan joukkoliikennepalveluja. Joukkoliikenteen ilmastoperusteisen valtionavustuksen lakkauttaminen ja ALV-korotus yhdessä kustannusten nousun

kanssa ovat heikentäneet palvelujen järjestämisen rahoituspohjaa ja nostaneet lipunhintoja. Myös henkilöjunaliikenteen uudistamiseen varattu valtion ostopalvelurahoitus on täysin riittämätön hallitusohjelmassa asetettuun tavoitteeseen mm. lähijunaliikenteen lisäämisestä, vaikka kuntien maksuosuutta liikenteen operoinnista lisättäisiinkin.

Valtion tulee jatkossakin kantaa vastuu valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Vuoden 2021 suunnitelmassa esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa. Kunnat ovat pitäneet edellisessä suunnitelmassa esitettyä yhteisrahoitusmallia kohtuuttomana sekä valtion ja kuntien kustannusvastuita muuttavana (ks. tarkemmin vuoden 2021 Liikenne 12 -suunnitelmasta annetut lausunnot). Myös eduskunta on kannan-otossaan (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021) edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikenne-hankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Turun kaupunki toteaa muun kuntakentän tavoin, että valtion osuuden tulisi edellä kuvatuissa yhteisrahoitushankkeissa olla vähintään 70 %, sillä yhteisrahoitteisiin hankkeisiin liittyy kunnalle koituvia kustannuksia esimerkiksi yhdyskuntarakentamisesta, katuverkosta ja joukkoliikenteestä.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Suunnitelmassa todetaan tarve vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, jotka aiheuttavat merkittävän osan (n. 23 %) Suomen kokonaispäästöistä. Liikenne12 toimenpiteiden vaikuttavuus päästöalennamaan on varsin vaatimaton. Valtakunnallisen Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvu-huonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten L12-suunnitelman ympäristöselostuksesta käy ilmi.

Valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä. Mikäli tämä toteutuu, ajoneuvoliikenteen kasvu olisi vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi merkittävää lisäkapasiteettia maantieverkolla.

Suunnitelmassa todetaan, että päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyuden ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmista olisi tärkeää tunnistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä. Näiden merkitys tulisi tunnistaa myös Liikenne12 suunnitelman toimenpideohjelmassa.

#### **Muut huomiot?**

-

Korhonen Ari-Pekka  
Turun kaupunki