



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

Projektipäällikkö Anna Isopoussu, Jyväskylän kaupunki, p. 040 566 2639

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

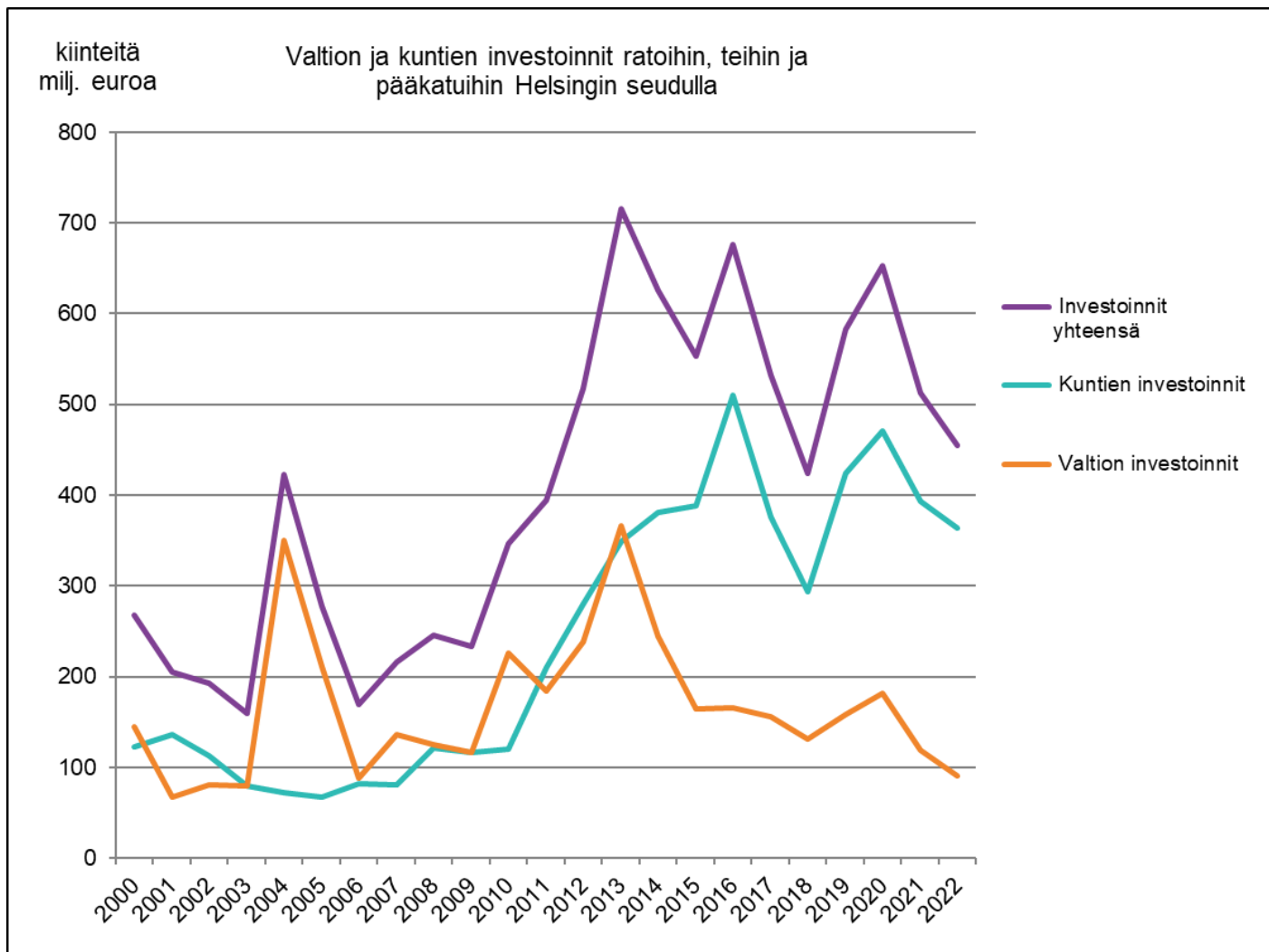
Kaupunkiseuduilla on vaikuttavuutta!

