

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?**

Strategiset linjaukset ovat lähtökohtaisesti oikein asetettu. Linjaukset ovat kuitenkin varovaisesti asetetut ja kunnianhimon taso puuttuu. Esimerkiksi avaukset uusien strategisten rajat ylittävien liikennehankkeiden osalta (sillat – tunneliratkaisut, maarajan ylittävän liikenneväylästäön kehittäminen, raideliikenteen eurooppalaistuminen, lentoliikenteen kehittäminen vähähiilisemmäksi) puuttuvat strategiasta täysin.

Turvallisuutta koskevien linjausten osalta strategiassa tuodaan esille, että kokonaisturvallisuutta korostetaan. Muotoilu on liian yliolkainen suhteessa asian merkitykseen nykyisten geopolitiikan aiheuttamien muutosten näkökulmasta. Esitetään täsmennettävä esimerkiksi siten, että kokonaisturvallisuuden tarpeet otetaan painokkaasti huomioon liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikenneturvallisuuden osalta lausuntopyynnössä on todettu, että painotetaan toimenpiteitä, jotka lähtevät yksilön toiminnasta. Tulee kuitenkin muistaa, että huolellisella liikennejärjestelyjen suunnittelulla ja toteutuksella koko liikennejärjestelmässä on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuden parantamisessa. Siksi yksilön tekemistä ei voi asettaa ensisijaiseksi liikenneturvallisuustoimenpiteeksi vaan ko. kohtaan tulee lisätä myös liikennejärjestelmän kehittämistarve turvallisuutta parantavien toimenpiteiden osalta. Kestävyyttä korostavat strategiset linjaukset ovat myös liian ylimalkaisia ja esimerkiksi linjaus liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen hyödyntämisestä tehokkaasti kestävyuden parantamiseksi ei lukijalle avaudu. Pyydetään tarkentamaan em. linjauksia selkeämmiksi ja tavoitteellisemmiksi.

Alueellisten painotusten osalta Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että maakunnan näkökulmasta valtakunnallisen ja alueellisen liikenne- ja viestintäverkkojen kehittämisessä painottuvat maakunnassa suunnittelussa ja toteutuksessa olevien 19,5 miljardin euron investointihankkeiden

saavutettavuuden edistäminen. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyssä esim. pohjoisen suuraluetarkastelussa painotetaan rajat ylittävän liikenteen kehittämistarpeita, jotka eivät kuitenkaan Keski-Pohjanmaan maakunnan kehittämistarpeen näkökulmasta ensisijaisia. Siksi suuraluekohtainen tarkastelu on aivan liian suppea, maakunnan liikennejärjestelmätarpeiden kehittämistä rajaavia ja niihin on vaikea sitoutua. Strategiassa liikennepalvelujen toimivuudessa tulee ottaa huomioon vahvasti mm. maakunnan kilpailukykyyn edistäminen ja kasvun vahvistaminen, maakunnan eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Myös termien yhdenmukaistaminen vaatii vielä työtä.

Suunnitelmaluonnoksen visiossa vuoteen 2025 "kestävä ja saavutettava Suomi" tulisi painottua fiskaalinen kriisien sietokyky vahvemmin. Turvallisuuden tavoitteessa tulee vahvemmin nostaa esille kokonais-turvallisuuden vaikutukset (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 28). Muulta osin ko. kohtaan Keski-Pohjanmaan liitolla ei ole huomautettavaa.

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen tekstissä tulisi avata selkeämmin kuntien ja kaupunkiseutujen rooli ja vastuut liikennejärjestelmän kehittämisessä ja toimivuuden varmistamisessa tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmää tulee kehittää varmistaen maakuntien ja sen kuntien elinvoimaisuus, kasvu ja työllisyys, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen. Liikenneturvallisuutta tulee parantaa koko maassa, ei vain kaupunkikeskuksissa. Tämä tulee tehdä tietopohjaisesti toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyysissä havaittujen tarpeiden pohjalta.

