

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2032 valmistelu – suunnitelman viimeistely lausuntopalautteen perusteella ja vaikutusten arvioinnin viimeistely

Johdanto

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan hyväksytystä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa. Tässä muistiossa kuvataan, miten lausuntopalaute on huomioitu suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin viimeistelyssä. Lisäksi kuvataan tehtyjen valintojen perusteluja.

Suunnitelman päivittäminen jo tehtyjen päätösten ja vaikutusten arvioinnin perusteella

Suunnitelma päivitettiin vastaamaan loppuvuodesta 2020 tehtyjä talousarviopäätöksiä. Suunnitelman toimenpiteiden rahoitus päivitettiin vuoden 2020 seitsemännen lisätalousarvion sekä vuoden 2021 talousarvion mukaiseksi. Lisäksi Digirata-hankkeen lausuntokierroksen aikana tarkentuneet vuosikohtaiset määrärahatarpeet päivitettiin suunnitelmaan. Koska suunnitelma on laadittu vuosien 2021-2024 osalta voimassa olevan julkisen talouden suunnitelman mukaisesti, aiheutti vuonna 2020 tehtyjen talousarviopäätösten huomioiminen muutoksia eräiden toimenpiteiden (matkaketjut, pilottihankkeet) aikatauluun ja suunniteltuihin määrärahatasoihin.

Väyläverkkojen kunnossapitoa ja kehittämistä koskevia osioita on päivitetty joulukuussa 2020 valmistuneen liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisiksi. Lisäksi suunnitelmaa on päivitetty eräiden muiden asioiden osalta vastaamaan ajankohtaista tilannetta. Näihin sisältyy esimerkiksi suurten raidehankkeiden hankeyhtiöiden perustaminen. Lisäksi on päivitetty suunnitelmasta johtuvat ELY-keskusten määrärahatarpeet toimenpideohjelman johdantoon.

Vaikutusten arvioinnin perusteella ei nähty tarpeellisenä tehdä muutoksia suunnitelman sisältöön. Suunnitelman toimenpiteet tukevat melko hyvin saavutettavuustavoitteen toteutumista ja hyvin kestävyys- ja tehokkuustavoitteiden saavuttamista. Vaikutusten arvioinnista saatua tietoa hyödynnetään suunnitelman toimeenpanossa sekä seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Suunnitelman vaikutuksia seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä, josta Liikenne- ja viestintävirasto vastaa. Liikenteen päästövähennystavoitteeseen liittyen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on ennen kaikkea parantaa ihmisten mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla. Keinot liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääsemiseksi vuoteen 2030 mennessä kootaan erilliseen fossiilittoman liikenteen tiekarttaan.

Suunnitelman viimeistely lausuntopalautteen perusteella

Yleistä suunnitelmasta

Suunnitelman kokonaisrahoitustasoon ei ole tehty muutoksia. Kokonaisrahoitustaso on liikennejärjestelmän rahoitustarpeet tunnistava, mutta maltillinen. Jotta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta muodostuu tulevaisuudessa rahoitustasoja ohjaava strategia, on hyvä rahoitusraamia muodostaessa tunnistaa realistiset valtiontalouden reunaehdot. Valtion talousarvioon otetaan arviot vuotuisista tuloista sekä määrärahat vuotuisiin menoihin. Pidemmän aikavälin määrärahatarpeita arvioidaan julkisen talouden suunnitelmassa.

Talousarvioprosessissa sekä julkisen talouden suunnitelman yhteydessä käsitellään kaikki valtion tiedossa olevat määrärahatarpeet samanaikaisesti. Prosessilla pyritään varmistamaan, että valtion niukat resurssit kohdentuvat kokonaisuuden kannalta mahdollisimman tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla.

Suunnitelmassa esitetty rahoitustaso sisältää pelkästään valtion rahoituksen. Kokonaisrahoitustaso tulee kasvamaan muun muassa EU-rahoituksen sekä yhteisrahoitusmallin hyödyntämisen myötä. Suunnitelmaan on lisätty, että osana liikennejärjestelmäanalyysiä seurataan myös liikennejärjestelmän kokonaisrahoituksen kehittymistä.

Hallituskausittaista sitovuutta ja pitkäjänteisyyttä on pyritty varmistamaan suunnitelman parlamentaarisella valmistelulla. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on eduskuntaryhmien yhteisesti päättämä suunnitelma seuraavalle 12 vuodelle. Tavoitteena on, että suunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin valmistumisensa jälkeen. Tällä haetaan pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Pitkäjänteisyyden vahvistamiseen liittyen suunnitelmaan ei ole tehty muutoksia.

Käynnissä olevilla rinnakkaisilla töillä (esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartta) voi olla merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmään. Kokonaisvaikutukset selviävät kuitenkin vasta töiden valmistuttua ja niitä toimeenpantaessa. Nämä vaikutukset tullaan huomioimaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa seuraavilla suunnittelukierroksilla, mikäli niitä ei kyetä huomioimaan jo ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa eritahtisista valmisteluajatauluista johtuen.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan osalta toimenpiteitä on lausuntopalautteen mukaisesti yhteensovitettu. Hankeyhtiövalmistelun lähtökohta on, että perustetut hankeyhtiöt vasta suunnittelevat suuria ratahankkeita. Rakentamispäätöksiä arvioidaan, kun suunnittelusta on valmistunut tarpeeksi tietoa päätöksenteon pohjaksi. Suunnitelmassa on tunnistettu uusien ratalinjausten vaikutukset liikennejärjestelmään. Samalla varmistetaan olemassa olevan rataverkon kunnossapito ja kehittäminen tarkoituksenmukaisella tavalla.

Hankeyhtiöt, fossiilittoman liikenteen edistämisestä aiheutuvat tarpeet liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä saavutettavuus on nostettu esille asioina, joita erityisesti tarkastellaan seuraavaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa. Seuraavaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa on mahdollista tarkastella myös sitä, olisiko suunnitelmassa mahdollista keskittyä nykyistä enemmän vain merkittävimpiin toimenpiteisiin.

