

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2032 valmistelu – lausuntoyhteenveto

Johdanto

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 läpileikkaavia teemoja.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Suunnitelma 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 sekä yhteenveto suunnitelman vaikutusten arvioinnista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelman valmistelua on ohjannut parlamentaarinen työryhmä. Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista 21.1.-23.2.2021. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 annetaan valtioneuvoston selontekona eduskunnalle kevään 2021 aikana.

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi. Lausuntoaika oli 21.1.-23.2.2021. Lausunnot pyydettiin niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy. Lisäksi varattiin mahdollisuus muillekin tahoille esittää suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista mielipiteensä. Lausuntopyyntö lähetettiin 379 taholle. Lisäksi lausuntopyyntöissä todettiin, että se on avoin kaikille.

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti lausuntopyyntöä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi 21.1.2021 ja piti asiaa esillä myös sosiaalisessa mediassa lausuntokierroksen aikana. Lausunnot pyydettiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta, ja aineisto oli saatavilla myös valtioneuvoston hankeikkunassa (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>). Kansainvälistä kuulemistä ei suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista järjestetty, koska suunnitelmalla ei arvioitu olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen sopimuspuolen tai Euroopan unionin jäsenvaltion alueelle.

Lausunnoilla olleiden suunnitelmaluonnoksen ja vaikutusten arvioinnin lisäksi lausuntokierroksen alkaessa julkaistiin tiivis kalvosarja sekä suunnitelmaluonnoksesta että vaikutusten arvioinnista. Suunnitelmaluonnos, vaikutusten arvioinnin tiivistelmä sekä kalvosarjat suunnitelmasta ja vaikutusten arvioinnista julkaistiin myös ruotsin kielellä. Lisäksi hankeikkunassa julkaistiin suunnitelmaluonnoksen kalvosarja, suunnitelmaluonnoksen tiivistelmä sekä vaikutusten arvioinnin tiivistelmä englannin kielellä.

Lausuntokierroksen taustatiedoissa kuvattiin, että 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. Lisäksi tuotiin esille, että lausunnoilla olleessa suunnitelmaluonnoksessa ei oltu huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä.

Lausuntopyyntöissä liikenne- ja viestintäministeriö pyysi näkemyksiä suunnitelmaluonnokseen ja vaikutusten arviointiin seuraavien kysymysten pohjalta:

- Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi? Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?
 - o Liikenneverkko ja solmukohtat
 - o Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
 - o Liikennejärjestelmän tukitoimet
 - o Muut toimenpiteet
- Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat? Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?
- Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?
- Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?
- Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö sai lausuntopyyntöön yhteensä 257 lausuntoa. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa.

Kaikki 5.3.2021 mennessä saapuneet lausunnot on huomioitu suunnitelmaa ja vaikutusten arviointia viimeisteltäessä. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.

257 lausunnosta yhdeksän saatiin ministeriöistä, 19 virastoista, 6 ELY-keskuksista, 20 maakuntien liitoista (18 maakunnan liiton lausunnot, Itä-Suomen maakuntien yhteinen lausunto sekä Etelä-Suomen maakuntajohtajien yhteinen lausunto), 90 kunnista ja kuntayhtymistä, 10 kuntien tai kaupunkien kehittämissyhtiöistä ja toimijoiden välisiltä työryhmiltä, viisi valtionyhtiöistä, kahdeksan muista yrityksistä, 77 järjestöiltä ja liitoilta, kolme kansalaisilta, neljä satalmilta sekä neljä yliopistoilta ja ammattikorkeakouluilta. Lisäksi vastaanotettiin lausunto Kuntaliitolta sekä yksi kuntien yhteinen lausunto. Osa yhteiseen lausuntoon osallistuneista kunnista toimitti myös oman, pääsääntöisesti sisällöllisesti vastaavan, lausunnon. ELY-keskukset toimittivat yhteisen lausunnon liikenteestä ja sen lisäksi viisi ELY-keskusta toimitti erillisen lausunnon. Lisäksi lausuntokierroksen aikana vastaanotettiin Kuntaliiton ja suurimpien kaupunkien muodostaman kaupunkipoliittisen työryhmän kannanotto suunnitelmaluonnoksessa esitettyyn yhteisrahoitusmalliin.

Maantieteellisesti lausuntoja vastaanotettiin laajasti, sillä lausunnot saatiin kaikilta maakuntien liitoilta sekä 90 kunnalta ja kuntayhtymältä ympäri Suomen. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa myös Ahvenanmaan maakunnalta, josta ei kuitenkaan vastaanotettu lausuntoa. Ruotsista vastaanotettiin kaksi alueellisten toimijoiden lausuntoa.

Kahdessa lausunnossa todettiin, ettei lausuttavaa ole. Suunnitelmaluonnokseen esitettiin näkemyksiä 255 lausunnossa ja vaikutusten arviointiin 149 lausunnossa.

Saaduissa lausunnoissa ei juurikaan hyödynnetty suunnitelman osalta lausuntopyyntöön kysymyksiä, vaan lausunnot koskivat yleisesti koko suunnitelmaa. Selkeästi eniten lausunnoissa käsiteltiin liikenneverkkoihin liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt yhteisrahoitusmallin periaatteet (liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen) nousivat esille lähes kaikissa lausunnoissa. Myös joukkoliikenteeseen ja matkaketjuihin liittyvistä toimenpiteistä lausuttiin paljon. Myös yleisiä huomioita suunnitelman sisältöön, tarkkuustasoon ja laatimisprosessiin ja sen kehittämiseen esitettiin runsaasti.

Yhteenveto suunnitelmaluonnosta koskevista lausunnoista

Yleinen palaute suunnitelmasta

Yleisesti ottaen suunnitelmaa pidettiin tarpeellisena työkaluna liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen kehittämiseen. Suunnitelman sisältöön suhtauduttiin lausunnoissa yleisesti positiivisesti, mutta myös kehittämissuhteita esitettiin paljon. Muutamissa lausunnoissa esitettiin huolta suunnitelman sitovuudesta yli hallituskausien. Jonkin verran suunnitelmaan kaivattiin myös lisää konkreettisuutta.

Liikennejärjestelmän kokonaisrahoitustasoa pidettiin liikennejärjestelmän tarpeisiin nähden riittämättömänä. Lisärahoitusta toivottiin niin valtion väyläverkolle, muulle liikenneverkolle

kuin palveluihin ja muihin toimenpiteisiin sekä liikennejärjestelmätöön resursseihin. Lausunnoissa ei esitetty näkemyksiä siitä, mistä rahoitusta voisi vähentää. Suunnitelman linjausta siitä, että rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä myötäiltävä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta pidettiin hyvänä ja tuotiin myös esille, ettei suunnitelmaluonnoksessa tätä rahoitustasoa saavuteta.

Lausunnoissa kommentoitiin laajasti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimeenpanon irralisuutta muihin käynnissä oleviin liikenteeseen liittyviin selvityksiin ja valmisteluihin nähden. Kokonaisvaltaisempaa yhteensovitusta toivottiin muun muassa fossiilitoman liikenteen tiekartan, liikenteen vero- ja maksutyöryhmän sekä hankeyhtiövalmistelun kanssa.

Lisäksi osassa lausunnoissa tuotiin esille, että suunnittelussa tulisi vielä nykyistä enemmän huomioida alueellisia erityispiirteitä ja keskittyä valtakunnallisesti tärkeiden pääväylien ja suurten kaupunkiseutujen lisäksi enemmän myös alueellisesti tärkeiden tavoitteiden saavuttamiseen. Esitettiin näkemyksiä myös siitä, että suunnitelmassa tulisi pystyä strategisuuden lisäämiseksi erottamaan kaikkein merkittävimmät toimenpiteet vähemmän tärkeistä toimenpiteistä.

Suunnitelman yleisiin lähtökohtiin sekä liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön muutosten kuvaukseen liittyvä palaute

Suunnitelman yleisissä lähtökohdissa käydään läpi mm. suunnitelman laatimisen oikeusperusta, liikennejärjestelmän kehittämisen suhde muuhun kansalliseen ja ylikansalliseen sääntelyyn sekä suunnitelman yhteys muihin strategioihin. Liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön kuvaukseen sisältyvät mm. alueelliset erityispiirteet sekä kuvaus Suomesta osana kansainvälistä liikennejärjestelmää. Näihin osioihin liittyen lausunnoissa käsiteltiin eniten alueellisten erityispiirteiden kuvausta ja esitettiin niihin joitakin tarkennuksia. Kuvaus valtakunnallisen liikennejärjestelmän kytketymisestä kansainväliseen liikennejärjestelmään nähtiin osassa lausuntoja puutteellisena. Toimintaympäristön muutoksista nostettiin esille koronatilanteen vaikutukset sekä etätö ja monipaikkaisuus. Lisäksi esitettiin lisättäväksi tarkennuksia liikennejärjestelmän kehittämisen yhteyksistä muuhun lainsäädäntöön sekä toivottiin kuvausta liikenteen verotuksesta Suomessa.

Visio, suunnitelman tavoitteet sekä niitä täydentävät strategiset linjaukset

Suunnitelmaluonnosta täydennettiin valmistelun aikana vuotta 2050 koskevalla visiolla, koska sen puuttumisesta saatiin suunnitelman tavoitteita valmisteltaessa paljon palautetta. Tämän vuoksi lausuntopyyntöissä pyydettiin erityisesti näkemyksiä myös vision sisällöstä ja siitä, viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan.

Lausunnoissa visiota ja sen yhteyttä toimenpideohjelmaan käsiteltiin jonkun verran. Visiota pidettiin useissa lausunnoissa onnistuneena, tarpeeksi kunnianhimoisena ja liikennejärjestelmään vaikuttavat megatrendit huomioivana. Lausunnoista oli havaittavissa, että pidemmän aikavälin vision ja 12-vuotisen toimenpideohjelman yhteys voi olla vaikeasti hahmotettavissa. Visioon esitettiin myös joitakin kehittämissuunnitelmia, jotka liittyivät mm. vision kaupunkiseutupainotuksen muuttamiseen, eri alueiden erilaisiin liikkumismahdollisuuksiin, ilmaston-

muutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen, eri käyttäjäryhmien huomioimiseen, liikennemarkkinoiden toimivuuteen, ilmailun uusiin mahdollisuuksiin, digitalisaation hyödyntämiseen, kansainväliseen liikenteeseen ja logistiseen kilpailukykyyn sekä liikenteen siirtämiseen maanteiltä rautateille.

Suunnitelmalle asetettuja kolmea tavoitetta, jotka liittyvät saavutettavuuteen, kestävyteen ja tehokkuuteen, pidettiin useissa lausunnoissa hyvinä. Strategisiin linjauksiin ei lausunnoissa juurikaan otettu kantaa. Eräissä lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että strategisissa linjauksissa tulisi näkyä vahvemmin liikenneturvallisuus, kuljetusten tehokkuus sekä maantie- ja rautatieliikenne idän suuntaan.

Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkkoja koskevasta toimenpidekokonaisuudesta lausuttiin paljon. Perusväylänpidon rahoitustason korotusta kiiteltiin yleisesti. Siitä huolimatta esitettiin erityistä huolta mahdollisuuksista vähentää maanteiden ja alemman asteisen tieverkon korjausvelkaa tarkoituksenmukaisella tavalla. Pääväyläverkon priorisointi aiheutti lausunnonantajissa huolta alemman tieverkon osalta. Erityistä ja laajaa huolta lausunnonantajissa herätti perusväylänpidon rahoitustaso suunnitelman alkuvuosina.

Liikenneverkon kehittämisen rahoitusta pidettiin yleisesti liian alhaisena. Erityisesti maanteiden kehittämisen rahoitustasoa kritisoitiin lausunnoissa voimakkaastikin vedoten maanteiden korkeaan liikennesuoritteeseen niin henkilö- ja tavaraliikenteessä verrattuna muihin liikennemuotoihin. Rataverkon kehittäminen keräsi kiitosta jonkin verran.

Myös vesiväylien kehittämisen rahoitustasoa pidettiin muutamissa lausunnoissa liian alhaisena. Esitettiin, että satamayhtiöille tulisi tarjota mahdollisuutta lunastaa satamaan johtavan vesiväylän omistajuus/haltijuus itselleen, mikäli vesiväylien kehittämisen rahoitustaso säilyy esitetyn kaltaisena.

Lausunnonantajat olivat huolissaan maanteiden rahoituksesta myös liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta. Yleinen huoli oli, ettei tieliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiselle ole suunnitelmassa kohdistettu riittäviä keinoja tai resursseja.

Yksittäisiä väyläosuuksia ja niiden kehittämistarpeita nostettiin lausunnoissa esiin runsaasti. Myös pääväyläasetukseen esitettiin muutosehdotuksia. Digirata-hanketta pidettiin hyvänä ja korostettiin tarvetta sitoutua koko hankkeeseen, joka ulottuu vuoden 2032 jälkeiseen aikaan.

Painotusta olemassa olevan väyläverkon kunnon turvaamisesta sekä kehittämishankkeita kevyempien ratkaisumallien arvioimista kiiteltiin, mutta muutamissa lausunnoissa korostettiin myös väyläverkon kehittämisen tärkeyttä investointinäkökulmasta. Poikittaisyhteyksien tärkeyttä korostettiin yksittäisissä lausunnoissa. Rajat ylittävien yhteyksien kuvausta ja merkitystä kehoitettiin laajentamaan.

Suunnitelman toimeenpanoa koskeviin linjauksiin ja tietopohjaisen päätöksenteon vahvistamiseen suhtauduttiin yleisesti positiivisesti. Huomiota kiinnitettiin kuitenkin laajan vuorovaiikutuksen ja riittävän tietopohjan merkitykseen mm. liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja investointiohjelman valmistelussa. Osassa lausuntoja toivottiin konkreettisempaa otetta valtion väyläverkon kehittämiseen.

Maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksen osalta esitettiin jonkin verran huolta siitä, että valtio siirtää maanteitä kaduiksi ja yksityisteiksi ilman neuvotteluja.

Muu liikenneverkko

Muun kuin valtion omistaman liikenneverkon osalta eniten lausuntopalautetta keräsi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavan avustuksen korotus vuodesta 2025 eteenpäin nähtiin positiivisena asiana ja esitettiin, että rahoitustason korottaminen jo lähivuosina olisi myös tarpeellista. Kävelyn ja pyöräilyn avustusten osalta useissa kuntien lausunnoissa kehoitettiin kiinnittämään huomiota hakubyrokratian keventämiseen. Lisäksi kiinnitettiin huomioita pyöräilyväyliin valtion maantieverkolla ja väylien kunnossapitoon.

