

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?

ELY-keskusten yhteinen lausunto, hyväksytty ylijohtajien kokouksessa 4.3.2025

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvin laadittu ja muodostaa selkeän kokonaisuuden. Suunnitelmaa on viety edellistä suunnitelmaa strategisemmalle tasolle, mitä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena linjauksena.

Suunnitelman tavoitteiksi on määritelty tärkeysjärjestyksessä toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. ELY-keskukset pitävät päivitettyjä tavoitteita ja niiden priorisointia onnistuneena ja tarkoituksenmukaisena. Turvallisuuden nostaminen päätavoitteiden joukkoon on perusteltua. Tavoitteista on johdettu toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset korostavat olemassa olevien liikenneverkkojen ja -palvelujen toimivuuden varmistamista, mikä koetaan ensiarvoisen tärkeäksi. Toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Nämä kaikki ovat oleellisia ja tarpeellisia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Linjauksissa painotetaan myös monipuolista henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevaa liikennejärjestelmää, joka on sekin tavoiteltavaa palvelen muun muassa toimintavarmuutta erilaisissa häiriötilanteissa ja tarjoten esimerkiksi kaupunkiseuduilla erilaisia vaihtoehtoja liikkumiseen. Näitä edellä mainittuja linjauksia olisi kuitenkin syytä hieman tarkentaa, jotta ne konkretisoituisivat paremmin esimerkiksi perusväylänpitoon ja kehittämishankkeisiin liittyvien

linjausten osalta. Toimivuuteen liittyen on myös korostettu digitaalisuuden ja tiedon hyödyntämistä täysimääräisesti, mikä sekin on perusteltua ja kannatettavaa.

Toimivuutta koskevilla strategisilla linjauksilla todetaan, että olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Viestintäverkoilla on myös merkitystä kansalaisten arjen elämään, turvallisuuteen, etätyömahdollisuuksiin ja etäpalveluiden käyttöön. Itäisellä raja-alueella matkapuhelinverkkojen muutosten (3G) yhteydessä raja-alueen viestintäverkkojen palvelutaso ei vastaa alueen asukkaiden ja toimijoiden tarpeita. Viestintäverkkojen tasa-arvoinen saavutettavuus myös raja-alueilla tulisi varmistaa.

Suunnitelmassa on tunnistettu hyvin saavutettavuuden merkitys toimivuustavoitteelle. Saavutettavuuden osalta valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi hyvä ottaa vielä selkeämmin kantaa siihen, miten ja millä liikennemuodoilla Suomen kansainvälinen ja kansallinen saavutettavuus turvataan. Tavarakuljetusten osalta on tärkeää huomioida, että yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä. Koska kotimaan kuljetusten tavaratonneista tieliikenteen osuus on noin 90 %, voidaan edellä mainitun nähdä koskevan ennen kaikkea tienpitoa. Tiekuljetusten rooli kuljetuksissa on ollut nouseva, mikä korostaa tiestön keskeistä roolia tavarakuljetuksissa.

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset ja painopisteet jakautuvat liikennejärjestelmän rooliin kokonaisturvallisuudessa sekä toimenpiteisiin, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia henkilövahinko-onnettomuuksissa. Nämä molemmat linjaukset ovat kannatettavia suunnitelman toimenpiteiden ja toimeenpanon lähtökohdiksi.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset painottuvat eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien korostamiseen eri alueiden ominaisuudet huomioiden, olemassa olevan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen hyödyntämiseen mahdollisimman tehokkaasti ja kestävästi liikkumisen korostamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta. Kaikkia edellä mainittuja linjauksia voidaan pitää kannatettavina ja tarkoituksenmukaisina. Kestävyyttä koskevilla linjauksilla tulisi ottaa tavoitteellisemmin kantaa tarvittavien nopeiden päästövähennysten aikaansaamiseen, luonnon monimuotoisuuden köyhtymisen pysäyttämiseen sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen.

Korjausvelan kasvun ehkäiseminen on selvästi yksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisistä strategisista linjauksista. Siksi väyläverkon korjausvelan tilannetta olisi tarpeen käsitellä suunnitelmassa esitettyä yksityiskohtaisemmin. Suunnitelmassa tulisi huomioida selkeästi ja riittävästi tarkkuudella, mitä huonokuntoisten siltojen määrälle on tapahtumassa suunnitelmakaudella ja miten haittoja voidaan ehkäistä. Siltojen kunnon kehitykselle ja tuleville ongelmakohdille tulee luoda ennakoivasti riittävä tietopohja koko suunnitelmakaudelle. Vastaavasti

pintakunnon lisäksi suunnitelmassa tulee huomioida perusteellisemmin myös tieverkon rakenteellinen kunto ja sen ongelmien kehitysnäkymät ja ehkäisymahdollisuudet.

Alueelliset painotukset

Suunnitelmassa on jaettu Suomi alueellisesti neljään maantieteelliseen alueeseen, joiden lisäksi viidentenä alueluokkana ovat kaupunkiseudut koko maassa. Kustakin alueesta on kuvattu alueen erityispiirteitä suunnitelman kolmen päätavoitteen näkökulmasta. Alueellisia painotuksia on tarkoitus huomioida suunnitelman toimeenpanossa muiden suunnitelmassa esitettyjen valtakunnallisten liikennejärjestelmän kehittämislinjausten ja painotusten lisäksi.

ELY-keskukset pitävät alueellisia painotuksia hyväksyttävänä, mutta toisaalta kokevat, että niiden muodostamiseen ja soveltamiseen liittyy haasteita. Jatkossa alueellisia erityispiirteitä tulisi pyrkiä tunnistamaan alueiden kanssa tehtävässä systemaattisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja liikennejärjestelmätyössä. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön sekä seudullisten, maakunnallisten ja ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä -strategioiden toivottaisiin näkyvän vahvemmin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tätä kautta alueelliset erityispiirteet ja painotukset sekä elinkeinoelämän tarpeet nousisivat paremmin esiin. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa onkin esitetty tähän hyvä toimenpide, jonka mukaan valtio yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa palvelemaan muun muassa seuraavaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitysprosessia.

Tässä vaiheessa ELY-keskukset ehdottavat, että alueellisiin painotuksiin lisättäisiin tekstiosuuteen kaupunkialueiden ja taajamien osalta maininta jalankulun ja pyöräliikenteen huomioimisesta olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kaupunkiseuduilla on myös erityisen tärkeää turvata liikenteen sujuvuus kaikilla liikennemuodoilla. Kaupunkiseutujen kasvaessa myös liikennemäärät kasvavat, jolloin toimivan liikennejärjestelmän merkitys korostuu. Tämä on keskeinen kilpailukytekijä.