Suunnitelman yleiset lähtökohdat sekä liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön muutosten kuvaus

Suunnitelman alueellisia erityispiirteitä ja toimintaympäristön muutoksia koskevia kuvauksia sekä yhtymäkohtia muuhun lainsäädäntöön on pyritty täydentämään lausuntopalautteen perusteella. Lisäksi on lisätty kuvaus suunnitelman suhteesta perustuslakiin sekä taustatietoa liikenteen nykyisestä verotuksesta. Suunnitelman yhteyttä erityisesti fossiilittoman liikenteen tiekarttaan on pyritty selkeyttämään.

Visio, suunnitelman tavoitteet sekä niitä täydentävät strategiset linjaukset

Vision sanamuotoja on muokattu jonkin verran saadun palautteen perusteella (esim. etäpalvelut ja liikennejärjestelmän tasa-arvoisuus eri käyttäjäryhmien näkökulmasta sekä liikennejärjestelmän multimodaalisuus).

Suunnitelman tavoitteita ja strategisia linjauksia ei ole muutettu. Strategisissa linjauksissa ovat mukana niin liikenneturvallisuus, kuljetusten tehokkuus kuin kansainvälinen liikenne kokonaisuutena.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua kehitettäessä pohditaan, miten vision laatiminen voidaan liittää kiinteämmäksi osaksi suunnitelman valmistelua.

Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkkoja koskeva osio on päivitetty liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaiseksi. Suunnitelmaan on täydennetty Väyläviraston ja ELY-keskusten lakisääteiset roolit. Suunnitelman alkuvuosien (2021-2024) rahoitustason osalta on noudatettava voimassa olevia kehys- ja talousarviopäätöksiä, koska suunnitelma on lakisääteisesti sovitettava yhteen voimassa olevan julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Koska Suomessa maantieverkko on hyvin laaja, pääväyläverkon priorisoinnista huolimatta muulle tieverkolle kohdistuu suunnitelmaluonnoksen linjausten mukaisesti 70 % maanteiden perusväylänpidon rahoituksesta. Tämä tieto on tarkennettu suunnitelmaan. Maanteiden ja rataverkon rahoitus on pidetty pääosin ennallaan. Tämä johtuu erityisesti rataverkon merkittävistä korjaustarpeista tulevien 12 vuoden aikana sekä suunnitelman tavoitteesta edistää kestäviä liikkumismuotoja.

Suunnitelmaan on lisätty toimenpide, jonka mukaan Väylävirasto vastaa perusväylänpidon perussuunnitelman laatimisesta ohjaamaan perusväylänpidon rahoituksen kohdentamista. Perussuunnitelmalla varmistetaan, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet, kriteerit ja rahoitustasot täyttyvät liikenneverkon strategisen tilannekuvassa havaitut tarpeet huomioiden. Perussuunnitelma tulee toimimaan pohjana koko hallinnonalan toiminnalle.

Suunnitelmassa ei mennä hanketasolle, vaan suunnitelman mukaisesti Väylävirasto vastaa investointiohjelman laatimisesta. Lausunnonantajien hankkeita koskevat huomioidut tullaan arvioimaan suunnitelmaan toimeenpanon yhteydessä. Investointiohjelman valmistelun yhteydessä kuullaan sidosryhmiä ja jatkossa liikenneverkon strateginen tilannekuva valmistellaan aiempaa vuorovaikutteisemmin. Investointiohjelman valmistelua koskevaa toimenpidettä on

suunnitelmassa tarkennettu siten, että se sisältää myös kehittämisinvestointeja pienempiä parantamishankkeita. Näin erikokoisten hankkeiden kokonaisuudesta saadaan hyvä kokonaiskuva kussakin väylämuodossa. Investointiohjelma koskee valtion väyläverkkoa eikä siinä käsitellä hankeyhtiöitä. Hankeyhtiöiden eteneminen huomioidaan liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa, jotta muun väyläverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä pystytään huomioimaan koordinoitusti hankeyhtiöiden etenemisen ajankohtainen tilanne.

Digirata-hankkeeseen valtio sitoutuu kokonaisuutena, mutta suunnitelmassa on huomioitu rahoitus vain vuoteen 2032 asti, jonne toimenpideohjelma ulottuu. Kalustoon tarvittavat kalustonostajien investoinnit on kirjattu suunnitelmaan aiempaa kattavammin. Digirata-selvitykseen sisältyy myös ensimmäinen kaupallinen pilotointi Tampere-Pori/Rauma -radalla.

Asetusta maanteiden ja ratojen pääväylistä ei aiemman parlamentaarisen ohjausryhmän päätöksen mukaisesti muuteta. Liikenteen kehittymistä seurataan ja pääväyläasetusta päivitetään tarpeen mukaan. Suunnitelman mukaisesti maanteiden luokitusasetuksen päivitys tehdään yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Lisäksi suunnitelmaan lisättiin maininta siitä, että valtio sitoutuu MAL-sopimukseen myös uusien kaupunkiseutujen osalta sen mukaisesti, mitä meneillään olevissa neuvotteluissa sovitaan.

Lähijunaliikennettä koskevan selvityksen laatiminen on siirretty suunnitelman palveluita koskevaan osioon. Suunnitelmaan on täydennetty, että raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirto-kuormausalueverkon kehittämisen yhteydessä arvioidaan myös raskaan liikenteen valvontapaikkojen sijoittamista keskeisille tienosille. Meriväylistä suunnitelmaan on täydennetty, että uusimmat alukset edellyttävät jatkossa väylien riittävän kulkusyvyyden lisäksi väylien levenyttämistä. Talvimerenkulkua koskeva toimenpide on ajantasaistettu.

Muu liikenneverkko

Suunnitelman näkökulma kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen liittyy erityisesti infrastruktuurin parantamiseen. Laajemmin aihetta on käsitelty kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa, jota edelleen toteutetaan.