Liityntäpysäköintiin kohdistettavaa uutta avustusta pidettiin lausunnoissa yleisesti hyvänä, mutta erityisesti kaupunkiseutujen näkökulmasta riittämättömänä. Myös yksityistieavustusten korotusta kannatettiin laajasti. Useissa lausunnoissa pidettiin kuitenkin yksityisteiden korotetuakin määrärahatasoa tarpeisiin nähden riittämättömänä. Yksitystieverkoston laajuutta ja niiden roolia niin liikkumisessa kuin elinkeinoelämän kuljetuksissa korostettiin.

Satamien osalta muutamassa lausunnossa todettiin, että valtion näkemys satamien kehittämisestä eroaa elinkeinoelämän näkemyksestä. Erityisesti alusten kasvavien pituuksien ja leveysien huomioimista pidettiin tulevaisuudessa tärkeänä.

Lausunnoissa otettiin paljon kantaa myös lentoasemia koskeviin toimenpiteisiin. Lentoasemaverkoston säilyttämistä kannatettiin. Muutama lausunnonantaja näki, että tulevaisuuden suuntaviivat ja kehittämislinjaukset lentoliikenteen osalta puuttuvat suunnitelmasta. Myös muun muassa miehittämättömän ilmailun kehittymismahdollisuuksia ja roolia osana muuta liikennejärjestelmää oli muutamien lausunnonantajien mielestä käsitelty suppeasti. Lisäksi muutamassa lausunnossa esitettiin valtiolle vahvempaa roolia pienlentokenttien rahoittajana.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen

Yleiseen tavoitteeseen liikenneverkkojen kehittämisen rahoituspohjan laajentamisesta suhtauduttiin lausunnoissa positiivisesti. Sen sijaan suunnitelmaluonnoksessa esitetyt kustannusjaot ja niiden periaatteet herättivät hyvin laajaa vastustusta kautta linjan. Useissa lausunnoissa korostettiin yhteisen sopimisen ja yhteisymmärryksen tärkeyttä kustannusjakoperiaatteiden osalta. Mikäli yhteisymmärrys saavutettaisiin selkeistä, tasapuolisista ja oikeudenmukaisista kustannusjakoperiaatteista, voisivat ne olla hyväksyttävissä. Kustannusjakoperiaatteiden nähtiin monessa lausunnossa soveltuvan lähinnä suuriin hankekokonaisuuksiin.

Kustannusjakoperiaatteiden osalta huolta aiheutti pelko alueiden eriarvoistumisesta sekä elinvoimaisuuden heikkenemisestä. Kuntien heikentynyt taloustilanne mm. sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen vuoksi huomioitiin lausunnoissa myös hyvin laajasti. Monen lausunnonantajan mukaan liikennehankkeiden hyötyjen mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa, mikä vaikeuttaa kiinteiden prosenttilukujen asettamista. Lisäksi lausunnoissa todettiin valtion hankkeiden aiheuttavan kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä.

Ratkaisuehdotuksiksi tarjottiin pikaisia jatkoneuvotteluja, kustannusjakoperiaatteiden tilapäistä poistoa suunnitelmasta ja neuvotteluja vuoden 2021 aikana, vaihteluvälin lisäämistä prosenttilukuihin sekä yksityiskohtaisempien hankekorien rakentamista.

Kaupunkiseutujen rahoitusvaraus

Suunnitelmaan sisältyvää MAL-kaupunkiseutujen rahoitusvarausta kommentoitiin erityisesti kaupunkien toimesta. Rahoitusvarausta pidettiin liian alhaisena. Lisäksi kiinnitettiin huomiota käynnissä olevien MAL-neuvottelujen osalta huomiota siihen, että vuosille 2021-2023 ei rahoitusvarausta ollut.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä pidettiin lausunnoissa yleisesti ottaen hyvinä. Valtiontukien määrärahatason nostoa vuodesta 2025 alkaen pidettiin hyvänä, samoin ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen jatkamista. Osassa lausunnoissa toivottiin lisärahoituksen alkavan jo aikaisemmin ja olevan esitettyä suurempi. Rahoitusta toivottiin tehokkuuden ja vaikuttavuuden takia kohdistettavan erityisesti kaupunkiseuduille, joissa joukkoliikenteen nykyinen tai potentiaalinen kysyntä on suurinta. Rahoituksen kohdistamisessa toivottiin kiinnitettävän huomiota esimerkiksi kunnan tekemiin joukkoliikenneinvestointeihin ja asukasmääriin. Esille nostettiin myös lähijunaliikenne ja sen rahoitustarve. Toisaalta lisätukea toivottiin myös haja-asutusalueille, että peruspalveluista voitaisiin huolehtia. Joukkoliikenteen tukijärjestelmää esitettiin kehitettävän niin, ettei toimivaltaisten viranomaisten seudullistaminen vähentäisi tukea, ja että olisi mahdollista tukea myös esimerkiksi kutsuhjattua liikennettä reitiliikenteen lisäksi. Tukien lisäksi kiinnitettiin huomiota markkinaehtoisten palveluiden kehittymiseen.

Useissa lausunnoissa nostettiin esille koronatilanteen vaikutukset ja kiinnitettiin huomiota elvytystarpeeseen. Esille nousi myös tarve selvittää tarkemmin koronatilanteen vaikutuksia joukkoliikenteeseen.

Henkilöjunaliikenteen hankintojen osalta lausunnoissa toivottiin junaliikenteen palvelutason pysyvän vähintään nykyisellä tasolla, kuten suunnitelmaluonnoksessa on esitetty. Osassa launtonjoja esitettiin palvelutason parantamista ja muutamassa lausunnossa ehdotettiin valtion kalustoyhtiön perustamista.

Markkinaehtoisen ja julkisesti tuetun joukkoliikenteen kokonaiskuvan selvittämistä ja liikennemarkkinan seuraamista pidettiin hyvinä, samoin palvelutasotavoitteiden asettamista ja yhteistyön kehittämistä. Myös taksiliikenteen tilanteen selvittämistä pidettiin kannatettavana. Hyvänä pidettiin sitä, että suunnitelmaluonnoksessa on pitkämatkaisen joukkoliikenteen osalta tarkasteltu raideliikenteen ohella myös bussiliikennettä. Kannatusta sai myös samanaisten periaatteiden noudattaminen eri joukkoliikennemuodoissa ja turhien päällekkäisyyksien karsiminen.

Lentoliikenteen osalta eniten lausunnoissa käsiteltiin kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta ja ehdotettiin, että valtion tulisi siihen sitoutua. Ehdotettiin, että saavutettavuustavoitteen tarkastelussa huomioitaisiin raideliikenteen ohella myös muut liikennemuodot. Lentoliikenteen markkinaehtoisuutta myös jatkossa pidettiin tärkeänä. Lentoliikennetukien kyseenalaisuus ympäristönäkökulmasta nousi myös esille.

Lentoliikenteen kehitysmahdollisuuksia todettiin suunnitelmaluonnoksessa käsitellyn rajallisesti ja nostettiin esille esimerkiksi sähköisen lentämisen mahdollisuudet. Lausunnoissa ehdotettiin esimerkiksi tehokkaaseen reittiliikenteeseen ja tilauspohjaiseen kutsutaksiliikenteeseen perustuvan lentoliikenteen toimintamallin kehittämistä.

Joukkoliikennettä käsittelevissä lausunnoissa nostettiin paljon esille myös esteettömyyteen liittyviä näkökohtia. Näitä asioita on käsitelty tarkemmin jäljempänä.

