

## Kysymykset ja vastaukset sidosryhmätilaisuudessa 20.5.2021

Tähän muistioon on koottu sidosryhmätilaisuudessa 20.5.2021 keskustelupalstalla esitetyt kysymykset ja vastaukset sekä vastaukset neljään kysymykseen, joihin ei tilaisuudessa ehditty vastata.

### **Kysymys: Onko suunnitelmassa mietitty uusien polttomoottoriautojen myynnin lopettamista? Norjassa ja Ruotsissa tästä on suunnitelmia vuosille 2025-2030.**

Vastaus: Suunnitelmassa keskitytään erityisesti liikennejärjestelmätoimiin, eli esimerkiksi luomaan vaihtoehtoja henkilöautoilulle siellä, missä mahdollista. Muita päästövähennekeinoja on arvioitu fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön yhteydessä.

### **Kysymys: Miten Liikenne12-suunnitelma edesauttaa Suomen menestymisen CEF-hauissa? 12-vuotiselta suunnitelmalta haettiin pitkäjänteisyyttä ja näkymää, jota tarvitaan mm. CEF-tukien saamiseen. Riittääkö taso, jolla toimenpiteet ovat suunnitelmaan kirjattu CEF-rahoituksen hakemiseen (rakentaminen). Vai onko Väyläviraston investointiohjelma se, johon nojataan? Tämä edellyttäneen investointiohjelman parlamentaarista käsittelyä ja päätöksentekoa.**

Vastaus: Suunnitelma mahdollistaa systemaattisen, tietoon perustuvan ja pitkäjänteisen toiminnan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelma lähtökohta toiminnalle, joka tarkentuu toimeenpanossa liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja mm. investointiohjelman avulla. CEF-hakuihin pystytään valmistautumaan aiempaa paremmin ja oikea-aikaisemmin tietoon perustuen.

### **Kysymys (LVM/palveluosastolle): Mitä henkilökuljetusten yhdistelyyn perustettavien työryhmien on tarkoitus saada aikaiseksi?**

Vastaus: Liikenne 12 -selonteko puhuu julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisestä. Vastaavasti eduskunta edellyttänyt ponnessaan, että valtioneuvosto käynnistää toimet näiden kuljetusten kehittämiseksi. Kyse ei LVM:n toimivaltaan kuuluvista kuljetuksista, vaan tullaan toimeenpanemaan yhdessä kollegaministeriöiden kanssa. Tavoitteet tarkentuvat jatkotyössä.

### **Kysymys: Miten on otettu huomioon tulevaisuuden ekologisin liikkumismuoto, eli sähköinen ilmailu? Nythän tehdään suunnitelmaa 2030 luvun alkuun ja sähköinen lentäminen on tulossa jo 20 luvun puolivälin tietämillä. Norjalla ja Ruotsilla on jo strategia luotu sähköisen ilmailun edistämiseksi ja myös Eestissä asiaa suunnitellaan.**

Vastaus: Suunnitelmassa on tunnistettu myös sähköinen ilmailu ja todettu, että sen mahdollisuuksia on tarpeen arvioida laajasti valtakunnallisen liikennejärjestelmän ja liikenteen päästöjen vähentämisen näkökulmasta. Suunnitelmassa on mukana myös toimenpiteitä, joita käsiteltiin digi-ilmailua käsitelleessä työryhmässä syksyllä 2020. Seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tarkastellaan erityisesti lentoliikenteen kehitysnäkymiä tuoreen tiedon valossa.

**Kysymys (LVM/konserniohjausosastolle): Miksi Suomi-ratayhtiön suunnitteluvaltuutus koskee vain "pätkää" eikä koko Päärataa? Onko tähän jokin perusteltu syy?**

Vastaus: Suomi-rata hankkeessa lähtökohtaisena tavoitteena oli mahdollistaa tunnin yhteys Helsingin ja Tampereen välille. Kyseisen yhteysvälin nopeuttaminen vaikuttaa laajemminkin päärataan, eli myös matkat Helsingistä esimerkiksi Ouluun nopeutuvat yhtä lailla. Myös sillä on etunsa, että suurta hanketta edistetään osissa. Koko pää-rata on tärkeä eikä yhteysvälin kokonaisvaltaista kehittämistä ole tarkoitus unohtaa.