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuritukia kunnille koskevaa toimenpidettä on muokattu siten, että se on linjassa valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen välisten MAL-sopimusten kanssa. MAL-sopimuksissa avustuksesta osa on varattu suurimmille kaupunkiseuduille, ja loppuosa on kaikkien kuntien haettavissa. Suunnitelman toimeenpanossa kiinnitetään huomiota siihen, että avustusten haku- ja raportointiprosessit olisivat kunnille mahdollisimman yksinkertaisia.

Suunnitelman valtion maantieverkolla sijaitsevia kävelyn ja pyöräilyn väyliä koskevaa toimenpidettä on laajennettu niin, että huolehditaan niiden riittävästä kunnossapidosta. Suunnitelman mukainen kävely- ja pyöräilyn väylien parantamisrahoitus on kaksinkertainen nykytilanteeseen verrattuna, joten sitä ei enää kasvatettu.

Yksityisteitä ja katuverkkoa koskeviin toimenpiteisiin ei ole tehty muutoksia.

Satamiin ja meriväyliin liittyen on lisätty toimenpide, jonka mukaan valtio mahdollistaa satamaan johtavan vesiväylän omistajuuden siirtämisen satamayhtiöille, mikäli sen arvioidaan olevan sataman ja valtion etujen mukaista esimerkiksi huoltovarmuus huomioiden.

Lentoasemia koskevaan kappaleeseen on lisätty tietoa miehittämättömän ilmailun ja pienilmailun kehitysnäkymistä ja todettu yhteys suunnitelman etälennonjohtoa koskevaan toimenpiteeseen, jota on käsitelty osana liikenteen hallintaa ja ohjausta. Lentoliikenteen kehityksen seuraamista koskevaa toimenpidettä on laajennettu niin, että se koskee Finavian lentoasemaverkoston lisäksi myös muita lentoasemia ja huomioidaan myös miehittämätön ilmailu ja pienilmailu. Lentoliikennettä osana liikennejärjestelmää ja alueiden saavutettavuutta on tarpeen arvioida tarkemmin ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.

[Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen](#)

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentamista koskevaa osiota on täsmennetty lausuntopäätteen perusteella. Mallia kutsutaan suunnitelmassa sopimukselliseksi yhteisrahoitukseksi. Valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita sovelletaan vain, kun pääsäännöstä eli hallinnon ja väylänpidon vastuiden mukaisesta kustannusten kattamisesta yhteisin sopimuksin poiketaan. Periaatteiden kuvaaminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei aiheuta muutostarpeita lainsäädäntöön. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvillä periaatteiden täsmentämisellä pyritään siihen, että eri toimijoilla on pitkäjänteinen ja ennakoitavuutta lisäävä näkymä valtion toimintaan infrastruktuurin rahoituksessa. Suunnitelmaan on tarkennettu, että satamien osalta määritetään yhtenäiset käytännöt satamien ja valtion yhteishankkeille ja taataan eri toimijoiden tasapuolinen kohtelu osana suunnitelman toimeenpanoa.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentamista koskeva osio on siirretty suunnitelmassa kumppanuuksien yhteyteen, ja otsikoksi on vaihdettu sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet.

[Kaupunkiseutujen rahoitusvaraus](#)

MAL-kaupunkiseutujen rahoitusvaraukseen ei ole tehty muutoksia. Käynnissä olevissa neuvotteluissa on mahdollista sopia esimerkiksi joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen sekä liityntäpysäköintiin liittyvien tukien kohdistamisesta sekä matkaketjujen ja tiedon hyödyntämisen kehittämisestä. Suunnitelman mukaan väyläverkkojen kunnossapidosta ja kehittämisestä linjataan pääsääntöisesti valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen toimeenpanossa.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen tukiin esitettiin lausunnoissa korotuksia niin kaupunkiseuduille kuin haja-asutusalueillekin. Suunnitelmaan ei ole tehty esitettyjä rahoitustason muutoksia, koska ne edellyttäisivät korotuksia suunnitelman kokonaisrahoitustasoon. Tukikorotusten ajoittuminen vasta vuodesta 2025 alkaen johtuu siitä, että suunnitelma on alkuvuosien osalta sovitettava yhteen voimassa olevan julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Joukkoliikennetukien korotuksia on suunnitelmassa kohdistettu eniten suurille kaupunkiseuduille. Tämä johtuu siitä, että suurilla kaupunkiseuduilla suurempi väestöpohja mahdollistaa suuremmat päästövähennykset kuin haja-asutusalueilla. Haja-asutusalueiden liikkumispalveluita kehitetään suunnitelman mukaan mm. edistämällä henkilökuljetusten yhdistelyä ja muita liikkumisen palveluita sekä panostamalla liikenneverkon kuntoon niin maanteillä kuin yksityisteillä. ELY-liikennettä koskevaan toimenpiteeseen on täydennetty, että kehittämissä huomioidaan erityisesti seutukaupunkien tarpeet.

Joukkoliikenteen ilmastoperusteinen korotus jatkuu suunnittelukaudella. Ilmastoperusteisen joukkoliikennemäärärahan osalta suunnitelmaa on tarkennettu siten, että huomioidaan sitä koskevat päätökset suurimpien kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa ja henkilöjunaliikenteen hankintojen määrärahatarve.

Joukkoliikenteen osalta valtio seuraa säännöllisesti koronatilanteen vaikutuksia joukkoliikennetoimijoiden taloudelliseen tilanteeseen ja toimintakykyyn sekä osallistuu joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen erillisten päätösten mukaisesti. Joukkoliikenteen elvytysrahoitus toteutetaan, kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, kehyskorotuksena. Tämä koskee myös lentoliikennettä. 3 tunnin saavutettavuustavoitteen edellyttämät lentoliikenteen ostot riippuvat rahoituksen määrästä. Tavoitteena on, että vuodesta 2022 alkaen palataan markkinaehtoiseen lentoliikenteeseen maakuntien lentoasemilla.

