



JYVÄSKYLÄN
SEUTU



Suurten kaupunkiseutujen näkökulmia Liikenne 12 –suunnitelman valmisteluun

Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, puh. 050 531 4834

Seutujohtaja Päivi Nurminen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, puh. 040 754 3692

Maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi, Turun kaupunki, p. 0406577412

Kehittämispäällikkö Claes Krüger, Oulun kaupunki, p. 044 703 1247

Kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho, Lahden kaupunki, p. 040 5954543

Liikennejärjestelmäpäällikkö Hannu Onkila, Jyväskylän kaupunki, p. 050 471 8300

Apulaiskaupunginjohtaja Jari Kyllönen, Kuopion kaupunki, p. 044 718 5501

Kaupunkiseuduilla on vaikuttavuutta!

- ▶ Valtio osapuoli, kuten myös kaikki 12.4 tilaisuudessa puhuneet sidosryhmät ovat tunnistaneet, että kaupunkiseuduilla on vaikuttavuutta. Silti, kaupunkiseutujen huomioiminen jää riittämättömäksi liikenne12-suunnitelman luonnoksessa.
- ▶ Kaupunkiseudut tulee huomioida valtakunnallisessa liikennepolitiikassa entistä vahvemmin koska
 1. Seitsemän suurinta kaupunkiseutua kattavat yli puolet Suomen väestöstä ja niiden osuus Suomen BKT:stä on lähes 65 %.
 2. Kaupunkiseudut ovat elinkeinoelämän keskittymiä ja valtakunnan kehityksen vetureita.
 3. Maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmää on kehitetty pitkäjänteisesti MAL-sopimusten mukaisesti kestävän kasvun mahdollistamiseksi.
 4. Kaupunkiseuduilla parhaat eväät vaikuttaa kulkutapaosuuksiin, vähentää liikenteen päästöjä ja muuttaa liikennejärjestelmä kestäväksi.
 5. Kunnat investoivat merkittävässä määrin kestäväan liikennejärjestelmään ja sen operointiin, mutta kuntarahoitus ei riitä tarpeiden kattamiseksi.
 6. Valtion rahoituksen tulee olla uskottavaa ja ennakoitavaa pitkäjänteisen kehittämisen ja tavoitteiden saavuttamisen lähtökohtana. Prioriteetit ja rahoituspohja eivät voi olla jatkuvassa muutoksessa.
 7. Kaupunkiseutujen rooli on muuttuneessa toimintaympäristössä kasvanut entisestään: puolen kansan edellyttämä huolto, resilienssi sekä turvallisuus ja 65% BKT:n mahdollistama vastaus talousahdinkoon ovat valtakunnallisesti painotettavia teemoja.

Valtiolta kaivataan riittävää rahoitusta ja pitkäjänteisyyttä kaupunkiseutujen kehittämiseen.

Huomioita visiosta, tavoitteista ja linjauksista



- Liikenne 12 –suunnitelman visio ja tavoitteet ovat lähtökohtaisesti hyviä.
- Luonnoksessa on tunnistettu yleisellä tasolla kaupunkiseutujen erityinen rooli ja vaikuttavuus vision ja tavoitteiden toteuttamisessa.



- Strategiset linjaukset jäävät erittäin yleispiirteisiksi ja hukkaavat kaupunkiseutujen merkityksen ja potentiaalin tavoitteiden saavuttamisessa.
- Aluekohtaiset linjaukset ovat yleispiirteisiä, eivätkä muodosta erityistä konkretiaa tavoitteiden ja toimenpidekokonaisuuksien välille

Kaupunkiseudut huomioitava suunnitelman toteutuksessa ja rahoituksessa johdonmukaisesti

Mikä luonnoksessa esitettyjen linjausten rooli on suunnitelman valmistelussa?

Miten varmistetaan johdonmukaisuus ja läpinäkyvyys visiosta toimenpiteisiin?

Linjauksia tulee täsmentää ja varmistaa, että visio, tavoitteet, linjaukset ja toimenpideohjelma sekä siihen liittyvä rahoitus ovat johdonmukaisia.

Huomioita rahoituksesta ja sen kohdentamisesta kokonaisuutena



- Lähtökohtaisesti strateginen valinta korjausvelan kasvun taittamiseksi on hyvä.
- Näkymä junaliikenteen ostoihin pitkällä jännteellä.