- 7 suurinta kaupunkiseutua kattavat yli puolet Suomen väestöstä ja niiden osuus Suomen BKT:stä on lähes 65 %.
- Kaupunkiseudut ovat elinkeinoelämän keskittymiä ja valtakunnan vetureita.
- Kaupunkiseuduilla on mahdollisuus varmistaa toimivat työmarkkinat: vastaanottaa maahanmuuttoa ja houkutella investointeja.
- Maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmää on kehitetty pitkäjänteisesti kaupunkiseuduilla kestävän kasvun mahdollistamiseksi.
- Kaupunkiseuduilla parhaat eväät vaikuttaa kulkutapaosuuksiin, vähentää liikenteen päästöjä ja muuttaa liikennejärjestelmä kestäväksi.
- Kunnat investoivat merkittävässä määrin kestävään liikennejärjestelmään ja sen operointiin.
- Valtion rahoituksen tulee olla uskottavaa ja ennakoitavaa pitkäjänteisen kehittämisen ja tavoitteiden saavuttamisen lähtökohtana. Prioriteetit ja rahoituspohja eivät voi olla jatkuvassa muutoksessa.

Valtiolta kaivataan riittävää rahoitusta ja pitkäjänteisyyttä kaupunkiseutujen kehittämiseen.



Valtion ja kuntien rahoitusosuudet liikenneverkko-investoinneista Helsingin seudulla 2000–2022 (kiinteähintaistettuna vuoden 2022 hintatasolle)



Valtio on investoinut v. 2013–2022 Helsingin seudun ratoihin ja teihin keskimäärin 180 M€/v.

Samana aikana kuntien investoinnit ratoihin, teihin ja pääkatuihin on keskimäärin 395 M€/v.

Investoinnit (M€):

2022:

- Valtio 90
- Kunnat 365

Valtio haastaa koko ajan enemmän kunnat rahoittamaan liikennejärjestelmän kehittämistä!

Näkökulmia Liikenne 12 – suunnitelman päivitykseen

- Edellisen Liikenne 12 –suunnitelman toteutumista tulisi arvioida. Miten toimeenpano on onnistunut?
- MAL-sopimuksia ja Liikenne 12 –suunnitelmaa tulee synkronoida. MAL-sopimusten riittävä rahoitustaso turvattava.
- Liikenne 12 –suunnitelman visio ja tavoitteet ovat lähtökohtaisesti hyviä.
- MAL-kaupunkiseutujen rooli tavoitteiden saavuttamisessa on yhä keskeisempi ja se tulee tunnistaa nykyistä vahvemmin myös suunnitelman rahoituksessa.
- Kokonaisrahoitustaso on ollut jo nykyisessä suunnitelmassa riittämätön tavoitteisiin nähden.
- Mahdollistavatko budjettipäätökset vuodelle 2024 Liikenne 12 -suunnitelman ja MAL-sopimusten toteutumisen?

Mitä opimme edelliseltä
Liikenne 12 –
kierrokselta?



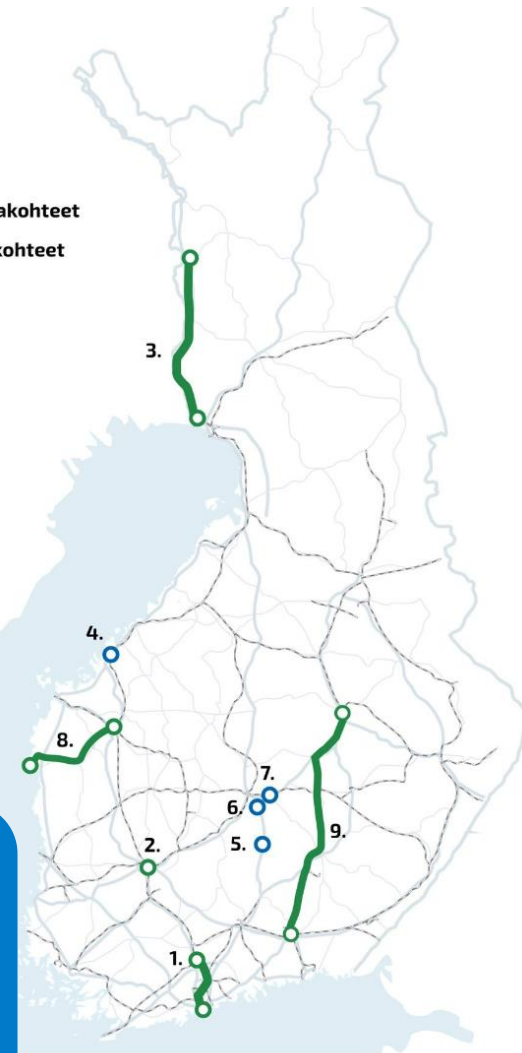
Liikenne 12 –suunnitelman näkyminen valtion 2024 budjetissa



