



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET

# Kaupunkiseudut ja Liikenne 12

Maaliskuun keskusteluissa esille nousseita näkökulmia ja kysymyksiä



# Yleisiä huomioita

- Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistettava kaupungistuminen ja kaupunkiseutujen merkitys tavoitteiden toteuttamisessa.
- Kaupunkiseuduilla tarve pitkäjänteiseen liikennejärjestelmän kehittämisenäkymään (erityisesti selkeät kustannusjaot, lähtökohdat seudulliseen suunnitteluun, joukkoliikenteen rahoitus – muutoksiin infra-avustusten määrässä helpompi sopeutua).

# Liikenne 12 ja MAL-sopimukset

- Tärkeää, että jatkuvat MAL- ja Liikenne 12 -prosessit pyörivät samaan suuntaan
  - MAL ja Liikenne 12 -tavoitteiden asettaminen - ohjaavatko seudulliset ja valtakunnalliset tavoitteet kehitystä samaan vai eri suuntaan?
  - Valtiolta odotetaan sitoutumista MAL-sopimusmenettelyyn myös jatkossa.
  - Yhteinen tahtotila tärkeä – valtion rahoitus kannustimena.
  - MAL-sopimukset keino toimeenpanna Liikenne 12 -suunnitelmaa ja toisaalta kanava vuorovaikutukseen Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluvaiheessa.
  - Kategoriset jaot suurten ja pienempien MAL-seutujen välillä eivät toivottavia (samat rahoitusinstrumentit oltava käytössä kaikilla seuduilla)
  - MAL-sopimusten rahoitus Liikenne 12 –suunnitelmaan – toisaalta selkeää myös, jos rahoitus momenteittain Liikenne 12:ssa. Pohdittava myös, mikä kannustaa kaupunkiseudun kuntia yhteistyöhön – valtakunnalliset haut eivät välttämättä kannusta.
  - Neuvotteluja tehostaisi, jos tiedettäisiin mistä neuvotellaan ja mistä ei, ja valtion seudulle kohdistuvan rahoituksen suuruusluokka

# Valtion väylähankkeet

- Tarve selkeyttää valtion kehittämishankkeiden päätösprosessia, nykyiset ohjelmat eivät muodosta selkeää kokonaisuutta.
  - Toivotaan selkeytystä siihen, mitä MAL-rahoituksella rahoitetaan ja mitä ei.
  - MAL-sopimuksissa seudulliset hankkeet, alueiden väliset kehittämishankkeet Liikenne 12 -suunnitelman puitteissa (valtiolla vastuu näiden vaikutusten arvioinnista)
- Väyläverkon investointiohjelman kehittäminen sellaiseksi, että hankkeet aikataulut paremmin selvillä. Helpottaisi kuntien toimenpiteitä hankkeisiin liittyen.
  - Nykyistä Liikenne 12 –suunnitelman myötä kehitettyä järjestelmää kannattaa hienosäätää vielä paremmaksi.
- Huomioitava myös infran kehittämisen luoma potentiaali kaupunkiseutujen maankäytössä (valtio investoi infraan, kunta maankäyttöön)



# Avustukset kuntien infraan

- Valtionavustukset muuhunkin joukkoliikenneinfraan kunnissa kuin ratikoihin – tunnistetaan myös busseihin perustuva joukkoliikennejärjestelmä
- Ratikoiden rahoitukseen pitkäjänteisyyttä: ratikoiden toteutusjärjestys
- Kävelyn ja pyöräilyn avustusten prosessi kehittynyt parempaan suuntaan, mutta byrokratiassa vielä kevennettävää (seuduilla halua päättää asioista enemmän seudullisesti kokonaisuutena + kuntien erilaisten olosuhteiden huomiointi vaatimuksissa, esim. pyöräväylien leveys)
- Avustusrahoituksen ennakoitavuus auttaa kuntia hankkeiden suunnittelussa.
- Valtion rooli henkilöliikenteessä erityisesti kuntakeskusten välisessä liikenteessä.

# Muita kehittämisajatuksia

- Joukkoliikenteen rahoitus keskeistä kasvaville kaupunkiseuduille, samoin infrahankkeiden suunnitteluvalmius. Pienten parantamishankkeiden ja kävelyn ja pyöräilyavustusten merkitys kunnille suuri.
- Huomioitava myös tavarankuljetukset ja huoltovarmuus.
- Raideliikenne:
  - Raidereformi tärkeä kytkeä tiiviisti Liikenne 12
  - Asemapalveluiden selkeyttäminen: valtion ja kuntien yhteistyö
  - Hankeyhtiöidenvaihtoehtojen esillä pitäminen
- Selkeytettävä valtion rooli maanteiden kehittämisessä kaupunkiseuduilla
- Valtiolta toivotaan suunnan näyttämistä liikenteen ilmastopolitiikassa

# Liikennejärjestelmätyö ja tietopohja

- Seudullisen jatkuvan liikennejärjestelmäyhteistyön arvo tunnistettava ja resurssit turvattava
  - Toiveena yhteisten lähtökohtien tunnistaminen seudulliseen lj-työhön – valtion viestien huomioiminen seuduilla SUMP-ohjeistuksen huomioiminen, liittyy myös valtion osallistumiseen. Myös mahdollisuus tiivistää MAL-seutujen välistä yhteistyötä.
  - Ratojen kehittämisen suunnittelu vahvemmin mukaan
  - Ei tarvetta kirjata lakisääteiseksi tehtäväksi (mutta auttaisiko resursoinnissa?)
- Tietopohjan kokoaminen hyvä pitää valtion vastuulla, Traficomien rooli koettu hyvänä
  - Indikaattoritiedot ja niiden kehittäminen
  - Mahdollistaa seutujen vertailun
- Miten vaikutusten arviointia kehitetään, että rahoitus kohdistuisi tehokkaimpiin kohteisiin riippumatta esimerkiksi verkon omistuksesta?



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET