

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	1
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

1034-2021 (08 00 00, 08 01 00)

Turun kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Tiivistelmä:

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021 - 2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista. Lausunnot on pyydetty 23.2.2021 mennessä ja kaupunginhallitukselle ehdotetaan esittelyssä kuvatun lausunnon antamista.

Kh § 73

Omistajaohjausjohtaja Jarkko Virtanen ja maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi
1.2.2021:

Lausuntopyynnön tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.

Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista sekä kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	2
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun on osallistunut valtion eri sidosryhmiä edustanut ohjausryhmä. Suuria kaupunkeja ohjausryhmässä on edustanut Tampereen pormestari Lauri Lyly, joka on toiminut samalla kuuden suurimman kaupungin kannanottoja koordinoineen valmisteluryhmän puheenjohtajana. Turun kaupunkia valmisteluryhmässä on edustanut omistajaohjausjohtaja Jarkko Virtanen. Valmisteluryhmän taustalla on toiminut kuntien teknistä johtoa edustanut työryhmä, jossa Turun kaupunkia on edustanut maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi. Kaupunginhallitukselle esittävä lausunto on koordinoitu Varsinais-Suomen Liiton antaman vastaavan lausunnon kanssa. Edellä esitetyin valmistelun lisäksi kaupunki on osallistunut Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän kannanoton valmisteluun. Kaupungin puolesta kyseisen kannanoton on allekirjoittanut kaupunginjohtaja Minna Arve.

Turun kaupungin lausunto jakautuu kahteen osioon siten, että kaupunginhallitukselle esitetään yhtenäisen vapaamuotoisemman lausunnon antamista esitelytekstissä kuvatusti. Tämän lisäksi kaupunginhallitus vastaa lausuntopyyntönsä esittäjän lausuntoportaalisissa laatimiin ohjattuihin kysymyksiin liitteen 1. mukaisesti.

Turun kaupungin lausunto liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Turun kaupunki pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Kansallisessa liikennepolitiikassa Turun logistinen asema kuitenkin aliarvioidaan. Turun vahvaa logistista asemaa tukevat useat kiistattomat faktat. Suomen kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta Turun asema tulee Liikenne 12-suunnitelmassa asettaa sille kuuluvalla tasolle ja alueen kehittämisen on oltava suunnitelmassa vahvemmin mukana eri toimintalinjojen tavoitteissa ja toimenpiteissä.

Turku on Helsingin lisäksi ainoa multimodaalinen logistinen keskus ja saavutettavissa kaikilla merkittävillä logistiikan liikennemuodoilla. Logistisessa keskittymässä on kaksi kansainvälistä satamaa (Turku ja Naantali), kansainvälinen vahvassa kasvussa oleva lentoasema ja tärkeät raide- ja kumipyöräyhteudet Suomen eri alueille. Turussa toimii useita logistiikka-alan kotimaisia ja kansainvälisiä yrityksiä. Lisäksi Turku on Suomessa Helsingin rinnalla ainoa logistinen keskus, jolla on myös päivittäistä lentorahtitoimintaa.

Turun sijainti on optimaalinen suhteessa läntiseen Eurooppaan. Turulla on kustannustehokkaan sijaintinsa osalta erinomaisen mahdollisuuden kansallisen logistiikkakeskittymän jatkokehittämiseksi. Turusta on Suomen kasvukolmion lyhimmat ja nopeimmat yhteydet Skandinaviaan ja Länsi-Eurooppaan kytkeytyvään tie- ja raideverkostoon. Kansallisesti Turulla on mahdollisuus kehittyä koko läntisen Suomen jakelu- ja logistiikkakeskukseksi. Tämä nopeuttaisi läntisen ja pohjoisen Suomen toimitusketjuja ja helpottaisi pääkaupunkiseudun sataman ja lentoaseman kuormittunutta tilannetta. Turku on Eu-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	3
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

roopan TEN-T ydinverkkokäytävällä ja sen kansainvälinen merkitys on siten tunnustettu Euroopan tasolla.