Kaupunkiseutukohtaisten tavoitteiden määrittely on suunnitelmassa esitetty yleispiirteisellä tasolla ja yleisellä tasolla tavoitteet ovat samansuuntaisia kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa. Kaupunkiseutujen kehittämisessä pääpaino kohdentuu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Kaupunkiseutukohtaiset tavoitteet täsmentyvät alueellisten suunnitelmien yhteydessä ja tavoitteiden toteuttamisen kannalta tässä tunnistetaan erityisesti MAL-sopimusten rooli. MAL-sopimusmenettelyssä käsitellään liikennejärjestelmän kehittämisen lisäksi alueidenkäyttöä ja asumista. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä kaavoitusta koskevia toimenpiteitä. Alueidenkäyttölain mukainen kaavoitus ja siinä luotavat edellytykset valtakunnallisten

ja alueellisten tavoitteiden toteuttamiselle on tarpeen kuitenkin tunnistaa yhtenä keskeisenä tekijänä.

Yleisesti kaupunkiseuduilla tulisi edelleen sopimusmenettelyn keinojen ohella vahvemmin painottaa julkisen liikenteen palvelutasoa kestävästä liikkumisesta tavoitteiden edistämiseksi sekä liikenteen päästövähennysten saavuttamisesta. Kaupunkiseuduille olisi myös tarpeen määrittää kestävyys toimenpiteitä edelleen erityyppisissä aluerakenteissa.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä. Yleisesti kestävyttä keskeisesti edistävänä voidaan pitää myös tavoitetta, että liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Maaseutumaisilla alueilla digitalisaation avulla voidaan osaltaan edistää ja ylläpitää liikkumis- ja kuljetuspalveluiden saatavuutta. Digitalisaation ja datan jakaminen liittyy myös logistiikan kuljetusketjujen tehostamiseen sekä muun muassa matkaketjujen toimivuuteen henkilöjoukkoliikenteessä, mikä osaltaan lisää kestävien palveluiden houkuttelevuutta ja toimivuutta. Näiltä osin suunnitelmaan sisältyy oikein kohdennettuja linjauksia. Digitalisaatio tulee olemaan avainasemassa palveluiden saavutettavuuden kannalta myös kaupunkiseutujen ulkopuolisilla alueilla.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tietopohjan kehittäminen (luku 4.5.1)

Tietopohjan kehittämiseen liittyvät toimenpiteet ovat kokonaisuutena erittäin hyviä ja tarkoituksenmukaisia.

Traficomien päävastuulla oleva liikennejärjestelmäanalyysin tuottaminen on oleellinen osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tietopohjaa kuten myös sen kehittäminen. Tätä tehdään toimenpiteen mukaisesti yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen kanssa. Suunnitelmassa korostetaan kiitettävästi myös alueellisen tiedon tuottamista, jossa ELY-keskuksetkin ovat osallistuvina tahoina. ELY-keskukset toivoisivat, että ne voisivat olla jatkossa laajemmin ja systemaattisemmin mukana tämän tiedon valtakunnallisessa kehittämisessä. Liikennejärjestelmäanalyysi on viime vuosina laajentunut ja aineistoa on olemassa runsaasti. Aineiston lisääntyessä on vaarana, että oleelliset asiat hukkuvat tietomassaan. Tähän sekä tiedoista johdettaviin johtopäätöksiin ja niiden sisältymiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulisi jatkossa kiinnittää merkittävää huomiota. Liikennejärjestelmäanalyysin esitystapaa tulisi myös kehittää, jolloin hyödynnettävyys olisi nykyistä parempaa ja käyttäjäystävällisempää.

ELY-keskukset pitävät erittäin tarpeellisenä ja kannatettavana toimenpidettä, jossa valtio-osapuolet yhteistyössä maakuntien kanssa laativat menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista

suunnitelmaa palvelemaan muun muassa seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa.

Erytisen tarpeellisenä pidetään toimenpidettä, jossa Väylävirasto yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. Väyläviraston ohella ELY-keskukset operatiivisina valtion toimijoina ovat toimenpiteessä keskeisiä. ELY-keskukset pitävät tärkeänä, että linjausten jälkeen myös ryhdytään pikaisesti käytännön toimenpiteisiin, jotta voidaan aikaansaada oikeudenmukaiset ja tasa-arvoiset periaatteet hallinnollisten luokkien määrittelylle ja täytäntöönpanolle.

Erytisen tarpeellisenä ja kiireellisenä toimenpiteenä ELY-keskukset pitävät myös toimenpidettä, jossa Väylävirasto pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua pienehköjen hankkeiden osalta ja etsimään kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja huomioiden myös neliporrasperiaatteen.

Väyläinfraa koskevan t&k-toiminnan lisääminen on erittäin kannatettavaa muun muassa ilmastonmuutokseen sopeutumisen, erilaisen materiaalikehityksen ja tehokkaiden toimenpiteiden sekä tuottavuuden tutkimiseksi ja kehittämiseksi.

ELY-keskukset esittävät lisättäväksi toimenpiteen onnettomuustietojen luotettavuuden parantamisesta. Onnettomuustietojen luotettavuuden parantaminen on tärkeää, jotta tiedolla johtamista voidaan luotettavasti tehdä liikenneturvallisuustoimenpiteiden kohdentamisessa. Suunnitelma voisi ottaa myös kantaa liikenneturvallisuustilastojen vertailtavuuteen naapurimaiden kanssa, jolloin suosituksena olisi siirtyä myös Suomessa karsimaan itsemurhat pois varsinaisista liikenneonnettomuustilastoista.

Tietopohjan kehittämisessä todetaan resursseja osoitettavaksi väyläinfran tutkimukseen. Olisi hyvä täydentää kirjaus koskemaan väyläinfran lisäksi myös liikennettä. Tietopohjan kehittämistoimien rahoitusta olisi myös tarpeen selkeyttää toimenpiteisiin.

Valtion ja alueiden väliset sopimukset (luku 4.5.2)

MAL-sopimukset ovat keskeinen sopimustyökalu suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ja valtion välillä, joten huomion kiinnittäminen niiden sisältöön on tärkeää.

Toimenpiteessä, jossa todetaan MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta olevan kulloinkin voimassa oleva Liikenne 12 -suunnitelma, tulisi täydentää siten, että lähtökohtana ovat myös

alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat (tai niihin liittyen muu erikseen sovittu systemaattisesti tuotettu tieto) soveltuvin osin. Tämä tukee tasapuolista neuvottelulähtökohtaa valtion ja eri alueiden välillä.

Toimenpide, jonka mukaan valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa, on erittäin kannatettava. Neuvotteluprosessit ja osin myös sopimusten sisällöt on koettu osin haastaviksi. Prosessia tulisi selkeyttää valtion osalta.

