

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?**

Suunnitelman strategiset linjaukset ja tavoitteet ovat kannatettavia, mutta niiden tulisi konkretisoida suunnitelmassa paremmin.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin. Tämä on kannatettavaa mutta voisi konkretisoida suunnitelmassa paremmin.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Huomioiden suunnitelmaan ja sen sisältöihin vaikuttanut ristipaine ja talouden heikko tilanne, on suunnitelmassa onnistuttu erinomaisesti huomioimaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Toisaalta ehkä juuri tästä syystä, Liikenne 12:sta esitetyt toimenpiteet ovat pääosin vaatimattomia ja kirjaukset jäävät monilta osin yleisluonteisiksi – tai ovat jopa osin ristiriitaisia (mm. lentoliikenne). Kehittämiskohteista ei juuri puhuta.

Kävely ja pyöräily Toimenpideohjelman mukaisesti valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Tämä ei kuitenkaan näy alueellisesti EPO-Elyn alueella. Kävelyn ja pyöräliikenteen verkon kehittäminen on myös valtion verkolla ollut viime vuosina pääosin kuntien rahoittamaa. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026- 28. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustus on ollut merkittävä tekijä kaupunkiseutujen pyöräliikenteen parantamisessa, ja on hyvä, että rahoitusta nostetaan.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys alueiden ja palveluiden saavutettavuudelle, työssäkäynnille, ilmastotavoitteille ja sosiaaliselle kestävyydelle. Liikenne12-luonnoksen anti joukkoliikenteen osalta on vaatimaton. Kaupunkiseudut ovat kehittäneet pääosin omalla rahoituksellaan joukkoliikennepalveluja. Joukkoliikenteen ilmastoperusteisen valtionavustuksen lakkauttaminen ja ALV-korotus yhdessä kustannusten nousun kanssa ovat heikentäneet palvelujen järjestämisen rahoitus pohjaa ja nostaneet lipunhintoja. Joukkoliikenteen valtionavustuksen maksatus on aina vuoden perästä, toivotaan että tämän maksatusta nopeutettaisiin.

## Rataverkko

Raideliikenteen kehittämisessä tulisi vakavasti miettiä uutta läntisen rannikon satamat ja kaupungit yhdistävän ratalinjauksen suunnittelua Turusta Porin kautta Vaasaan ja edelleen Kokkolan kautta Ouluun ja Tornioon.

## Asemanseudut

Liikenne12-luonnoksessa esitetään: Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävä liikuminen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio (Väylävirasto) selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja. Kirjaus tulee poistaa tai korjata. Ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä on maanomistajalla. Kunnalle ei voi työntää jonkinlaista yleistä koordinoituvastuuta. Tilanne on toinen, jos kunnalla on oma hanke edistettävänä. Asemanseutujen kehittämistä vaikeuttaa omistuksen ja vastuiden pirstoutuminen ja toimijoidenkin erilaiset ja ristiriitaisetkin tavoitteet. Asemanhaltijan tehtävät tulisi keskittää nykyiselle tai uudelle valtiotoimijalle osana kilpailuneutraalin toimintaympäristön luomista.

Varautuminen, huoltovarmuus Suunnitelmassa on tunnistettu hyvin varautumiseen ja huoltovarmuuteen liittyvät keskeiset teemat ja myös kuntien rooli liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin varautumisessa. Kuntien katuverkolla on elementtejä, jotka on hyvä tunnistaa häiriötilanteisiin varautumisessa ja tieliikenteen jatkuvuuden hallinnassa. Tässä tarvitaan kuntien ja valtiotoimijoiden yhteistyötä paikallis- ja aluetasolla. Katuverkolla sijaitsevia kriittisiä kohteita voivat olla esim. sillat, joilla on merkitystä laajemman liikenneverkon kannalta, kiertotiejärjestelyt häiriötilanteissa tai liikenteenohjausjärjestelmät.

Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä ja Suomen saavutettavuutta ja huoltovarmuutta (mm. Merenkurkun kiinteä yhteys), on tärkeää. Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä Pohjanmaalle, mutta myös koko Suomelle. Panostaminen satamiin ja niiden yhteyksiin edesauttaa samalla myös vihreän siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden rantautumista Suomeen, mutta myös jo täällä toimivien yritysten kasvua ajatellen. Yhteistyön tulisi näkyä näissä kysymyksissä myös Länsi-Suomeen liittyvissä päätöksissä ja linjauksissa. TEN-T-verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle uusina energiasatamina on syytä pohtia, kun valtio muodostaa kokonaisnäkemystään muutosehdotuksista komissiolle vuoden 2026 aikana. Asiaa on syytä tarkastella myös mahdollisuutena lisätä uusia kaupunkisolmuja huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuus ja yhteiskunnan energiamurros tarpeet huomioiden. Arviomme mukaan Vaasan seutu täyttää käytännössä kaupunkisolmun edellytykset. TEN-T-verkon täydentämisessä on otettava huomioon Vaasan satama.

## Meriliikenne

Meriliikenteen turvaaminen on huomioitu suunnitelmassa. Meritse kulkee 96% Suomen tavaraliikenteestä. Tässä suhteessa on tärkeä turvata Länsi-Suomen satamien, väylien ja logististen palveluiden toimivuus myös tulevaisuudessa. Satamien rooli ja merkitys myös energiateollisuuden keskeisinä solmuina tulee ottaa huomioon.

Yhteisrahoituksen periaatteet Valtion ei tule vaatia ja edellyttää kuntia osallistumaan valtion väyläverkon rahoitukseen, vaan hankkeet tulee rahoittaa puhtasoppisesti vastuuorganisaation järjestämänä. Kummallakin organisaatiotasolla on omat roolinsa ja omat väyläverkon osat rahoitettavanaan. Valtiolla on käytössään verotuksellinen työkalu, jonka avulla asiaan varmasti löytyy ratkaisu.

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

Perusväylänpidon tasoa nostetaan 450- 580 M€/v 2029-2037, jolloin vuosittainen rahoitustaso nousee 1,85 mrd. euroon. Lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustoimenpiteet, jotta korvausvelan kasvua saadaan hillittyä. On hyvä, että korjausvelkaa on priorisoitu.

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

Liikenteen päästöt Suunnitelmassa todetaan tarve vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, jotka aiheuttavat merkittävän osan (n. 23 %) Suomen kokonaispäästöistä. Liikenne12 toimenpiteiden vaikuttavuus päästöaleneeseen on varsin vaatimaton.

### **Muut huomiot?**

Valtionhallinnossa on jälleen tapahtumassa huomattava organisatorinen uudistus, kun uudet lupa- ja valvonta sekä elinvoimakeskukset perustetaan vuoden 2026 alusta. Toiveena on, että valtio huolehtii organisaatioiden toiminnan jatkuvuudesta ja alueiden kehittymisedellytysten lisäämisestä. Pelkona on päätöksenteon etäännyminen ja aluetuntemuksen vähentyminen.

Gröndahl Siri

Vaasan kaupunki - Vasa stad - Kaupunginhallitus §57 3.3.2025