



KH/mk

1.3.2021

MAANK:14/2021

kirjaamo@lvm.fi

Lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 ja vaikutusten arvioinnista

Varsinais-Suomen liitto päätti kokouksessaan 1.3.2021 § 27 yksimielisesti antaa seuraavan lausunnon:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on pitkään odotettu ja tärkeä suunnitelma, jossa on käsitelty liikennejärjestelmää kokonaisvaltaisesti sekä tarkasteltu eri liikennemuotoja ja niiden kehittämistarpeita. Varsinais-Suomen liitto pitää suunnitelman tavoitteita ja visiota liikennejärjestelmän kehittämiselle hyvänä ja kunnianhimoisena. Vision mukaan vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.

Tavoitteiden ja vision saavuttamiseksi vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla. Kestäviä liikkumismuotoja tulee kehittää monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välillä, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta. Tavoitteeksi tulee ottaa eteläisen Suomen kaupunkiverkoston kytkeminen kiinteäksi kokonaisuudeksi nopeilla tunnin yhteyksillä. Lisäksi elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta tärkeät maakuntien sisäisten, kansallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien sujuvuus on turvattava. Näin luodaan edellytykset vahvoille asunto- ja työmarkkinoille, maakuntarajat ylittävälle kasvukäytävälle, kustannustehokkaalle logistiikalle ja vähäpäästöiselle liikkumiselle. Kasvun ja väestön keskittymisen myötä ilmastomyönteisiä investointeja tulisi painottaa Etelä-Suomeen.

Strategiset linjaukset ovat osittain ristiriitaisia keskenään. Erityisesti tehokkuusvaatimus asettaa rajoituksia muiden linjausten edistämiseksi. Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, että toteutetaan ensisijaisesti tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Varsinkin kestävä liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida tässä tapauksessa laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa.



Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelma on luonteeltaan vahvasti rahoituspainotteinen ja toimenpiteet jäävät yleiselle tasolle. Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että suunnitelman ilmastovaikutukset ovat suunnittelukaudella vähäisiä. Todellisen muutoksen aikaansaamiseksi suunnitelman tulisi sisältää vahvempia linjauksia ja vaikuttavuuden perusteella priorisoituja toimenpiteitä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi pystyä hahmottamaan kokonaiskuva valtakunnallisista tarpeista seuraavalle 12 vuodelle.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä konkretisoidaan ja suunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan Väyläviraston 6–8 vuotisessa investointiohjelmassa. Varsinais-Suomen liitto pitää investointiohjelman aikajännettä lyhyehkönä erityisesti CEF-rahoitusten hakemisen ja saamisen näkökulmasta. Jatkossa investointiohjelma tulee kytkeä tiiviiksi osaksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessia pitkäjänteisyyden ja ennakoitavuuden saavuttamiseksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rakennetta tulisi selkeyttää siten, että siitä on helposti eroteltavissa eri osiot, kuten liikenteen tilannekuva ja linjaukset. Myös tarkkuustason osalta suunnitelmaa tulisi selkeyttää. Suunnitelmaluonnoksessa käsitellään eri tasoisia kysymyksiä sekaisin, valtakunnalliselta tasolta paikalliselle tasolle.

Perusväylänpidon rahoitustason korotus ja korjausvelan vähentäminen on positiivista ja tärkeää. Nykyisellä hallituskaudella ja julkisen talouden suunnitelman linjauksilla perusväylänpidon rahoitustason nosto tapahtuisi kuitenkin vasta seuraavan hallituskauden aikana, mikä asettaa merkittäviä haasteita mm. lähivuosien tienpidolle rahoituksen vähentyessä nykyisestä. Liikenneverkkojen keskeiset haasteet liittyvät olemassa olevien verkkojen ylläpidon riittävään rahoitukseen, korjausvelan hallintaan. Tieverkko on koko liikennejärjestelmän ydin ja palvelee kaikkia kansalaisia ja pitkälti myös elinkeinoelämän toimijoita. Elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta myös alemman tieverkon rooli on keskeinen. Rahoitustason korotuksesta huolimatta valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämätön tavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin nähden. Erityisesti kehittämisinvestointien rahoitus on liian vähäinen olemassa oleviin tarpeisiin nähden ja kilpailu tärkeiden hankkeiden kesken tulee olemaan kovaa.