- Rahoitus kokonaisuutena on riittämätön.
- Kehittämisinvestointien rahoitus on erittäin pieni.
- Kestävän liikkumisen edistämiseen (kävely, pyöräliikenne, liikkumisen ohjaus, joukkoliikennetuki) on mitättömän pieni.
- Suurille kaupunkiseuduille osoitettu rahoitus on riittämätön.

Epäselväksi jää, mitä ”kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella” tarkoitetaan?

-> Suunnitelma ei voi nojata kuntien rahoituksen kasvuun valtion verkon kehittämisessä. Kestävän liikkumisen edistäminen ei voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi: valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulutapajakaumaan vaikuttamisessa.

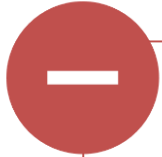
Olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokas hyödyntäminen ja korjausvelan taittaminen ei voi syödä mahdollisuuksia varautua tulevaisuuteen. Kestävän liikkumisen rahoitus ja kestävä rakenteen tukeminen turvattava kaupunkiseuduilla.

Millaisella prosessilla rahoituksen painopisteet on määritetty tunnistaen, että vaikutusten arviointi on vasta alustavaa?

Huomioita Liikenne12-suunnitelman ja MAL-sopimuksen yhteensovittamisesta



- Kaupunkiseudut on yleisellä tasolla tunnistettu.



- MAL-sopimuksia ja niiden kytkentää liikenne12-suunnitelmaan ei ole kuvattu.
- MAL-sopimuksille ei ole korvamerkitty rahaa.
- Kts. Ed. sivu: kaupunkiseutujen ja kestävän liikkumisen rahoitus on liian pientä.
- Investointiohjelma on valtiolle liian ahdas tulokulma osallistua MAL-neuvotteluihin: kaupunkiseutujen kestävyyshankkeet tukevat monipuolisesti myös valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamista.

-> MAL-rahoituksen taso sekä valtion periaatteet osallistua kaupunkiseutujen kehittämiseen tulee selkeyttää. Valtion tulee tunnistaa vastuunsa kaupunkiseutujen kestävyysinvestointien toteuttamisessa. MAL-sopimukset eivät voi muuttua välineeksi valtion väyläverkon kehittämiseksi.

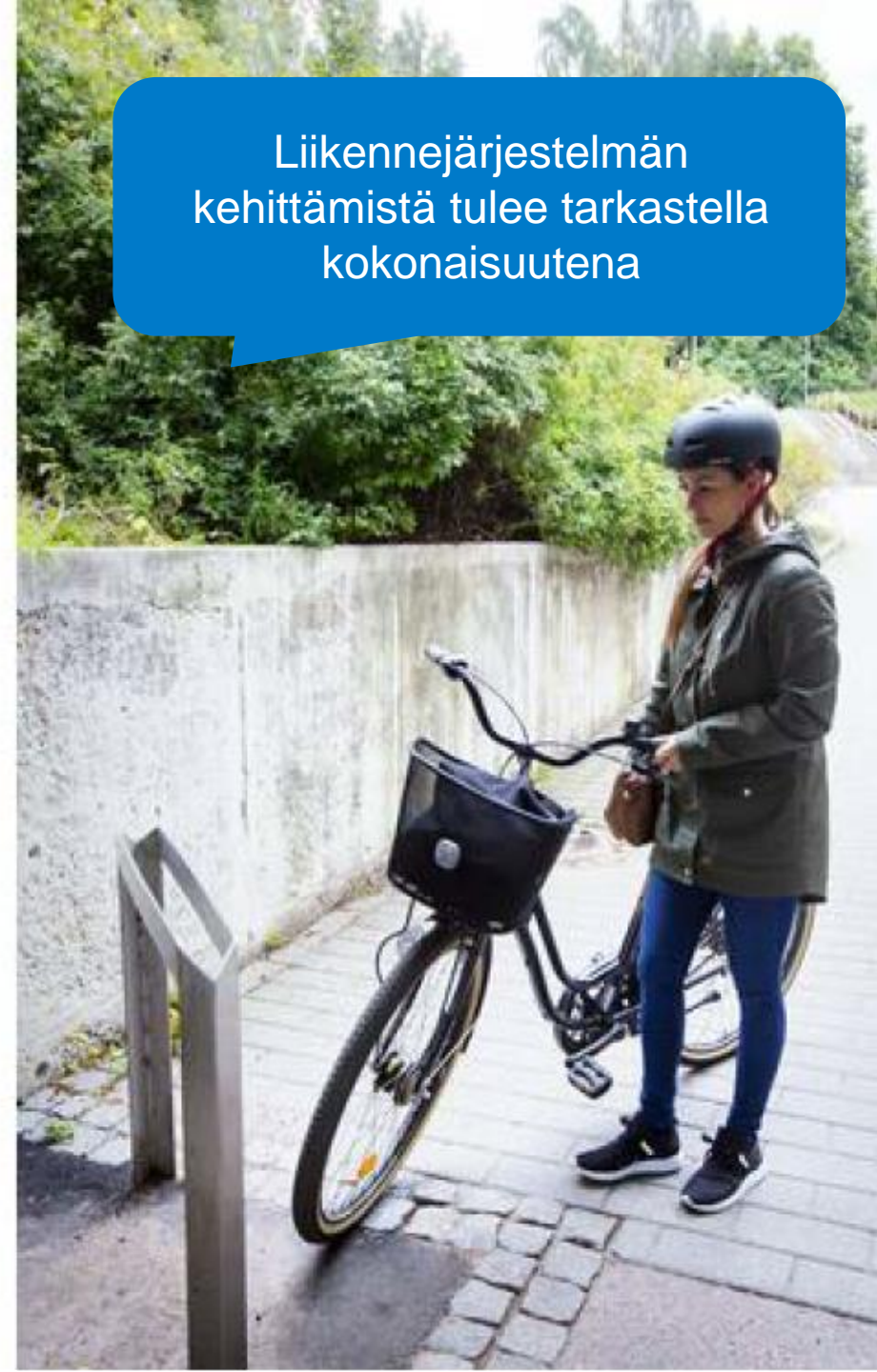
Riittävä MAL-rahoitus turvattava myös tulevaisuudessa!
Investointiohjelma ja MAL-sopimukset tulee tunnistaa erityyppisinä välineinä verkon kehittämiseen.