Uutena linjauksena toimenpiteissä esitetään, että jatkossa Väylävirasto sisällyttää investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat väyläverkon kehittämishankkeet. Niistä voidaan päättää MAL-neuvotteluissa tai erikseen muina ajankohtina. Hankkeiden sisällyttäminen investointiohjelmaan on erittäin kannatettavaa. Lisäksi yhteisrahoitteisten hankkeiden määrittelyn tulisi olla selkeä ja tasapuolinen koko Suomessa ja perustua pääsääntöisesti valtion ja kuntien aiemmin sovittuihin kustannusjakoperiaatteisiin.

Kansainvälinen yhteistyö (luku 4.5.3)

Kansainvälisen ja erityisesti pohjoismaisen yhteistyön korostuminen on nostettu hyvin esille suunnitelmassa. Toimenpiteenä todetaan valtion huomioivan laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet suunnitelman toimeenpanossa ja seuraavassa päivytyksessä. Pohjoismaisen liikennestrategian ja suunnitelmassa myöhemmin käsiteltävän pohjoismaisen liikenteen mallinnustyökalun sisältöä toivotaan avattavan Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Valtion väyläverkko: perusväylänpito (luku 4.6.1.1)

Suunnitelman merkittävimpana linjauksena ELY-keskukset pitävät perusväylänpidon rahoitustason nostoa. Rahoituksen painottaminen perusväylänpitoon on erittäin kannatettavaa.

Korjausvelan nousun taittamiseksi toimenpiteissä korostetaan erityisesti teiden päällystämistä, mikä onkin tarpeellista. Toimenpidevalikoimasta puuttuvat kuitenkin linjaukset muun muassa silta- ja muiden taitorakenteiden sekä varusteiden ja laitteiden korjausvelan taittamiseen. Siltojen peruskorjauksia olisi tärkeää voida toteuttaa riittävästi ja korjaukset tulisi tehdä optimiaikataululla eli nykyistä aikaisemmin. Siltojen korjausten viivästyminen lisää pidemmällä tähtäimellä perusväylänpidon kustannuksia. Lisäksi siltojen huonon kunnon vuoksi joudutaan asettamaan rajoituksia liikenteelle aiheuttaen tienkäyttäjille haittaa ja lisäten kuljetuskustannuksia.

Toimenpiteissä on kohdennettu vuodesta 2029 alkaen rahoitusta alueellisiin parantamistoimenpiteisiin (pienet alueelliset infrahankkeet), mikä on erittäin tarpeellista. Parantamishankkeiden on todettu kohdistuvan alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin. Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien lisäksi kannattaa hyödyntää myös alueellisia liikenneturvallisuussuunnitelmia. Näissä molemmissa ELY-keskuksilla on merkittävä rooli toimenpiteiden valinnassa. Turvallisuuteen liittyvää strategista linjausta Safe System - lähestymistavan käytöstä olisi hyvä konkretisoida suunnitelmassa toimenpiteiden osalta. Etenkin taajamissa kulkevilla valtion väylillä on paljon liikenneturvallisuus- sekä esteettömyyspuutteita. Tähän kokonaisuuteen olisi tarpeen kohdentaa resursseja.

ELY-keskukset näkevät tärkeänä toimenpiteenä, että valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta. Keskittyminen häiriötilanteiden ja onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseen, väyläkapasiteetin käytön tehostamiseen, liikenteen sujuvuuden parantamiseen ja liikenteen päästöjen vähentämiseen on kannatettavaa. Toimenpide edellyttää Tieliikenteen vaihtuvan ohjauksen ja seurantajärjestelmien palvelutasot -toimintalinjan päivitystä, jossa vastuutaho on Väylävirasto. Toimenpiteissä tulisi myös suositella tieliikenteen hallinnan keinojen kehittämistä siten, että ne toimisivat kustannustehokkaasti ja olisivat käyttökelpoinen toimenpide myös muilla kuin kaikkein vilkkaimmilla väylillä.

Suunnitelma sisältää toimenpiteen, jonka mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan kokonaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve sen mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. ELY-keskukset pitävät kirjausta palvelutason laskemisen osalta tarkoituksenmukaisena. Erityisesti tarvitaan myös uusia linjauksia vähäliikenteisen tieverkon palvelusovaituksiin ja infraratkaisujen tasoon. Suunnitelmassa tulisi avata, mitä ovat erikseen määritellyt tilanteet, joissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä kokonaan luopua. Hallinnollisten luokkien määräytymisen peruskriteerit tulee luonnollisesti ottaa huomioon.

Valtion väyläverkko: kehittäminen (luku 4.6.1.2)

Suunnitelman kehittämishankkeiden rahoitustaso on huolestuttavan pieni. Tämä uhkaa liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden kehittämistä ja siten myös Suomen kilpailukykyä. ELY-keskukset pitävät kuitenkin oikeana, että esitetyllä rahoituskehysellä keskitytään perusväylänpidon rahoitustason nostoon.

ELY-keskukset pitävät hyvänä, että kehittämishankkeiden valinnassa priorisoidaan TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttämistä. TEN-T-asetus mahdollistaa kuitenkin poikkeuksia ja niitä tulee voida tarvittaessa hyödyntää. Rahoitusta tulee ohjata myös muulle tieverkolle, jos liikenteelliset tarpeet ja toimenpiteiden tehokkuus ovat muulla tieverkolla suurempia.

Suunnitelmassa kerrotaan, että liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden (tieturvallisuudirektiivin mukaiset) parantaminen sekä väylänpidon tuottavuuden lisääminen muun muassa digitalisaation keinoin neliporrasperiaatteen mukaisesti. Nämä ovat erittäin kannatettavia linjauksia. Näiden ohella voisi myös painottaa liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettujen pääväyläverkon puutteiden parantamista.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran osalta ELY-keskukset näkevät valtion roolin hieman erilaisena. Toimenpiteen mukaan sekä taukopaikkojen että jakeluinfran oletetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Valtio seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastelee mahdollista lisätoimenpidetarvetta vuoden 2026 jälkeen. Esitetty valtion rooli ei ole kovin aktiivinen. ELY-keskukset näkevät, että raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta valtion tulisi harkita nyt esitettyä suurempaa roolia huomioiden TEN-T-asetuksen vaatimukset ja raskaan liikenteen lepoaikasäädökset. Voidaan myös todeta, että esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ei ole saatu tarvittavia alueita toteutumaan markkinaehtoisesti monien vuosien yrityksestä huolimatta. TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta esitetty rooli vaikuttaa lisäksi hieman ristiriitaiselta sen kanssa, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan priorisoitavan väyläverkon kehittämisessä TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttämistä. Taukopaikkojen lisäksi raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran syntyminen voi edellyttää valtion toimenpiteitä etenkin ohuempien raskaan liikenteen virtojen väylillä.

