

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?**

Ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2021–2032 päätettiin keväällä 2021. Liikenne 12 -suunnitelma oli odotettu työväline liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiseen tarkasteluun. Ensimmäisen suunnitelman hyväksymisen jälkeen toimintaympäristö on merkittävästi muuttunut. Suunnitelman tavoitteet on päivitetty ja priorisoitu. Tavoitteisiin on perustellusti nostettu turvallisuus, joka tarkoittaa liikenneturvallisuuden lisäksi kokonaisturvallisuutta ja yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin varautumista. Toimintaympäristön muutoksista huolimatta Liikenne 12 -suunnitelmalla on edelleen merkittävä rooli kestävän liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikenteen päästöjen vähentämisessä. Liikenne 12 -suunnitelman tarkistettavatavoitteet on huomioitu myös tuoreessa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ei edelleenkään sisällä investointeja. Suunnitelma jää irralliseksi konkreettisesta väyläverkon investointiohjelmasta ja sen valmisteluprosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä ja vie suunnitelman uskottavuutta. Suunnitelmaluonnoksesta vielä puuttuvan vaikutustenarvioinnin laadinnassa tulee erityisesti painottaa hankkeiden kustannustehokkuutta, jotta hankkeet priorisoidaan niiden vaikuttavuuden perusteella.

Venäjän hyökkäyssota ja itärajan sulkeutuminen korostavat läntisten yhteyksien merkitystä Suomen ulkomaankaupalle, huoltovarmuudelle ja ihmisten liikkumiselle. Merikuljetukset ja niihin kytkeytyvä logistiikka ovat Suomen ulkomaankaupan perusta ja niiden osuus kaikista ulkomaankaupan kuljetuksista on noussut jo 96 prosenttiin. Rautatiekuljetukset ovat puolestaan vähentyneet 27 prosenttia vuodesta 2021 ja kuljetusvirrat ovat geopoliittisen tilanteen takia suuntautuneet uudella

tavalla. Venäjältä tuodun raakapuu- ja hakevirrat ohjautuvat nyt muista lähteistä, mikä on vahvistanut ja tulevaisuudessa edelleen vahvistaa ulkomaankaupan suuntautumista länteen.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että läntisten yhteyksien merkityksen kasvu on huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksessa ja painopisteissä. Tavarankulku, 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 ylöspäin 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.

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. Suomen kannattaa 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. Nykyiset sotilaallisen liikkuvuuden rahoituskriteerit väylän syvyydestä ja laituripituudesta ovat Itämeren merenkulkuun, mm. Naantalista ja Turun satamiin ylimitoitettuja.

Tärkeä osa läntisten yhteyksien vahvistamista on Länsirata, joka kytkee eteläisen Suomen ja koko Suomen liikennevirrat satamien kautta Länsi-Eurooppaan. Lisäksi osana Suomen kytkeytymistä Eurooppaan (kuva 4) on selvitystä vaativiin kehitettäviin kansainvälisiin yhteyksiin lisättävä Pohjois-Suomen ja Ruotsin välisten, Merenkurkun kiinteän yhteyden ja Rail Baltica -yhteyden (ns. Eurooppa-tunneli) lisäksi Turku–Tukholma kiinteä yhteys, nykyisten laivayhteyksien kehittämistä unohtamatta. Rajat ylittävä yhteys yhdistää Pohjois-Euroopan kolme pääkaupunkia Helsingistä Turun kautta Tukholmaan sekä Kööpenhaminaan ja on Suomen lyhin ja turvallisin reitti Eurooppaan.

Raskaan liikenteen puhdas siirtymä edellyttää vaihtoehdoisen energian jakeluinfran kehittymistä. Tämä yhdessä hyötyliikenteen tiukan ajo- ja lepoaikasäännöksen kanssa edellyttää hyötyliikenteen palvelu- ja taukopaikkaverkoston kehittämistä ja rahoitusta. Tarve korostuu Varsinais-Suomessa johtuen mm. ulkomaankauppaa palvelevien satamien generoimasta tavaraliikenteestä.

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

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. Kuljetusten näkökulmasta myös alemman tieverkon rooli on keskeinen.