Suunnitelmaluonnoksen tekstissä todetaan, että maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 32). Kuitenkin esimerkiksi Keski-Pohjanmaalla voimakkaasti etenevä energiamurros luo uusia kehittämistarpeita esimerkiksi laaja-alaisten kaivos-, tuulivoima-, aurinkoenergia-, vetytalous- ja biokaasuekosysteemihankkeiden näkökulmasta eikä palveluiden ylläpito riitä, vaan myös alueellisen liikennejärjestelmän palveluita tulee kehittää.

Suunnitelmaluonnoksen tekstissä tietopohjan kehittämistä koskevassa alaluvussa 4.5.1 kehittämistarpeisiin on todettu reagoitavan tietopohjaisesti. Ilmaus tulee avata ja selostaa, mitä tietopohjaisella reagoinnilla tarkoitetaan.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan valtion tiivistävän yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainvälisessä saavutettavuudessa. Ei riitä, että strategiassa kerrotaan eri yhteistyömuotojen toimenpiteistä. Strategiassa tulee avata, mitä yhteistyöllä tavoitellaan ja millä aikajänteellä tuloksia odotetaan saavutettavan esimerkiksi pohjoisten liikenneväylien kehittämisen osalta. (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 38).

Suunnitelmaluonnoksessa kotimainen ja kansainvälinen saavutettavuus on avattu hyvin. Huoltovarmuus on tuotu suunnitelmaluonnoksessa useissa eri tavoitteissa ja strategisissa linjauksissa, etenkin kuljetusketjujen huoltovarmuuden näkökulmasta. Sen sijaan Pohjois-Suomen aluekohtaisista painotuksista huoltovarmuus puuttuu kokonaan (taulukko “Kuvio 3. alueelliset painotukset”) ja se tulee lisätä. (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 33).

Suunnitelmaluonnoksen lausetta “suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset” tulee selkeyttää vastaamaan merkittävyyttä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita. (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 32). Huoltovarmuutta koskeviin osiin tulee sisällyttää tarve edistää saavutettavuutta Eurooppaan ja maailmalle.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Kokonaisuutena arvioiden suunnitelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet ovat melko yleisiä. Toteutuessaan ne voivat kuitenkin yleisyydestään huolimatta edistää Keski-Pohjanmaan maakunnan alueellisen liikennejärjestelmän kehittymistä.

#### **Väylät**

Liikenne 12-suunnitelmaluonnos avaa hyvin talouden haasteita perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä. Väyläverkon kehittämisessä nostetaan esille useita eri kehittämistarpeita, mutta samalla unohdetaan esimerkiksi suurinvestointien saavuttavuuden parantamiseen liittyvät kehittämistarpeet. Esi-merkiksi Keski-Pohjanmaalla valtatie 8:lla, 13:sta ja 28 kehittämistarve kasvaa vuoteen 2030 mennessä merkittävästi suurinvestointien ja uusien työpaikkojen myötä sekä teollisen elinkeinoelämän kasvun seurauksena. Itä-länsisuuntaiset liikenneyhteydet edistävät huoltovarmuutta ja maakuntien kytkeytyvyyttä toisiinsa. Myös kuntien sisäiset ja seutukuntia yhdistävät kävely- ja pyöräilytiet ovat osa väyliä kokonaisuutena ja niiden merkitys tulee tuoda vahvemmin L 12-suunnitelmassa esille .

Keski-Pohjanmaan liitto näkee tärkeänä, että Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksessa edistetään myös väyliä ja niissä toteutuvan liikenteen osalta ekologista kestävyttä hyödyntämällä maantieliikenteessä puhtaita käyttövoimia, kuten biokaasu, sähkö ja vety mukaan lukien niiden edellyttämien jakeluverkostojen laajentuminen. Nämä toimenpidetavoitteet tulee kirjata suunnitelmaluonnokseen painokkaammin esille.