Suunnitelman mukaan seurataan ja arvioidaan myös lentoliikenteen kehitysnäkymiä ja vaikutuksia lentoliikenteen palvelutasoon. Lentoliikenteen uusien teknologioiden kehittyminen on huomioitu suunnitelmassa aihetta käsitelleen digi-ilmailun työryhmän johtopäätösten mukaisesti. Lentoliikennettä osana liikennejärjestelmää ja alueiden saavutettavuutta on tarpeen arvioida tarkemmin ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.

Kun joukkoliikenteen palvelutaso on saatu kasvu-uralle, joukkoliikenteen rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan etenkin päästö- ja saavutettavuusnäkökohdat suunnitelman mukaisesti. Joukkoliikennetukien kehittäminen nykyisestä siten, että valtionrahoitus tukisi joukkoliikenneviranomaisten toimivalta-alueiden seudullistamista ja mahdollistaisi myös kaikille avoimen kutsupohjaisen joukkoliikenteen tukemisen nykyistä paremmin, ovat tarkastelun arvoisia ehdotuksia, joita voidaan tarkastella suunnitelman toimeenpanossa. Tällä hetkellä joukkoliikennetuet osin kannustavat pienien toimivalta-alueiden ylläpitämiseen, sillä pääsääntöisesti valtionosuus on sitä suurempi, mitä pienemmästä toimivaltaisesta viranomaisesta on kyse. Suunnitelman toimeenpanon aikana määritellään myös keskeisimmät työssäkäynti- ja työasiayhteydet, joille palvelutasotavoitteet asetetaan. Määrittely tehdään yhteistyössä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.

Henkilöjunaliikenteen markkinaehtoista liikennettä täydentävien hankintojen tavoitteena on taata vähintään nykyisen sopimuksen mukainen palvelutaso myös tulevaisuudessa. Suunnitelmaan on tarkennettu, että osa henkilöjunaliikenteen rahoituksesta mahdollistetaan ilmastoperusteisella joukkoliikennetuella.

Lähijunaliikenteestä suunnitelmassa on toimenpide, jonka mukaan selvitetään alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita sekä mahdollisuuksia. Kyseinen toimenpide on siirretty suunnitelmassa palveluita koskevaan osioon, koska se koskee pitkälti palveluiden kehittämistä. Julkisen liikenteen palveluvalikoimassa raskas raideliikenne on kaikkein järein työkalu kestävän liikkumisen mahdollisuuksien parantamiseen. Raskas raideliikenne on soveltuvaa erityisesti sellaisille alueille, joilla on riittävän suuri matkustajakysyntä. Lähijunaliikenteen kehittämisessä on selvittävä kysynnän lisäksi mm. liikenteen tarjontaan liittyvät reunaehdot (raiteet, asemat, varikot sekä kalusto ja operointi), liikenteen talouden yksityiskohtat sekä alueellisen lähijunaliikenteen mahdolliset vaikutukset valtakunnalliseen junaliikenteeseen ja rataverkon välityskykyyn. Lähijunaliikenne on julkisin varoin järjestettävää liikennettä, ja rahoitus tulee olla koko kokonaisuudelle, joka muodostuu raiteista ja asemista sekä kalustosta ja liikennöinnistä. Lähijunaliikenteen lisääminen edellyttää siten lisärahoitusta joko valtiolta tai kunnilta taikka molemmilta. Raskaan raideliikenteen järjestäminen edellyttää toimivaltaa (nykyisin Suomessa Helsingin Seudun Liikenne ja LVM) sekä raideliikennelain ja palvelusopimusasetuksen noudattamista. Lisäksi on otettava huomioon ratakapasiteetin hallintaan liittyvät kysymykset (valtakunnallinen henkilöjunaliikenne ja tavaraliikenne) sekä yhteensovittaminen liikennepalvelulain vaatimusten mukaisesti muun julkisen liikenteen tarjonnan kanssa (markkinaehtoinen ja julkisesti tuettu liikenne).

Voimassaolevan henkilöjunaliikenteen sääntelyn lähtökohta on, että rautatieyrityksille taataan rataverkolle avoin pääsy. Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset (liikenne- ja viestintäministeriö sekä Helsingin Seudun Liikenne) voivat tehdä palveluhankintoja mahdollistaakseen markkinaehtoisia palveluja paremman ja runsaslukuisemman tarjonnan.

Matkaketjut

Matkaketjuja koskeviin toimenpiteisiin on tehty vain vähäisiä muokkauksia. Vuonna 2020 tehdyistä talousarviopäätöksistä johtuen matkaketjutoimenpiteiden ajoitusta on jouduttu siirtämään vuodella eteenpäin eli vuosille 2023-2025. Esteettömyyden käsittelyä on suunnitelmassa vahvennettu ja se huomioidaan suunnitelman toimeenpanossa. Esteettömyyspilottihankkeiden rahoitus on siirretty muiden pilottihankkeiden kokonaisuudesta osaksi matkaketjujen kokonaisuutta, mistä johtuen matkaketjukokonaisuuden rahoitus on suunnitelmassa nyt 20 miljoonaa euroa. Esteettömyystoimenpiteiden toimeenpanossa huolehditaan siitä, että työtä tehdään yhdessä käyttäjien kanssa ja tätä on tarkennettu myös suunnitelmaan.

Liikenteen palveluistumista on pyritty Suomessa edistämään erityisesti liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) sisällytetyllä mahdollistavalla sääntelyllä, jossa säädetään muun muassa liikkumispalvelua koskevien olennaisten tietojen saatavuudesta sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Lain vaikutustenarvioinnin on tarkoitus valmistua vuoden 2022 syksyllä. Suunnitelman liikkumisen palveluiden edistämistä koskevien toimenpiteiden lähtökohtana on olemassa olevan lainsäädännön tehokas toimeenpano. Sääntelyn pohjalta kunnat edistävät liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, yhteisen kehittämisen ja digitalisaation kautta sekä mahdollistavalla maankäytöllä valtakunnallisten alueidenkäyttöävoitteiden mukaisesti. Valtio on tukenut joukkoliikenteen kehitystä ja digitalisaatiota siihen kohdennetulla avustuksella ja seuraa tukien tarvetta digitalisaatiohankkeisiin lähivuosille.

