

Lausunto

23.02.2021

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

LAUSUNTO VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA VUOSILLE 2021–2032 –  
SUUNNITELMALUONNOS JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaasanseudun Kehitys Oy VASEK on Vaasan seudun kuntien omistama elinkeino- ja kehitysyhtiö. Palvelemme seudun yrityksiä tarjoamalla maksutonta yritysneuvontaa niin aloittaville, kuin seudulla jo toimiville yrityksille. Muita tehtäviämme on seudun kehitystoiminta sekä seutumarkkinointi.

VASEKin lausunto liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnöstä: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi.

Lausunnossa on keskitytty koko seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden osalta tulevat esiin kuntien omissa lausunnoissa.

Vaasan seutu on merkittävä vientialue ja osa läntisen Suomen liikennekokonaisuutta, jonka kannalta keskeistä on erityisesti kansainvälisten yhteyksien toimivuus, arjen logistiikan sujuvuus niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä, työvoiman sujuva liikkumismahdollisuus, ja elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistaminen Suomen logistista kilpailukykyä ja kestävää tavaraliikennettä edistämällä. Seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, joka nostetaan 1,4 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Määrärahamitoituksessa otetaan huomioon korjaus- ja hoitokustannusten nousu. Väyläverkon palvelutaso sovitetaan koko väyläverkolla erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin

sekä liikennepalveluiden tarpeisiin. Valtion väyläverkon korjausvelka vähenee suunnittelukaudella 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 prosenttia, radoille 39 prosenttia ja vesiväylille 9 prosenttia.

Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen ja liikenneverkon korjausvelan hillitseminen pitkällä aikavälillä ovat erittäin kannatettavia toimenpiteitä. Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämisinvestointien rahoitus on noin 500 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä noin 6,1 miljardia euroa vuosina 2021–2032. Tästä uusiin kehittämishankkeisiin on käytettävissä 3,35 miljardia euroa, ja muu osa on sidottu jo päätettyihin kehittämishankkeisiin. Kehittämisrahoituksesta maanteiden osuus on 44 prosenttia, rataverkon 52 prosenttia ja vesiväylien 4 prosenttia.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio nostaa kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahat vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa. Lisäksi liityntäpysäköintiin varataan valtionavustuksia kunnille yhteensä 30 miljoonaa euroa ja valtion verkolla panostetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja liityntäpysäköintiin. VASEK pitää näitä kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä erittäin positiivisina ja oikeansuuntaisina, mutta toivoo myös avustuksiin liittyvien hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä ja nykyistä kevyempiä. Myönteisissä avustuspäätöksissä hankkeen aikaiset detaljivaatimukset lisäävät kuntien henkilöstön kuormitusta jo muutenkin raskaassa työtilanteessa. Oheisvaatimukset ja raportointi tulee olla kevyempää ja joustavampaa suhteessa työmäärään. Kaupunkiseudut ovat myös keskeisessä roolissa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio panostaa kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin huomattavasti nykyistä enemmän, mikä on kestävästä liikkumisesta edistämisen kannalta erittäin tervetullut toimenpide. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea korotetaan 20 miljoonalla eurolla vuodessa, keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea 6–8 miljoonalla eurolla vuodessa ja ELY-keskusten järjestämää linja-autoliikenteen runkoverkoston tukea 6 miljoonalla eurolla vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Ilmastoperusteinen 20 miljoonan euron lisäys joukkoliikennetukiin jatkaa suunnittelukaudella.

## Lausunto

Suunnitelmaluonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 prosenttia valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, nähdään uhkana. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, että ensisijaisesti toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä erityisesti nykyisellä verkolla. Elinkeinoelämän näkökulmasta pääväylät ovat palvelutason kannalta keskeisessä roolissa. Tieverkon merkittäviä kehittämishankkeita on edelleen myös pääväylillä.

Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Vaasan ja Seinäjoen välin raideliikenteen matkustajamäärä on kasvanut huomasti viimeisen 10 vuoden aikana. Vaasa–Seinäjoki-radon nopeuttamisen suunnittelu on käynnissä ja tarve radan parantamiselle on suuri (H/K-suhde yli 3). Samalla Seinäjoen asemasta on kehittymässä merkittävä raideliikenteen solmukohta. Vaasa–Seinäjoki-rataosuuden lisääminen TEN-T:n kattavaan verkkoon mahdollistaisi rahoituksen hakemisen myös EU:sta.