Keski-Pohjanmaan liitto pitää erittäin tärkeänä kirjausta periaatteesta, jonka mukaisesti valtio – aluekeskusteluja tehostetaan eri toimijoiden kanssa (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 41). Yhteisellä tilannekuvalla ja liikennesuunnittelun toimijoiden tietoisuudella tulevista investoinneista alueilla ja kunnissa on mahdollista vaikuttaa parhaimmalla tavalla valtion väyläverkon

investointisuunnitelmaan siten, että se parhaiten edistää alueiden fyysistä saavutettavuutta ja vahvistaa paikallista ja alueellista elinvoimaisuutta.

Tulossa olevat maakunnan 19,5 miljardin investoinnit generoivat merkittävästi tie- ja rautatiekuljetuksia sekä lisäävät merikuljetusten tarvetta Kokkolan satamassa. Kuljetukset kohdistuvat niin pääväylille kuin alemmalle tieverkolle sekä yksityistieverkolle. Alemman tieverkon merkitys elinkeinoelämän edellytysten kannalta on siten erityisen korostunut maaseutumaisilla alueilla, joissa edistetään puhtaan siirtymän hankkeita, ylläpidetään puun korjuuta teollisuuden tarpeisiin ja varmistetaan alkutuotannon toimintaedellytykset. Siksi tieverkon ja erityisesti alemman tieverkon kehittäminen edellyttää merkittävää tasokorostusta perusväylänpidon rahoitukseen. Saavutettavuudella on suuri painoarvo yritys sektorille ja pääväylien perusylläpitoa pidetään tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana toimenpiteenä.

Keski-Pohjanmaa pitää merkittävänä länsirannikon kehittämiskohteena VT 8:n liikennesujuvuuden, turvallisuuden ja raskaanliikenteen välityskyvyn parantamista. VT 8:n maakunnallista osien osalta keskeistä on Kokkolan Kirkkolehdon kiertoliittymän kohdilta alkavan tieosuuden parantamista aina Kajaanin tien (VT28) risteykseen asti. Kokkolan Prisman liittymän kehittäminen parantaa huomattavasti liikenneturvallisuutta ja lyhentää risteysalueen jonotusaikoja. VT 8:n Kokkolan kohdalla on paljon risteävää poikittaisliikennettä, joka palvelee Kokkolan työssäkäynti- ja asuinalueita. VT 8:n ja Kajaanin tien risteysjärjestelyiden kehittämisen tavoitteina ovat liikenteen sujuvuuden, jalan- ja pyöräkulun edistäminen ja turvallisuuden parantaminen. Kokkolan sataman liikenteen sujuvuudelle on olennaista kiertoreitti VT 8:lta Kvikantin alueen läpi Kokkolan eteläisen teollisuusalueen risteyskohdasta, joka tulee huomioida valtion investointiohjelmassa. Investointiohjelmassa teollisuusalueelle tulee huomioida pistoraide pääradalta teollisuudelle Kokkolan eteläisessä teollisuuskeskittymässä.

VT 8:n ohituskaistat ja sujuvat risteysjärjestelyt Kruunuportin alueen teollisuudelle ja elinvoimaa lisääville työpaikkojen synnylle on tärkeä TEM-T-väylän kehityshanke. Kruunupyyn Kruunuportin alueen väylien ja rautatien liikennejärjestelyjen kehittäminen on merkittävää Pietarsaari-Kokkolalentoaseman saavutettavuudelle.