Turun kaupunki näkee laaditussa luonnoksessa merkittäviä kehittämistarpeita ja edellyttää niiden huomioimista jo tässä ensimmäisessä hyväksyttävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Suunnitelman rahoitus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Rahoituksen määrä luonnoksessa on riittämätön asetettuihin tavoitteisiin nähden. Rahoituksen painopistettä tulisi osoittaa vahvemmin MAL-seuduille, joita painottamalla voidaan varmistaa kasvun edellytykset ja samanaikaisesti tavoiteltu päästövähennyspotentiaali. Luonnos sisältää asetettujen tavoitteiden valossa perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat liian pieniä ja alkavat liian myöhään tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on pitkäjänteisyyden kannalta huonoa, että kaikki merkittävät päätökset tulevien hallituskausien rahoituseristä jäävät avoimiksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät ratayhtiöt, joita edistetään tällä hetkellä pääosin hankeyhtiöiden toimesta. Hankeyhtiöiden tehtävänä on toteuttaa kyseisten raideyhteyksien suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Esimerkiksi Turun Tunnin junan osalta rakentamisvalmius saavutetaan suunnittelukaudella ja myös Suomi-radon osalta vähintään osittainen rakentamisvalmius. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita suunnittelun ulkopuolelle.

Turun kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa ja allokointia vahvistaa vaikutusten arvioinnin pohjalta kestävän liikkumisen edistämisen hyväksi MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin yhteyksiin.
- Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulee ohjata tähän.
- Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen ja varmistaa lähivuosien erillisrahoituksilla suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset, jotta pystytään palautumaan koronasta ja kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.
- Kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin rahoitustasoa tulee nostaa esitettyä huomattavasti enemmän ja aikaisemmin.
- Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa strateginen tavoitetila ja panostukset ”Turun tunnin junan” edistämiseksi.
- Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon Turun lentokentän asema maan toiseksi merkittävimpänä kansainvälisen lentoliikenteen ja rahtiliikenteen kenttänä.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	4
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

Hankkeiden yhteisrahoitus

Valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole Turun eikä suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä. Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja tekisi jatkossa yleisen linjauksen lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka perusteella kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Esitetty yhteisrahoitusmalli ja siinä esitetty periaate on kohtuuton siten esitettynä, että valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä kustannuksiin ja kunnat vastaavat katuverkostaan.

Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti, ja maankäyttötulot on kohdennettu välttämättömään kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina. On myös huomioitava, etteivät kunnat ole edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, jolloin kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät entisestään eikä kaupunkien kestävä kasvua ja kilpailukykyä pystytä tulevaisuudessa varmistamaan.

Kaupunkiseudut kannattavat selkeiden, ennakkointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee laatia yhteistyössä valtion ja kuntien kesken. Lausunnoton menettely on liian heikko osallistamisen tapa kustannusten jakamiseksi. Nykyiset MAL-neuvottelutulokset eivät ole sellaisenaan hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille. Valtio myöskään tuonut vuoden 2020 MAL-neuvotteluissa esille, että samalla on tarkoitus neuvotella valtakunnallisesta kustannusjakomallista.

Yhteisrahoitusmallin valmistelussa tulee tarkastella valtion ja kuntien vastuut kokonaisuutena sekä kuntien veropohjan pieneneminen sote-ratkaisun yhteydessä. Valtion väyläinvestointien kustannusten siirtämistä kategorisesti kuntien vastuulle ei voi lähtökohtaisesti hyväksyä. Sopimuksellisessa yhteistyössä kustannusvastuiden tulee olla yksipuolisen päätöksen sijasta neuvottelujen lopputulos.

Turun kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kuntien toteutuneet rahoituspanokset ja muuttuva rahoitusympäristö tulee ottaa huomioon yhteisrahoitusmallin valtion ja kaupunkiseutujen välisessä jatkotyössä.
- MAL-seutujen osalta kustannusjaot valtion ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä erikseen valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä siten, että päävastuu rahoituksesta on aina sillä taholla, jonka omistukseen investointi toteutetaan.
- Valtion rataverkon hankkeisiin kaupunkiseuduilla valtion rahoituksen

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	5
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

tulee olla jatkossa vähintään 70 %.

Kaupunkiseutujen suunnittelu

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. Valtio edellytti MAL-sopimusneuvotteluissa useiden seudullisesti priorisoitujen liikennehankkeiden siirtämistä valmisteilla olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteyteen, mutta kyseisiä teemoja ei tällä hetkellä sisälly suunnitelmaluonnokseen.

Haasteena on myös puutteelliset kytkennät ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin selvityksiin kuten

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja Liikenteen verot ja maksut -selvitykseen. Suunnittelua tulee edelleen jatkaa, tunnistaa epätarkkuudet ja tulkita suunnitelmaa jatkossa joustavasti, jottei lukkiuduta epätarkkojen tarkastelujen seurauksena puutteellisiin ratkaisuihin.