Liikkumispalvelujen tuottajat huolehtivat liikennepalvelulain mukaisesti aikataulu- ja reittitietojensa kattavuudesta ja saatavuudesta ja lippu- ja maksujärjestelmistä vastaavat tahot pääsystä järjestelmiinsä kohtuullisin ehdoin.

Taksipalveluiden saatavuustilanteen selvittäminen sisältyy suunnitelman toimenpiteisiin. Eduskunta on hyväksynyt taksisääntelyn korjaamiseen liittyvän hallituksen esityksen 6.4.2021 ja muutokset tulevat pääosin voimaan 1.5.2021. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ja tieliikennelakiin tehtyjen muutosten tavoitteena on muun muassa taksipalvelujen laadun ja erityisesti erityisryhmien turvallisuuden kokemuksen parantaminen, harmaan talouden torjunnan edellytysten tukeminen ja hinnoittelun läpinäkyvyyden ja hintojen vertailtavuuden parantaminen. Taksipalveluiden saatavuuden parantaminen pelkästään lainsäädäntötoimin on vaikeaa. Lakimuutoksilla lisätään viranomaisten mahdollisuuksia muodostaa luotettavampi kuva taksipalvelujen saatavuudesta eri alueilla ja eri vuorokaudenaikoina. Taksiyritysten ja välityskeskusten tulee toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle aiempaa tarkempia tietoja taksipalvelujen kysynnästä ja tarjonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tietojen toimittamisesta tarkentavan määräyksen lakimuutosten tultua voimaan. Eduskunta on taksisääntelyn muutosten hyväksymisen yhteydessä antanut kaksi lausumaa, joissa valtioneuvoston edellytetään ryhtyvän tarvittaviin toimiin taksipalvelujen saatavuuden parantamiseksi eri alueilla sekä julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi ja nykyisten haasteiden ratkaisemiseksi yhteistyössä alan toimijoiden kanssa. Julkisesti tuettujen taksikuljetusten kehittämistä on tarkoitus jatkaa sosiaali- ja terveysministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämänä yhteistyönä Kuntaliiton sekä muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Tavoitteena on, että kuljetukset hankitaan jatkossa yhteiskunnan ja asiakkaiden kannalta tehokkaimmalla ja tarkoituksenmukaisimmalla tavalla ja siten, että hankinnat tukevat myös markkinaehtoisten liikkumispalvelujen saatavuutta.

Aikataulu- ja reittitietojen saatavuuden parantuminen toivotaan suunnitelmassa toteutuvan markkinaehtoisesti, mutta suunnitelmassa on kuitenkin varauduttu siihen, että valtio ottaa asiassa nykyistä suurempaa roolia.

Tavaraliikenteen palvelut

Tavaraliikenteen palveluiden osalta suunnitelmaan on tehty vain vähäisiä tarkennuksia. Logistiikkapalvelut ovat yritysten tuottamia, mistä syystä niitä ei ole valtion ja kuntien toimet koavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsitelty. Logistiikan digitalisaatiostrategiasta on valmisteilla valtioneuvoston periaatepäätös kevään 2021 aikana.

Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva selvitys sisältyy myös fossiilittoman liikenteen tiekarttaan, ja selvitys yhdistettyjen kuljetusten päästövähennyspotentiaalista laaditaan syksyyn 2021 mennessä. Tätä meneillään olevaa selvitystä laajempi selvitys alkaa päästövähennyspotentiaalin selvittämisen jälkeen. Mahdollisiin yhdistettyjen kuljetusten pilottihankkeisiin ei suunnitelmassa ole tässä vaiheessa varauduttu, vaan niitä tarkastellaan suunnitelmaa päivitettäessä selvitysten tulosten perusteella.

Laajempi logistiikan päästövähennysmahdollisuuksia koskeva selvitys laaditaan näiden kahden selvityksen valmistuttua. Logistiikan päästövähennys selvityksessä tarkastellaan myös sisävesiliikenteen mahdollisuuksia ja valmisteluun kytetään mukaan itäisen Suomen maakuntien liittoja.

Strategisissa linjauksissa on mukana kaikki kansainvälinen liikenne, myös yhteydet Venäjälle. Suunnitelmaa on täydennetty siten, että TEN-T-asetusuudistuksen uudistamisessa huomioidaan myös yhteydet kolmansiin maihin.

Kysynnän ohjaaminen kestäväan liikenteeseen ja liikenneturvallisuus

Suunnitelman rakennetta on muokattu siten, että liikenneturvallisuus ja kysynnän ohjaaminen kestäväan liikenteeseen on siirretty läpileikkaavia teemoja käsittelevään kappaleeseen. Tällä on haluttu korostaa näiden asioiden kokonaisvaltaista merkitystä liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikenneturvallisuutta koskevaa toimenpidettä on muokattu siten, että EU:ssa asetetun liikenneturvallisuuden nollavision (kenenkään ei tarvitse menehtyä tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä vuoteen 2050 mennessä) lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittumista. Kuolemien osalta tämä tarkoittaa alle sataa henkilöä vuodessa. Tieliikenteessä pelkästään vakavasti loukkaantuneita oli virallisessa onnettomuustilastossa vuonna 2019 lähes 400, ja virallisen tilaston ulkopuolella hoitoilmoitusrekisterissä todennäköisesti likimain yhtä paljon. Näistäkin lähteistä puuttuu ainakin kymmeniä tieliikenteen vakavia loukkaantumistapauksia vammaluokitusten muuntamiseen liittyvien epätasällisyyksien ja puutteiden vuoksi. Yli 700 vuosittaisen vakavan loukkaantumisen vähentäminen alle 100 vuoteen 2030 mennessä ei tiedossa olevilla resursseilla onnistu.