Toimenpiteen mukaan tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista laajennetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Väyläviraston ja Traficomin yhteistyössä. ELY-keskukset toteavat, että myös ne tuottavat tietoa raskaan liikenteen taukopaikoista. ELY-keskukset ovat valtion toimijana keskeisessä asemassa myös taukopaikkojen kaavoituksen edistämisen ja taukopaikkojen kehittämisen seurannasta.

ELY-keskukset pitävät tärkeänä maantieverkon jalankulun ja pyöräliikenteen verkon kehittämistä. Toimenpiteissä todetaan, että jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa sekä sen tilaa ja rajoituksia kuvaavat digitaaliset tiedot toimitetaan kansalliseen yhteystietopisteeseen, jolla tarkoitetaan Traficomia. Suunnitelmaan olisi hyvä täsmentää, mitä tällä tarkoitetaan ja tavoitellaan. Suunnitelmassa on todettu, ettei erillistä kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallista edistämishjelmaa laadita. Kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi olisi tarve tarkemman valtakunnallisen toimenpideohjelman laadinnalle.

Nopeusrajoituksia koskevana toimenpiteenä on, että valtio selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän peruseriaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia. ELY-keskukset pitävät toimenpidettä tarkoituksenmukaisena. Prosessin kehittämisessä toivotaan erityisesti talvinopeusrajoituskäytäntöjen yksinkertaistamista, eli prosessin yksinkertaistamista määrittämällä kiinteät vaihtoaikankohdat, jotka voidaan esimerkiksi sitoa kesä- ja talviajan muuttumisajankohtiin.

Vesiväyläverkkoa ja talvimerenkulkua käsittelevässä osiossa luetellaan merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa huomioitavia vaikutuksia. Näihin tulee lisätä merituulivoimahankkeiden ympäristövaikutukset.

Muiden hallinnoimat verkot (luku 4.6.2)

Muiden hallinnoimiin verkkoihin kohdistuvat linjaustarpeet on tunnistettu hyvin suunnitelmassa ja esitetyt linjaukset ovat hyviä.

Alueilla, joilla on paljon alkutuotannon ja muun elinkeinoelämän kuljetuksia, hyödynnetään laajasti yksityistieverkkoa näissä kuljetuksissa. Yksityistierahoitus olisi tärkeää pystyä varmistamaan pitkäjänteisesti ja ennakoivasti.

Suunnitelman toimenpide, jonka mukaan valtio (Traficom, Väylävirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus) laatii selvityksen maantielautojen ja yksityistielautojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta, on kannatettava. Toimenpide liittyy myös maanteiden hallinnollisten luokkien tarkasteluun.

Satamien liikenneyhteyksien osalta todetaan, että takamaayhteyksien kehittämistarpeita tulee arvioida huomioiden myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimukset. Arviointia on tarve tehdä keskeisimpien satamien liikenneyhteyksien kehittämisen lisäksi myös yhteyksien palvelutason säilyttämiseksi. Tätä tarvetta on myös monien muiden satamien liikenneyhteyksissä.

Lentoliikenteen merkitys on tunnistettu hyvin suunnitelmassa. Sen merkitys korostuu osana kansainvälistä saavutettavuutta erityisesti Pohjois-Suomessa.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien yhtenä toimenpiteenä todetaan, että maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita. Tämä on hyvä toimenpide ja sen toteuttaminen on jo aloitettu osalla alueista, joilla alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen on ollut viime aikoina käynnissä.

Henkilöliikenteen palvelut (luku 4.7)

Julkisesti tuettua liikennettä käsittelevässä luvussa todetaan, että joukkoliikenne on kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla pääosin julkisesti rahoitettua. Myös kaupunkiseutujen ulkopuolinen liikenne on

pääosin julkisesti rahoitettua. ELY-keskukset eivät myöskään pelkää myönnä valtionavustuksia, vaan myös hankkivat joukkoliikennepalveluja. Joukkoliikenteen tilan kuvausta olisi hyvä täydentää kertomalla, että joukkoliikenne on kaupunkien ja kaupunkiseutujen ulkopuolellakin laajalti julkisesti rahoitettua ja että näistä liikenteen hankinnoista vastaavat ELY-keskukset rahoitusyhteistyössä kuntien kanssa.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen on kohdennettu vuodesta 2029 lähtien lisärahoitusta vuosittain 10 miljoonaa euroa. Summalla saadaan katettua ostovoiman menetystä. Mittavia lisäpalveluja tai uusia avauksia summa ei mahdollista.

Joukkoliikenteen valtionavustusten kriteerien yhtenäistäminen ja vaikuttavuuden arviointi on hyvä tavoite. ELY-keskuksilla on ollut alueillaan eri käytäntöjä valtionavustusten myöntämisessä ja jatkossa toimintaa on Liikenne- ja viestintävirastossa mahdollista yhtenäistää. Vaikutusten arvioinnissa voidaan myös selvittää, miten tarkoituksenmukaiset palvelut saadaan tuotettua parhaiten – itse hankkimalla vai avustuksia myöntämällä.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Suunnitelmassa olisi hyvä selkeyttää, mitä vähimmäispalvelutaso konkreettisesti tarkoittaa tänä päivänä.

Alueellinen henkilöjunaliikenne kiinnostaa kuntia ja hankinnat tullaan mahdollistamaan nykyistä laajemmin. Toteutuessaan alueelliset raideliikenteen yhteydet muuttavat seudullisen joukkoliikenteen palveluja. Suunnittelu- ja hankintaprosessien on oltava pitkäjänteisiä, osallistavia ja vaikutusarvioinnit sisältäviä, jotta vältetään päällekkäisten palvelujen ostamiselta ja saadaan tuotettua kokonaisuutena tarkoituksenmukaista palvelutasoa.

Yhtenä toimenpiteenä on, että valtio (Väylävirasto) ja kunnat kiinnittävät huomiota liityntäpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen osana matkaketjujen kehittämistä. Tämä on myös ELY-keskusten toimintaa, joten toimenpiteen vastuutahoksi kannattaa lisätä myös ELY-keskukset.

Toimenpiteenä on myös, että valtio jalkauttaa esteettömyysvision ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksen kansallisen toimintaohjelman tavoitteet liikenteen hallinnonalan keskeisiin lainsäädäntö- ja muihin ajankohtaisiin hankkeisiin liikenneinfrastruktuurin, -palveluiden ja -välineiden sekä esteettömyystiedon osalta. Toimenpide on erittäin tärkeä edistäessään liikennejärjestelmän sosiaalista kestävyyttä.