Raideyhteyden kytkeminen Vaasan lentoasemaan sekä matkustajaliikenteen ulottaminen satamaan asti ovat mahdollisia. Radan varteen on kaavoitettu ja suunniteltu energiateollisuusalue, joka on alaltaan yksi Euroopan suurimmista. Sähkölentämisen konseptia kehitetään parhaillaan. Radan kytkeminen lentoasemaan ja matkustajaliikenteen ulottaminen satamaterminaaliin mahdollistavat ympäristöystävälliset matkaketjut yli valtakunnan rajojen.

Radan varteen suunniteltu, toteutuessaan jopa 2 000–4 000 työpaikkaa luova Gigafactory-akkutehdasalue lisääisi myös merkittävästi alueen pendelöinti- ja kuljetusvirtoja.

Vaasan sataman rahti- ja matkustajamäärä on kasvanut viimeisen 10 vuoden ajan. Satamasta on avattu uusi laivareitti, jolla kuljetetaan pääasiassa arvokkaita räätälöityjä energiateknologian vientitoimituksia Keski-Eurooppaan. Vaasa–Uumaja-liikenteeseen on myös tulossa uusi ympäristöystävällinen laiva, joka osaltaan lisää matkustaja- ja tavaraliikenteen kysyntää. Laiva toimii samalla energiateknologisenä testaus- ja tutkimuslaboratoriona.

Vaasan satamaan on rakentumassa energiateknologiakeskittymä ja logistiikkakeskus, joihin paikalliset yritykset investoivat yli 200 miljoonaa euroa. Seutasolla kunnat ovat investoimassa 50 miljoonaa euroa sataman modernisointiin (mm. digitalisointi, uudet teknologiat ja ympäristöratkaisut sekä erilaiset pilotoinnit). Yritysten ja seudullisten toimijoiden sitoutuminen kehittämiseen on poikkeuksellisen vahvaa. Vaasan sataman lisääminen TEN-T:n kattavan verkon satamaksi voi mahdollistaa myös Motorways of the Seas (MoS) -tasaisen meriliikenneväylän yhdelle Euroopan vilkkaimmin liikennöidyistä reiteistä Vaasan ja Uumajan välillä. E12:n myötä Vaasan ja Uumajan satamat ovat kytkettävissä jo TEN-T:n kattavan verkon tiestöön. Vaasan satama on myös tärkeä huoltovarmuussatama ja sillä on oma merkityksensä ajateltaessa Suomen kriisitilanteiden valmiutta. Mahdollisuuksia voisi olla EU-rahoituksen saamiseen mm. sotilaallisen liikkuvuuden paketista.

Suomen ja Ruotsin välillä on vuosisatojen ajan ollut sosioekonomista kanssakäymistä: vuorovaikutusta, tavaraliikennettä, kulttuurinvaihtoa, kielellinen yhteys, opiskelija-, työ- sekä perheperäistä pendelöintiä sekä matkustamista. Skandinavia–Välimeri (ScanMed) sekä Pohjanmeri–Itämeri (NSB) -ydinverkkokäytävien laajentuessa Pohjolaan muodostuu Vaasa–Seinäjoki-radasta sekä Vaasan satamasta avautuvasta yhteydestä poikittaisyhteys, joka arvokas lisä koko TEN-T-verkon kattavuutta ajatellen. EU on jo osaltaan investoinut näiden yhteyksien kehittämiseen, ja myös Suomen ja Ruotsin valtiot ovat olleet investoimassa laivaan ja raideliikenneyhteyksiin. Tulevaisuudessa Suomen ainoa EAYY-alue (Kvarken Council EGTC) voisi tarjota uusia mahdollisuuksia EU-rahoitusta haettaessa ja toiminta tarvittaessa ehkä myös valtion kumppanina hakuprosesseissa.

Suunnitelmassa mainitaan satamien ja meriväylien kehittäminen teollisuuden uusien tarpeiden mukaisesti. VASEK on sitä mieltä, että myös satamien maayhteydet on otettava huomioon. Liikennejärjestelmän visiossa voisi tuoda paremmin esille myös meriliikenteen, raideliikenteen ja tieliikenteen kehittämisen näkökulman ja lisäksi siinä olisi otettava paremmin huomioon myös maakunnan asukkaille ja elinkeinoelämälle erittäin tärkeän alemman tieverkon merkitys.