**Kysymys (LVM/konserniohjausosastolle): Tku-Hki Tunnin junan suunnittelu valmistuu rakennusvalmiuteen arviolta vuonna 2023. Onhan se lähivuosina.**

Vastaus: Ihan totta, Turun yhteysvälin suunnittelu etenee eturintamassa. Sen osalta rakentamispäätös on muita hankkeita lähempänä.

**Kysymys (Liikenne- ja viestintävirastolle): Mitä konkreettisesti selvitetään saavutettavuuteen liittyen ja milloin ne valmistuvat?**

Vastaus: Jatkamme Liikenne- ja viestintävirastossa Liikenne 12 -työn yhteydessä tehtyä saavutettavuusselvitystä ja julkaisemme tuoreen version osana syyskuun liikennejärjestelmänalyysin julkaisua.

**Kysymys (Väylävirastolle): Miten tarkempaa arvioinnin kokonaisuutta ja tuloksia avataan sidosryhmille, ja milloin?**

Vastaus (laadittu tilaisuuden jälkeen): Investointiohjelman arviointi on osa investointiohjelman laadintaa. Arvioinnin kokonaisuutta sekä investointiohjelman laadintaa ja alustavia tuloksia avataan sidostyhmille viikolla 21 pidettävissä alueellisissa keskustelutilaisuuksissa. Tilaisuudet pidetään Teamsin kautta seuraavasti: Länsi-Suomi 25.5.2021 klo 13-15, Etelä-Suomi 26.5.2021 klo 13-15, Itä-Suomi 27.5.2021 klo 13-15 ja Pohjois-Suomi 28.5.2021 klo 13-15.

Lausunnot investointiohjelman luonnoksesta pyydetään kesäkuussa. Investointiohjelman luonnos sisältää tarkan lähestymistavan vaikutustenarviointiin sekä sen alustaviin tuloksiin. Lausunnoissa pyydetään erityisesti ottamaan kantaa hankkeiden ja ohjelmakokonaisuuden perusteluihin ja onko merkittävät vaikutukset arvioitu oikein suhteessa Liikenne 12 -tavoitteisiin.

**Kysymys: Väylävirastolla on kaikkien liikkumismuotojen kehittäminen paitsi lentoliikenteen. Mille valtion virastolle kuuluu lentoliikenteen kehittäminen?**

Vastaus: Lentoliikenteen osalta vastuuvirastot ovat LVM ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Ministeriön vastuulla ovat mm. lainsäädäntö sekä tuet lentoliikenteelle ja lentopaikoille.

**Kysymys (Väylävirastolle): millä perusteella suunnitelmaohjelma muodostetaan, kun investointiohjelmassa suunnitteluvalmius mainittiin kriteeriksi? Kysymykseen linkittyvä vahvasti myös aiemmin esitetty kysymys CEF-rahoituksen hakuvalmiudesta ja suunnittelujärjestyksestä.**

Vastaus: suunnitteluohjelman muodostamisessa keskeisiä ovat liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut tarpeet.

**Kysymys (Väylävirastolle): Priorisoidaanko investointiohjelman laatimisessa liikenne12-suunnitelman tavoitteita/tavoitealueita? Tunnistetaanko hankkeiden priorisoinnissa niiden eri tavoitealueille kohdentuvat mahdolliset negatiiviset vaikutukset? Miten priorisoinnissa huomioidaan hankkeiden vaikuttavuuden mittakaavat?**

Vastaus: Investointiohjelman laatiminen perustuu Liikenne12-suunnitelman tavoitteisiin.