ELY-keskukset pitävät erittäin kannatettavana toimenpidettä, jossa liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto käynnistävät yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön ja Kelan kanssa

toimet julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämiseksi, ja jossa pidemmällä aikavälillä huomioidaan myös joukkoliikenteen palvelut. Kehittämistarpeesta on keskusteltu pitkään ja olisi ehdottoman tärkeää saada edistettyä asiaa konkreettisesti.

Saaristoliikenteestä (maantielauttaliikenne ja yhteysalusliikenne) vastaa valtakunnallisesti Varsinais-Suomen ELY-keskus, joka pitää saaristoliikenteeseen kirjattuja suunnitelman toimenpiteitä tarkoituksenmukaisina. Aluksien sähköistämisen sijaan olisi kuitenkin parempi viitata yleisemmin ympäristöystävällisempään teknologiaan. Yksityiskohtaisesti määritellyn teknologiaratkaisun sijaan kannattaa olla teknologianeutraali.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus on ollut tavoitteena jo pitkään, mutta käytännön toteutus on jäänyt suppeaksi. Luvussa on hyvin kuvattu, miten alan toimijat välttävät sopimista, koska pelisäännöt kilpailuoikeudellisten kysymysten ja valtiontukien suhteen eivät ole yksiselitteiset. Lippuyhteistyön periaatteiden selkeyttämistä on tärkeää jatkaa.

Kuljetukset ja logistiikka (luku 4.8)

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantamiseksi sekä varautumisen ja huoltovarmuuden turvaamiseksi ovat entistäkin tärkeämpiä. Kansainvälisen yhteistyön ja vaikuttamisen lisäämistä sekä terävöittämistä pidetään kannatettavana.

Suunnitelmassa esitetään toimenpide, jonka mukaan valtio (Traficom ja Väylävirasto) kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan. ELY-keskukset pitävät hyvin tarpeellisena tietopohjan lisäämistä potentiaalisten kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeista, joita voivat olla myös muut yhteydet Norjaan ja Ruotsiin.

Suunnitelma sisältää toimenpiteen raskaan liikenteen mittoja ja massoja koskevasta selvitystyöstä. Työ huomioi mittoja ja massoja koskevan direktiivin neuvottelutuloksen. Toimenpiteen aikajännettä olisi hyvä avata suunnitelmassa.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet (luku 4.10.1)

Liikenne 12 -suunnitelmassa tulee ottaa kantaa erityisesti tienpidon osalta yhteisrahoitteisuuden periaatteisiin selkeämmin. Yhteisrahoitusta koskevilla linjauksissa tulisi ottaa kantaa, onko Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa -suositus edelleen ensisijainen ja ajantasainen kustannusjakoneuvotteluiden lähtökohta vai onko suosituksen sisältöä syytä päivittää suunnitelmakauden aikana. ELY-keskusten mielestä yhteisrahoitteisten hankkeiden määrittelyn tulisi olla selkeä ja tasapuolinen koko Suomessa ja perustua pääsääntöisesti valtion ja kuntien aiemmin sovittuihin kustannusjakoperiaatteisiin.

Suunnitelmassa korostuu merkittävään ylipainoon yhteistyö MAL-seutujen kanssa ja samalla todetaan, että MAL-alueita ei voida laajentaa. Yhteistyötä ja yhteisrahoitteisuutta tulee suunnitelmassa edistää myös muilla kaupunkiseuduilla kuin MAL-seuduilla. MAL-sopimusmenettely on tärkeä niihin kuuluvien kaupunkiseutujen liikenneinfran kehittämisestä ja toteutuksesta päätettäessä. Suomessa on myös useita muita kaupunkiseutuja, joiden tarpeet liikenneinfran kehittämisessä on tärkeää tasapuolisesti ottaa huomioon valtakunnan merkittävistä liikenneinvestoinneista päätettäessä.

Muut huomiot toimenpiteistä

Suunnitelman kannalta merkityksellisiksi ympäristöongelmiksi on valmistelun aikana tunnistettu ilmastonmuutoksen eteneminen, luonnonvarojen käytön kasvu, luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen sekä yhdyskunta- ja aluerakenteen kestävyden haasteet. Näiden merkityksellisiksi tunnistettujen ympäristöongelmien vähentämiseen ei kuitenkaan esitetä suunnitelmassa juuri toimenpiteitä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole myöskään esitetty toimenpiteitä liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen, kuten melu- tai pohjavesisuojausten toteuttamiseen. Toimintaympäristön muutokset turvallisuusympäristön osalta korostavat yhteiskunnan toimintavarmuuden tärkeyttä. Yhteiskunnan vedenhankinnan turvaaminen on yksi tärkeä osa toimintavarmuutta ja tähän liittyen pohjaveden suojelutarpeeseen liittyvät toimenpiteet liikenneverkkojen kehittämisessä ja ylläpidossa olisivat ajankohtaisia ja tärkeitä esille nostettavia asioita myös valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Melua ei suoraan mainita suunnitelmassa, mutta suunnitelmaan sisältyy useita kohtia, joilla voidaan epäsuorasti vaikuttaa melunhallintaan. Melu tulisi tunnistaa yhtenä asuin- ja elinympäristöön liittyvänä haasteena ja sen osalta olisi hyvä myös asettaa tavoitteita, joilla pyritään haitallisten ympäristövaikutusten lieventämiseen. Maaliikenteen ohella myös lentomeluun kasvavilla kaupunkiseuduilla on syytä kiinnittää huomiota.

Kestävän liikenteen rooli on suunnitelmassa melko kevyt. Esimerkiksi jalankulku- ja pyöräliikenteen edistäminen on jäänyt suunnitelmassa valitettavan vähäiselle huomiolle ottaen huomioon sen, että

jalankulun ja pyöräliikenteen lisääminen edistää kaikkien valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamista, eli liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.

Puhtaan vihreän siirtymän hankkeiden vaatimuksia väyläverkolle olisi hyvä käsitellä toimenpiteissä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteisiin ei oteta suunnitelmassa kantaa. Erityisesti liikennesuoritteiden kasvuennusteet ovat ristiriitaisia tiekartan kanssa. Suunnitelmassa tulisi ottaa kantaa siihen, miten liikennesuoritteiden kasvu on mahdollista yhteensovittaa kansallisten päästövähennystavoitteiden kanssa.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on linjattu yksityiskohtaisemmin liikenneturvallisuuteen liittyviä linjauksia. Erityisesti Ruotsissa ja Norjassa on Suomea selkeästi parempi liikenneturvallisuustilanne ja näiden maiden oppeja liikenneturvallisuustyöstä olisi tarkoituksenmukaista hyödyntää. Liikenneturvallisuuden osalta vertailu naapurimaihin kannattaisi tehdä ensisijaisesti esimerkiksi suorite- eikä väkilukuperusteisesti.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on mainittu Pohjoisen ja Itäisen Suomen ohjelmat. On tärkeää, että näiden ohjelmien sisältämiä liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä sisällytetään valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Joistakin toimenpiteistä puuttuu yksityiskohtaisempi valtio-vastuutaho. Tämä olisi tarpeen täsmentää toimenpiteisiin.