Rahoitusmallissa kustannustenjakoperiaatteet tulisi sopia valtion ja kuntien kesken pitkäjänteisesti. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Hyötyjä maksaa -mallin laaja soveltaminen ei ole kuntien näkökulmasta kestävä ratkaisu. Mallin soveltaminen voi jossain tilanteissa edistää hankkeen liikkeelle lähtöä, mutta se ei saa tarkoittaa valtion kustannusten vyöryttämistä kunnille. Hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa. Mallista ei saa tulla automaatio, jolla jo nyt liikennejärjestelmän kehittämishankkeista yli puolet ja joukkoliikenteen hankinnoista valtaosan maksavien kuntien kustannusosuudet kasvavat entisestään.

Suunnitelma jättää myös epäselväksi, minkälaisiin hankkeisiin yhteisrahoitusmallia on tarkoitus soveltaa. Yhteisrahoituksen lisääminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikennejärjestelmää osaoptimoidaan maksuhalukkaiden ja -kykyisten ehdoilla, vaan valtakunnallista liikennejärjestelmää tulisi kehittää tasapainoisena kokonaisuutena. Yhteisrahoitusmalli on myös ristiriidassa



muiden hallituksen uudistusten kanssa. Sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus pienentää merkittävästi kuntien veropohjaa, mikä vaikuttaa olennaisesti kuntien investointikykyyn.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät ratayhtiöt, joita edistetään tällä hetkellä pääosin hankeyhtiöiden toimesta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, jonka vuoksi ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä raidehankkeita suunnittelun ulkopuolelle. Esimerkiksi Turun Tunnin juna etenee kokonaisuutena rakentamisvalmiuteen suunnittelukauden aikana.

Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu, että Turun ratapihan ensimmäinen vaihe sekä Salo-Turku-kaksoisraide ovat osa valtion rataverkkoa. Salon ja Espoon välinen uusi raideyhteys liittyy valtion rataverkkoon Salon aseman itäpuolella ja Espoossa Espoon keskuksen länsipuolella. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa.

EU-rahoituksen parempi hyödyntäminen on tärkeä tavoite. EU-rahoitus TEN-T ydinverkon ja solmujen kehittämiseksi tulee hyödyntää suunnitelmallisesti ja täysmääräisesti. Valtakunnan koordinointi ja Suomen edun ajaminen EU-tukien haussa on ensiarvoisen tärkeää. Tukien hyödyntäminen edellyttää kansallista pitkäjänteistä suunnitelmallisuutta, koordinaatiota ja etukenoa päätöksenteossa. Siksi valtakunnallisesti merkittävät raidehankkeet on tärkeä sisällyttää suunnitelmaan.

Valtiolla on mahdollisuus ohjata myös EU:n elpymisrahoitusta liikenteen kehittämishankkeisiin. Suomelle on elpymis- ja palautumistukivälineestä, RRF kanavoitumassa arvion mukaan 1,9 miljardia euroa. Komissio edellyttää rahoituksen ohjaamista talouden elpymistä nopeuttaviin ja kasvupotentiaalia edistäviin investointeihin. Erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavat tai vähähiilisyttä edistävät liikennehankkeet ovat tästä näkökulmasta hyviä. Paraisten-väylään kuuluvan Kirjalansalmen sillan korvausinvestointi on käynnistettävissä nopeasti elpymisvälineellä.

Sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus on todettu suunnitelmassa, mutta palveluverkon ja liikennejärjestelmän kehittämisen kytkentöjä ja yhteisvaikutuksia ei ole arvioitu. Muilta osin suunnitelman vaikutusten arviointi on suunnitelman tarkkuustasoon nähden riittävä. Investointiohjelman toimenpiteiden vaikutusten arviointi tulee tehdä tarkempana. Vaikutusten arvioinnissa tulee hyödyntää laaja-alaisia vaikutusten arviointimenetelmiä huomioiden myös epäsuorat vaikutukset, kuten kasvumahdollisuudet, kasautumishyödyt, aluetaloudelliset ja julkistaloudelliset vaikutukset.

Etelä-Suomi

Etelä-Suomen liikennestrategia on otettu pääosin huomioon. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisten lentoasemien ja suurten satamien johdosta. Etelä-Suomi on neljästä



maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena. Suomen kansainvälisten yhteyksien merkittävät solmukohdat yhdistyvät Etelä-Suomen kansainvälisillä kehityskäytävillä. Etelä-Suomen kansainväliset yhteydet Helsinki-Vantaan ja Turun lentoasemat, satamat ja tie- ja raideyhteydet avaavat Suomen portit Eurooppaan ja maailmalle. Kansainvälistymistä ja vientiä on edistettävä eri liikenne- ja muotoja kokonaisvaltaisesti kehittämällä, ml. meriväylät, satamat, radat ja lentoasemat.