**Kysymys (Väylävirastolle): Tunnistetaanko investointiohjelmassa ja vaikutusten arvioinnissa riittävästi kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä ja niiden potentiaalia? Onko siihen työkaluja? valtakunnalliset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi ovat kunnianhimoiset ja niihin vastaaminen on keskeistä.**

Vastaus (laadittu tilaisuuden jälkeen): Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden potentiaali on tunnistettu. Tähän saakka kävelyn ja pyöräilyn hankkeet on rahoitettu pääosin perusväylänpidosta. Tie- ja rataverkon kehittämishankkeisiin liittyy myös tyypillisesti kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kehittämistä. Itsenäisinä kehittämishankekokonaisuuksina kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä ei ole toistaiseksi rahoitettu. Asia on esillä investointiohjelman laadinnassa. Myös työkaluja valtion kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden vaikutusten arviointiin ja priorisointiin on kehitteillä.

**Kysymys (Väylävirastolle): Rautateillä perussuunnitelma on tärkeä osa väyläverkkotyötä, tapahtuuhan sekin ohjelmatyö vuorovaikutuksessa?**

Vastaus (laadittu tilaisuuden jälkeen): Perusväylänpidon suunnittelun (perussuunnitelma) lähtökohtina ovat säädökset (lait, asetukset ja viranomais määräykset), valtioneuvoston päätös julkisen talouden suunnitelmasta, valtion talousarvioissa tehdyt päätökset, valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja liikenneverkon strateginen tilannekuva sekä muut Väylävirastolle asetetut tavoitteet sekä edellisiä täydentävät viraston sisäiset väylänpidon linjaukset (priorisointiperiaatteet). Tämän lisäksi suunnittelussa keskeisiä tekijöitä ovat elinkeinoelämän asiakastarpeet ja kansalaisten liikkumiseen liittyvät tarpeet. Perussuunnitelman sisällöllinen vuorovaikutus tapahtuu pääsääntöisesti edellä mainittujen lähtökohtien kautta.

**Kysymys: Miten investointiohjelman valmistelussa on otettu huomioon seudullisten tai maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien linjauksia?**

Vastaus:

- Väylän jatkuva yhteistyö alueellisten ELY:jen kanssa
- Säännölliset tilannekatsaukset ELY:jen L-johtajien- sekä liikennejärjestelmäpäälliköiden kokouksessa
- Väylän säännölliset asiakastapaamiset
- Keskeiset yritysasiakkaat, väyläverkon käyttäjät

- Kahden suuntainen viestintä alueellisissa liikennejärjestelmäkokouksissa
- Viestintä alueellisissa laajoissa keskustelutilaisuuksissa

**Kysymys: Vaikka asia on tällä hetkellä kokonaisuuteen nähden pieni, niin en ole nähnyt, että droneliikenteelle olisi asetettu tavoitteita. Yllä on mainittu myös sähkölentokoneet. Niidenkin suhteen pitäisi olla tavoitteita.**

Droneliikenteen kehittämiseen liittyviä keinoja tarkastellaan Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmassa ja siihen perustuvassa luonnoksessa valtioneuvoston periaatepäätöksessä. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM059:00/2019>

**Kysymys (Liikenne- ja viestintävirastolle): Strateginen tilannekuva tunnistaa puutteet pääväylillä ja TEN-T-verkolla. Miten muun väyläverkon puutteet tunnistetaan? Strategisesta tilannekuvat jää sellainen kuva, ettei muulla väyläverkolla olisi haasteita etenkin alemman tieverkon verkostollinen merkitys häviää tässä tarkastelussa taka-alalle...**

Vastaus (laadittu tilaisuuden jälkeen): Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetaan liikenneverkon ja sen solmujen valtakunnallisesti merkittävimmät ja vaikuttavimmat puutteet, ei kaikkia puutteita. Siksi esim. karttatarkastelut kohdistuvat pääväylille ja TEN-T-verkolle, joille myös liikenne ja kuljetukset painottuvat. Vähäliikenteisen maantieverkon sekä yksityisteiden merkitys on tilannekuvassa tunnistettu ja analysoitu yleisemmällä tasolla niiden nykyiset ja tulevat haasteet. Rataverkolla on nostettu esiin keskeisimpiä haasteita myös rataverkon pääväylien ulkopuolelta.”

#### **Muut tilaisuudessa keskustelupalstalla esitetyt kommentit**

- (jatkona päärataa koskevaan kysymykseen ja vastaukseen) Totta, matkat pääkaupunki-seudulle/-lta kyllä nopeutuvat (ja se on hyvä), mutta mikään Tampereen pohjoispuolella ei nopeudu. Kokonaisuutta suunniteltaessa, tulisi kokonaisuus olla mukana. Ajattelen nyt Ten-t näkökulmaa ja koko North Sea -Baltic -korridorin kehittämistä. Kaikki matkat eivät ala tai pääty Helsinkistä/iin. Toki käytettävissä olevat resussit ovat kai myös rajoittava tekijä.
- Ajantasaisen liikenteen tilannekuvan kehittäminen on tärkeää: tätä tarvitaan koko verkolta ja eri kulkumuodoilta. Verkko-osastolla tuli esiin seuranta, joka on tärkeää resurssien kohdentamiseksi. Seurannan toteuttamiseen tarvitaan uusia menetelmiä. Henkilöliikennetutkimus on tärkeä ja sitä on kehitetty, mutta sen syklit on yhä liian hitaat. Myös maankäytön kehittymisen tietopohja on liikenteen kannalta tärkeää. Näitä menetelmiä on erittäin perusteltua kehittää valtakunnallisesti, huomioiden myös katuverkolla ja eri liikennevälineissä tapahtuva seuranta. Toimijoiden, mm. kunnat, rajalliset resurssit on tärkeää tunnistaa.
- Korjausvelan (ja muun jälkeenjääneisyyden) seurannan ja kehityssuunnan/vauhdin reaaliaikainen arviointi on olennaisen tärkeää. Aivan keskeinen perusväylänpidon seuranta-asia.
- Suunnittelun ei tule perustua vain tilannekuvaan, vaan visioon tulevaisuudesta - siitä mihin halutaan panostaa ja miten halutaan tehdä muutosta.
- Lisätietoa esityksessä esillä olleesta ekosysteemyöstä löytyy täältä: <https://www.fintrafic.fi/fi/uutiset/reilua-datataloutta-liikenteeseen-lahes-100-organisaatiota-rakentamassa-dataan-pohjautuvia>

- Seuraavalla VLJS-suunnittelukierroksella erityisesti tiivistettävä suunnitelmaosan ja toimenpideohjelman välistä tiiviimpää kytkentää. Osana sitä seurattava L12 visio2050:n ja strategisten linjausten seuranta!
- Seuraavalla VLJS-suunnittelukierroksella mukaan työryhmään myös yritysten edustajia. Yrityksillä iso rooli suunnittelussa, toteutuksessa, operoinnissa ja erityisesti uusien teknologioiden ja palvelujen toteutuksessa. Yritysten mukaan ottaminen tukisi myös tulevaisuuden visioiden ennakointia ja niihin pääsemistä.
- Suuralueita ei tule ymmärtää rajattuina valtakunnan osina vaan osana valtakunnallista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää tarkoittaen, että mm. pääkaupunkiseutu kuuluu kaikkien suuralueiden liikennejärjestelmään. Samoin kuin esim. rannikkosatamat, rajanylityspaikat, solmut/terminaalit/hubot
- Tulevaisuuden ennakkoinnista tiedoksi VN TEAS -hanke "Alue- ja yhdyskuntarakenteen mahdolliset tulevaisuudet <https://www.aalto.fi/fi/perus-skene>
- Liikenneverkon strateginen tilannekuva: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Liikenneverkon%20strateginen%20tilannekuva%20kev%C3%A4t%202021.pdf>
- Tiedote 20.5.2021: Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpano vauhtiin <https://www.lvm.fi/-/valtakunnallisen-liikennejarjestelmasuunnitelman-toimeenpano-vauhtiin-1324474>
- Pressmeddelande 20.5.2021: Genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen har kommit igång <https://www.lvm.fi/sv/-/genomforandet-av-den-riksomfattande-trafiksystemplanen-har-kommit-igang-1324511>

+++