Keskeinen Suomen etelä-pohjoissuunnan liikenteen parantamisen kohde on maakunnan lävistävän kantatie 63:n parantaminen Ina - Kaustinen - Toholampi - Ylivieska, joka mahdollistaa lyhyemmän ja nopeamman siirtymisen Suomen läpi etelä-pohjoissuunnassa. Kantatie 63 jatkuu Ylivieskasta VT 83:na Ouluun. Erityisesti raskas liikenne on lisääntynyt kyseisellä tieosuudella pitkälti siitä syystä, että väylää käyttäen siirryttävä matka pohjoisen ja etelä-Suomen välillä on lyhyempi ja nopeampi, ja on siten tien käyttäjälle taloudellisempi vaihtoehto. Samalla se on yhteiskunnan ilmastovaikutusten osalta vähäpäästöidempi vaihtoehto. Tämän vuoksi suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä tulisi paremmin huomioida taloudelliset ja ilmastovaikutukset jopa aikaisemmasta poikkeavien väylästön kehittämisen toimenpiteinä myönteisten vaikutusten aikaansaamiseksi entisestään lisääntyvän liikkumisen seurauksena ja liikenteen palvelujen tarpeen kehittämiseksi.

## Raideliikenne

Liikennesuunnitelmassa esitetyt pääradan kehittämistarpeet ja toimenpiteet keskittyvät lähinnä Helsinki – Tampere välillä. Keski-Pohjanmaan liitto tuo esille, että Suomen päärata palvelee koko Suomen henkilö- ja tavaraliikennettä ja siksi pääradan kehittämistoimenpiteet tulee ulottaa Kemi-Tornioon saakka. Pääradan kautta kulkee merkittäviä tavaramääriä poikittaisia raideyhteyksiä hyödyntäen esimerkiksi Sotkamon Terrafamen ja Siilinjärven kaivoksilta Kokkolan sataman kautta globaaleille markkinoille. Pääradan merkitys korostuu myös siinä skenaariossa, jossa Etelä-Suomen satamien käyttöä rajoitetaan tai käyttö estyy, jolloin tavaraliikenne joudutaan suuntaamaan Länsi-Suomen satamiin. Sama tilanne syntyy myös skenaariossa, jossa Pohjois-Suomeen kohdistuu liikennettä rajoittavia toimenpiteitä, jolloin malmi- ja tavaraliikennettä joudutaan suuntaamaan Länsi-Suomen satamiin. Tällöin pääradan välityskyky, riittävät ohituspaikat ja palvelutason merkitys sekä etelä-pohjoissuunnassa että itä-länsisuunnassa korostuvat, koska päärata yhdistää poikittaisliikenteen päärataan. Siksi tavaraliikenteen kehitysnäkymä ja vaihtoehtoiset tilannekehityskuvat tulee ottaa vahvemmin huomioon pääradan kehittämistoimenpiteitä määritettäessä.

Toimenpiteissä lähijunaliikenteen merkitys jää suunnitelmaluonnoksessa vähälle huomiolle. Lähijunaliikenteen kilpailun vapautuessa myös sen merkitys alueellisen ja paikallisen saavutettavuuden lisääjänä korostuu. Tästä syystä Keski-Pohjanmaan liitto edistää voimakkaasti lähijunaliikenteen käynnistymistä Ylivieska-Kokkola-Seinäjoki raideliikennekäytävässä, joka palvelee laajasti koko Keski-Pohjanmaa - Etelä - Pohjanmaa – Pohjanmaa – Pohjois-Pohjanmaan talousaluetta. Keski-Pohjanmaalla lähijunaliikenteen edistäminen Ylivieska-Kokkola-Seinäjoki raidekäytävässä luo uusia joukkoliikenteen mahdollisuuksia alueelle, parantaa kaupunkiseutujen saavutettavuutta ja lisää esteettömyyttä. Rataverkon strategisissa kehittämistarpeissa todetaan valtion mukana olo tällaisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa, jota Keski-Pohjanmaan liitto pitää äärimmäisen tärkeänä.

## Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

Meriväylien kansallinen merkitys viennin mahdollistajana ja kansantalouden toiminnan turvaajana jää suunnitelmaluonnoksessa vähälle huomiolla. Suomen viennistä ja kauppamerenkulusta kuitenkin 95 prosenttia kulkee meritse ja Suomen satamien kautta. Vientitalous muodostaa 89 prosenttia Keski-Pohjanmaan maakunnan bruttokansantuotteesta. Siten globaalin viennin edistämällä ja sen mahdollistavilla satamien ja meriyhteyksien toimivuudella on merkittävä vaikutus Suomen ja maakunnan aluetalouteen. Kokkolan satama on Suomen kolmanneksi suurin ja Pohjois-Suomen suurin yleissatama. Kokkolan sataman merkitys on jälleen kasvamassa vuodesta 2025 alkaen EU:n kriittisten mineraalien litiumrikasteen, Kainuun kobolttijalosteen ja Siilinjärven fosfaattijalosteen kuljetusten seurauksena. Ratayhteys pääradan poikittaisyhteyden kautta Pohjois-Savosta ja Kainuusta Keski-Pohjanmaalle mahdollistaa määrällisesti merkittävät kaivannaistalouden kuljetukset maailmalle.

Sataman elinvoimaisuuden kannalta olennaista on satamalogistiikan kehittäminen ja digitalisaatio, jotka toteutuessaan edistävät alueen teollisia suurinvestointeja. Kokkolan sataman kautta kuljetetaan tulevaisuudessa noin 30 maalityulivoimapuiston ja yhden merityulipuiston elementit. Kuljetussuorituksina tämä tarkoittaa pelkästään maalityulikuljetusten osalta noin 25 000 kolmen tyulivoimaelementtiyhdistelmän kuljetusta vuosina 2025–2034 välisenä aikana, joiden vaikutus keskittyy sataman rakenteisiin, satamaan johtavaan tietyhteyteen ja ympäröivään alueelliseen tiieverkostoon. Sataman kehittämisessä tulee ottaa huomioon sataman merkitys kansallisessa ja EU:n huoltovarmuudessa sekä sataman merkitys sotilaallisen voiman projisointikyvyn ylläpitämisessä.

Kokonaisuutena arvioiden strategiassa hyvin tunnistetulla vesiväylien kehittämisellä mahdollistetaan Suomen tavaraviennin toimintakyky, tärkeät teollisuuden suurinvestoinnit ja niihin liittyvä meriliikenteen kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät toimenpiteet. Myös meriliikenteessä tulee kyetä hyödyntää nesteytettyä maakaasua tai kehittää biokaasu meriliikenteen käyttövoimana. Kaasukäyttöiset alukset ovat järkevä investointi, sillä ne mahdollistavat siirtymiseen vielä puhtaampaan biokaasuun ja tulevaisuudessa synteettiseen LNG:hen. Myös vedyllä tulee olemaan roolinsa meriliikenteen tulevaisuuden energiantuotannossa.

Lentoliikennettä, lentoasemaverkostoa ja lentopaikkoja koskevat linjaukset

Liikenne 12-suunnitelmaluonnos tunnistaa hyvin pääministeri Orpon hallitusohjelman linjaukset Finavian nykytuotoisen lentoaseman säilyttämisen periaatteen. Tätä voidaan pitää lähtöoletuksena. Pidemmälle aikavälillä tapahtuvan kehittämisestä osalta lentoasemaverkoston laajuutta arvioidaan vuoden 2026 aikana, yhteistyössä 'muiden toimijoiden' kanssa. Ilmaisu on epämääräinen ja tulee tarkentaa tuotoon yhteis-työssä alueellisten ja paikallisten toimijoiden kanssa. (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 50). Toisaalta suunnitelmaluonnoksesta on jätetty pois alueiden kannalta aivan oleellinen maakunnista pääkaupunkiseudulle asetettu kolmen (3) tunnin matkasääntö. Saavutettavuuden palvelutason näkökulmasta on tärkeää, että matka maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei nouse yli kolmen tunnin ja matkakäyttäjän kokonaismatka-aika maakunnista pääkaupunkiseudulle ei nouse yli kuuden tunnin.