Miksi MAL-sopimuksia ei niiden tunnistetusta arvosta huolimatta ole tunnistettu eikä turvattu valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä?

Lopuksi

- ▶ Liikenne12-suunnitelmaa tulee laajentaa kuvaamaan koko valtakunnan liikennepolitiikkaa.
- ▶ Esitettävät keinot, miten liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kestävien kulkumuotojen rahoitus ja kilpailukykyisyys varmistettava kaupunkiseduilla ja valtion tulee kantaa oma vastuunsa.
- ▶ Investointiohjelman ja suunnitteluohjelman kytkentä ja vuorovaikutus sekä avoin valmistelu. Hankkeiden suunnitteluvalmiutta edistettävä.
- ▶ Yhteisrahoitteisten hankkeiden kustannusjako neuvoteltava osapuolten kesken – valtio ei yksin määritä.
- ▶ Liikenteen vero- ja maksukokonaisuus osaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- ▶ Liikennesuunnittelun ja datan kehittämistä tehtävä eri osapuolten yhteistyössä
- ▶ Hyödynnettävän keinovalikoiman tulee olla monipuolinen
- ▶ Tietoperusteista päätöksentekoa, valtion yksiäänisyyttä sekä ylihallituskausien jatkuvaa linjakkuutta kehitettävä