Matkaketjut

Matkaketjujen kehittäminen nähtiin lausunnoissa tarpeellisenä niin Suomen sisällä kuin kansainvälisestikin. Matkaketjujen kehittämiseen liittyvät olennaisesti myös liityntäpysäköinnin sekä kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittäminen.

Erityisesti lausunnoissa korostettiin henkilöliikenteen solmupisteiden kehittämistä sekä painotettiin valtion roolia matkaketjujen kehittämisessä (asemien kehittäminen, matkustajainformaatio, lippu- ja maksujärjestelmien yhteiskäyttöisyyden lainsäädännölliset edellytykset). Lausunnoissa korostettiin myös liikkumisen palveluiden (kimppakyydit, kutsuliikenne) merkitystä erityisesti alueilla, joilla kysyntä ei riitä joukkoliikennepalveluiden mahdollistamiseen ja toivottiin valtiolta suunnitelmaluonnokseen kirjattua suurempaa roolia liikkumisen palveluiden edistämiseksi. Taksipalveluiden saatavuutta toivottiin parannettavan, että kunnilla olisi mahdollisuus palveluita kehittää. Henkilökuljetusten yhdistelyä kannatettiin ja sitä toivottiin tehtävän yhteistyössä palveluiden käyttäjien kanssa.

Lippu- ja maksujärjestelmien kehittämistä ja aikataulu- ja reittitietojen saatavuuden parantamista pidettiin erittäin kannatettavina. Kiinnitettiin huomiota siihen, että kehittäminen tarvitsee vastuutahon ja rahoituksen.

Matkaketjujen esteettömyyttä ja digitaalista saavutettavuutta koskevia toimenpiteitä pidettiin hyvinä ja tuotiin esille tarve kehittää esteettömyyttä yhdessä käyttäjien kanssa. Suunnitelman mukaisia satsauksia kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen pidettiin hyvinä myös esteettömyyden näkökulmasta. Esteettömyyden osalta nostettiin esille mm. matkustajainformaation varmistaminen kaikille, esteetön kalusto ja infrastruktuuri, liikkumisesteisten pysäköinti sekä saavutettavat ja tosiasiaa toimivat avustamispalvelut solmupisteissä. Henkilökuljetusten yhdistelyssä nähtiin haasteita käyttäjien erilaisten tarpeiden takia. Joukkoliikenteen palvelutasoja määriteltäessä tulisi huomioida eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja joukkoliikennettä kilpailuttaessa olisi huomioitava esimerkiksi kaluston esteettömyys ja avustamispalvelut. Esille nostettiin myös joukkoliikenteen hinnat, joiden tulisi olla maksuttomia tai kohtuullisia vähävaraisille, sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupaikkojen ja jakeluun liittyvän digitaalisen tiedon selkeys. Esteettömyyden edistämisen nähdään edistävän myös liikenneturvallisuutta.

Tavaraliikenteen palvelut

Tavaraliikenteen osalta lausunnoissa nostettiin eniten esille liikenneverkkoihin ja tavaraliikenteen solmupisteisiin liittyviä huomioita (esimerkiksi raskaan liikenteen taukopaikat, sata-

mien maaliikenneyhteydet ja meriväylät). Tavaraliikenteen palveluiden osalta pidettiin hyvänä logistiikan digitalisaatiota sekä selvitysten laatimista erityisesti yhdistetyistä kuljetuksista sekä transitoliikenteestä. Lisäksi lausunnoissa pidettiin tärkeänä edistää raide- ja vesitiekuljetuksia, toisaalta tuotiin esille, että kuljetusten siirtäminen raiteille edellyttää monentyyppisiä toimia. Yhdistettyjen kuljetusten potentiaali tuotiin esille muutamassa lausunnossa. Esitettiin, että EU:n ulkorajan ylittävä maantie- ja rautatieliikenne idän suuntaan tulisi tuoda esille myös strategisissa linjauksissa osana kansainvälisiä liikennekäytäviä ja että logistiikka-palveluiden kehittämistä käsiteltäisiin suunnitelmassa.

Kysynnän ohjaaminen kestäväan liikenteeseen ja liikenneturvallisuus

Suunnitelmaluonnokseen sisältyi liikenneverkkoja, solmupisteitä ja liikenteen palveluita koskevien toimenpiteiden lisäksi eräitä toimenpiteitä, joilla pyritään kestäväan liikenteen kysynnän vahvistamiseen. Lisäksi käsiteltiin liikenneturvallisuutta. Näistä aiheista lausuttiin vain vähän, eniten liikenneturvallisuudesta ja vaihtoehtoisista käyttövoimista. Joissakin lausunnoissa ilmaistiin kielteisiä kantoja tiemaksuihin, vaikka niitä ei suunnitelmaluonnoksessa käsitelty.

Liikenneturvallisuuden nollavisioon pyrkimistä pidettiin kannatettavana. Sen sijaan tieliikenteessä loukkaantuneiden ja menehtyneiden määrää koskevaa tavoitetta (alle sata henkilöä vuodessa vuoteen 2030 mennessä) pidettiin nykyisen tietopohjan perusteella erittäin kunnianhimoisena. Esitettiin, että määrällisten tavoitteiden määrittelyssä tulisi huomioida nykyiset onnettomuusmäärät. Useassa lausunnossa todettiin, etteivät suunnitelmaan sisältyvä maanteiden parantamisrahoitus ja muut toimenpiteet mahdollista nollavisioon pääsemistä. Liikenneturvallisuuden osalta toimenpideohjelmaan toivottiin nykyistä enemmän konkretiaa. Erityisesti toivottiin konkretisoitavan maanteihin liittyviä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä ja varattavan ELY-keskuksille rahoitusta liikenneturvallisuustoimiin.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden saatavuuden parantamista kannatettiin ja toivottiin niiden käsittelyä suunnitelmassa esitettyä laajemmin. Esille nostettiin myös näkemys, että vaihtoehtoisia käyttövoimia tulisi edistää erityisesti alueilla, joilla joukkoliikennettä ei ole saatavilla. Lisäksi polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuuteen ja jakelupaikkojen esteettömyyteen kaikissa tilanteissa kiinnitettiin huomiota.

Liikkumisen ohjauksen rahoituksen lisäystä ja laajennusta työpaikoille pidettiin hyvin perusteltavissa tutkimuksenkin valossa. Myös pysäköintistrategioiden rahoittamista liikkumisen ohjauksen rahoituksella pidettiin hyvänä. Aluerakenteen kehityskuvan laatimista pidettiin tärkeänä.

Liikennejärjestelmän tukitoimet sekä pilottihankkeiden rahoitus

Suunnitelmaluonnoksessa liikennejärjestelmän tukitoimia koskevassa osiossa käsiteltiin tietoa ja liikennejärjestelmän digitalisaatiota, liikenteen hallintaa ja ohjausta, viestintäverkkoja, liikennejärjestelmän varautumista ja huoltovarmuutta sekä liikennealan yritysten kestäväan kasvun mahdollistamista. Näistä teemoista eniten lausunnoissa käsiteltiin tiedon hyödyntämistä, liikenteen hallintaa ja ohjausta sekä viestintäverkkojen merkitystä liikenteelle ja koko

yhteiskunnalle. Lausunnoissa esitettiin myös, että osiassa kuvatut asiat ovat olennaisia liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta, eivät pelkästään muuta liikennejärjestelmää tukevia.