Toimenpiteiden numerointi helpottaisi suunnitelman hyödyntämistä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelman merkittävimpiä linjauksena ELY-keskukset pitävät perusväylänpidon rahoitustason nostoa. Rahoituksen painottaminen perusväylänpitoon on erittäin kannatettavaa.

Suunnitelman kehittämishankkeiden rahoitustaso on kuitenkin huolestuttavan pieni. Tämä uhkaa liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden kehittämistä ja siten myös Suomen kilpailukykyä. Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamisessa tehokkaita keinoja ovat muun muassa pääteiden

ohituskaistaratkaisut, mutta kehittämishankkeiden rahoitustasolla tällaisten keinojen käyttöön on vähän rahoitusta käytössä. ELY-keskukset pitävät kuitenkin oikeana, että esitetyllä rahoituskehyksellä keskitytään perusväylänpidon rahoitustason nostoon.

Perusväylänpidon rahoitustasoa nostetaan vuodesta 2029 eteenpäin. Vuodelle 2026 saatava 120 M€ lisärahoitus on tarpeen, vaikkakin se on pudotus vuosien 2024 ja 2025 rahoitustasoihin verrattuna. Huolta aiheuttaa perusväylänpidon niukka rahoitus vuosille 2027 ja 2028. Toiminnan tehokkuuden ja inframarkkinan hallinnan näkökulmasta tasainen pitkäjänteinen rahoitus olisi suotavampaa. Vähintään kaksi alhaisen perusrahoituksen vuotta tarkoittaa myös, että vuodesta 2029 alkavan kauden alussa korjataan lähinnä edellisten vuosien synnyttämää jälkeenjääneisyyttä korjaustarpeissa. Tämän kauden alhainen perusväylänpidon rahoitustaso ja sen vaikutukset tulisi huomioida selkeämmin suunnitelmassa ja korostaa ajanjakson ongelmallisuutta tien- ja radanpidon näkökulmasta.

Perusväylänpidon rahoitustason nostoa perustellaan muun muassa tarpeella vaikuttaa kasvavaan väyläverkon korjausvelkaan. Alemman tieverkon päällysteiden tilan lisäksi tulisi suunnitelmassa nostaa vahvemmin esiin siltojen kunto ja kuntotason vaatimat panostukset. Korjausvelan kasvu on huolestuttavaa, joten siihen kohdistuvat toimenpiteet ovat erittäin tarpeellisia. Esitetyllä lisärahoituksellakaan ei kuitenkaan saada korjausvelan kasvua pysäytettyä, vaan korjausvelan kasvu jatkuu suunnitelmakauden aikana välillä loiventuen ja myöhemmin taas jyrkemmin kasvaen. Etenkin huolestuttaa, minkälaisessa tilassa alempi tieverkko on suunnitelmakauden lopussa korjausvelan kasvettua. Huonosta kunnosta saattaa muodostua riski verkon turvallisuudelle ja käyttäjille.

Perusväylänpidon rahoitusosuuden kasvattamisen tulee näkyä myös Väyläviraston perussuunnitelmassa, suunnitteluohjelmassa ja investointiohjelmassa.

Vuodesta 2029 lähtien perusväylänpidon rahoituksesta allokoidaan vuosittain 50 M€ pieniin alueellisiin investointeihin. Tämä on erittäin tarpeellista. Tärkeää myös olisi, että ELY-keskukset saisivat aiempaa enemmän itse vaikuttaa pienten investointien ohjelmointiin. Rahoitettavia kohteita ja tarpeita on alueilla kartoitettu erilaisin selvityksin ja priorisoituja kärkikohteita on nimettävissä.

Joukkoliikenteen näkökulmasta on hyvä, että vuodesta 2029 alkaen lisärahoitusta myönnetään alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen. Ottaen huomioon liikennöinnin kustannustason voimakkaan nousun sekä investointitarpeet vaihtoehtoihin käyttövoimiin jää lisämääräraha kuitenkin varsin vaatimattomaksi. Joukkoliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen kannalta olisi myös välttämätöntä, että lisärahoitusta myönnettäisiin jo ennen vuotta 2029.

Joukkoliikenteen kehittäminen tarvitsee rahoitusta, jolla turvataan tasapuoliset liikkumismahdollisuudet kaikilla alueilla, mutta samalla myös parannetaan joukkoliikenteen laadullisia tekijöitä. Näistä keskeisimpiä ovat yhtenäinen, selkeä ja kohtuuhintainen lippu- ja taksajärjestelmä kaikissa kulkuvälineissä ja myös matkaketjuilla sekä turvattu esteettömyys ja turvallisuus.

Yksityistieavustusten matala taso herättää huolen mahdollisuuksista ylläpitää elinkeinoelämän kannalta kriittistä yksityistieverkkoa suunnitelmakaudella. Heikennykset yksityistierahoitukseen vaikuttavat vahvasti alueilla, jossa yksityistieverkko muodostaa merkittävän osan tieverkosta. Alueilla, joilla on paljon alkutuotannon ja muun elinkeinoelämän kuljetuksia, hyödynnetään laajasti yksityistieverkkoa näissä kuljetuksissa. Yksityistierahoitus olisi tärkeää pystyä varmistamaan pitkäjänteisesti ja ennakoivasti.

Saaristoliikenteen rahoitus on esitetty suunnitelmassa riittävällä tasolla mahdollistaen muun muassa toimivampien ja ympäristöystävällisten alusten hankintaa.

Rahoituksen osalta toivotaan jatkuvuutta ja pitkäjänteisyyttä. Tämä olisi tärkeää etenkin perusväylänpidon rahoituksen osalta, mutta myös esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä sekä yksityistieiden perusparannusten avustuksissa tulisi olla lähtökohtaisesti tasainen rahoitustaso eri vuosien välillä. Tämä helpottaa ennakointia ja mahdollistaa jatkuvuuden vuosien välillä. Kunnissa on nostettu valmiutta kävelyä ja pyöräilyä edistäviin toimiin, muun muassa laadittu kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia, joten kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien turvaaminen olisi tehokas toimi edistää tavoitteita. Samoin yksityistiekuntia on aktivoitu rahoitushakuun ja rahoitustason vaihtelut vaikeuttavat tiekuntien perusparannusavustusten hakemista ja perusparannusten suunnittelua.