Liikennejärjestelmän kehittämistä tulee tarkastella kokonaisuutena



**MAL-kaupunkiseutujen
keskeisiä viestejä Liikenne12
-suunnitelman valmisteluun**

Tampereen kaupunkiseudun näkökulmia



- Tampereen kaupunkiseutu on kasvanut vuosina 2020-2023 n. 6% eli 22800 asukasta. Kunnat ovat kehittäneet yhdyskuntarakennetta pitkäjänteisesti joukkoliikenteen varaan, mikä on mahdollistanut kasvun kestävästä vastaanottamisesta. Kehittäminen on onnistunut. Joukkoliikenteen matkamäärien kasvu 2019-2023 22%.
- Seudun kunnat ovat muodostaneet yhteisen tahtotilan yhdyskuntarakenteen kestäväksi kehittämiseksi myös jatkossa. Rakennesuunnitelma 2040+ on hyväksytty kuntien valtuustoissa 12/2023. Yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen nojaa vahvasti siirtymään raiteille. Joukkoliikenteen seudulliset suuntaviivat kannustavat tavoitteelliseen, mutta taloudellisesti kestävästi kehittämiseen. Seudulla on muodostettu määrätietoisesti toteuttamisen edellytyksiä MAL-sopimuksessa ja aiemmassa liikenne12-suunnitelmassa kuvattujen kestävyystavoitteiden täyttämiseksi edistämällä mm. raitiotien ja lähijunaliikenteen suunnittelua. MAL-sopimus on tärkeä kannustin seudulliseen yhteistyöhön.
- Tampereen seudun profiili valtakunnallisena solmuna on vahvistunut toimintaympäristön muutoksen myötä. Myös TEN-T verkon uudistaminen on korostanut seudun solmupisteroolia. Solmun toiminta on kriittistä valtakunnallisen verkon toimivuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Se on keskeistä myös kestävästi liikkumisen edistämiseksi sekä seudun sisällä että valtakunnallisesti. Tampereen kaupunkiseudun roolissa korostuu edellä kuvattuna mukaisesti sen rooli valtakunnallisena solmuna, mikä eroaa länsi- ja etelä Suomen muiden kaupunkiseutujen toiminnallisista profiileista.
- Tampereen kaupunkiseudun ja sen solmupisteroolin kehittämiseksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä on keskeistä tunnistaa mm. seuraavat hankkeet:
 - Pääradan kehittämissuunnittelu lähi- ja kaukojunien henkilöliikenteen sekä tavaraliikenteen tarpeet huomioiden: Tampere-Helsinki ja Tampere-Seinäjoki
 - Järjestelyratapihan siirron suunnittelu yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja kansallisen logistisen solmun mahdollistamiseksi
 - Tampere-Pori-radon suunnittelu lähi- ja kaukojunien henkilöliikenteen sekä tavaraliikenteen tarpeet huomioiden
 - VT3 -kehittämiseen kytkeytyvä suunnittelu elinvoima-alueiden ja seudun saavutettavuuden kehittämiseksi
 - VT 9 -kehittäminen liikenneturvallisuuden parantamiseksi
 - VT12 kehittäminen valtakunnallisen poikittaisyhteyden ja seudun satamayhteyden kehittämiseksi
 - Lentokentän ja lentokenttäyhteyksien (Kehä2) kehittäminen kansainvälisen saavutettavuuden ja turvallisuusklusterin kehittämiseksi.

Oulun seutu

Kestävään kasvuun, kansainväliseen saavutettavuuteen ja turvallisuuteen sekä huoltovarmuuteen liittyen on erittäin tärkeää nähdä Pohjoisen kasvanut merkitys ja Pohjoisen tärkeimmät liikennehankkeet, joista kriittisimmät ovat Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan uudistaminen sekä muiden seudun kuntien asemakeskusten kehittäminen, kaksoisraiteet välillä Ylivieska-Liminka-Oulu ja valtateiden 4,8,20, 22 sekä terminaalien ja lentoyhteyksien kehittäminen.

Oulun kaupunkiseudun keväällä 2024 hyväksytyssä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa jatketaan kestävän liikkumisen kehittämistä kaupunkiseudulla lisäämällä mm. joukkoliikenteen rahoitusta ja tarjontaa sekä käynnistämällä vaiheittain lähijunaliikenne ja panostamalla seudulliseen pyöräilyn baanaverkostoon. Lisäksi henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Oulu-Haaparanta välillä osana valtion ostoliikennettä nähdään tärkeänä kokonaisuutena, joka mahdollistaa junamatkustamisen Suomesta Tukholmaan ja muualle Eurooppaan.

Oulun seutu on Pohjois-Suomen logistinen keskus, mutta valitettavasti Oulun seudulle tulevien valtateiden kehittämisen osalta suunnitteluvalmius on heikko ja tiesuunnitelmat puuttuvat. Oulun seudun tiehankkeiden suunnitteluvalmiutta ja suunnittelurahoitusta on nostettava. Muuten Pohjois-Suomen tärkeimmät liikennehankkeet eivät päädy Liikenne 12 suunnitelman toteutukseen.

Väylähankkeiden rahoitusperiaatteet tulee olla avoimet sekä tasa-arvoiset.

Lahden seutu

Kaupunkiseudulla on tehty tavoitteellista ja määrätietoista työtä kestävän liikkumisen edistämiseksi. MAL-sopimus on ollut hyvä keino lisätä vuorovaikutusta kuntien ja valtion kesken myös liikennekysymyksissä ja liikenneyhteyksien parantamisessa. Ensimmäisellä sopimuskaudella laadittu kaupunkiseutus suunnitelma ohjaa seudun kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehitystä. Suunnitelman toteutuminen edellyttää sekä seudun että valtion panostuksia toteutuakseen. Odotamme valtiolta vahvaa sitoutumista suunnitelman toteutukseen.