- Hallitus toteuttaa vaalikauden aikana lähes kolmen miljardin euron liikenteen investointiohjelman, joka rahoitetaan myymällä valtion omaisuutta. Liikenteen investointiohjelma on osa pääministeri Orpon hallituksen julkisen talouden suunnitelmaa vuosille 2024–2027.
- Vuoden 2024 talousarviossa liikenteen investointeihin varataan yhteensä 597 miljoonaa euroa, josta korjausvelan purkamiseen osoitetaan 250 miljoonan euron määräraha.
- **Kaupunkiseutujen ja MAL-rahoituksen osuus?**

1. Helsinki–Riihimäki-ratahanke, 2. ja 3. vaihe
110 miljoonaa euroa
2. Tampereen henkilöratapiha -hanke
163 miljoonaa euroa
3. Tornio–Kolari-radon sähköistyksen suunnittelu
7,5 miljoonaa euroa
4. Kt 68 Edsevö–Pietarsaari, 3. vaihe (Pietarsaaren satamatie)
7,5 miljoonaa euroa
5. Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa
14 miljoonaa euroa
6. Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä
7 miljoonaa euroa

- Ratakohteet
- Tiekohteet



MAL-kaupunkiseutujen infrahankkeisiin sekä liikenteen muihin kehittämishankkeisiin yhteensä 797 miljoonaa. Tulisi kokonaisuudessaan kohdistaa MAL-seuduille.

Liikenne 12 –suunnitelman näkyminen hallitusohjelmassa

- Liikenne 12 –suunnitelman muutostarkeitus: *liikenneverkkojen ja palveluiden rahoitusta suunnataan nykyistä voimakkaammin kestäväen liikenteen edistämiseen.*
- Liikenne 12 -suunnitelmassa joukkoliikenteen avustustaso tarkoitus korottaa vuodesta 2025 alkaen.
 - Hallitusohjelmassa suunta päinvastainen (ilmastoperäinen tuki loppuu, suunnitellusta korotuksesta ei ole tietoa ja nettokustannuksia nostetaan vielä korottamalla ALV-kantaa).
- Liikenne 12 -suunnitelmassa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rahoitustaso 30 M€ vuodessa (valtion osuus katuverkolla) 2025 alkaen.
 - Hallitusohjelman suunta päinvastainen (kävelyn- ja pyöräilyn edistämisen rahoitusta alennetaan ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan mm. edistämishjelmia laatimalla sekä panostamalla kävely- ja pyöräväylien liikenneturvallisuuteen).



Näkökulmia Liikenne 12 - suunnitelman päivitykseen

- Rahoituksen kohdentamisen perusteiden tulee olla läpinäkyviä, harkittuja ja tietoperusteisia.
- Vaikutusten arvioinnissa tulee tunnistaa toimintaympäristön muutos (mm. huoltovarmuus, etätyö, raideliikenteen aidot kilpailun edellytykset) sekä eri tyyppisten toimenpiteiden positiiviset ja negatiiviset vaikutukset alueellisesti ja valtakunnallisesti.
- Kaupunkiseutujen osalta vaikutukset moninaiset ja tulee tunnistaa laajasti.
- Miten saavuttaa paras mahdollinen vaikuttavuus pienillä resursseilla? Vähillä resursseilla ei ole varaa hukkainvestointeihin.
 - Esim. MAL-sopimusten pienten kustannustehokkaiden hankkeiden käyttöalan joustavoittaminen kattamaan myös kuntien ja kaupunkien katuverkkoja.
- Hankkeita arvioitava huolellisesti ja läpinäkyvästi.