Parhailaan laadittavassa liikenneturvallisuusstrategiassa käsitellään sitä, miten suunnitelmassa varattu maanteiden liikenneturvallisuusrahoitus kannattaisi kohdistaa. Lisäksi suunnitelmaan on lisätty tietoa tieturvallisuudirektiivistä, jonka mukaan on laadittava vuoteen 2024 mennessä riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi. Arvioinnin tavoitteena on tunnistaa infrastruktuuriin liittyvät onnettomuusriskit ja suunnata investointeja siten, että tieliikenteen turvallisuutta voitaisiin parantaa. Arviointia voidaan hyödyntää, kun seuraavan kerran laaditaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnitelma-luonnoksen loppuun on lisätty koontikappale liikenneturvallisuudesta.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien merkitys päästövähennystavoitteen saavuttamisessa ja tämän merkitys liikennejärjestelmälle. Toimenpiteitä ja niiden edellyttämää rahoitusta käsitellään tie- ja rautatieliikenteen osalta osana fossiilittoman liikenteen tiekarttaa sekä valtioneuvoston lentoliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämistä sekä meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämistä käsittelevissä valtioneuvoston periaatepäätöksissä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun kehittämisessä huomioidaan myös esteettömyyden vaatimukset.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa sähköautojen latausinfraan tukemiseen varataan yhteensä 34 milj. € vuosina 2022-2025. Summaa on mahdollista tarkistaa myös tukikauden kuluessa toteutuneen tarpeen mukaan. Tukisummasta 22 milj. € varataan suuritehoisten latauspisteiden rakentamiseen ja 12 milj. € sähköbussien ja muun raskaan kaluston latausinfraan rakentamiseen. Tukien myöntämisessä huomioidaan myös alueellinen kattavuus niin, että hanke, joka sijoittuisi alueelle, jolla ei vielä ole julkista latauspistettä, saisi kilpailutuksessa lisäpisteitä. Paketti- ja kuorma-autojen osalta tulisi järjestää mahdollisuus ladata autoja paitsi varikoilla, myös siellä, missä lasteja tehdään tai puretaan. Lisäksi tulisi huomioida myös taksien lataamisen mahdollistaminen tarkoituksenmukaisella tavalla.

Kaasuautojen tankkausasemien tukemiseen varataan fossiilittoman liikenteen tiekartassa yhteensä 20 milj. € vuosina 2022-2025. Tukien myöntämisessä huomioitaisiin myös alueellinen kattavuus niin, että hanke, joka sijoittuisi alueelle, jolla ei vielä ole julkista kaasuntankkausasemaa, saisi kilpailutuksessa lisäpisteitä. Tukien riittävyyttä ja oikeaa mitoitusta suhteessa autokannan kehittämiseen tulee tarkastella vähintään muutaman vuoden välein.

Liikkumisen ohjauksen ja aluerakenteen toimenpiteet on suunnitelmassa pidetty ennallaan. Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityskuvan laatiminen on meneillään ympäristöministeriön johdolla, ja liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu työhön.

Läpileikkaavat teemat liikennejärjestelmän kehittämisessä sekä pilottihankkeiden rahoitus

Lausuntopalautteen perusteella osion otsikko on muutettu muotoon ”Läpileikkaavat teemat liikennejärjestelmän kehittämisessä”. Muutoksesta johtuen tähän osioon on siirretty myös liikenneturvallisuus sekä kysynnän ohjaaminen kestäviin liikennemuotoihin. Toimenpiteiden osalta suunnitelmaan ei ole tehty muutoksia pientä tekstin selkeytystä lukuun ottamatta.

Suunnitelmaan sisältyviä ilmatilan hallintaan liittyviä toimenpiteitä käsitellään liikenne- ja viestintäministeriön yhteydessä toimivassa ilmatilan hallinnan neuvottelukunnassa, joka koostuu siviili- ja sotilasilmailun toimijoiden edustajista. Suunnitelman mukaan satelliittinavigointiin siirryttäessä luodaan menettelyt myös häiriötilanteita varten. U-space-ilmatiloja koskevaan toimenpiteen tavoitteena on mahdollistaa turvallinen ja hallittu miehittämätön ilmailu, joka ei häiritse tai vaaranna miehitettyä ilmailua. Tämä kattaa myös aluevalvonnan tai raja-valvonnan tarpeet.

Hallitusohjelman mukaan laajakaistan investointivelkaa puretaan jatkamalla laajakaistatukiohjelmaa. Laki laajakaistarakentamisen tuesta tuli voimaan vuoden 2021 alussa. Laajakaistatukea varten on varattu valtion budjetissa vuonna 2021 viisi miljoonaa euroa. Suomi tutkii mahdollisuutta käyttää myös EU:n elpymispaketista tukea laajakaistan edistämiseen niillä alueilla, joille se ei markkinaehtoisesti rakentuisi.

5G-verkot rakentuvat Suomessa markkinaehtoisesti. Raja-alueilla huomioidaan myös naapurimaiden taajuuksien käyttö ja sen vaikutukset verkkojen rakentamiseen. Rajoitteet taajuuksien käytölle on asetettu kansainvälisissä sopimuksissa ja niiden minimointia pyritään tekemään kahdenvälisillä sopimuksilla. Koillisväylän kaapelihanke on tunnistettu suunnitelman liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevassa kappaleessa, jossa todetaan tavoitteena olevan hankkeen rakentuminen kaupalliselta pohjalta.

Pilottihankkeiden rahoitusta on jouduttu suunnitelmassa vähentämään ja myöhentämään. Tämä johtuu vuonna 2020 tehtyjen talousarviopäätösten vaikutuksista. Pilottihankkeiden rahoituksesta (76,5 milj. €) osa on varattu kaupunkilogistiikan pilottihankkeisiin. Pilottihankkeiden tarkempi ohjelmointi tehdään liikenne- ja viestintäministeriön johdolla osana suunnitelman toimeenpanoa ja talousarvioiden valmistelua. Talousarviossa pilottihankkeiden rahoitus jakautuu mm. perusväylänpitoa ja avustuksia koskeville momenteille ja on lisäystä suunnitelman mukaiseen perusväylänpidon ja avustusten rahoitukseen.