Rahoitusohjelman perusteella on haastavaa arvioida perusväylänpidon rahoituksen kohdentumista eri teemoihin. Kohdentamisen arviointia helpottaisi, että suunnitelmassa jaoteltaisiin perusväylänpidon osateemoja kuten esimerkiksi kävely ja pyöräily tai liikenneturvallisuus, ja tämän jälkeen muodostettaisiin priorisointilinjaukset sekä toimenpiteet näiden alle. Suunnitelman nykyisessä muodossa on esimerkiksi vaikea arvioida jalankulun ja pyöräilyn väyliin kohdennettavaa rahoitusta.

Kustannustason nousun vaikutuksia ei ole arvioitu suunnitelmassa kovin paljon. Kustannustason nousun vuoksi ostovoima ei nouse samassa suhteessa lisärahoituksen kanssa. Suunnitelmassa olisi hyvä arvioida laajemmin sitä, miten kustannustason nousu vaikuttaa esitetyn rahoitusohjelman ostovoimaan.

Aluerakenteesta ja rahoitusmahdollisuuksien rajallisuudesta johtuen maaseutumaisilla kunnilla ja alueilla on vaikeus päästä erilaisiin edistämishjelmiin. Rahoituksen kohdentaminen myös pienempiin kuntakeskuksiin edistää alueiden tasa-arvoisuutta ja liikennejärjestelmän eri osa-alueiden vaikutusten saamista myös kasvukeskusten ulkopuolelle.

Huoltovarmuuden, liikennejärjestelmän kaksoiskäytön ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu muun muassa Pohjois- ja Itä-Suomen tieverkolla. Rahoitusta ei suoraan näihin teemoihin ole kirjattu, mutta erilaisten rahoitusinstrumenttien maksimaalinen käyttö pitäisi varmistaa kansallisella tasolla.

Suunnitelmassa on esitetty valtion väyläverkon rahoituspohjan laajentamista muihin toimijoihin, kuten kuntiin. Rahoituspohjan laajentaminen kuntiin on haasteellista huomioiden kuntatalouden tilanne sekä kasvunäkymät.

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

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteisempi ja myös strategisempi verrattuna ensimmäiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tämä on perusteltu linjaus. Vaikutusten arvioinnin näkökulmasta yleispiirteisyys on kuitenkin haastavaa, sillä arviointia on mahdollista tehdä vain melko yleisellä tasolla.

Suunnitelmalla aikaansaataviin vaikutuksiin vaikuttaa olennaisesti suunnitelman rahoitustaso. Rahoitustaso on kokonaisuutena harmillisen alhainen, mikä vaikeuttaa huomattavasti liikennejärjestelmän kehittämistä ja liikenneverkon tarkoituksenmukaista ja taloudellista hoitoa ja ylläpitoa. Tällä on vaikutusta elinkeinoelämän ja Suomen kilpailukykyyn sekä ihmisten arjen sujuvaan ja turvalliseen liikkumiseen. Rahoitustaso on kuitenkin laadittu haastavassa taloustilanteessa ja on siksi ymmärrettävä. Vaikutusten arviointiin sisältyy myös riski siitä, että liikennejärjestelmän rahoitustaso tai liikennepoliittiset linjaukset muuttuvat oleellisesti suunnitelmakauden aikana, kun suunnitelmaa seuraavilla kerroilla päivitetään.

Keskeisenä vaikutusten arvioinnin täydennystarpeena ELY-keskukset näkevät arvioinnin siitä, mihin tasoon Suomen liikennejärjestelmä asettuu suunnitelmassa esitetyn rahoitustason, tavoitteiden, strategisten linjausten ja toimenpiteiden seurauksena. Arviointi on tehty suhteessa vertailuvaihtoehtoon, joka kuvaa pitkälti nykytilaa, ja täten moni vaikutus voidaan nähdä positiivisena. Tulisi myös kuvata sitä liikennejärjestelmän tilaa, joka esitetyllä rahoitustasolla voidaan saavuttaa. Saavutettavaa liikennejärjestelmän tilaa olisi hyvä verrata myös esimerkiksi muiden Pohjoismaiden tilanteeseen.

Toimenpiteiden todetaan tukevan toimivuustavoitteen toteutumista. Perusväylänpidon rahoituslisäyksen avulla erityisesti alemman verkon kunnon todetaan paranevan, mikä parantaa elinkeinoelämän ja tienkäyttäjien liikennöintiolosuhteita. Tulee kuitenkin huomioida, että korjausvelka kasvaa rahoitustason noususta huolimatta. Korjausvelan kasvu on voimakasta suunnitelmakauden alkuvuosina, minkä jälkeen kasvu loivenee kiihtyen jälleen suunnitelmakauden loppua kohden.

Kehittämishankkeiden rahoituksen osalta voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta erityisesti TEN-T-ydinverkolla ja muilla pääteillä. ELY-keskukset toteavat, että vaikutusten arviointiin voisi lisätä parantamishankkeiden (pienet alueelliset investoinnit) paikalliset vaikutukset toimivuuden parantumiseen. Joka tapauksessa on huomioitava, että koska suunnitelma ei sisällä yksittäisiä parantamis- tai kehittämishankkeita, on vaikutusten arviointi hyvin hankalaa. Rahoitustaso jää kokonaisuutena tarpeisiin nähden niin alhaiseksi, että valtakunnan tasolla laajoja toimivuusvaikutuksia ei saavutettane ja vaikutukset tulevat pitkälti olemaan paikallisia. Ennustettu liikenteen kasvu hankaloittaa myös toimivuustavoitteen saavuttamista.

Toimenpiteillä todetaan olevan sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Myönteiset vaikutukset liittyvät kokonaisturvallisuuteen ja huoltovarmuuteen. Kielteiset vaikutukset puolestaan liittyvät alemman maantieverkon kunnan paranemiseen, mikä voi nostaa ajonopeuksia ja lisätä onnettomuuksia. Tämä kirjaus kaipaisi läpäerustelua tai uudelleenmuotoilua. Nopeuden nosto heikentää teoreettisesti liikenneturvallisuutta erityisesti yhdessä ajosuoritteen kasvun kanssa, mutta toisaalta tieverkon parantamisesta johtuva väylän (hyvän) kunnan ennakoitavuus taas parantaa liikenneturvallisuutta ja väylien kunnossapidettävyyttä. Tieverkon kunnan parantamisella on positiivisia liikenneturvallisuusvaikutuksia tienkäyttäjien toimintamahdollisuuksien paranemisen kautta, koska muun muassa ajoneuvon hallintamahdollisuudet paranevat. Lisäksi liikenneverkon pienillä parantamishankkeilla on myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia, jotka parantavat liikenneturvallisuutta paikallisesti.