Valtion investoinnit Suomessa verrattain matalalla tasolla – tarvitaan riittävä rahoitustaso.



Näkökulmia Liikenne 12 – suunnitelman päivitykseen

- Elinkeinoelämän kilpailukyky ja logistiikan toimintaedellytykset varmistettava myös kaupunkiseuduilla.
- Esitettävä keinot, miten liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyisyys varmistettava.
- Voisiko panostukset kohdistua entistä voimakkaammin liikennejärjestelmän palvelutasoon?
- Investointiohjelman ja suunnitteluohjelman kytkentä ja vuorovaikutus sekä avoin valmistelu. Hankkeiden suunnitelmavalmiutta edistettävä.
- Yhteisrahoitteisten hankkeiden kustannusjako neuvoteltava osapuolten kesken – valtio ei yksin määritä.
- Liikenteen vero- ja maksukokonaisuus osaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokas hyödyntäminen ja korjausvelan taittaminen.



**Kumppanuuksien ja yhteistyön
vahvistaminen – kaupunkiseutujen
suora keskusteluyhteys Liikenne 12 -
suunnitelman valmisteluun**



MAL-kaupunkiseutujen keskeisiä viestejä Liikenne 12 –suunnitelman valmisteluun

HSL
HRT

Tampereen kaupunkiseutu



Tampereen kaupunkiseudun kunnat ovat uudistaneet voimakkaasti keskustoja ja niiden katuverkkoa kestävän kaupunkikehityksen sekä liikkumisen edistämiseksi. Tampereella alkoi vuonna 2021 liikennöimään raitiotie, jonka jatkoa Pirkkalaan ja Ylöjärvelle on suunniteltu seudullisessa yhteistyössä. Kunnat ovat kehittäneet vahvasti maankäyttöä jo olemassa olevien joukkoliikenteen laatukäytävien varsilla ja tukeneet siten suunniteltua siirtymää raiteille. Lempäälän ja Nokian lähes täysin uusiksi rakennetut keskukset tukeutuvat vahvasti lähijunaliikenteeseen. Kunnat ovat rahoittaneet osaltaan lähijunaliikennettä vuodesta 2022 lähtien. Kangasalan kunta on uudistanut keskustansa ja tuplannut bussiliikenteen rahoituksen viimeisen viiden vuoden. Seudun kunnat tekevät jatkuvaa ja määrätietoista työtä kestävän liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi, yhdessä ja itsenäisesti.

Oulun seutu



Oulun kaupunkiseudun kuntien parhaillaan työstettävässä Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa jatketaan kestävän liikkumisen kehittämistä kaupunkiseudulla lisäämällä mm. joukkoliikenteen rahoitusta ja tarjontaa sekä käynnistämällä vaiheittain lähijunaliikenteen ja panostamalla seudulliseen pyöräilyn baanaverkostoon. Kestävään kasvuun, kansainväliseen saavutettavuuteen ja huoltovarmuuteen liittyen on erittäin tärkeää nähdä Pohjoisen kasvanut merkitys ja Pohjoisen tärkeimmät liikennehankkeet, joista kriittisimmät ovat Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan uudistaminen, kaksoisraiteet välillä Ylivieska-Liminka-Oulu sekä valtateiden 4,8,20, 22 sekä terminaalien ja lentoyhteyksien kehittäminen.