Lentoaseman merkitystä tulee arvioida vahvasti alueen elinkeinoelämän kehittymisen ja tarpeiden näkökulmasta. Tämä näkökulma jää suunnitelmaluonnoksessa vähälle huomiolle. Erikseen on arvioitava matkailun tarpeet ja lentoaseman vaikutusalueen yritysten tarpeet. Myös eri puolilla Suomea sijaitsevilla kentillä on erilaisia tarpeita. Joillakin alueilla painottuvat vahvasti matkailun tarpeet, toisilla taas vahvemmin viennin ja investointien edistämisen tarpeet. Olennaista kuitenkin, on, että maakunnallisen lentoliikenteen kehittämisessä vuodesta 2026 alkaen säilyy matkaverkko ja kolmen tunnin saavutettavuus maakunnista pääkaupunkiseudulle ja sieltä kansainvälisille lentoyhteyksille. Valtion tulee osallistua lentoliikenteen perustuvan saavutettavuuden ylläpitämiseen tilanteissa, joissa lentoliikenne turvaa kansallisesti tärkeän vientialan toimintaedellytykset sekä kasvun ja työllisyyden edistämisen. Maakunnalliselle huoltovarmuudelle ja vientiteollisuuden aloille on olennaista turvata saavutettavuus tarvittaessa ostopalveluliikenteellä, mikäli markkinaehtoisuutta ei synny.

Lentoliikenteen puhtaat käyttövoimat, kuten sähköinen ja vetylentoliikenne, tukevat lentoliikenteen ekologista kestävyyttä. Lentoliikenteen sähköisessä kehittämisessä on potentiaalia, vaikka lentoliikenteen sähköistyminen on tapahtunut hitaasti. Tämän vuoksi strategiassa tulee tunnistaa ja edistää vahvemmin puhtaiden käyttövoimien edistämisen tavoitteet ja asettaa puhtaiden käyttövoimien käyttötavoite 50 prosenttiin vuoteen 2035 mennessä.

Suunnitelmaluonnoksessa otetaan esille valtion yhteistyö alueellisten toimijoiden kanssa ja matkaketjujen kehittäminen lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti. Olosuhteiden ja tarpeiden tunnistaminen yhteisen tilannekuvan tunnistamiseksi korostuu. Linjaus on myös tärkeä eri alueilla vallitsevien saavutettavuuden tarpeiden edelleen kehittämiseksi. Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille tulevina vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa tulee olla tavoitteena reittiliikenteen edellytysten parantaminen, mikä vastaa maakuntien elinkeinoelämän tarpeisiin nykyistä paremmin.

#### Kansainvälinen vaikuttaminen

Kansainvälistä yhteistyötä koskevilla linjauksissa korostetaan pohjoismaista yhteistyötä, jota tavoitellaan syvennettävän liikennejärjestelmäsunnittelussa yhteisten sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huolto-varmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestävä ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä. (Liikenne 12-suunnitelmaluonnos, sivu 38). Linjaus on oleellinen yhteisen Pohjoismaisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Samalla tulee huomata, että valtiotoimijan lisäksi erityisesti läntiseen meri- ja maa-alueeseen liittyvät maakunnat tekevät jo nykyisellään voimakasta yhteistyötä yhteisten kehittämistarpeiden tunnistamiseksi ja kehittämiseksi. Tätä varten on jopa perustettu yhteisiä toimielimiä ja hankkeita. Tämän vuoksi myös alueet tulisi tunnistaa kansainvälisen yhteistyön edistäjinä ja kirjata sivun 38 tavoitteisiin.

Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkaa yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään itärajan läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa. Tämän seurauksena strategiassa tulisikin vahvemmin painottaa liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden kohdentamista läntiseen Suomeen, jotta myös liikennejärjestelmän rahoitusta kyetään kohdentamaan kasvua ja työllisyyttä edistäviin toimenpiteisiin.