Joukkoliikenteen osalta seutu korostaa, että matkustajamäärät kasvavat tällä hetkellä melko voimakkaasti. Kuntien heikentynyt taloustilanne asettaa kuitenkin haasteita vastata kasvavaan kysyntään ja valtion pitäisi olla mukana turvaamassa joukkoliikenteen kasvua säilyttämällä avustusten taso vähintään aiemmalla tasolla tai korottamalla avustuksia. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen on niin valtio- kuin kuntatasollakin tavoitteena ja tämän tavoitteen varmistamiseksi valtion avustukset ovat merkittävässä roolissa. Esitämme myös, että joukkoliikenteen infran tukemisessa huomioidaan raideliikenteen lisäksi linja-autoliikenteen infra.

Väylähankkeista Lahden seudun kannalta merkittävin on teollisuuden kuljetusten, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta tärkeän väylän VT12:n perusparannuksen toteuttaminen Lahden ja Kouvolan välillä.

Jyväskylän kaupunkiseutu

- Suunnitelmaluonnoksen mukainen väyläverkon rahoitusraami kokonaisuudessaan huolestuttavan alhainen. Erityisesti kehittämishankkeiden rahoitusraami on vaatimaton. Miten heijastuu seudulle tärkeän valtatie 4:n kehittämiseen?
- MAL-kaupunkiseuduille ei jatkossa lainkaan omia ”korvamerkittyjä” rahoituksia vaan MAL-rahoitus sisältyisi kehittämiseen, perusväylän-pitoon ja joukkoliikennerahoitukseen? MAL-sopimusmenettelyn uskottavuus edellyttää näkymää rahoituksesta.
- *Väyläverkon investointiohjelmaan sisällytetään myös MAL-seuduilla sijaitsevat väyläverkon kehittämishankkeet. Investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa.*
- Rahoituspohjan ja prioriteettien muuttuminen vaalikausittain haastaa kuntien pitkäjänteistä liikennejärjestelmän kehittämistyötä ja vie siltä pohjaa.
- Liikenne12-suunnitelman tavoitteissa yhtenä painopisteenä kestävyys, jossa tunnistetaan kaupunkiseutujen erityinen rooli mm. kestävä liikemisen edistämiseksi. Tämä ei kuitenkaan näy rahoitusohjelmassa vrt. aiemman Liikenne12-suunnitelman näkymät.
 - Erityisen kriittinen seudun joukkoliikenteen kehittämisen kannalta. Valtion ja kuntien taloushaasteiden yhteisvaikutuksena tarkoittaa käytännössä asiakashintojen nousua tai palvelutason leikkausta. Joukkoliikenteen myönteinen matkamääräkehitys ei tule jatkumaan esitetyllä rahoituskehityksellä.
- Kaupunkiseutujen ja valtion tiivis yhteistyö CEF-rahoituksen hyödyntämiseksi erittäin tarpeellista.

- Mitä tarkoittaa käytännössä?
- Mitä MAL-sopimuksissa sovitaan konkreettisesti? Mikä eri välineiden keskinäinen ohjaussuhde on?
- Mihin sisältyy hallitusohjelman 797 milj. MAL-seuduille allokoitu erillissumma?

Helsingin seutu

Helsingin seudulla jatketaan syksyllä 2023 hyväksytyn MAL2023 -suunnitelman mukaisesti yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Helsingin seudulla vahvistetaan myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

HSL-alueella joukkoliikenteen matkustajamäärät eivät ole vielä palautuneet pandemiaa edeltävälle tasolle, mutta suunta on positiivinen. Valtion ja hallitusohjelman toimenpiteet kuitenkin haastavat tätä positiivista kehitystä ja Helsingin seudulle tarvittaisiinkin merkittävää lisätukea joukkoliikenteen järjestämiseen, jotta varmistetaan kestävän liikkumisen kilpailukyky myös jatkossa.

Kaupunkiseudun kuntien mittavat panostukset joukkoliikennejärjestelmään ja erityisesti raideliikennehankkeisiin sekä näihin tukeutuva tiivis maankäyttö tuottavat tuloksia, mikä näkyy vuoden 2023 liikkumistutkimuksen tuloksissa kestävien kulkumuotojen osuuden kasvuna. Valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi – esimerkiksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi, valtion kannattaa osallistua kaupunkiseudun raideliikennehankkeiden toteutukseen.