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) merkitys on tunnustettu valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Ensisijaisesti nykyiset ydinverkkokäytävät, kuten Skandinavia-Välimeri TEN-T-ydinverkkokäytävä tulee toteuttaa sovitusti vuoteen 2030 mennessä. TEN-T ydinverkkokäytävien toteutus on tärkeää työssäkäynnin, kestävien liikkumismuotojen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksen kehittämiseksi. Etelä-Suomen Turku-Helsinki-Tampere-kasvualueen merkitys bruttokansantuotteesta ja liikenteestä on tunnustettu alueen erityispiirteissä.

Raidepainotus on suunnitelmassa suuri, mutta hankeyhtiövälien kehittämiseen ei ole otettu kantaa millään tavalla. Suurten raidehankkeiden rahoitus on jätetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehityksen ulkopuolelle. Valtakunnallisesti merkittävien raidehankkeiden ja hankeyhtiöiden tulisi kuitenkin käsitellä osana kokonaisuutta.

Maakuntataso

Varsinais-Suomi on osa kasvavaa Etelä-Suomea, jonka rooli Suomen aluerakenteessa korostuu erityisesti porttina Skandinaviaan sekä läntiseen Eurooppaan meri- ja lentoliikenneyhteyksien yhdistämänä. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kannalta Varsinais-Suomella ja Turun kaupunkiseudulla on logistisesti tärkeä asema meri- ja maakuljetusreittien solmupisteinä. Turun ja Naantalintatamista liikennöi Ruotsiin päivittäin lähes kymmenen edestakaista laivavuoroa ja niiden mukana kulkee suurin osa Suomen ja muiden Pohjoismaiden välisestä tavaraliikenteestä. Liikennejärjestelmän ja erityisesti raideliikenteen kehittämisen vaikutukset alueiden elinvoimaisuuteen, yhtenäisen työmarkkina-alueen kehittämiseen ja päästötavoitteisiin vastaamiseen ovat merkittäviä.

Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeitä yhteyksiä kaupunkiseutujen välillä tulisi kehittää kaksisuuntaisesti tunnistaen alueiden kehityspotentiaali ja tukemalla sitä kasvavilla seuduilla, erityisesti kasvukolmiossa huomioiden uusimmat väestöennusteet. Samalla tasataan erityisesti pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteelle kohdistuvia kasvupaineita.

Väyläverkkoa tulee kehittää elinkeinoelämän ja kuljetusten tarpeita vastaaviksi ja erityisesti suurten logistiikan solmupisteiden hyvä saavutettavuus on turvattava. Pääväyläkeskeisyys ja niille asetettujen palvelutasotavoitteiden ja TEN-T-vaatimusten täytyminen ydinverkolla on erittäin hyvä ja kannatettava painotus. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että vuoden 2019



alussa voimaan tullutta pääväyläasetusta noudatetaan, eikä asetusta ole tässä yhteydessä tarkoitus muuttaa. Varsinais-Suomesta pääväyliin kuuluvat valtatie 1, 8 ja 9, sekä kantatie 40. Nykyinen pääväyläasetus on maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukainen.

Alueiden sisäisessä saavutettavuudessa raideliikenteen kehittäminen olemassa olevaa infraa hyödyntäen on tärkeää ja suunnitelmaluonnoksessa on kirjattu, että alueellisen junaliikenteen kehittämistä tullaan selvittämään valtakunnallisesti. Toinen valtakunnallisesti selvitettävä ja ratkaistava asia alueellisen junaliikenteen kehittämisessä on valtakunnalliset kalustokysymykset ja mahdollisen kalustoyhtiömallin hyödyntäminen. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää. Varsinais-Suomessa on tavoitteena paikallisjunaliikenteen käynnistäminen ja sen kytkeminen osaksi Tunnin junan kokonaisuutta täysimääräisen matkustajapotentiaalin hyödyntämiseksi.