Tiedon hyödyntämiseen liittyviä tietoturvaan ja kriittiseen tietoon liittyvät näkemykset huomioidaan suunnitelman toimeenpanon aikana. Liikenne- ja viestintäministeriön lähtökohta on, että sisäänrakennettu ja oletusarvoinen kyberturvallisuus, tietosuoja ja -turva on huomioitava

kaikissa sähköisissä järjestelmissä ja palveluissa, ja tämä on myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitu yleisenä periaatteena. Liikenne on yksi kriittisistä toimialoista, joilla tulee kiinnittää yhä voimakkaammin huomiota tietoturvan tasoon. Yksityiskohtaisempia linjauksia kriittisten toimialojen, kuten liikennesektorin, tietoturvan tasosta ja sen kehittämisestä on esitetty liikenne- ja viestintäministeriön johtaman poikkihallinnollisen työryhmän julkaisemassa selvityksessä tietoturvan ja tietosuojan parantamiseksi yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla. Selvityksen pohjalta on valmistelussa valtioneuvoston periaatepäätös.

On selvää, että erilaisia tietoja on kohdeltava eri tavoin. Vain osa tietoa voi olla avointa, ja esimerkiksi logistiikassa on paljon tietoa, joka on liike- ja ammattisalaisuuden näkökulmasta suojattavaa. Tietojen avaamisen yhteydessä on pyrittävä mahdollisuuksien mukaan arvioimaan avattavan aineiston yhteyksiä mahdolliseen kriittiseen aineistoon. Useissa tapauksissa voi kuitenkin olla hyvin vaikeaa arvioida, aiheuttaako tietoaineiston avaaminen myöhemmässä vaiheessa tai yhdistettynä muihin aineistoihin merkittäviä riskejä. Logistiikan osalta tietojen hyödyntämistä käsitellään tarkemmin mm. logistiikan digitalisaatiostrategiassa.

Huoltovarmuutta käsitellään suunnitelmassa koko liikennejärjestelmän tasolla. Suunnitelma-
luonnokseen sisältyvät myös keskeiset normaaliolojen häiriötilanteiden ja poikkeusolojen hallinnan tarpeet, kuten esimerkiksi suuronnettomuuksien torjuntavalmiuden tai väestönsuojelun tarpeet. Suunnitelmaan on täydennetty, että liikennejärjestelmän kriittisen infrastruktuurin ja kriittisten palveluiden merkittävyys kansalliselle turvallisuudelle tunnistetaan ja tiedostetaan. Suunnitelman tarkoituksena ei ole vaarantaa kriittisen infrastruktuurin kansallista määräysvaltaa eikä muuttaa näiden asioiden kansallista käsittelyä. Suunnitelmassa mainittu laki ulkomaalaisten yritysostojen seurannasta on yksi instrumentti, jolla omistuksenvaihdoksia kansallisesti kriittisen omaisuuden osalta seurataan. Muita instrumentteja ovat esimerkiksi laki eräiden kiinteistönhankintojen luvanvaraisuudesta (470/2019) sekä EU:n asetus ulkomaisten suorien sijoitusten seurannasta. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan 100 %:sti omistettujen yhtiöiden yhtiöjärjestykset pidättävät yhtiön kriittisen infrastruktuurin ja palveluiden keskeisten asioiden (kuten omistus) päätöksenteon yhtiökokoukselle eli valtiolle.

Alueelliset erityiskysymykset

Hankeyhtiöitä koskevaan osioon on täydennetty tietoa yhtiöiden rahoituksesta. Lisäksi tekstiä on muokattu ajantasaiseksi ja poistettu toistoa.

Sisävesiliikenteen osalta suunnitelmaan on lisätty maininta, että logistiikan päästövähennys-
selvityksen valmisteluun kytetään mukaan itäisen Suomen maakuntien liittoja.

Saaristoliikenne koostuu yhteysalusliikenteestä, maantielautoista ja -losseista sekä yksityistielosseista ja -lautoista. Saaristoliikennettä on tarpeen tarkastella jatkossa kokonaisuutena. Saaristoliikenteen tarkastelu kokonaisuutena tulee mahdollistamaan uudenlaisen ja kattavamman näkökulman huomiointiin mm. yhteysalusliikenteen järjestämisperusteiden uudistamisessa ja muissa saaristoliikennettä koskevissa tarkasteluissa. Lisäksi niillä alueilla, joilla saaristoliikennettä on, on hyvä tarkastella myös saaristoliikennettä kokonaisuutena alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Osana liikennejärjestelmäanalyysiä tuotetaan tietoa erityyppisten alueiden saavutettavuudesta. Suunnitelmasta on lausuntopalautteen perusteella poistettu yhteysalusliikenteen järjestämistavan muutokset.

Kumppanuuksia käsittelevä osio on laajennettu siten, että osioon on siirretty yhteisrahoitusmallin periaatteet.

MAL-sopimusten osalta on korostettu kaupunkiseutujen toimivuuden ja kestävyuden valtakunnallista merkitystä laajemmin kuin pelkästään liikenteen näkökulmasta. Valtion näkökulmasta MAL-seutuja kohdellaan tasapuolisesti, koska valtion panostukset liikennejärjestelmän kehittämiseen kaupunkiseuduilla suhteutetaan kaupunkiseutujen erilaisiin tarpeisiin ja kehitysnäkymiin ja ne riippuvat kuntien kanssa sovituista tavoitetasoista muun muassa maankäytössä ja asuntotuotannossa. Maanteiden pieniä kehittämishankkeita käsitellään valtakunnallisesta näkökulmasta kokonaisuutena suunnitelman mukaisesti. Suunnitelmaan on lisätty ajatus siitä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja MAL-sopimusten laadintaprosesseja kehitetään siten, että ne tukevat nykyistä paremmin toisiaan. Jatkossa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa MAL-sopimusten lähtökohtiin ja nämä puolestaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen päivityksiin.