Turun kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkän aikavälin linjauksia vaan niiden osalta tulee jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua yhteensovittaen sitä MAL-sopimusprosessiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen on kokonaisuutena selkeytettävä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee kirjata selkeästi, kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -selvitys sekä hankeyhtiöiden valmisteluvastuulla olevat suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön. Fossiilittoman liikenteen tiekartan vaiheistetun päätöksenteon konkretisoituessa tulee tarkistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset, jotta ne ovat linjassa mm. mahdollisen kansallisen päästökaupan kanssa.

Suunnitelman toimeenpano

Turku korostaa halukkuuttaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön tarvitaan kuitenkin lisää aitoa valtion ja kuntien välistä yhteistyötä.

Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella edelleen yhdessä kuntien kanssa ja kaupunkiseudut osallistuvat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, mutta se ei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta etenkin kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	6
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin tapahtua yhteistyössä eri osapuolten kanssa ja sen tulee olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

Turun kaupunki esittää lausuntonaan, että suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunki-seutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa.

Suunnitelman laadinnassa tulee ottaa huomioon Turun seudun MAL-sopimukseen kirjatut seudun yhteisesti priorisoimat tavoitteet.

Raideyhteyksien kehittämishankkeet

1. Turun tunnin juna -nopean raideyhteyden toteuttaminen.
2. Turun raitiotien 1. vaiheen toteuttaminen.
3. Toijalan radan tasoristeysten poistot (ml. Vanhan Tampereentien tasoristeys).
4. Lähijunaliikenteen aloittaminen.

Tieverkon kehittämishankkeet

1. E18 Turun kehätien kehittäminen: Raision keskustan ja Naantali-Raisio -osuuden toteuttaminen v. 2030 mennessä osana Skandinavia-Välimeri TEN-T -ydinverkkokäytävän sovittua laatutasoa.
2. Mt 180 Saaristotien (Paraistenväylän) ja Mt 180/Mt 2200 Kaarinantien kehittäminen: Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen korvausinvestoinnit, Kaarinan läntisen ohikulkutien toteuttaminen ja Kaarinantien parantaminen.
3. Vt 9 (Turku-Tampere) kehittäminen: Lieto-Aura leveäkaistatien 4-kaistaistuksen, Auran eritasoliittymän ja ohituskaistaparien toteuttaminen.
4. Vt 8 (Turku-Pori) kehittäminen: päivitetyn kehittämisselvityksen toimenpiteiden jatkaminen.
5. Vt 10 (Turku-Hämeenlinna) kääntämisen vt:lle 9 suunnittelu ja nykyisen vt 10 linjauksen parantaminen pienillä toimenpiteillä.

Valtion ja Turun seudun yhteistyö

- Turun kaupunki korostaa lausunnossaan yhteistyön tiivistämistä liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman muodostamisessa siten, että;
- valtakunnalliseen suunnitelmaan liittyvän suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee noudattaa SOVA-lain osallisuuden henkeä (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista),
 - strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että pro-

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	7
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

- sessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat,
- liikennehallinnon tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsunnitteluun sekä
 - valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.

Matkailuliikenne

Turun näkemyksen mukaan suunnitelmassa on jätetty liian vähälle huomiolle Suomen matkailu ja sen liikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet. Kansainvälinen matkailu tuo Suomelle vientituloja ja on osa vientiteollisuuttamme. Matkailun ja matkailukeskittymien saavutettavuus on perusedellytys globaalissa kasvussa olevan elinkeinon kehittymiselle. 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. Turku on kansainvälinen logistinen keskus, mutta sen lisäksi saaristomeren portti ja kyseisen matkailualueen liikenteen alueellinen keskus. Vesi- ja kumipyöräliikenne saaristoon kanavoituu Turun ydinkaupunkiseudun kautta.

Matkailuelinkeino tarvitsee nykyistä toimivammat 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. 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.

Alueen matkailun kehittämistarpeet yhdessä saariston asukkaiden liikennöintitarpeiden kanssa muodostavat kehittämiskokonaisuuden, jota tulee edistää tiiviissä yhteistyössä Turun kansainvälisen logistisen keskuksen ja saaristoalueen kesken.