Turvallisuusvaikutuksista on myös todettu, että tieverkon kunnan parantuessa ajonopeudet kasvavat ja samalla päästöt ja melu kasvavat paikallisesti. Tulee huomioida, että myös huonokuntoinen tie aiheuttaa päästö- ja meluvaikutuksia. Turvallisuusvaikutuksissa ei ole huomioitu suunnitelmassa mainittua liikenteen hallintaan panostamista ja sen mahdollisia turvallisuusvaikutuksia.

Kestävyyden osalta arvioinnissa todetaan, että rahoituksen kohdistaminen erityisesti perusväylänpitoon tukee taloudellista kestävyystavoitetta. Kehittämishankkeiden osalta yhteiskuntataloudellisuus riippuu toteutettavista hankkeista (H/K-suhde). Vaikutukset julkistalouteen arvioidaan kielteisiksi, koska valtion menot liikennejärjestelmään kasvavat. Yhteiskuntatalouden kannalta ELY-keskukset toteavat, että investoinnit liikenneinfraan ja palveluihin tuovat yhteiskunnalle tuloja ja liikenteeseen panostettavaa rahoitusta ei tule nähdä vain menoina. Panostukset liittyvät myös kilpailukykyyn. Vertailtaessa rahoitustasoa muihin Pohjoismaihin on ero merkittävä muiden eduksi. Tätä näkökulmaa ei ole huomioitu arvioinnissa, ja se olisi hyvä lisätä siihen. Korjausvelan kasvun jatkuminen ei myöskään tue taloudellista väylänpitoa.

Vaikutusten ekologiseen kestävyteen todetaan olevan lievästi kielteisiä johtuen muun muassa rakentamisen ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöistä sekä luonnonvarojen käytön kasvusta. Sosiaaliseen kestävyteen vaikutusten arvioidaan ovat lievästi myönteisiä, koska liikkumisen mahdollisuudet paranevat. ELY-keskukset toteavat, että julkisen liikenteen matalahko rahoitustaso voi vaikuttaa merkittävästi sosiaaliseen kestävyteen, ja tältä osin lievästi myönteinen vaikutus vaatisi tarkempia perustelua.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä ei ole tunnistettu olevan suuria vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden nousuun. Kuitenkin valtakunnallisena tavoitteena on kasvattaa kyseisten kulkumuotojen osuutta.

Talvikunnossapidon lisäämisen todetaan lisäävän hieman suolauksesta aiheutuvia riskejä. ELY-keskukset toteavat, että perusväylänpidon rahoitustason nosto ei tarkoittane linjausmuutoksia talvihoidon laatuvaatimuksiin. Olisi tarkoituksenmukaisempaa selventää talvikunnossapidon lisäämisen johtuvan ilmastonmuutoksen aiheuttamista sääolosuhdemuutoksista, jotka voivat lisätä tarvetta aiempaa suuremmalle suolan käytölle. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen on tunnistettu, mutta sen näkyminen itse suunnitelmassa vahvemmin osana muun muassa kunnossapidon kustannusten nousua ja toimintavarmuutta olisi toivottavaa.

Suunnitelmalla saavutettavien vaikutusten suuruusluokkaa ei ole useinkaan arvioitu, joten vaikutusten voimakkuus jää epäselväksi. Suunnitelman arvioidut vaikutukset vaikuttavat kuitenkin melko vähäisiltä. Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ei vaikuteta saatavan aikaan merkittäviä muutoksia sille asetetuissa tavoitteissa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi -raportissa kerrotaan, että laadullisen arvioinnin tueksi on muodostettu karkea arviointiasteikko kahdesta plussasta kahteen miinukseen, jolla on pyritty kuvamaan muutoksen suuruutta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tätä arviointiasteikkoa ei kuitenkaan sisälly raporttiin. Tällainen arviointi selkiyttäisi ja konkretisoisi suunnitelmalla saavutettavien vaikutusten suuruutta.

Vaikutusten arviointi -raportin vertailuvaihtoehtoa käsittelevässä luvussa on todettu kuntien rahoitusosuuksien säilyvän vertailuvaihtoehdossa nykyisellään ja nykyisten MAL-sopimusten mukaisina. Kuntien rahoitusosuuksien vaikutukset jäävät epäselviksi. Vertailuvaihtoehtoa kuvaavassa luvussa on myös todettu, että vertailuvaihtoehtoon sisältyvät kehittämisinvestoinnit on esitetty liitteessä 1. Liitettä ei sisällynyt lausuntoaineistoon, joten se on tarpeen liittää osaksi aineistoa jatkossa.

Muut huomiot?

Vuorovaikutus suunnitelmaluonnoksen laadintaprosessin aikana on ollut hyvää ja avointa. ELY-keskukset kiittävät mahdollisuudesta osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluryhmään. Tämän ansiosta suunnitelman valmistelussa on ollut mahdollista hyödyntää käytännön näkemyksiä alueellisesta tienpidosta, joukkoliikenteestä sekä liikennejärjestelmätyöstä ja suunnitelman pääsisältöä on ollut mahdollista kommentoida työn edetessä.

Suunnitelman laadinta on käynnistynyt vuonna 2023 ja päätös suunnitelmasta on mahdollista tehdä syksyllä 2025. Suunnitelman päivityksen toivoisi tapahtuvan ketterämmin hallituskauden alussa, varsinkin kun suunnitelman odotetaan ohjaavan liikennejärjestelmän eri suunnittelutasoja.

Varmuutta tavoitellusta pitkäjänteisestä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä ei ole, koska suunnitelmaa seuraavilla hallituskausilla päivitettäessä voivat rahoitus- ja toimenpidelinjaukset muuttua. Pitkäjänteisyys olisi erittäin tärkeää valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä, joten sitä on pyrittävä käytettävissä olevin keinoin edistämään.

Toimenpiteet vaativat niin taloudellisia kuin henkilöresursseja sekä valtion että kuntien osalta. Suunnitelman toteutumisen kannalta on kriittistä, että nämä resurssit pystytään turvaamaan.

Asiakirjassa keskitytään voimakkaasti maaliikenteen kuvaukseen ja siinä havaittuihin ongelmakohtiin sekä kehittämisajatuksiin. Meriliikenne ja sisävesiliikenne jäävät melko kevyelle käsittelylle. Toimintaympäristön muutoksia kuvaavaan lukuun tulisi lisätä tietoa siitä, että maakuntaliitot tekevät merialuesuunnittelua.

Suunnitelmaan olisi hyvä lisätä asiakkuusnäkökulmaa, eli väylänkäyttäjien odotuksia liikennejärjestelmälle ja miten niihin vastataan.

Puolamäki Anna
Uudenmaan ELY - ELY-keskusten yhteinen lausunto, hyväksytty ylijohdajien
kokouksessa 4.3.2025