Sopimuksellista yhteistyötä selkeytetään muiden kuin MAL-kuntien kanssa erityisesti suunnitelmassa määriteltävillä sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteilla.

[EU-rahoituksen hyödyntäminen ja vaikuttaminen kansainvälisesti](#)

Suunnitelman TEN-T-suuntaviiva-asetusta ja Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälinettä (CEF) koskevia taustoja ja toimenpiteitä on täydennetty lausuntojen perusteella. TEN-T-suuntaviiva-asetuksen osalta tuodaan esille mm. se, että Euroopan komission syksyllä 2021 annettavaan asetusehdotukseen vaikutetaan niin, että asetuksessa huomioidaan pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille, ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä perifeeristen alueiden saavutettavuus. Lisäksi edistetään CEF-rahoituksen saamista Suomessa sijaitseville ydinverkkokäytävillä ja niiden varrella sijaitseville kaupunkiseuduille. Suomen kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin, ml. Venäjälle, tulee huomioida asetuksessa. Mahdollisia ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon tehtäviä muutostarpeita arvioidaan sen mukaisesti, että TEN-T-verkko palvelisi Suomen liikenneverkon kehittämistä ja rahoitussaantoa hyvin. Vaikuttamisessa Euroopan komissioon hyödynnetään mm. lausunnoissa annettuja näkemyksiä. Suomen kannat asetusehdotukseen tarkennetaan, kun asetusehdotus on annettu.

Verkkojen Eurooppa -välinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa. Suunnitelman mukaan pääpaino vuonna 2021 alkavalla CEF-rahoituskaudella Suomen osalta on rahoituksen saaminen ydinverkkokäytävien ratakankkeiden rakentamiseen ja niiden suunnitteluun liikenneverkon strategisen tilannekuvan sekä Väyläviraston laatiman investointi- ja suunnitteluohjelman pohjalta sekä hankeyhtiöiden suunnitteluun. Hankeyhtiöiden suunnittelusta riippumatta EU-rahoitusta haetaan ydinverkkokäytävien nykyisille rataosuuksille. Suunnitelmaluonnokseen sisällytettiin listausta yhteysväleistä, joille rahoitusta muiden muassa haetaan, on täydennetty siten, että päärata on mukana kokonaisuudessaan ja itäisen suunnan yhteyksille voidaan hakea rahoitusta jo alkavalla rahoituskaudella. Suunnitelmaan on lisätty, että Suomi hakee rahoitusta myös maanteille aina rahoitusvälineiden sen mahdollistaessa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä ei ole juurikaan muutettu. Maakuntien liittojen liikennejärjestelmäsuunnitelmien merkitys säilyy ennallaan ja maakunnallinen liikennejärjestelmätyö on tärkeä tiedonlähde valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Vuorovaikutuksessa hyödynnetään lisäksi suuralueittaisia keskusteluja. Lisäksi arvioidaan tarve vuosittaisille yhteisille keskusteluille kaupunkiseutujen kanssa. Ensimmäisen kerran suuralueittaiset keskustelut sekä liikennejärjestelmäfoorumi on tarkoitus järjestää vuonna 2022.

Valmisteluprosessin kehittämiseen liittyvä palaute

Lausuntokierroksella kysyttiin näkemyksiä suunnitelmaluonnoksen ja vaikutusten arvioinnin lisäksi siitä, miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessia tulisi kehittää. Liikenne- ja viestintäministeriö huomioi valmisteluprosessiin liittyvät näkemykset, kun seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmän valmistelua suunnitellaan. Vuorovaikutusta liikennejärjestelmätyössä kehitetään suunnitelman mukaisesti, ja monia suunnitelman toimenpiteitä toteutetaan yhteistyössä eri toimijoiden kesken. Liikenne- ja viestintäministeriö huomioi seuraavan suunnitelman valmistelussa lausunnoissa esitetyn palautteen tahoista, jotka suunnitteluun on hyvä osallistaa.

Suunnitelmaluonnoksessa Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi on osoitettu rakentaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa liikennejärjestelmäanalyysi, joka tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehityksestä. Sidoryhmäyhteistyö muodostaa tärkeän osan liikennejärjestelmäanalyysin ylläpitoa ja kehittämistä. Laaja vuorovaikutus alan toimijoiden ja liikennejärjestelmän käyttäjien kanssa varmistaa sen, että Liikenne- ja viestintävirasto saa asiantuntija-analyysejensä pohjaksi luotettavaa ja mahdollisimman ajantasaista tietoa liikennejärjestelmän tilanteesta ja asiakkaiden tarpeista. Tavoitteena on rakentaa liikennejärjestelmäanalyysin kehittämiseen ja ylläpitoon joustava, yhteistyöhön perustuva prosessi, jossa käytetään mahdollisimman paljon alalla jo olevia verkostoja. Esimerkkejä näistä ovat yhteistyö elinkeinoelämän kanssa, mitä parhaillaan tehdään Väyläviraston johdolla, ja alueellinen liikennejärjestelmätyö, johon sekä Liikenne- ja viestintävirasto että Väylävirasto osallistuvat. Tavoitteena on, että myös liikenneverkon strategisen tilannekuvan valmistelun pohjana ovat liikenneverkkoon kohdistuvat asiakastarpeet. Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan koottua tietoa, ja sen valmistelussa kuullaan toimijoita.

Vaikutusten arviointia koskevan palautteen huomioiminen

Ympäristövaikutusten osalta on tehty pieniä tarkennuksia nykytilakuvaukseen, vertailuvaihtoehtoon ja arviointiin. Esimerkiksi luonnon monimuotoisuuteen ja vesien suojeluun liittyviä asioita tarkennettu lausuntojen perusteella. Arvioinnin vertailuasetelmaa, aineistoja ja menetelmiä on täsmennetty.

Vaikutusten arvioinnista ja sen kehittämisestä saatu palaute huomioidaan vaikutusten arviointia kehitettäessä.