Turun kaupunki esittää lausuntonaan, että matkailun suuralueiden saavutettavuuden edistäminen otetaan huomioon suunnitelmaan sisältäen:

- suurmatkailualueiden matkaketjujen kehittämishankkeet,
- suurmatkailualueiden huollon ja ylläpidon logistiikan kehittämishankkeet,
- suurmatkailualueiden kestävä liikkuminen,
- suurmatkailualueiden lentoliikenteen kehittämishankkeet sekä
- elämykset osana matkaketjuja ja -palveluita.

Lentoliikenne

Turku korostaa Turun lentoaseman merkitystä. Suomi on Euroopasta katsottuna saari, jonka saavutettavuus kansallisessa lentoasemaverkossa jatkossakin edellyttää toimivat meri- ja lentoyhteydet. Finavia Oyj:n lausunnossa Turun lentoasema on luokiteltu kentäksi, jossa liikenteen arvioidaan säilyvän nykytasolla. Luokittelussa ei ole huomioitu Turun kansainvälisen lentoliikenteen lisääntyntä yhteystarjontaa, matkustajamäärien kehitystä, Lounais-Suomen elinkeinoelämän merkittävää kasvua eikä Suomen saariston (Finnish Archipelago) matkailupotentiaalia.

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	8
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

Lounais-Suomi on usealla toimialalla kansainvälisen kilpailukyvyyn ja kasvun moottori. Etenkin meriteollisuus, lääke- ja biotoimiala sekä matkailun edistäminen tarvitsevat jatkossakin toimivat ja kehittyvät kansainväliset lentoyhteydet. Turku on lisäksi Suomen saariston kansainvälisen matkailualuekokonaisuuden sisällä merkittävä kasvava kulttuuri-, tapahtuma- ja kongressimatkailun keskus, joka tarvitsee toimivan kansainvälisen lentoaseman.

Turun lentoasema on matkustajamäärissä Suomen toiseksi vilkkain kasvussa oleva kansainvälinen kenttä ja usean lentoyhtiön varakenttä. Saaristonmeren asukkaiden ja alueella toimivan meriliikenteen turvallisuus on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävää. Koko Suomen alueellinen koskemattomuus sekä saariston puolustuksen erityispiirteet korostavat Turun lentokentän roolia ja sijaintia. Rajavartioston toimintakyky lounaisella saaristo- ja merialueella on turvattu sotilasilmailun resursoinnin ja järjestämisen yhteydessä. Pandemia on lisäksi osoittanut Turun sataman ja Turun lentoaseman yhteyksien merkityksen kansallisen huoltovarmuuden ylläpidossa ja Ahvenanmaan toimintojen turvaamisessa.

Turun kaupunki esittää lausuntonaan, että:

- Turun lentoasema tulee liittää kasvupotentiaalin omaaviin alue- ja matkailulentoasemien ryhmään ja sen tulee olla mukana kansainvälistä matkailua edistävissä logistisissa kehittämistoimissa.
- Turku on Suomen lentorahdin kakkoskenttä, jonka kasvupotentiaali osana multimodaalista logistista keskittymää tulee huomioida ja edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.
- Turun lentoasema tulee liittää kansallisen turvallisuuden, meriturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta merkittävien kenttien ryhmään ja kentän ympärivuorokautinen toimintavarmuus tulee varmistaa.

Liite 1 Lausuntoportaalin vastaukset

Oheismateriaali 1 Suunnitelmaluonnos

Oheismateriaali 2 Vaikutusten arviointi

Kaupunginjohtaja Minna Arve:

Ehdotus Kaupunginhallitus päättää antaa Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta esittelytekstissä kuvatun lausunnon täydennettynä liitteen 1 mukaisilla lausuntoportaalin vastauksilla.

Päätös Ehdotus hyväksyttiin.

Päätös asiassa tehtiin äänin 12-2.

Suoritettuna nimenhuutoäänestyksessä esittelijän päätösehdotuksen puolesta äänestivät Toivari, Peltonen, Maaskola, Rinne, Lindfors, Sundqvist, Hassan, Vornanen, Aaltonen, Euro, Vierimaa ja Ruohonen.

Laivorannan tekemän seuraavansisältöisen muutosehdotuksen puolesta äänesti hänen lisäksi häntä kannattanut Miikkola:

Turun kaupunki	§	Kokouspvm	Asia	9
Kaupunginhallitus	73	08.02.2021	14	

”Ehdotus hyväksytään siten muutettuna, että kohdassa Raideyhteyksien kehittäminen: kohta 2 poistetaan.”