Turun lentoasema on ydinverkkokäytävän toinen lentokenttä Helsinki-Vantaan lisäksi ja se toimii Helsinki-Vantaan varakenttänä rahtiliikenteessä, lentokentän rooli tulee huomioida valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Turun lentoasema on yksi Suomen vilkkaimmista sekä matkustaja- että rahtiliikenteen määrässä mitattuna. Lentoliikenne on merkittävä liikenne muoto Varsinais-Suomen teollisuuden ja kasvavan matkailun näkökulmasta. Myös Turun ja Naantalien matkustaja- ja vientisatamat kuuluvat ydinverkkokäytävään. Näiden satamien tavara-liikenne yhteensä vuonna 2018 oli Suomen satamien neljänneksi suurinta. Merenkulun ja satamien toimintaedellytykset on tärkeä turvata ja parantaa tulevaisuudessa.

Suunnitelmassa ei ole riittävästi huomioitu Suomen matkailua ja matkailuliikenteeseen liittyviä kehittämistarpeita. Matkailuelinkeino on riippuvainen hyvästä alueellisesta, kansallisesta ja kansainvälisestä saavutettavuudesta ja ympärivuotisesti toimivista matkaketjuista. Suomessa on kaksi erityistä kansainvälistä kasvupotentiaalia omaavaa suurmatkailualueita, joiden saavutettavuuden edistämisen tulee olla osa liikennesuunnitelmaa. Suomen kansainvälisen matkailun kärjistä Lappi ja Suomen saaristo (Finnish Archipelago) tarvitsevat erityishuomiota sekä kehittämistoimia, joilla ympärivuotista matkailuliiketoimintaa voidaan edistää.

Matkailuelinkeino tarvitsee nykyistä toimivimmat matkaketjut, joissa kansainvälinen ja alueellinen saavutettavuus muodostaa joustavan ja ympärivuotisesti toimivan yhtenäisen kokonaisuuden. Matkustusmuotojen ja -palveluiden kehittäminen edellyttää uusien kustannustehokkaiden ja kannattavien palveluketjujen ja -muotojen kehittämistä, esimerkiksi osittain tuettua saariston matkustajaliikennettä. Matka kohteeseen on jo osa matkailun palvelu- ja elämyskokonaisuutta. Matkailuyrityksillä on lisäksi sellaisia liiketoiminnan toteuttamiseen liittyviä huollon ja ylläpidon kuljetustarpeita, jotka vaativat kansallisen tason edistämistoimia.

Varsinais-Suomen erityispiirteenä on laaja, koko maailman mittakaavassa ainutlaatuinen saaristoalue, jossa sijaitsee enemmän vapaa-ajan asuntoja kuin missään muussa maakunnassa, noin 50 000, ja määrä kasvaa edelleen. Vapaa-ajan asutuksen suurta merkitystä kuvaa se, että saaristoalueilla asukasmäärä moninkertaistuu kesäaikaan. Vapaa-ajan asutuksen lisääntymisen myötä myös liikennemäärät saaristoteillä, maantielautoilla ja yhteysaluksilla ovat ajan mittaan kasvaneet. Ruuhka-aikojen lisäkapasiteettitarve, saaristoliikenteen kasvavat kustannukset



ja käytettävissä olevan rahoituksen niukkuus ovat vaikeasti ratkaistava yhtälö, joka vaatii uudenlaisia ratkaisumalleja. Vakituisen ja vapaa-ajan asutuksen ohella myös saariston matkailulinkeino on vahvasti riippuvainen lautta- ja yhteysalusliikenteen tarjoamien yhteyksien palvelutasosta. Alueen matkailun kehittämistarpeet yhdessä saariston vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden liikkumistarpeiden kanssa muodostavat kehittämiskokonaisuuden, joka tulee huomioida vahvemmin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Kaupunkiseututaso

Turun seutu on yksi maan harvoista kasvukeskuksista ja maakunnan väestönkasvun ennakoidaan jatkossakin keskittyvän vahvasti Turun seudulle ja sen sisällä Turkuun ja lähimpiin naapurikuntiin. Turun kaupunkiseudulla liikennejärjestelmää kehitetään priorisoiden toimia, jotka lisäävät joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta. Tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti runkoväylien, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien toimivuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kiinnitetty huomiota kaupunkiseudun kestävä liikenteen kannalta tärkeisiin matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaatioon sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen on esitetty kiitettävä määrä rahoitusta. Myös kaupunkiseutujen ulkopuolisissa taajamissa kestävä liikunnan kehittäminen on tärkeää, mutta keinot voivat olla toisenlaisia kuin kaupunkiseuduilla. On hyvä, että valtakunnalliseen suunnitelmaan on kirjattu toimenpiteitä myös esimerkiksi henkilökuljetusten yhdistämisen kehittämiseksi, jolla voidaan edistää kestävä liikunnasta alueilla, jossa perinteisen joukkoliikenteen järjestämiselle ei ole edellytyksiä. Joukkoliikenteen, henkilökuljetusten ja matkaketjujen osalta mm. lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden, julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisen ja tehostamisen sekä vastuukysymysten ratkaisemiseen esimerkiksi rautatieasemilla tulisi yhteistyön ja pilottien lisäksi löytää jo pitemmälle menevää konkretiaa.