Suunnitelmassa ja rahoituskehikossa ei esitetä merkittäviä uusia ja laajakantoisia avauksia liikenneverkkojen osalta. Kehittäminen suuntautuu olemassa olevan verkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin puutteisiin ja niiden korjaamiseen. Alueiden eriytymiskehitystä pyritään hallitsemaan liikenneinfran kunnosta huolehtimalla ja osin saavutettavuutta koskevien linjausten turvin. Päätettyjen hankkeiden lisäksi ei esitetä uusia hankkeita, joiden kautta merkittävästi muokattaisiin aluerakenteen kehitystä. Tästä syystä erityisesti ”Liikenneverkko ja solmukohdat” -toimenpidekokonaisuuden rahoituksen tulee olla mitoitettuna siten, että alueiden eriytymiskehitys tasapainottuu.

Liikenne 12 -suunnitelmassa korostuu ns. ”hyötyjä maksaa”-periaate. Tähän liittyy sekä mahdollisuuksia että haasteita. Hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa. Valtion rooli ja vastuu keskeisenä hyödynsaajana ei riittävästi korostu. Erityisesti kaupunkeihin kohdistuvat rahoitusvaatimukset voivat muodostua kohtuuttomiksi tilanteessa, jossa kuntatalous on muutenkin jo koetuksella.

Kuntien kustannukset liikenneväylien rahoittajina eivät saa kasvaa. Koska valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toimii, tulee valtion vastaisuudessakin kantaa päävastuu väyläverkosta. Valtion tienpidon kustannuksiin ei tule hakea säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa. Valtion ei myöskään tule vetäytyä rahoitusvastuusta koko Suomen etuja edistävästä pitkäjänteisestä ja alueiden tasavertaisuuden edistämiseen liittyvistä avainhankkeista. Suunnitelmassa esitetty lähtöajatus, jonka mukaan kuntien rooli liikennehankkeiden rahoittajana olisi kaikilla seuduilla aina 50 prosenttia tai jopa yli, on kestävä. Rahoitusratkaisut on neuvoteltava hankekohtaisesti valtion etu pääväylien omistajana huomioiden.

Valtion investoinneilla on suuri merkitys alueellisen kehityksen, saavutettavuuden sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen ja kuljettamisen kannalta. Koko Suomen etu on, että kaupungit olisivat elinvoimaisia ja niillä säilyisi kyky investoida niiden omaan infraan ja kaupunkikehittämiseen.

Edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee arvioida laajemmin kuin mitä nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa. Erityisesti aluetaloudellisten kehittämispotentiaalien merkitys tulee tunnistaa ja siihen liittyviä arviointi- ja selvittämismenetelmiä kehittää ja johdonmukaisesti hyödyntää.

VASEK pitää myönteisenä, että suunnitelmassa on kirjaus, jonka mukaan valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä myös muiden kuin MAL-sopimuksissa mukana olevien kuntien kanssa infrahankkeiden rahoituksessa. Liikenne 12 -suunnitelmassa korostuu kuitenkin erittäin voimakkaasti MAL-sopimusten piirissä olevien kaupunkiseutujen asema ja rooli. Kaupunkiseutujen ja valtion välisiä sopimusneuvotteluja esitetään edistettäväksi lähtökohtaisesti vain suurten kasvukeskuseutujen kanssa. Näkemysmme mukaan Vaasan tulisi olla maankäytön ja liikenteen sovittamisessa kaupunkiseutu, jonka kanssa valtio laatisi sopimuksen monivuotisista liikenteen ja maankäytön kehittämishankkeista. Nyt keskustelu on vain kaikkein suurimpien kaupunkiseutujen kanssa.

Kaikilla kaupunkiseuduilla tulee olla mahdollisuus suoraan vuoropuheluun valtion kanssa. Investointeja tarvitaan elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseen myös alueilla, joilla asukasmäärä ei kasva. Suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolisille alueille on pyrittävä kehittämään oma kuntia

kannustava kumppanuuteen perustuva sopimusmalli, jolla edistetään alueiden saavutettavuutta, rakenteen eheytymistä sekä siirtymää kestävämpiin liikennemuotoihin.