Ari-Pekka Korhonen
Ari-Pekka Korhonen
johtava kaupunginsihteeri

Jakelu

laus Liikenne- ja viestintäministeriö

SUUNNITELMAT

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Laadittu suunnitelma sisältää laajan kirjon hyviä toimenpiteitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Keskeisimpinä näistä on väylänpidon rahoituksen kasvattaminen ja panostaminen kestäväen liikumisen edistämiseen joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen osalta. Myös digitalisaation ja tiedon hyödyntämisen nostaminen esiin on keskeistä. Suunnitelmassa on kuitenkin merkittäviä puutteita, jotka heikentävät suunnitelman kokonaisuutta. Suunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Merkittävä puute on myös suunnittelu- ja investointiohjelman siirtäminen erikseen päätettäväksi. Vuoteen 2032 ulottuva ohjelma olisi tuonut valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen sitä pitkäjänteisyyttä, jota kaupungit ja kaupunkiseudut ovat odottaneet.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Liikenneverkko ja solmukohdat

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Muut toimenpiteet

Esitetyn taloudellisen raamin sisällä toimenpiteiden rahoituksen jakautuminen alakohdittain on oikeasuuntainen. Vaikuttavuuden näkökulmasta suurten kaupunkiseutujen rahoitus joukkoliikenteen ja muidenkin kestävien kulkumuotojen osalta kaipaisi merkittävämpää osuutta rahoituskokonaisuudesta. Olenaisiin kysymys rahoituksen näkökulmasta on se, että suunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Rahoituksen määrä luonnoksessa on riittämätön asetettuihin tavoitteisiin nähden. Rahoituksen painopistettä tulisi osoittaa vahvemmin MAL-seuduille, joita painottamalla voidaan varmistaa kasvun edellytykset ja samanaikaisesti tavoiteltu päästövähennyspotentiaali. Luonnos sisältää tavoitteiden valossa perusteltavia rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat liian pieniä ja alkavat liian myöhään. Lisäksi on pitkäjänteisyyden kannalta erittäin huonoa, että kaikki merkittävät päätökset tulevien hallituskausien rahoituseristä jäävät avoimiksi. Erittäin suuri puute on mm. suurten raidehankkeiden hankeyhtiöiden rahoituksen jääminen ratkaistavaksi täysin erillään tästä suunnitelmasta ja sen rahoituspohjasta.

Hankeyhtiöiden tehtävänä on toteuttaa kyseisten raideyhteyksien suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Esimerkiksi Turun Tunnin junan osalta rakentamisvalmius saavutetaan suunnittelukaudella ja myös Suomi-radon osalta vähintään osittainen rakentamisvalmius. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita suunnittelun ulkopuolelle.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiossa asetetut päämäärät ovat hyviä ja niillä pyritään viemään Suomen liikennejärjestelmän kehitystä oikeaan suuntaan. Asetettu visio sisältää laajasti koko liikennejärjestelmän toimintakentän ja on riittävän kunnianhimoisen.

Liikennesuunnitelmassa on unohdettu Suomen matkailu ja sen liikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet. Kansainvälinen matkailu tuo Suomelle vientituloja ja on osa vientiteollisuuttamme. Matkailun ja matkailukeskittymien saavutettavuus on perusedellytys globaalissa kasvussa olevan elinkeinon kehittymiselle. 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 ja kehittämistoimia, joilla voidaan edistää ympärivuotista matkailuliiketoimintaa.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Laadittu toimenpideohjelma edistää hyvin kehitystä asetetun vision suuntaan. Toimenpideohjelmassa asetetut resurssit ovat kuitenkin riittämättömät vision edistämiseen riittävän nopealla aikataululla.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

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.

YLEISTÄ

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

Aitoa valtion ja kuntien yhteistyötä tarvitaan lisää sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön. Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella kuntien kanssa ja kaupunkiseudut osallistuvat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannattava, muttei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmissa. Ohjelman laatimisen tuleekin tapahtua yhteistyössä eri osapuolten kanssa sekä olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä. Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella tarvittaessa epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa. Strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat. Lisäksi tulisi varmistaa sekä liikennehallinnon osallistuminen aktiivisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun että valtion liikennehallinnon yksinäisyys.