Tiedon ja digitalisaation hyödyntämisen merkitystä korostettiin monissa lausunnoissa. Digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden luomista pidettiin kannatettavana ja nähtiin, että valtiolla tulee olla päärooli asian edistämiseksi ja vastuu rahoituksesta. Liikenneinfrastruktuurin ja -tapahtumien reaaliaikainen mallinnus (digitaalinen kaksonen) nähtiin tarpeellisena, samoin ekosysteemien kehittäminen ja tiestön dynaamiset tiedot. Digitalisaation mahdollisuuksia kaikissa liikennemuodoissa korostettiin ja kiinnitettiin huomiota tietoturvaan ja kriittisen tiedon turvaamiseen.

Myös liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä toimenpiteitä saivat lausunnoissa kannatusta. Erityisesti Digirata nähtiin välttämättömänä, ja etälennonjohdolla ja ilmatilanhallinnalla nähtiin olevan suuri merkitys ilmailun tulevassa kehityksessä. Automaatiopilotteja pidettiin tärkeinä eräissä lausunnoissa.

Viestintäverkkojen merkitystä korostettiin useissa lausunnoissa ja pidettiin hyvänä, että asiaa käsitellään valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Huomiota kiinnitettiin erityisesti haja-asutusalueiden tilanteeseen, satamien tarpeisiin, 5G-verkon kehittämistarpeisiin myös itäisessä Suomessa ja Koillisväylän kaapeliin. Viestintäyhteydet nähtiin olennaisina liikennejärjestelmän kehittämisen ja monipaikkaisen asumisen ja työskentelyn kannalta. Valtion toivottiin tukevan erityisesti laajakaistaverkon rakentamista.

Huoltovarmuuden osalta todettiin, että liikennejärjestelmän, eri toimijoiden, tietojärjestelmien, tiedonsiirron ja kyberturvallisuuden linkityksiä huoltovarmuuteen on tuotu suunnitelmaluonnoksessa kattavasti esiin. Merikuljetusten merkitystä huoltovarmuudelle toivottiin tuotavan suunnitelmassa vahvemmin esiin ja toivottiin asiaan kiinnitettävän huomiota jatkossa. Lisäksi kiinnitettiin huomiota liikenneverkon ja sen osien kansallisen omistajuuden erityisen suureen merkitykseen.

Alueelliset erityiskysymykset

Alueellisista erityiskysymyksistä suunnitelmaluonnoksessa käsiteltiin erikseen suurten raidehankkeiden hankeyhtiöitä, sisävesiliikennettä, yhteysalus- ja maantielauttaliikennettä, kuljetustukea ja rajaliikennettä sekä erilaisia kumppanuuksia. Näistä eniten lausunnoissa ilmaistiin näkemyksiä hankeyhtiöistä, saaristoliikenteestä ja kumppanuuksista.

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöiden käsittelyä pidettiin useissa lausunnoissa muusta suunnitelmasta irrallisena ja nostettiin esille kysymys siitä, millä rahoituksella hankeyhtiöt toteutetaan. Hankeyhtiöistä ja niiden aikataulusta ja päätöksentekoprosessista toivottiin selkeämpää kuvausta suunnitelmaan. Eräissä lausunnoissa nostettiin esille, että hankeyhtiökonsepti on hyvä siinä tapauksessa, että sillä saadaan ulkopuolista rahoitusta hankkeelle. Useissa lausunnoissa nostettiin kuntien taholta esille, että kunnat ovat sitoutuneet vain suunnittelun rahoittamiseen, ja valtion on vastattava toteuttamisvaiheen rahoituksesta. Lisäksi tuotiin esille, että hankeyhtiöiden valmistelun on oltava läpinäkyvää ja että hankeyhtiöiden ratojen on pysyttävä julkisessa omistuksessa. Itäisen suunnan päätetyn linjauksen Kouvolan kautta todettiin eräissä lausunnoissa olevan ristiriidassa suunnitelman strategisten linjausten kanssa.

Sisävesiliikenteen osalta suunnitelmaan esitettiin joitakin täydennyksiä. Yhteistyötä toivottiin sisävesiliikenteen päästövähennysselvityksessä tehtävän myös alueen maakuntien liittojen kanssa. Kanavahankkeita toivottiin edistettävän esimerkiksi elvytysrahoituksella. Saimaan kanavan liikennekauden jatko nousi myös lausunnoissa esille.

Kumppanuuksien osalta uudet MAL-neuvotteluja valtion kanssa käyvät seudut (Lahti, Jyväskylä ja Kuopio) nostivat lausunnoissaan esille, että kaikkia MAL-seutuja on kohdeltava yhdenmukaisesti. Useissa lausunnoissa esitettiin, että pienten kehittämishankkeiden rinnalla myös keskisuuret maankäytön kehittämistä tukevat hankkeet tulee huomioida. Monissa lausunnoissa toivottiin selkeytettävän sopimuksellista yhteistyötä valtion ja muiden kuin MAL-seutujen kuntien kanssa. Kaupungit ja kunnat myös MAL-seutujen ulkopuolella toivovat suora keskusteluyhteyttä valtion kanssa liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Kuljetustuesta esitettiin useissa itäisen Suomen lausunnoissa tehtävän pysyvä käytäntö, että yrityksillä olisi pitkäjänteinen näkymä kuljetuskustannuksiin.

Saaristoliikenteen kokonaistarkastelua toivottiin. Yhteysalusliikenteen järjestämisperusteissa toivottiin huomioitavan monipaikkainen asuminen ja työskentely sekä matkailun tarpeet. Yhteysalusliikenteen järjestämisperusteiden uudistamiseen toivottiin otettavan alueiden kunnat mukaan saaristoasiain neuvottelukunnan lisäksi. Saaristoalueiden liikenteen palvelutasosta toivottiin nykyistä tarkempaa ja sitovampaa. Lauttapaikkojen korvaamista silloilla pidettiin hyvänä tarkastelukohtena.

Rajaliikenteen sujuvuutta Suomen ja Venäjän välillä pidettiin erittäin tärkeänä sekä maantietä rautatieliikenteessä. Rajanylityspaikkoja tulee kehittää rajaliikenteen kasvun tarpeisiin vastaten ja naapurimaiden kehityksen tunnistaen.

EU-rahoituksen hyödyntäminen ja vaikuttaminen kansainvälisesti

Kansainvälistä vaikuttamista ja Suomen EU-liikennepolitiikkaa kommentoitiin useassa lausunnossa. Erityisesti käynnissä olevaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevaa suuntaviiva-asetuksen uudistusta kommentoitiin laajasti. Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin esitettiin useita lisäyksiä niin ydinverkkoa, kattavaa verkkoa kuin myös kaupunkisolmukohtia koskien. Eniten ehdotuksia keräsivät valtatie 6:n ja Luumäki-Joensuu-rataosuuden nostaminen ydinverkkoon, Oulun ja Tampereen nostaminen kaupunkisolmukohdaksi, Oulun lentoaseman nostaminen ydinverkkoon, Oulun ja Raahen satamien nostaminen ydinverkkoon ja Vaasan sataman nostaminen kattavalle verkolle sekä Vaasan ja Seinäjoen välisen rataosuuden nostaminen kattavaan verkkoon.

Useassa lausunnossa nähtiin tarpeelliseksi poistaa TEN-verkolla olevat asetuksen mukaiset palvelutasopuutteet. Muutamassa lausunnossa maanteiden mahdollinen poikkeushakemus nähtiin ongelmallisena.

Erityisesti itäisen Suomen lausunnoissa nostettiin esiin, että TEN-T-ydinverkkokäytävien kehittämisessä tulee huomioida ja tunnistaa myös ne positiiviset ja negatiiviset vaikutukset, joita kehittämisellä väistämättä on eri alueille. Tietyille ydinverkkokäytävien etäalueille aiheutuvat negatiiviset vaikutukset tulisi tunnistaa ja kansallisin toimin kompensoida.

Verkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF) hyödyntämistä kannatettiin laajasti. Hyödyntämisen edellytyksenä pidettiin monessa lausunnossa väyläverkon suunnitteluvaramon kasvattamista ja suunnitelmallista ja pitkäjänteistä toimintaan hankkeiden saattamiseksi haku- kelpoisiksi oikea-aikaisesti.

Muutamassa lausunnossa pyydettiin tarkistamaan, miksi tukihankkeilta edellytetään kannattavuutta ($h/k > 1$). Lisäksi nähtiin, ettei CEF-hankkeita tulisi sitoa toisten hankkeiden etenemiseen. Muutamien lausuntojen mukaan CEF-tukea tulisi pystyä kohdentamaan enemmän maanteille ja tähän tulisi pyrkiä vaikuttamaan. Lisäksi toivottiin, että tukea haettaisiin nykyistä enemmän rakentamiseen, ei vain suunnitteluun.

Nykyistä laajempaa ja vuorovaikutteisempaa yhteistyötä EU-asioiden valmistelussa kannatettiin hyvin monessa lausunnossa. Kuvausta suomalaisen liikennejärjestelmän kytkeytymisestä kansainväliseen liikennejärjestelmään pidettiin muutamassa lausunnossa puutteellisena. Toivottiin myös nykytilan kuvaamista TEN-verkkojen osalta taustaosioon. Lisäksi toivottiin elpymis- ja palautumistukivälineen hyödyntämistä liikenneverkkoihin.

Muutamassa lausunnossa nostettiin esiin EU-lainsäädäntöä, jota suunnitelmassa ei oltu vielä huomioitu. Tällaisia oli mm. eurooppalaista datahallintoa koskeva asetus, ITS-direktiivi ja digitaalinen saavutettavuus. Lisäksi pyydettiin huomioimaan vahvemmin EU:n tavoitteet kestävästä liikenteestä edistämiseksi ja mm. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (Green Deal).

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseen liittyvissä lausunnoissa korostettiin erityisesti tietopohjan ja yhteistyön kehittämisen tärkeyttä. Suunnitelman toimenpiteitä näiden osalta pidettiin kannatettavina. Valtion toimijoiden roolien kirkastamista toivottiin, samoin osaamisen kehittämistä ja lisäresursseja liikennejärjestelmätyöhön. Esille nousi myös toive liikenne- ja viestintäministeriön osallistumisesta suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöhön. Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteyttä alueidenkäytön ja palveluiden suunnitteluun korostettiin.

Valmisteluprosessin kehittämiseen liittyvä palaute

Lausuntokierroksella pyydettiin näkemyksiä myös siitä, miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessia tulisi kehittää. Eniten kehitettävää koettiin olevan suunnitelman valmisteluun liittyvässä vuorovaikutuksessa. Osassa lausuntoja todettiin valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmätyön yhteistyön olleen hyvin toimivaa ja hedelmällistä, osassa lausuntoja tätä pidettiin puutteellisena. Valmisteluprosessia esitettiin kehitettävän siten, että MAL-sopimukset integroitaisiin nykyistä paremmin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen kanssa.

Vuorovaikutuksen kehittämisessä toivottiin erityisesti ratkaisujen pohtimista yhteistyössä kuntien kanssa sekä nykyistä tiiviimpää yhteistyötä suurten kaupunkiseutujen, maakuntien liittojen, ylimaakunnallisten liikennejärjestelmätyön keskeisten osapuolten sekä yritysten ja järjestöjen välillä. Erityisen tarpeellisena vuoropuhelun aiheena nostettiin esille liikennejär-

jestelmän rahoitus. Alueellisten yleisten keskustelujen lisäksi esitettiin tarvittavan teemakohtaisia keskusteluja esimerkiksi eri käyttäjäryhmien näkökulmista tai eri liikennemuotoja koskevaa vuoropuhelua. Kaikkien käyttäjäryhmien mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin pidettiin erittäin tärkeänä. Myös kansainvälistä yhteistyötä pidettiin tärkeänä.

Liikenneverkon strategisen tilannekuvan valmisteluun olisi toivottu vuorovaikutusta. Lisäksi nostettiin esille se, ettei vuorovaikutuksen perusteella tehtyjä muutoksia suunnitelmaan ole kuvattu. Muutamassa lausunnossa lausuntoajan todettiin olleen liian lyhyt ja pidettiin lausuntopalvelun käyttämistä hankalana. Kaikkien kuntien osallistamista pidettiin tarpeellisena.

Valmistelua ohjaavan parlamentaarisen ohjausryhmän roolia pidettiin tärkeänä ja tunnistettiin ohjausryhmän suuri merkitys suunnitelman valmistelussa. Ohjausryhmään toivottiin maantieteellistä tasapainoa sekä alueiden ja kuntien edustusta. Yhteistyöryhmän roolin todettiin jääneen enemmän informaatiokanavaksi todellisen vaikutusvallan sijaan. Yhteistyöryhmään toivottiin enemmän alueiden edustajia, erityisesti Uudeltamaalta. Myös ELY-keskusten tiiviimpää osallistumista suunnitelman valmisteluun toivottiin.

Vuorovaikutuksen merkitystä myös suunnitelman toimeenpanossa korostettiin lausunnoissa paljon. Useissa lausunnoissa edellytettiin, että Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Samoin liikenneverkon strategisen tilannekuvan vuorovaikutteiseen valmisteluprosessiin kiinnitettiin huomiota. Eryityisesti toivottiin yhteistyötä kaavoituksesta vastaavien kuntien ja maakuntien liittojen kanssa.

Suunnittelun tietopohjan kehittämistä pidettiin erittäin tärkeänä ja siihen esitettiin huomiota, jotka liittyivät erityisesti liikenneverkon strategisen tilannekuvan kehittämiseen. Tärkeänä kehityskohteena nähtiin esimerkiksi kansainvälisen logistiikan keskeisten kuljetusreittien selvittäminen toimialoitain ja kuljetettavan tavarán määrä sekä arvo. Lisäksi nostettiin esille erot saavutettavuudessa eri alueiden välillä, päästövähennystavoitteesta johtuvien kulkumuoto-siirtymien huomioiminen sekä alempi tieverkko.

Vaikutusten arviointia koskeva palaute

Ympäristövaikutusten arviointi

Suurimmassa osassa lausuntoja ei otettu kantaa arvioinnin täydentämiseen viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, nk. SOVA-laki) näkökulmasta.

Etenkin ympäristöministeriön ja ELY-keskusten lausuntojen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiselostus vastaa sisällöllisesti lain mukaista tarkastelua ja suunnitelman ympäristöarvioinnissa on pääsääntöisesti huomioitu SOVA-lain ja -asetuksen tavoitteet. Muutamissa lausunnossa todettiin, että arviointi ei täytä SOVA-lain velvoitteita, koska painotus on toimenpideohjelman arvioinnissa. Joissakin lausunnoissa nähtiin, että arvioinnissa tulisi keskittyä nykyistä enemmän ympäristö-, luonto-, ilmasto- ja terveysvaikutusten arviointiin.