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

Rahoitusta koskevat kirjaukset ovat pääosin kattavat. Keski-Pohjanmaan liitto tuo näkemyksensä esille, että suunnitelmaluonnoksessa esitetty liikenteen rahoitustaso ei käytännössä mahdollista valtakunnallisen, saatikka alueellisen liikennejärjestelmän kehittämistä asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Rahoitustaso ei mahdollista myöskään syntyneen korjausvelan pienentämistä ja jättää

alueellisen tiestön kunnossapidon heitteille. Rahoitussuunnitelmaa tulee vahvemmin kohdentaa sellaisiin liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteisiin, joilla edistetään kasvua ja työllisyyttä erityisesti investointien kohteena olevissa maakunnissa.

Rahoitussuunnitelmaa tulee tarkentaa siltä osin, onko suunnitelmassa esitetty 135 M€/v vuosille 2029–2036 sidottua vai sitomatonta rahoitusta.

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen linjausten mukaan valtio tukee kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suunnatulla rahoituksella lasten- ja nuorten liikkumista sekä kävelyä, pyöräilyä ja liikenneturvallisuutta edistäviä hankkeita. Suunnitelmaluonnoksessa korostuvat maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu ja seudullinen maakuntarajoja ylittävä yhteistyö rahoituksen järjestämisessä. Rahoitusohjelmassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on hyvin vajaasti rahoitettu ja heikentää kuntien mahdollisuuksia edistää kävelyn ja pyöräilyn (KÄPY) myönteisiä vaikutuksia kunnissa. Vuodelle 2027 rahoitusta ei ole sidottu lainkaan kävelyn- ja pyöräilyn edistämiseen, jota voidaan pitää selkeänä puutteena rahoitusohjelmassa.

Maakuntakenttien lentoliikenteen ostopalvelusopimusten jatkumiseen rahoitussuunnitelmassa ei ole varauduttu, ja on selkeä puute. Todettakoon, että lentoliikenteen ostoihin vuonna 2026 on sidottu varoja 4 miljoonaa euroa, joka on myönteistä. Kuitenkin lentoliikenteen ostoihin vuosina 2027 ja 2028 on varattu vain 1 M€, jonka seurauksena maakunnallista lentoliikennettä ei kyetä toteuttamaan eikä lentoliikenteen käyttövoimien kehittämistä kyetä edistämään.

Rahoitusohjelman valtionavustusten rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2028. Vuodesta 2029 lähtien yksityisteiden valtionavustusta valtion määrärahoista korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, jota voidaan pitää myönteisenä linjauksena. Määrärahojen korotus on tärkeää, jotta pienempien liikennemäärien tieverkkojen ylläpidolle maakunnissa on olemassa pienimuotoista rahoitusta.

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

Keski-Pohjanmaan liitto katsoo, että suunnitelmaluonnoksen vaikutustenarviointi ja ympäristöarviointi on tehty kattavasti. Toimivuuden parantamisessa on mietitty myös alemman tieverkon kunnan parantamista, jäänmurtokaluston uusimista ja pääradan peruskorjaustarpeita. Tämä täydentää hyvin koko liikennejärjestelmää toimivuuden kannalta. Turvallisuuksessa on nostettu esiin liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet, kuten liittymien ja tasoristeysten parantaminen. Ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen näkökulma on arvioinnissa riittävän hyvin huomioitu. Ympäristövaikutusten arviointi ja luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen on nostettu tarvittavalla tavalla mukaan. Ilmastomuutoksen hillintään ja kasvihuonekaasujen vähentämiseen liittyvät liikennettä koskevat konkreettiset toimenpiteet ja niiden vaikutusten arviointi tulee tuoda selkeämmin esille, jotta niihin on myös mahdollisuus sitoutua. Seurantamittariston merkitys



korostuu, kun seurataan saavutettavuutta, kestävyyttä, yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja liikenneturvallisuutta.