Helsingin seudulla on merkittävästi tarpeita liikennejärjestelmän kehittämiseen. Helsingin seudun kunnat ovat viimeisen 10 vuoden aikana lisänneet merkittävästi rahoitusta seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen. Samalla valtion rahoitusosuus on laskenut samassa suhteessa.

Turun seutu

Turun seutu on panostanut voimakkaasti kestävien liikkumismuotojen edistämiseen mm. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä joukkoliikenteen palvelutarjonnan osalta. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut 2022 ja päivitys siihen laaditaan rakennemallin päivityksen yhteydessä. Vuoden 2025 aikana käynnistyy lisäksi seudun joukkoliikenteen palvelutarjontaa edelleen parantava runkolinjasto ja parhaillaan on käynnissä raitiotien suunnittelu. Seudun kunnat ovat myös vahvasti sitoutuneet kehittämään maankäyttöä jo olemassa olevien kestävien kulkumuotojen vyöhykkeillä.

Tällä hetkellä on käynnissä yhdessä valtion kanssa Kupittaa-Turku kaksoisraiteen ja Turun ratapihan uudistuksen toteuttaminen, jotka mahdollistavat sekä Tunnin junan että seudullisen lähijunaliikenteen kehittämisen. Huoltovarmuuden ja kansainvälisen saavutettavuuden kannalta E18 tiehankkeen eli TEN-T verkon puuttuvan tieosuuden loppuun saattaminen Raisio-Naantali välillä sekä Turun ja Naantalın satamayhteyksien parantaminen ovat koko maan kannalta erittäin tärkeitä.

Kuopion seutu

Keskeisimmät seudulliset strategiset suunnitelmat eli Kuopion kaupunkiseutusuunnitelma ja Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 valmistuivat v. 2023 ja ne on hyväksytty seudun kunnissa. Molemmissa ovat yhtenä lähtökohtana L12 tavoitteet. Kaupunkiseutusuunnitelman jatkotyönä on valmistumassa sitä tarkempi ydinkaupunkiseudun kaupunkirakennemalli KARA 2040. Siinä tarkastellaan ja visioidaan Kuopion ja Siilinjärven eteläosan muodostaman ydinkaupunkialueen maankäyttöä ja liikennettä 2040-luvulle saakka.

Lisäksi on laadittu mm. seudullinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, joukkoliikenteen runkolinjasuunnitelma sekä päivitetty Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma v. 2035. Liikenneturvallisuussuunnitelmia on päivitetty säännöllisesti ja kestävyystavoitetta on edistetty mm. linkittämällä seudun liikennejärjestelmätyötä entistä tiiviimmin alueelliseen ilmastotyöhön. Vuoden 2024 alussa käynnistyi Kuopion MAL-seudun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen. Se sisältää Euroopan komission määrittelemät kahdeksan SUMP prosessin keskeistä elementtiä. Suunnitelmassa huomioidaan Kuopion asema kaupunkisolmuna TEN-T –verkossa.

Seudun strategisten tavoitteiden kannalta erittäin merkittävä teema on joukkoliikenteen rahoituksen pitkäjänteinen turvaaminen. Erityisesti tällä hetkellä kurjistuvan seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulee pystyä varmistamaan ja paikallisliikenteen positiivista kehitystä tulee edelleen vahvistaa. Väyläinvestointien osalta Savon radan ja valtatie 5 ja 9 palvelutason turvaaminen ovat seudun saavutettavuuden ja elinvoiman kannalta keskeisiä. Hallitusohjelmaan kirjattu Vt5 välin Leppävirta-Kuopio kehittämishanke on tärkeä varmistaa ja Savon radan palvelutasoa tulee kehittää pitkäjänteisesti. Näiden lisäksi seudulla on useita väylien jälkeenjääneisyydestä johtuvia parantamistarpeita. Kuopion lentoliikenteen kysyntä ja tarjonta tulee jatkossa olla tasapainossa. Saimaan syväväylään liittyvät logistiset kehittämistoimet tulee huomioida myös L12 suunnitelmassa.

Kuopion seudulla valmistellaan kokonaisturvallisuuden osaamiskeskusta. MAL-sopimuksen 2024-2027 päivityksessä huomioidaan siihen kytkeytyviä huoltovarmuutta ja turvallisuutta lisääviä liikenne ja infrahankkeita.