Useissa lausunnoissa nähtiin, että ympäristönäkökohtien huomioon ottaminen jää keskeisesti jatkosuunnittelun varaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja vaikutusten arvioinnin yleispiirteisyyden takia. Etenkin hanketasolla alueelliset vaikutukset voivat olla merkittäviä, vaikka valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman ympäristövaikutukset arvioidaan selostuksessa vähäisiksi. Samalla tuotiin esiin, että suunnitelman ympäristövaikutukset ovat todennäköisesti vähäistä suurempia epävarmuustekijät ja arvioinnin yleispiirteisyys huomioiden. Suunnitelma konkretisoituu vasta tarkemmassa suunnittelussa ja toimeenpanossa, joten vaikutuksia tulisi arvioida myös jatkosuunnittelussa ja tarkemmillä suunnittelutasoilla.

Monissa lausunnoissa korostettiin suunnitelman vaikuttavuuden seurannan tärkeyttä etenkin ympäristövaikutusten osalta. Seurannan kehittämiseen arviointiselostuksen todettiin antavan hyvät lähtökohdat.

Esimerkiksi ELY-keskukset, Suomen ympäristökeskus ja muutamat muut lausujat toivat esiin tarkentamisehdotuksia arviointiselostuksen ympäristöasioiden käsittelyyn ja ympäristöarviointiin. Tärkeimpiä tarkennustarpeita olivat luonnon monimuotoisuuteen ja vesiensuojeluun kohdistuvien asioiden käsittely. Lausunnoissa annettiin esimerkiksi tarkennustarpeita erilaisten ohjelmien ja ohje- ja suositusarvojen huomioimiseen arvioinnissa sekä näkemyksiä haitallisten vaikutusten lieventämiseen tai poistamiseen jatkosuunnittelussa.

Jotkin lausujista näkivät, että vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu riittävästi esteettömyysnäkökulmaa eikä yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksia eri tavoin liikkuvien näkökulmista. Tuotiin esiin, että suunnitelman vaikutukset saamelaiden oikeuteen ylläpitää ja kehittää kieltään ja kulttuuriaan, ml. elinkeinot, sekä saamelaiden kotiseutualueen luontoon tulee arvioida.

Muu vaikutusten arviointi

Kaksi kolmasosaa lausunnonantajista toi esiin näkemyksiä arvioinnin riittävydestä tai nosti esiin arvioinnin kehittämistarpeita. Noin kolmannes lausunnonantajista ei ottanut kantaa vaikutusten arviointiin.

Useimmat lausunnonantajista näkivät, että vaikutusten arviointi antaa riittävän kuvan suunnitelman vaikutuksista, vaikka se jääkin yleiselle tasolle suunnitelman yleispiirteisyyden vuoksi. Joissakin lausunnoissa oltiin tyytymättömiä vaikutusten arviointiin ja todettiin, että arvioinnin yleispiirteisyyden takia suunnitelman vaikuttavuus jää epäselväksi. Toisaalta tuotiin myös esiin, että arviointi on osin liian tarkka suunnitelman yleispiirteisyys huomioiden. Yleisesti vaikutusten arviointiraporttia pidettiin selkeänä, systemaattisena ja kattavana. Muutamissa lausunnoissa toivottiin, että vaikutusten arviointiprosessia kuvattaisiin selostuksessa tarkemmin.

Osassa lausuntoja todettiin, että liikennejärjestelmäsuunnitelman kolmen päätavoitteen ohella liikenteen päästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutoksen torjunta tulisi näkyä selkeämmin myös vaikutusten arvioinnissa. Lausunnoissa esitettiin, että Suomea velvoittavan liikenteen päästöjen vähentämistavoitteen tulee ohjata voimakkaasti sekä suunnitelman valmistelua että vaikutusten arviointia.

Arvioinnin keskeisenä haasteena korostettiin määrällisen arviointitiedon puutetta. Jotkut lausujat toivat esiin, että arviointia ei ole kytketty konkreettisiin tavoitetasoihin tai mittareihin.

Lausunnoissa esitettiin, että laadullisen vaikutusten arvioinnin tueksi pitäisi saada jatkossa määrällistä tietoa.

Muutamit lausunnonantajat toivoivat, että laadullisen arvioinnin taustoja ja arvioinnin perusteita avattaisiin perusteellisemmin selostukseen. Vertailuvaihtoehdon ja varsinaisen suunnitelman kuvauksen yhteismitallistamiseen annettiin näkemyksiä. Lausunnoissa esitettiin laajalti kehittämisajatuksia vaikutusten arvioinnin aineistojen ja menetelmien kehittämiseen seuraavia suunnittelukierroksia silmällä pitäen. Liikenteen perusennusteen päivitystarve nostettiin esiin.

Osassa lausuntoja pidettiin tärkeänä, että vaikutusten arviointia kehitetään toimijoiden kanssa yhteistyössä. Muutamien lausujien mukaan arviointia tulisi kehittää siten, että se palvelee myös alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Myös hankearvioinnin kehittämistä pidettiin tärkeänä. Osa lausujista näki tarpeelliseksi, että vaikutusten arvioinnin tulisi antaa selkeämmin syötteitä suunnittelu- ja investointiohjelman valmisteluun sekä tarkempaan suunnitteluun. Investointiohjelman vaikutusten arviointia pidettiin erittäin tärkeänä.

Useampi taho toi lausunnossaan esiin, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen vaikutusten arviointiin tulisi selkeämmin kirjata, kuinka fossiilittoman liikenteen tiekartta, liikenteen verot ja maksut -työ, liikenneturvallisuusstrategia sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja tavoitteiden saavuttamiseen. Lausunnoissa toivottiin, että selvityksiin liittyvät epävarmuudet ja jatkotarkastelutarpeet tuotaisiin selkeästi esiin.

Muiden arvioinnin osa-alueiden tarkentaminen ja kehittäminen

Monissa lausunnoissa korostettiin tarvetta arvioida liikennejärjestelmän kehittämisen alueellisia vaikutuksia ja toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia eri alueiden kannalta. Arvioinnissa tulisi tarkastella alueiden erityispiirteitä ja alueiden välisiä eroja. Esitettiin, että erikoiset kaupunkiseudut tulisi huomioida arvioinnissa entistä paremmin.

Suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia julkiseen talouteen, erityisesti kuntatalouteen, toivottiin arvioitavan esitettyä tarkemmin. Jatkossa tulisi arvioida myös suunnitelman työllisyys- ja elinkeinovaikutuksia. Useamassa lausunnossa tuotiin esiin, että pääverkon investointiohjelman lisääminen osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa mahdollistaisi riittävän arvioinnin.

Lausunnoissa huomautettiin, että vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu riittävästi varautumisen, valmiuden ja kokonaisturvallisuuden asioita. Poikkeusoloihin ja yhteiskunnan toiminnan kannalta vakaviin häiriöihin varautuminen tulisi sisällyttää myös vaikutusten arviointiin. Vaikutusten arviointiin tulisi lisätä esimerkiksi yhteiskunnan kannalta kriittisen tiedon tunnistaminen liikennejärjestelmien osalta. Muutamissa lausunnoissa toivottiin, että liikenneturvallisuuden käsittelyä korostettaisiin arvioinnissa nykyistä enemmän.

Muutamit lausujat antoivat näkemyksiä arviointiselostuksessa tunnistettuihin riskeihin ja mahdollisuuksiin. Suunnitelman kokonaiskuvan hajanaisuus ja kuntien toimenpiteiden vähäisyys arvioitiin riskiksi suunnitelman toteuttamisen kannalta. Suunnitelmassa on puutteita rahoituksen kokonaiskuvan osalta etenkin kuntien osalta, mikä heijastuu myös arviointiin.

