

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

- Suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa koko valtakunnan liikennejärjestelmään siten, että liikkuminen on tulevaisuudessa nykyistä taloudellisempaa, tehokkaampaa ja ympäristöllisesti kestävämpää. Kokonaisvaltainen suunnitelma sisältää liikenneinfraan ja - palveluihin, liikenneturvallisuuteen, yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteyksiin, rahoitukseen ja yhteistyöhön liittyviä näkökulmia.
- Kestävän liikkumisen edistäminen ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttävät toimenpiteiden vahvaa suuntaamista suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Liikenteellisesti saavutettavuuden parantaminen edellyttää matka-aikojen lyhentämisen lisäksi liikennöitävyyden, turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantamista.
- Alueiden näkökulmasta oleellista on kestävä kansainvälinen saavutettavuus sekä kansallisesti alueiden välinen saavutettavuus, elinkeinoelämän edellyttämien kuljetusten sujuvuus sekä toimiva arki.
- Rataverkon toimivuudella ja luotettavuudella on keskeinen rooli saavutettavuuden parantamisessa ja pitkämatkaisen liikenteen päästöjen vähentämisessä. Megaluokan uusinvestoinnit ovat hitaita keinoja, jolloin olemassa olevan rataverkon laatutason parantaminen ja luotettavuuden parantaminen ovat tehokkaampia keinoja tavoitteiden edistämiseksi. Vaikuttavuudeltaan rataverkon investoinnit ovat joka tapauksessa pitkäkestoisia ja strategisia, ja siten kannatettavia.
- Liikenteen solmupisteiden saavutettavuuden turvaaminen ja rooli eri liikennemuotojen ketjujen edistämässä on keskeinen. Tähän liittyy myös alueellisten lentokenttien saavutettavuus, mikä on erityisesti kansainvälisen liiketoiminnan, yliopistojen ja matkailun kannalta kriittistä.
- Suunnitelmassa on ajatus, että rahoituksella voidaan kehittää joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen rahoitustarve on mittava. Riskinä on, että resurssien riittävyys saattaa suunnitelman aikajänteellä nousta ongelmaksi, ja kyse on tosiasiaassa joukkoliikenteen olemassaolon turvaamisesta pikemminkin kuin kehittämisestä (mm. valtion velka Covid-19 takia). Lisäksi tarvitaan

selkeää priorisointia alueille, joissa toimintaedellytykset ovat olemassa nykyisen kysynnän ja väestönkasvun myötä. Perusväylänpidon rahoituksella on keskeinen rooli.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**
 - Liikenneverkon ja solmukohtien kehittämisessä rahoitus painottuu voimakkaasti raideliikenteeseen ja tieliikenne on pienemmässä rooliissa.
 - Muun infrastruktuurin rahoitus lisääntyy suhteellisesti eniten, mutta volyymi on edelleen maltillinen. Tämä on alueellisesti ajateltuna ainakin teoriassa tasapuolisin rahoitusinstrumnetti, koska kohdentuu voimakkaasti kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimenpiteisiin.
 - Perusväylänpidon rahoitus laskee vuoteen 2024 saakka ja vasta sen jälkeen on esitetty tasokorotus. Suunnitelma päivitetään 2024. Voidaanko luottaa esitettyyn rahoitustason nousuun, tiedostaen yhteiskunnan muut varaukset valtiontalouteen suunnitellussa aikaikkunassa (Covid19-velanaotto, HX, sote-kustannukset).

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

- Visio on vaikuttava ja painottuu relevanteille alueille. Lähes nykyisen kaltaiset liikkumisen ja kuljetusten tarpeet sekä toimintamallit ovat kuvauksen lähtökohtana sekä globaalin että paikallisen liikenteen osalta. Pohdintaa aiheuttaa se, onko tämä todennäköistä ottaen huomioon Covid19 – myötä tulevat vaikutukset ja ilmastomuutoksen hillinnän edellyttämät toimenpiteet? Myös liikenteen digitalisaation ja automatisaation kuvaus visiossa on varsin maltillinen.
- Suunnitelma näyttää keskisuomalaisen yliopistokaupungin näkökulmasta pääosin myönteiseltä. Valtio tukee kestävän liikkumisen kehittämistoimia jatkossa merkittävästi aiempaa enemmän, mikä sopii kaupunkiseudun päämääriin kehittyä liikunnan pääkaupunkina ja kestävän liikkumisen edelläkävijänä. Suunnitelmakauden rahoituksen vahva kohdennus perusväylänpitoon parantaa mahdollisuuksia pitää Jyväskylän saavutettavuudelle ja sisäiselle liikenteelle tärkeät maantieyhteydet sekä radat sujuvina, turvallisina ja hyväkuntoisina.
- Visiossa olisi voinut tuoda voimakkaammin esille alueellisia eroja. On todennäköistä, että liikkuminen suurissa kaupungeissa poikkeaa merkittävästi pienemmistä kaupungeista ja maaseudun liikkumisesta. Näiden erojen vahvempi kuvaaminen auttaisi hahmottamaan eri aluelila tarvittavia toimenpiteitä ja vision uskottavuuden arviointia.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

- Toimenpideohjelma vie kehitystä vision suuntaan, mikäli toimenpiteisiin aidosti sitoudutaan.
- Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat perusteltuja. Vuoteen 2032 mennessä päästään vasta alkumatkalle.
- Visio ulottuu pitkälle tulevaisuuteen ja tulevaisuus sisältää luonnollisesti paljon epävarmuustekijöitä: Covid-19 seurannaisvaikutukset, ilmastomuutos, teknologinen murros digitalisaatiossa ja automatisaatiossa, niin on tarkoituksenmukaista kuvata lähitulevaisuutta tarkemmin ja jättää pidemmälle ulottuva polku osin avoimeksi.
- Keskeinen tehtävä suunnitelman päivityskierroksella on tarkentaa visiota.
- Huomiota kiinnittää se, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyt toimenpiteen ajoneuvokannan ja käyttövoimien osalta ovat keskeinen aluetasolle heijastuva asia, joka ei näy Liikenne12-suunnitelmassa vahvasti, mutta sisältyy osin visioon.

Vaikutusten arviointi

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

- Vaikutusten arviointi on riittävä huomioiden suunnitelman strateginen taso. Huomioitavaa on, ettei vaikutusten arviointi sisällä suunnittelu- ja investointiohjelmaa, fossiilittoman liikenteen tiekarttaa tai liikenteen verotuksen ja maksujen uudistustyötä.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

- Laadittu arviointi antaa riittävän vastauksen, mikäli yhteiskunnallinen kehitys etenee skenaarion mukaisesti.

Yleistä

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

- Suunnitelmaan sitoutuminen edellyttää laajaa vuorovaikutusta. Yhteistyötä maakunnallisen ja suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyön kanssa tulee entisestään tiivistää, jotta kansallisessa strategisessa suunnittelussa tunnistetaan alueelliset herkkyydet, kehityskulut ja vaikuttavimmat toimenpiteet.
- Alueellisten keskustelujen lisäksi tarvitaan toiminnallisista lähtökohdista käytävää vuoropuhelua, esimerkiksi teollisuuden, matkailun tai yliopistojen näkökulmista.

Havila Marjo
Jyväskylän yliopisto