Pelkästään tiestön osalta korjausvelan pysäyttäminen edellyttää 4000 km päällystysohjelmaa valtakunnallisesti ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella 500 km vuodessa. Suunnitelman mukainen rahoitus mahdollistaa korjausvelan taittamisen vasta vuodesta 2029 alkaen. Perusväylänpidon rahoitustason korotuksesta huolimatta esitetty rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämätön. Erityisesti kehittämisinvestointien rahoitus on liian niukka olemassa oleviin tarpeisiin eikä sitomatonta rahoitusta uusiin hankkeisiin juuri ole. Kilpailu tärkeiden kehittämishankkeiden kesken tulee edelleen kasvamaan.

On kannatettavaa, 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 Naantalin satamat, Turun lentokenttä, E18 ja Turun ja Helsingin välinen raideyhteys. Asetuksen mukaan ydinverkon on oltava asetuksen vaatimusten mukaisessa kunnossa vuoden 2030 loppuun mennessä, joten E 18 Turun kehätien Raisio–Naantali-hanketta on kiirehdittävä.

Suurten raidehankkeiden rahoitus on jätetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehityksen ulkopuolelle. 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.

Alueellisen junaliikenteen osalta valtion rahoituskehityksessä 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. Turun ja Uudenkaupungin välisen radan peruskorjaus, Raisio–Naantali-radon peruskorjaus ja sähköistys sekä asemainvestoinnit ovat tarpeen alueellisen junaliikenteen toimintaedellytysten kannalta.

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. Varsinais-Suomen tuoreessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on nostettu esiin edunvalvonnan ja yhteistyön merkitystä Turun ja lähikenttien välisten lentoyhteyksien sähköistämiseksi (Helsinki, Maarianhamina, Tukholma, Kööpenhamina ja Riika).

Varsinais-Suomen (osana Länsi- ja Etelä-Suomea) alueellisiin erityispiirteisiin tulee Liikenne 12 -suunnitelmassa lisätä laaja saaristoalue ja rautatieinfran korjausvelka, joiden tunnistaminen on liikennejärjestelmän kehittämisessä tärkeää. Saaristoliikenteen palvelutason kehittämisen merkittäviä hallituskauden saavutuksia ovat sopimuskausien pidentäminen maantielauttaliikenteessä ja yhteysalusliikenteessä. Saariston matkailun kehittämistarpeet yhdessä saariston vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeiden sekä saariston huoltoliikenteen kanssa tulee huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelman saaristoliikenteen rahoituksessa ja saaristolain uudistamisessa. Alueellisen junaliikenteen kehittäminen Varsinais-Suomessa edellyttää kertyneen korjausvelan hoitamista erityisesti asemarakenteiden osalta.

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että 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. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset tulee palauttaa alkuperäiseen rooliinsa kestävän liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen välineenä. Valtion on vältettävä rahoitustaakan vyöryttämistä kunnille, sillä sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus on merkittävästi pienentänyt kuntien veropohjaa ja investointikykyä.

Liikenteen rahoituksessa pyrittävä mahdollisimman suureen EU-rahoitusosuuteen. Suomen tulee aktiivisesti edistää EU:n tulevaan rahoituskehykseen (MFF) 2028–2034 itsenäistä liikenneinfran rahoitusohjelmaa (CEF III) ja huolehdittava, että MFF-kausi palvelee kansallista liikennepolitiikkaa ja TEN-T-pullonkaulojen toteuttamista.

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

-

#### **Muut huomiot?**

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja investointiohjelman laadinnassa tulee ottaa huomioon Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja alueella yhteisesti priorisoidut hankkeet ja tavoitteet.

Raideliikenteen kehittämishankkeet:

Länsirata

Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaus

Naantali–Raisio-radan peruskorjaus ja sähköistys

Varsinais-Suomen taajamajunaliikenne

Tieliikenteen kehittämishankkeet:

E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio

Vt 8 Laitilan eritasoliittymä

Vt 9 Lieto asema–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus ja ohituskaistat Aura-Loimaa

Kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe

Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen:

Saariston rengastie: mt 180 Prostvik–Nauvo ja mt 189 Merimasku–Rymättylä

Kt 43 Kodjala–Kalanti

Reuna Sanna

Varsinais-Suomen liitto - Varsinais-Suomen liitto/maakuntahallitus