Lausuntoyhteenvedo

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Lausunnonantajat

Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia
Aivovammaliitto ry
Asikkalan kunta
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Autoliitto ry
Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto
Destia Oy
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
ELY-keskusten yhteinen lausunto
Eläkeliitto ry
Espoon kaupunki
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Karjalan yrittäjät
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon kauppakamari
Etelä-Savon kunnat
Etelä-Savon maakuntaliitto
Etelä-Savon Yrittäjät
Etelä-Suomen maakuntajohtajat
Finavia Oyj
Finest Bay Area Development Oy
Finnair Oyj
Finnish Lapland Tourist Board ry
Hailuodon kunta
HaminaKotka Satama Oy
Heinolan kaupunki
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin kaupunki
Helsingin Satama Oy
Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä
Helsinki Electronic Aviation Association
Helsingin yliopisto (ei lausuttavaa)
Hollolan kunta
Huoltovarmuuskeskus
Hyvinkään kaupunki
Hämeen liitto
Hämeenlinnan kaupunki
lin kunta
litin kunta
Ilmatieteen laitos
Imatran kunta
Inkoon kunta
Invalidiliitto ry
ITS Finland ry
Itä-Lapin kuntayhtymä
Itä-Suomen maakunnat
Joensuun kaupunki
Juvan kunta
Jyväskylän kaupunki

Lausuntoyhteenvedo

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Jyväskylän yliopisto
Jämsän kaupunki
Järvenpään kaupunki
Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulu
Kainuun liitto
Kajaanin kaupunki
Kangasalan kaupunki
Kankaanpään kaupunki
Kaupan liitto ry
Kehyskuntaverkosto
Kempeleen kunta
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen ELY-keskus
Keski-Suomen kauppakamari
Keski-Suomen liitto
Kesko Oyj
Keskuskauppakamari
Keuruun kunta
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Koneyrittäjien liitto ry
Kouvolan kaupunki
Kotkan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Kristiinankangas
Kristinestads näringslivscentral Ab
Kuhmon kaupunki
Kuluttajien liitto ry
Kuopion kaupunki
Kurikan kaupunki
KUUMA-seutu liikelaitos
Kuusamon kaupunki
Kymenlaakson kauppakamari
Kymenlaakson liitto
Kymenlaakson sosiaali- ja terveystieteiden kuntayhtymä
Kymen Yrittäjät
Lahden kaupunki
Lahden Teollisuusseura ry
Laitilan kaupunki
Lapin kauppakamari
Lapin Kokoomus ry
Lapin liitto
Lappeenrannan kaupunki
Laukaan kaupunki
Leppävirran kunta
Liedon kunta
Lieksan kaupunki
Liikenne- ja viestintävirasto
Liikenneturva
Liikennevakuutuskeskus
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Liikenneympäristöyhdistys ry

Lausuntoyhteenveto

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Limingan kunta
Limowa ry
Linja-autoliitto ry
Logistiikkayritysten Liitto ry
Loimaan kaupunki
Lumijoen kunta
Luumäen kunta
Länsi-Uudenmaan kauppakamari
Maa- ja metsätalousministeriö
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry
Maakuljetuspooli
Maanmittauslaitos
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry
Metsähallitus
Metsänhoitoyhdistys Itä-Lappi ry
Metsäteollisuus ry
MH Roine Consulting
Miehikkälän kunta
Mikkelin kaupunki
Muhoksen kaupunki
Mustasaaren kunta
Mäntsälän kunta
Mäntyharjun kunta
Nelostie E75 ry
Nokian kaupunki
Norrnbottens handelskammare
Nurmijärven kunta
Näkövammaisten liitto ry
Närpiön kaupunki
Onnettomuustietoinstituutti
Opetus- ja kulttuuriministeriö (ei lausuttavaa)
Orimattilan kaupunki
Oriveden kaupunki
Oulun kauppakamari
Oulun kaupunki
Oulun kaupunkiseutu
Oulun yliopisto
Paikallisliikenneliitto ry
Paliskuntain yhdistys
Palvelualojen työnantajat Palta ry
Parkanon kaupunki
Paraisten kaupunki
Pirkanmaan ELY-keskus
Pirkanmaan liitto
Pohjanmaan kauppakamari
Pohjanmaan liitto
Pohjoiskalotin neuvosto
Pohjois-Karjalan liitto
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Lausuntoyhteenveto

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon liitto
Porin kaupunki
Pro Rautatie ry
Pro Ystie ry
Puolustusministeriö
Pyhjärven kaupunki
Pyöräliitto ry
Päijät-Hämeen liitto
Päijät-Hämeen Yrittäjät ry
Raahen Satama Oy
Raaseporin kaupunki
Rahtarit ry
Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry
Rakli ry
Rauman kaupunki
Redstone Aero Oy
Respace Oy
Rovaniemen kaupunki
Saamelaiskäräjät
Saaristoasianneuvottelukunta
Scandion Oy
SFP i Egentliga Finland
Sahateollisuus ry
SAK ry
Salon kaupunki
Samarbetet Botniska korridoren
Satakuntaliitto
Satakuntaliitto – Pori/Rauma-Tampere -ratatyöryhmä
Satakuntaliitto - Pori-Parkano-Haapamäki -ratatyöryhmä
Savonlinnan kaupunki
Seinäjoen kaupunki
Sipoon kunta
Sisäministeriö
Siuntion kunta
Sosiaali- ja terveysministeriö
Stora Enso Oyj
STTK ry
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
Suomen ilmailuliitto ry
Suomen päärataryhmä
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen kuntaliitto ry
Suomen laivameklariliitto ry
Suomen luonnonsuojeluliitto SLL ry
Suomen metsäkeskus
Suomen moottorilentäjien liitto ry
Suomen Satamaliitto ry
Suomen Sisävesiliitto ry
Suomen taksiliitto ry
Suomen Tieyhdistys

Lausuntoyhteenveto

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Suomen Varustamot ry
Suomen Vesitietoyhdistys ry
Suomen ympäristökeskus SYKE
Suomen Yrittäjät ry
Suomussalmen kunta
Sysmän kunta
Tampereen kauppakamari
Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristö
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Teknologiateollisuus ry
Terveysten ja hyvinvoinnin laitos THL
Tilastokeskus
Tornion kaupunki
Turun kauppakamari
Turun kaupunginhallitus
Turun kaupunki
Turun kaupunki, seudullinen logistiikka
Turun Satama Oy
Tuusulan kunta
Työ- ja elinkeinoministeriö
Uudenkaupungin kaupunki
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto
UPM Kymi
Uuraisten kunta
Vaalankunta
Vaasan kaupunki
Vaasanseudun Kehitys Oy
Valtakunnalliset Eläkeläisjärjestöt VENK ry
Valtion liikuntaneuvosto (OKM)
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö
Vammaisfoorumi ry
Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE (STM)
Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry
Vantaan kaupunki
Varsinais-Suomen ELY-keskus
Varsinais-Suomen liitto
Vemosim Oy
Vihdin kunta
Viitostie ry
Vironlahden kunta
VR Group
Väylävirasto
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto
Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Yhteinen toimialaliitto ry
Ylistaron kylien kehittämissyöryhmä
Ylivieskan kaupunki
Ylöjärven kaupunki
Ympäristöministeriö

Lausuntoyhteenveto

18.3.2021

VEO / VKE

Perälä, Kuukasjärvi, Valkonen



Yksityishenkilö 1

Yksityishenkilö 2

Yksityishenkilö 3