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi edellytyksiä kaupunkiseutujen pitkäjänteiseen suunnitteluun. Suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. Suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli ja MAL-sopimusten yhteydessä tunnistetut kaupunkiseutujen tarpeet tulee tunnistaa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta alueellisiin suunnitelmiin ja MAL-sopimukseen on kokonaisuutena selkeytettävä. Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa.

Vuorovaikutus



On hyvä, että valtio kehittää liikennejärjestelmätön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä perustamalla liikennejärjestelmäforumin ja käynnistämällä vuosittaiset keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäyhteistyöalueiden mukaisesti. Suuralueilla maakuntien yhteistyössä laaditut liikennestrategiat eivät kuitenkaan ole keskenään yhteismitallisia ja Varsinais-Suomen liiton näkökulmasta maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisikin toimia ensisijaisena lähtötietona valtakunnan suunnittelussa ja yhtenä investointiohjelman toimenpiteiden priorisoinnin lähtökohtana. Lähtötietojen koostamisesta tulisi antaa ohjeistuksia, jolloin eri alueilta saataisiin yhteismitallista tietoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjaksi.

Koska toimenpideohjelma ei sisällä investointeja, siirtyvät odotukset hankkeiden valtakunnallisesta priorisoinnista Väyläviraston investointiohjelmaan. Esimerkiksi Turun seudun MAL-sopimusneuvotteluista siirrettiin useat seudullisesti priorisoidut hankkeet valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ratkaistaviksi. Investointiohjelma tulee laatia läpinäkyvänä ja paremmassa vuorovaikutuksessa ja yhteistyössä maakuntien ja suurten kaupunkiseutujen kanssa. Investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisällyttää Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessin aikainen aito vuorovaikutus oli niukkaa ja kommentointimahdollisuuksia prosessin eri vaiheissa ei ollut riittävästi. Prosessia tulee jatkossa kehittää vuorovaikutteisemmaksi siten, että vuorovaikutus on aitoa ja oikea-aikaista prosessin vaiheisiin nähden. Lisäksi viestintää vuorovaikutuksesta tulisi parantaa siten, että prosessi on läpinäkyvämpi ja vuorovaikutusmahdollisuuden prosessin eri vaiheissa on tiedossa sidosryhmillä. Esimerkiksi valtakunnallisissa tilaisuuksissa vuorovaikutus ei ole riittävän kaksipuolista vaan keskustelua tulisikin käydä kohdennetummin alueiden ja kuntien kanssa.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja investointiohjelman laadinnassa tulee ottaa huomioon alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja Turun seudun MAL-sopimukseen kirjatut ja alueella yhteisesti priorisoidut hankkeet ja tavoitteet.

Raideliikenteen kehittämishankkeet

Tunnin juna, Espoo–Salo-oikorata

Tunnin juna, Salo–Turku-kaksoisraide

Varsinais-Suomen lähijunaliikenne

Tieliikenteen kehittämishankkeet

E18 Turun kehätie, Raison keskusta ja vt 8 eritasoliittymä



E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio

Vt 8 Laitilan kiertoeritasoliittymä

Vt 9 Lieto asema–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus

Paraisten väylä, Mt 180 Kirjalansalmen silta

Paraisten väylä, Hessundinsalmen silta

Paraisten väylä, Mt 180 Kurkela-Kuusisto (Kaarinan läntinen ohitustie)

Salon itäisen ohikulkutien (kt 52) 2. vaihe

Vt 10 kääntö Vt 9:lle

Varsinais-Suomen liitto

Kari Häkämies
maakuntajohtaja

Petra Määttänen
hallintojohtaja,
maakuntahallituksen sihteeri

Tiedoksi Varsinais-Suomen ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue