

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

VN/7835/2019

## Jämsän kaupungin lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032

*Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?*

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kunnianhimoinen hanke, jonka suurin haaste on riittävän perusväylänpidon rahoitukseen sitoutuminen yli hallituskausien. Perusväylänpidon riittävä rahoitus on oleellista myös alempiasteisella tieverkolla. Perusväylien kunnolla on suuri merkitys erityisesti matkailun, metsävaroihin tukeutuvan teollisuuden ja liiketoiminnan näkökulmasta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on priorisoida hankkeita liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan, pääväyläasetukseen, ja TEN-T ydinverkkokäytävän tavoitetasoon tukeutuen. Edellä mainittujen lisäksi kehittämisinvestointien priorisoinnissa tulee pystyä riittävällä tasolla huomioimaan jatkuvasti muuttuva liikenneverkon tilannekuva elinkeinoelämän ja alueelliset tarpeet huomioiden. Äkilliset rakennemuutostilanteet, teollisuuden suurhankkeet ja muut vastaavat muutokset tulee pystyä huomioimaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa joustavasti.

Rahoituksessa tulee aktiivisesti hakea tasapainoa eri liikennemuotojen rahoittamisessa. Perusväylänpito tulee varmistaa, mutta sen lisäksi rahoitusta tulee ohjata tieverkon pääväylien merkittävimpiin palvelutaso- ja turvallisuuspuutteiden korjaamiseen. Erityisesti kannamme huolta valtatie 9:n, Jyväskylä – Tampere välin palvelutaso- ja turvallisuuspuutteista. Rautateiden osalta resursseja tulee ohjata rautateiden nykyisen päärataverkon kehittämiseen ja elinkeinoelämälle tärkeiden yhteyksien varmistamiseen. Jyväskylän ja Tampereen välisen päärataverkkoon kuuluvan raideyhteyden kehittämistä on vietävä eteenpäin kiireellisesti.

VT-9 tulee esittää TEN-T ydinverkkoon heti kun se on mahdollista.

18.02.2021

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

Liikenneverkkojen rahoitusta on tarkoitus kohdentaa liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin ja yhteisrahoitusmalli on tarkoitus ottaa käyttöön nykyistä kattavammin niissä hankkeissa, joissa hankkeista syntyy merkittäviä hyötyjä muille osapuolille (esim. kunnat). Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty malli muuttaa kustannusvastuita merkittävästi. Kunnat vastaavat jo nykyisessä tilanteessa 48% osuudella liikenneverkon kunnossapidosta ja kehittämisinvestoinneista. Katuverkon korjausvelan on arvioitu olevan 2 Mrd euroa. Esitetty malli ei huomioi riittävästi kuntien taloudellista kantokykyä.

Rahoitusta on tarkoitus kohdentaa hankkeisiin strategisen tilannekuvan pohjalta. Tilannekuvaa tulee rakentaa laajassa vuorovaikutuksessa alueiden kanssa alueelliset erityispiirteet ja elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.

Elinkeinoelämän kuljetukset tulee varmistaa pääväyläverkoston ulkopuolella riittävällä perusväylänpidon rahoituksella.

Liikenneväylien rahoituksessa tulee hyödyntää mahdollisimman laajasti EU:n ja muu kansainvälinen rahoitus. Suomen edunvalvontaa tulee vahvistaa liikenneverkkojen rahoitusta koskien.

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

Visio perustuu positiiviselle skenaariolle kestävä ja saavutettava Suomi. Nyt valitun skenaarion vertailuvaihtoehdoksi on laadittu nk nollaversio, joka kuvaa tilannetta, mihin liikennejärjestelmän kehitys johtaisi 2050 nykyisillä toimenpiteillä ja nykyisessä tilanteessa mm. lainsäädännön, valtionyhtiöiden, liikennejärjestelmän rahoituksen jne. suhteen. Ennakoinnin näkökulmasta vertailuvaihtoehdoksi olisi ollut hyvä rakentaa myös vaihtoehto, jossa liikennejärjestelmää olisi tarkasteltu dystooppisemman skenaarion näkökulmasta. Siinä skenaariossa olisi ollut hyvä arvioida ilmastonmuutoksen, fossiilisten polttoaineiden saatavuuden merkittävän heikentymisen, hallitsemattoman muuttoliikkeen, talouden romahtamisen jne. vaikutuksia liikennejärjestelmään.

Paras visio rakentuu sellaisten asioiden ja toimenpiteiden ympärille, joiden avulla pärjätään riippumatta siitä, minkälaiseksi tulevaisuus todellisuudessa rakentuu.

18.02.2021

*Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena vision suuntaan?*

Toimenpideohjelma vie vision suuntaan, mikäli toimenpiteisiin sitoudutaan ja yhteiskunnalliset muutokset ovat sellaisia, että visio voi toteutua. Kunnilta odotetaan merkittävää rahoituspanosta hankkeiden toteuttamiseen ja perusväyläpitoon. Kuntatalouden nykytilanne tai kuntien talousennusteet eivät tule mahdollistamaan kuntien rahoitusvastuiden merkittävää laajenemista. Kuntien taloutta koskevan nykytiedon nojalla yhteisrahoitusmalli tulee johtamaan kuntien ja alueiden eriarvoistavaan kehitykseen.

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

Laadittu arviointi on suunnitelman tarkkuustaso huomioiden riittävä. Suunnitelma ei pidä sisällään suunnittelu- ja investointiohjelmaa, joka edellyttäisi jo selvästi konkreettisempaa vaikuttavuuden arviointia.

*Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?*

Arviointi on kattavasti laadittu ja antaa riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista, mikäli positiivinen skenaario kestävä ja saavutettava Suomi toteutuu.

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

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on erittäin laaja ja pitkäkestoinen yhteiskunnallisilta vaikutuksiltaan. Valtakunnallisen ja alueellisen tason yhteistyö, suunnitelman valmisteluvaiheessa on ollut hedelmällinen prosessi. Liikennejärjestelmän tilannekuvan ylläpitämiseksi vuorovaikutusta on syytä jatkaa aktiivisesti myös suunnitelman toimeenpanovaiheessa.

Toiminnallisista lähtökohdista käytävää poikittaisia yhteyksiä ja lentoliikennettä koskevaa vuorovaikutusta tulee parantaa ja kehittää. Liikenneverkkojen kehittämisessä tulee ottaa käyttöön liikennekäytävääjattelu, jossa mm poikittaisväylien palvelutasoa ja turvallisuutta kehitetään koko mitaltaan.

Yhteiskunta on polarisoitumassa suuriin kaupunkiseutuihin ja laajaan maaseutualueeseen. Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee pystyä huomioimaan myös ne seudut, joilla ei ole vahvaa omaa ääntä.