Suomen liikennejärjestelmässä on useita merkittäviä haasteita, joita on tuotu esiin suunnitelman arvioinnissa mm. alempi tieverkko, jonka kunto heikkenee ilman lisärahoitusta, mikä vaikuttaa erityisesti maaseudun ja syrjäseutujen liikenneyhteyksiin. Suunnitelman ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia on pohdittu ja ratkaisuja tunnistettu. Selkeä haaste on se, että liikennejärjestelmän kehittäminen tukee yhdyskuntarakenteen kestävyyttä, mutta vaikutukset realisoituvat hitaasti ja vaativat pitkäjänteistä suunnittelua ja sitoutunutta otetta toteutukseen. On hyvä, että suunnitelmassa pyritään minimoimaan haitalliset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen esimerkiksi ekologisten käytävien ja suojelualueiden avulla. Kannatettavana periaatteena suunnitelmassa voidaan pitää myös sitä, että suunnitelmalla pyritään edistämään kiertotaloutta ja materiaalien uudelleenkäyttöä, mikä vähentää kansallisten neitseellisten luonnonvarojen kulutusta.

Ilmanlaadun kannalta suunnitelmaan sisältyy toimenpiteitä, jotka vähentävät liikenteen aiheuttamia päästöjä, kuten sähköisen liikenteen edistäminen ja joukkoliikenteen parantaminen. Sopeutumistoimia toteutetaan liikennejärjestelmässä monin eri tavoin, jotta voidaan vastata ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin. Keskeisiä toimenpiteitä ovat infrastruktuurin vahvistaminen, ennakoiva kunnossapito, liikenteen hallinta, monialainen yhteistyö, jotta sopeutumistoimet ovat kattavia ja tehokkaita. Koulutus ja tiedotus auttavat varmistamaan, että liikennejärjestelmä pystyy sopeutumaan ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin ja säilyttämään toimintakykynsä myös vaikeissa olosuhteissa. Keski-Pohjanmaan liitto pitää myös tärkeänä, että liikennepalveluihin, opastukseen ja liikenneohjaukseen liittyvät kyberuhat on huomioitu riittävästi ja toimintasuunnitelmat varasuunnitelmien ovat laadittu, jotka ovat tärkeä osa liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimivuuden varmistamista.

## **Muut huomiot?**

Keski-Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksesta, jonka sisällöllä on merkittävä vaikutus Keski-Pohjanmaan saavutettavuuteen, huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, kilpailukyvyille ja teollisiin elinkeinoihin.

Suunnitelman alkuosan kirjallista ilmaisutyyliä tulee yhdenmukaistaa. Suunnitelmaa tulee edelleen hioa ja muuttaa epäselvät ilmaisut ja termit helpommin luettaviksi ja ymmärrettävämmiksi. Suunnitelman loppu-osan teksti on selkeämpää ja kielellisesti tarkempaa.

Kokonaisuutena arvioiden Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen vaikuttavuus ei ole kaikilta osin riittävän kunnianhimoisen, ja aitoa kehitystä ei suunnitelmaluonnoksen linjauksilla välttämättä saavuteta. Uskallus uudistaa puuttuu. Tätä voidaan pitää suunnitelman merkittävimpana puutteena, varsinkin, kun edellisen L 12 –suunnitelman julkaisun jälkeen maailmanpoliittinen ja geostrateginen tilanne Pohjolassa on muuttunut dramaattisesti. Strategialuonnos nojaa liikaa aikaisemmin kirjoitettuun ja hyväksytyyn tunnistamatta riittävästi ympäröivän yhteiskunnan muutostekijöitä.

Ajoittain strategialuonnoksen kirjauksissa on kuitenkin havaittavissa dynaamistakin kehitystä erityisesti suunnitelmaluonnoksen huoltovarmuuteen liittyvissä teemoissa.

Kaiponen Jyrki  
Keski-Pohjanmaan liitto

Vilkuna Leena  
Keski-Pohjanmaan liitto