

Lausunto

05.03.2025

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?**

Länsi-Suomen maakuntien liitot ovat jättäneet yhteisen lausunnon. Lausunto on tallennettu kohtaan "Muut huomiot?"

**Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

-

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

-

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

-

**Muut huomiot?**

Viitaten Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön 20.12.2024, VN/18780/2023-LVM-180

Lausunto Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Länsi-Suomen maakuntaliittojen yhteinen lausunto

Länsi-Suomen maakuntien liitot (Kanta-Häme, Pirkanmaa, Satakunta, Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa ja Pohjanmaa) kiittävät mahdollisuudesta lausua Liikenne 12 -suunnitelmasta, ja jättävät yhteisen lausunnon, jossa korostetaan koko Länsi-Suomea koskevia kysymyksiä ja huomioita. Lisäksi jokainen maakunnan liitto antaa oman lausuntonsa.

Suunnitelma mukautuu hyvin maailman poliittiseen tilanteeseen, jossa epävarmuus ja muutokset, hybridi-vaikuttaminen sekä arvojen muuttuminen ja yleinen liikehdintä on voimakasta. Näistä ilmiöistä on tullut osa arkipäivää ja se näkyy myös suunnitelmassa, jossa on monia mainintoja ja kytkentöjä huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, varautumiseen ja läntisten yhteyksien parantamiseen liittyen. Läntisten yhteyksien merkitystä pitkällä aikavälillä ei voi korostaa liikaa.

Suunnitelmassa on onnistuttu erinomaisesti huomioimaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ja talouden heikko tilanne. Ehkä tästä syystä, Liikenne 12 suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat jääneet pääosin vaatimattomiksi ja kirjaukset monilta osin yleisluonteisiksi. Kehittämiskohteista ei juuri puhuta. Alueellisia erityispiirteitä ei suunnitelmassa ole tunnistettu riittävässä määrin. Alueelliset painotukset voisivat yhtä hyvin kuvata mitä tahansa aluetta Suomesta.

Liikenne 12 suunnitelmassa esitetään, että valtio laatii maakuntien kanssa menettelytavan, miten alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Liikenne 12 suunnitelmassa on myös kirjauksia alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteistyön parantamiseksi. Parhaan lopputuloksen aikaan saamiseksi, toivomme Länsi-Suomen maakuntien suuntaan tiivistä ja riittävää vuoropuhelua. Vuorovaikutuksen lisääminen ja sen parantaminen on tervetullutta toimijoiden resurssit huomioiden.

Maantieverkoston osalta Liikenne 12 suunnitelma esittää useita perusväylänpidon toimenpiteitä. Perusväylänpidon rahoituksen lisäys noin 500 M€:lla on perusteltua – etenkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, jossa tiestöllä verkostona voi olla suurempi merkitys kuin yksittäisillä väylillä.

Edelliseen suunnitelmaan verrattuna pääväylistä tai valtateistä ei suunnitelmassa juuri puhuta. Länsi-Suomi on priorisoinut omaan toimenpidesuunnitelmaansa pääväylät ja valtatie, joiden kehittämisessä voidaan löytää synergiahyötyjä niin Itä-, Etelä kuin Pohjois-Suomenkin suuralueiden kanssa, myös varautumista ajatellen.

TEN-T -verkon hankkeiden edistämiseksi tulisi painotus olla vaatimusten täyttämiseksi, kuten suunnitelmaan erikseen kirjatun pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata myös muulle päätie- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti. Lisäksi TEN-T -verkon kohteita voisi olla syytä tarkastella kaksikäyttöisyys huomioiden.

Raskaan liikenteen lataus- ja taukopaikkojen odotetaan syntyvän TEN-T -verkolle markkinaehtoisesti. Erityisesti kaupunkiseutujen ja kaupunkisolmujen ulkopuolella, maakuntien välisillä tiejaksoilla, voi kuitenkin olla tarve valtion koordinointiin tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenne 12:n toimenpiteissä mainitaan, että ”määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan jopa luopua”. Kirjauksen epämääräisyys aiheuttaa yleisesti huolta. Toimenpiteiden osalta on suotavaa tehdä kattavaa vaikutustenarviointia sekä toteuttaa läpinäkyvää ja vuorovaikutteista osallistamista.

Raideliikenteen kirjaukset Pääradan peruskorjauksen ja parantamisen osalta ovat oikean suuntaisia. Pääradan parantaminen on pitkäkestoinen prosessi ja se jakautuu kestoltaan useammalle hallituskaudelle. Esitetty rahoitus 30 M€/vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla lähes 35 vuotta.

Suunnitelman mukaan valtio varautuu myös junaliikenteen ostoliikennesopimukseen. On esitetty, että kunnat ja kaupungit osallistuisivat kustannuksiin. Valtiolla tulee kuitenkin olla kokonaisvastuu lähijunaliikenteen järjestämisestä ja sen rahoituksesta erityisesti seutujen välisillä runkoliikenteen reiteillä. Suomessa ei ole kovinkaan montaa kuntaa, joilla voisi olla realistisia mahdollisuuksia panostaa raideliikenteeseen.