Lahden seutu



Viime vuosien suurin infrarakennushanke on ollut Lahden eteläinen kehätie, joka vanhaan hyvään aikaan olisi ollut valtion kokonaan kustannettava. Yhteensä 275 miljoonan euron hanke, josta valtio kustansi 72 %, eli 198 milj.e, Lahti ja Hollola 28 % eli 77 milj.e. (Lahti 69,3 milj.e ja Hollola 7,7 milj.e). Hanke rakennettiin 2017-2020

Jyväskylän kaupunkiseutu



MAL-sopimus sisältää kunnianhimoisia tavoitteita muun muassa kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuuden kasvattamisesta ja joukkoliikenteen matkamäärien tuplaamisesta. Seudun kunnat ovat tehneet kuluvalle MAL-sopimuskaudella kauaskantoisia ja riskejäkin sisältäviä päätöksiä seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueen laajentumisesta. Joukkoliikenteen kehittämiseen on sitouduttu. Uusi toimivalta-alue kattaa lähes koko kaupunkiseudun vuoden 2024 alusta ja tähän laajentumiseen liittyvät toimenpiteet ovat tulevan MAL-sopimuskauden seutuyhteistyön ytimessä.

Joukkoliikenteen matkamäärät ovat jo ylittäneet koronaa edeltävän tason. Valtion MAL-sopimuksen kautta osoittama tuki joukkoliikenteeseen on osaltaan tukenut tätä. Nyt kuntatalouden haasteet ja hallituksen linjaukset uhkaavat heikentää nousujohteista kehitystä. Pitkjänteisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että joukkoliikenteen valtionavustusten näkymä korotuksineen säilyy vähintään nykyisen Liikenne12-suunnitelman mukaisena. Joukkoliikenteen edistämiseksi tarvitaan panostuksia myös bussipohjaiseen joukkoliikenneinfraan.

Helsingin seutu



Helsingin seudulla jatketaan yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseen panostetaan aiempaa vahvemmin ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Helsingin seudulla on merkittävästi tarpeita liikennejärjestelmän kehittämiseen. Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,86 mrd euroa, josta valtion kustannusosuus vuosille 2024-2027 on arviolta 1,1 mrd euroa.

HSL-alueella joukkoliikenteen matkustajamäärät eivät ole palautuneet pandemiaa edeltäneelle tasolle, mikä yhdessä uuden hallitusohjelman toimenpiteiden ohella haastaa joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämisen kustannustehokkaasti. Helsingin seudulla tarvittaisiin merkittävää lisätukea joukkoliikenteen järjestämiseen. Vuotuinen 150 M euron valtion tuki tulisi kohdentaa joukkoliikenteen lipunhintoihin, jotta varmistettaisiin joukkoliikenteen kilpailukykyisyys suhteessa henkilöautoihin.

Turun seutu



Turun seutu on panostanut voimakkaasti kestävien liikkumismuotojen edistämiseen mm. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä joukkoliikenteen palvelutarjonnan osalta. Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut 2022. Vuoden 2025 aikana käynnistyy lisäksi seudun joukkoliikenteen palvelutarjontaa edelleen parantava runkolinjasto ja samalla panostetaan raitiotien suunnitteluun. Seudun kunnat ovat myös vahvasti sitoutuneet kehittämään maankäyttöä jo olemassa olevien kestävien kulkumuotojen vyöhykkeillä. Parhailaan 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 loppuun saattaminen Raisio-Naantali välillä sekä Turun satamayhteyksien parantaminen ovat koko maan kannalta erittäin tärkeitä.

Kuopion seutu



Keskeisimmät seudulliset strategiset suunnitelmat (kaupunkiseutusuunnitelma ja Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2024) ovat valmistuneet tänä vuonna ja ne on hyväksytty seudun kunnissa. Molemmissa yhtenä lähtökohtana ovat olleet L12 tavoitteet. Lisäksi on laadittu mm. seudullinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sekä joukkoliikenteen runkolinjasuunnitelma. Liikenneturvallisuussuunnitelmia on päivitetty säännöllisesti ja kestävyystavoitetta on edistetty mm. linkittämällä seudun liikennejärjestelmätyötä entistä tiiviimmin alueelliseen ilmastotyöhön. 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 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 seudulla valmistellaan kokonaisturvallisuuden osaamiskeskusta. MAL-sopimuksen 2024-2027 päivityksessä huomioidaan siihen kytkeytyviä huoltovarmuutta ja turvallisuutta lisääviä liikenne- ja infrahankkeita.**