Liikennehankkeiden aluetaloudelliseen vaikuttavuuteen ja alueiden tasapuoliseen kohteluun tulee kiinnittää huomiota. Koko maassa tulisi olla mahdollista toteuttaa pienet strategiset liikenneväyläinvestoinnit, jotka edistävät tuotannollisen pk-yritystoiminnan tai matkailuyritysten toimintaedellytyksiä myös Euroopan aluekehitysrahaston rahoituksella. Nykyisessä ja tulevassa rakennerahasto-ohjelmassa mahdollisuus on vain Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Suunnitelmassa luokitellaan kaupunkiseutuja monilla tulkinnanvaraisilla tavoilla, kuten "suuret kaupunkiseudut", "suurimmat kaupunkiseudut", "keskisuuret kaupunkiseudut" ja "kasuvat kaupunkiseudut". Nämä luokitukset tulee määritellä yksiselitteisesti ja niiden rooli ja asema tunnistaa.

Yleisesti ottaen harvaan asuttujen maaseutualueiden merkitys ja kuntien ajateltu asema hankeyhtiöissä ja velvollisuutena osallistua konkreettisiin toimenpiteisiin näyttäytyy Liikenne 12 - suunnitelmassa epäselvänä ja epätarkoituksenmukaisena. Hankeyhtiöiden yhteisrahoitusmalli muuttaa valtion ja kuntien kustannusvastuita siten, että rahoitusmalli siirtää kunnille nykyistä enemmän rahoitusvastuuta liikenneinfran investoinneista. Rahoitussuunnitelmaosuudessa on selkeästi avattava, mitä vastuita tai velvoitteita säilytetään kuntien vastuulle ja millaisia olisi valtion ja kuntien yhteistyössä toteutettava yhteisrahoitusmalli. Peruslähtökohtana rahoitusmallissa tulee olla se, että valtio vastaa valtion liikenneväylien kustannuksista ja kunnat omasta katuverkostaan.

On tärkeää, että suunnitelmassa tunnistetaan myös kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittämismahdollisuudet ja tarpeet. Tämä kehittämistarve on erittäin tärkeä Suomen viennin ja kilpailukykyyn edistämiseksi ja kehittämiseksi. Hyvänä esimerkkinä Merenkurkun kiinteä yhteys tulisi selkeästi olla suunnitelmassa mukana ainakin selvitettävänä asiana. Ylipäätään rahoitusmalleja ja vaihtoehtoja tulisi suunnitelmassa esittää enemmän. Nyt kansainvälisiä yhteyksiä käsittelevässä osuudessa on keskitytty paljon digitalisaation hyödyntämiseen.

Seudullisia nostoja

Raideliikenne:

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painotetaan vahvasti pääradan kehittymistä. Tässä yhteydessä PäärataPlus olisi syytä nostaa esiin ja erityisesti oksat Pori, Jyväskylä ja Vaasa. Näissä kohteissa on meneillään kansallisesti ja kansainvälisestikin merkittäviä investointeja, jotka kaikki osaltaan luovat Suomelle uusia kasvualoja, innovaatioita ja vientiä. Nämä osuudet ovat jo saaneet suunnittelurahaa, hankkeet ovat käynnissä ja ainakin Vaasa–Seinäjoki-hankkeen Väylän laskema tehokkuusluku osoittaa, että hanke tulee huomioida myös investointilistalla.

Toteutuessaan jopa 2 000–4 000 työpaikkaa luova akkutehdasalue lisäisi merkittävästi alueen pendelöintivirtoja aina Seinäjoelta asti. Sujuvan liikenteen ja rajallisen pysäköintitilan vuoksi tarvittaisiin myös hyvän palvelutason raideyhteys, joka nostaisi selkeästi joukkoliikenteen käyttöastetta. Gigafactory-alueen seisakevaraus akkutehdasalueen kohdalle on olemassa.

Raideyhteys Gigafactoryn akkutehdasalueelle on myös merkitty Pohjanmaan maakuntakaavaehdotukseen 2040.

Henkilöliikenteen palvelujen osalta panostukset junaliikenteeseen yhdessä liityntäpysäköinnin ja kevyen liikenteen kehittämisen kanssa mahdollistavat siirtymisen kestävämpiin liikkumismuotoihin.

Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla suunnittelemassa duoraitiotiejärjestelmässä hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti olemassa olevaa infrastruktuuria. Ratojen infrastruktuuri ja liikenne edellyttävät infrainvestointeja.