Liikenne 12 suunnitelmassa todetaan, että toimintaympäristön muututtua, valtio syventää kansainvälisten yhteyksien osalta pohjoismaista yhteistyötä. Läntisten yhteyksien osalta erityisesti sotilaallinen liikkuvuus, logistiikka, huoltovarmuuskysymykset sekä digitaaliset yhteydet ovat nousseet uuteen painoarvoon. Länsi-Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä ja Suomen saavutettavuutta ja huoltovarmuutta (mm. Merenkurkun kiinteä yhteys), on tärkeää. Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä Länsi-Suomelle, mutta myös koko Suomelle. Panostaminen satamiin ja niiden takamaayhteyksiin edesauttaa samalla vihreän siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden rantautumista Suomeen, sekä täällä jo toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Yhteistyön tulisi näkyä näissä kysymyksissä myös Länsi-Suomeen liittyvissä päätöksissä ja linjauksissa.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämisen osalta, Liikenne 12 suunnitelmassa suunnitellut toimenpiteet ja tunnistetut tarpeet ovat lähtökohtaisesti hyviä. Korostamme kuitenkin, että raideleveyden muutosta arvioitaessa, tulee objektiivisesti selvittää myös raideleveyden muuttaminen koko pääradalla. Myös kahden eri raideleveysjärjestelmän mallia sekä eurooppalaisen raideleveysjärjestelmän vaiheittaista laajentamista, tulee pohtia.

Suurten ns. visiohankkeiden toteutuminen voi viedä aikaa, siksi valtiolla tulisi lisäksi olla pitkän tähtäimen visio ja tiekartta myös suurhankkeista, kansainvälisten yhteyksistä ja liikenneverkon kokonaiskuvasta (mm. raideleveys, kiinteät yhteydet). Tässä hyvänä työkaluna toimisi kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta.

Uusien teollisuusinvestointien ja olemassa olevan teollisuuden kannalta lentoliikenneyhteydet ja lentoasemaverkosto ovat elintärkeitä. Lentoasemaverkoston merkitys aluetalouden ja elinkeinoelämän näkökulmasta on suurempi kuin yksittäisen osakeyhtiön (Finavian) toiminnan tuloksellisuus. Lentoasemaverkosto on perusinfra, jonka olemassaolo ja liikenteen peruspalvelutaso tulee turvata hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Satamien laivaliikenne ja lentokenttien lentoliikenne ovat ainoat merkittävät liikennemuodot, jotka yhdistävät Suomen läntiseen maailmaan. Huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tulee tarvittaessa jatkossakin turvata.

Suomen ulkomaankaupasta meritse kulkee 96 %. 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.

Liikenne 12 -suunnitelma huomio hyvin toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset lisäämällä mm. perusväylänpidon rahoitusta sekä kohdistamalla rahaa pienemmille hankkeille. Rahoituksen niukkuus kuitenkin tyypistää Liikenne 12 -suunnitelman strategisuutta, sillä kehittäminen ja uudet investoinnit tuntuvat olevan jäissä. Lisäksi väyläverkkoa ja infraa halutaan supistaa ja karsia. Leikkuria käytetään myös harvempaan asuttujen alueiden henkilöliikennettä karsimalla. Yksitysteiden avustukset ovat ennätyksellisen pieniä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tulisi sisältää strategisia linjauksia Suomen liikenneverkon ja järjestelmän kehittämiseksi pitkällä aikavälillä vuoteen 2050 – ja myös siitä eteenpäin. Nykyinen Liikenne 12 keskittyy lähinnä olemassa olevan liikenneverkkoon. Liikennejärjestelmän tulevaisuuden iso kuva ja kytkeytyminen kansainvälisiin yhteyksiin jää näin ollen osin avoimeksi.

Liikenne 12:n visio siitä, että ”Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava”, saattaa jäädä vielä haaveeksi. Toivottavasti kuitenkin Suomen korjausvelka saadaan nyt pysäytettyä vuoteen 2029 mennessä nimenomaan parantamalla liikenneinfrastruktuuria ja sen rakenteita, ei lakkauttamalla, luopumalla tai romuttamalla sitä.

Länsi-Suomen alueen maakunnat, 5.3.2025

Kanta-Häme	Pirkanmaa	Satakunta
Toni K. Laine	Anna-Mari Ahonen	Kristiina Salonen
maakuntajohtaja	maakuntajohtaja	maakuntajohtaja

Keski-Suomi	Etelä-Pohjanmaa	Pohjanmaa
Pekka Hokkanen	Heli Seppelvirta	Mats Brandt
maakuntajohtaja	maakuntajohtaja	maakuntajohtaja

Voldi Tero  
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto - Länsi-Suomen maakuntien liittot  
(Kanta-Häme, Pirkanmaa, Satakunta, Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa ja  
Pohjanmaa)