Satamat:

Satamien merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa tunnistetaan suunnitelmassa. Tehokkaat ja toimivat kuljetusketjut edellyttävät sujuvia yhteyksiä satamiin eri kuljetusmuodoilla. Teollisuuden ja transiton kuljetusvirrat ovat merkittäviä myös länsirannikolla.

Suunnitelmassa todetaan kohdassa 5.2.6, että Satamien toimintaedellytysten kehittämisessä huomioidaan myös liikenne- ja tavaravirtojen siirtymien aiheuttamat tarpeet takamaatoimintoihin, esimerkiksi liikenneverkkojen ylläpidon tarpeisiin varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta. Meriliikenteen/ulkomaankaupan merkittävien satamien merkityksestä hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ei suunnitelmassa ole mainintoja.

Vaasaan säännöllistä laivaliikennettä harjoittava varustamo on vakiinnuttanut toimintansa ja tekee parhaillaan merkittäviä parannuksia laivastoonsa. Ympäristöystävälliset LNG-käyttöiset laivat ovat kooltaan merkittävästi suurempia kuin nyt liikkuva kalusto vaatien leveämmän ja syvemmän väylän, mikä tulisi huomioida investointikohteiden listalla. Väylän tuleva levennys on 150 metriin. Vaasan kaupunki ja satamayhtiö Kvarken Ports ovat sitoutuneet tekemään merkittävät investoinnit satamarakenteeseen, mutta hankkeen saaminen investointilistalle on merkittävä signaali kasvavalle vientiteollisuudelle.

Gasum rakentaa asiakasterminaalin Vaasan satamaan ja toimittaa sieltä LNG:tä joustavasti matkustaja- ja rahtiliikennevarustamo Wasalinen uuteen, tänä vuonna liikennöinnin aloittavaan LNG-käyttöiseen Aurora Botnia -alukseen sekä Wärtsilän uuteen, syksyllä valmistuvaan Smart Technology Hub -tutkimus-, tuotekehitys- ja tuotantokeskukseen. Terminaalien kautta Gasum voi palvella myös muita asiakkaita.

Lentoliikenne:

On erittäin tärkeää, että Liikenne 12 -suunnitelmassa turvataan lentoliikenteen jatkuvuus ja lentoliikenteen kehittäminen yli kolmen tunnin etäisyydellä pääkaupungista oleviin maakuntiin. Tämä tulee kirjata yhdeksi selkeäksi tavoitteeksi ja linjaukseksi Liikenne 12 -suunnitelmaan. Pohdintaan voisi myös ottaa, miten elinkeinoelämä pääsee liittymään maakunnista yhdessä tunnissa kansainvälisen lentoliikenteen hubeihin, joista Helsinki on myös yksi mahdollinen. Valtiojohtoinen lentoliikenteen infran kehittäminen nähdään tärkeänä Suomen vientiteollisuutta edistävänä ja kehittäväenä toimena. Ekologinen ja kustannustehokas sekä kansainväliseen kysyntään vastaava lentoliikenne edellyttää fossiilittomia ratkaisuja tukevia toimia.

Suunnitelmassa todetaan, että lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen ja eri alueiden elinkeinoelämälle sekä saavutettavuudelle. Suomen maantieteellisen sijainnin takia lentoliikenne on tärkein kulkumuoto kansainvälisessä rajat ylittävässä henkilöliikenteessä ja valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta alueilla, joilla tavoite ei täyty

raideliikenteen keinoin. Tarvittaessa lentoliikenne turvataan erillisin päätöksin. Tässä yhteydessä pitää kuitenkin olla tarkkana, ettei alueellinen kilpailu vääristy valtion kilpailutuksilla.

VASEK pitää tärkeänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan lentoasemat ja lentoasemien lähialueiden kehittäminen ratapihojen tapaan monien eri toimijoiden sijoittumis- ja tärkeinä solmupisteinä, ja että niiden kestävä liityntäyhteydet ja kehitysedellytykset turvataan. Näin voidaan luoda mm. toimivia logistiikka- ja matkaketjuja, joilla voidaan saada positiivisia ilmastovaikutuksia.

VASEK pitää tärkeänä, että Liikenne 12 -suunnitelma tunnistaisi Merenkurkun alueen sähköisen ilmailun FAIR-hankkeen (Finding Innovations to Accelerate Implementation of Electric Regional Aviation) ja nostaisi tämän kansainvälisen, pitkälle tulevaisuuteen tähtäävän yhteistyömallin keskeiseksi toimenpiteeksi. Merenkurkun neuvoston FAIR-hanke pyrkii edistämään tulevaisuuden sähkölentoja Merenkurkun alueella. Merenkurkun neuvosto on Keski-Pohjanmaan maakunnan, Pohjanmaan maakunnan ja Etelä-Pohjanmaan maakunnan sekä Ruotsin Västerbottenin läänin ja Örnsköldsvikin kunnan pohjoismainen, raja-alueellinen yhteistyöfoorumi.

#### Digitalisaatio ja maantiekuljetukset

Vt 8 ja vt 3 ovat vientiteollisuuden peruspilarit Vaasan seudulla. Turvalliset ja joustavat yhteydet valtateitä pitkin ovat näin merkittävässä asemassa seudun yrityksille. Vt 3 on kokonaisuus ja sen tulee olla kokonaisuudessaan mukana Pääväyläasetuksessa. Puuttuva osuus Vt 3 Jalasjärvi–Laihia tulee lisätä Pääväyläasetukseen. Pohjanmaan liikenneverkkojen toimivuuden merkitys koko Suomen vientiteollisuuden edistämisen ja ylläpitämisen näkökulmasta on erityisen suuri.

Myös kuljetusten digitalisoinnilla on merkitys kuljetusten hiilijalanjäljen pienentämisessä. Näkemyksemme mukaan kuljetusketjuja voidaan kehittää monella tavalla digitalisaatiota hyödyntäen.

#### Yleisesti

Yleisellä tasolla VASEK pitää hyvänä, että liikennejärjestelmien kehittämisen tueksi on laadittu valtakunnallinen suunnitelma, jonka tavoitteet ulottuvat pitkälle ajalle yli hallituskausien. Liikenne 12 -suunnitelma saattaa jäädä huolellisesta valmistelustaan huolimatta liian yleispiirteiseksi ja liian Etelä-Suomi-painotteiseksi. Lisäksi suunnitelman kansainvälistä ulottuvuutta ei ole riittävästi otettu huomioon suunnitelman sisällössä huolimatta siitä, että se on yksi tärkeimmistä suunnitelman tavoitteista.

Ekologinen, kestävä ja tulevaisuuden tarpeisiin tähtäävä liikennejärjestelmä vaatii enemmän alueellisia nostoja valtakunnan tason suunnitelmaan, jotta rahoitus turvataisiin toimien toimeenpanolle tasavertaisesti koko maassa. Alueellisten erityispiirteiden merkitys tulee näkyä suunnitelmassa paremmin, koska eri alueille on sekä yhtäläisiä että oman alueen erityispiirteistä lähteviä liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Eri alueiden kehittämistä tukevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, saavutettavuuden ja palvelutason kehittäminen ja edistäminen sekä ekologisten ratkaisujen mahdollistaminen ovat niitä toimenpiteitä, joita suunnitelman on pystyttävä tukemaan erilaiset alueet huomioiden.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu nousevina tulevaisuuden trendeinä toisaalta monipaikkaisuuden ja toisaalta myös työn tekemisen mahdollistaminen paikasta riippumatta.

Maakuntakeskusten välinen saavutettavuuden parantaminen lisää alueellista tasa-arvoa ja mahdollisuutta olla töissä tai opiskella yhdellä paikkakunnalla ja asua toisella. Kohtuullinen matka-aika on tärkeä tavoite, jota on syytä noudattaa, vaikka tavoitteen saavuttamisessa on todennäköisesti melkoisesti haasteita. Henkilöjunaliikennettä ei ole nykyisen rataverkon laajuudessa mahdollista toteuttaa joka suuntaan, joten monipuolinen vähähiilisten kulkumuotojen yhdisteleminen on tarpeen. Monipaikkaisuuden kanssa samaan aikaan lisääntyvä työn tekeminen paikkariippumattomasti vaatii viestintäverkkojen kehittämistä ja riittävän palvelutason turvaamista.

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

-

#### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

-

#### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

#### **Vaikutusten arviointi**

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

#### **Yleistä**

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-



Råback Stefan  
Vaasanseudun kehitys Oy VASEK