

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Yhdyskuntasuunnittelun seuran lausunto:

Seura painottaa toimialansa pohjalta lausunnossaan kaupunkiseutuja koskevaa liikennejärjestelmäsuunnittelua ja joukkoliikennettä

Seura pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tarpeellisena ja tärkeänä, jotta valtakunnan tason liikennepolitiikkaan saadaan yli hallituskausien jatkuvaa pitkäjänteisyyttä.

Suunnitelma-asiakirjat Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän kokonaisuuden, jota tulee kuitenkin vielä lausuntokierroksen perusteella edelleen kehittää. Valtionhallinnon ulkopuolisten sidosryhmien näkökulmasta merkittävä puute on, että mukana ei ole investointiohjelmaa, minkä vuoksi mm. vaikutusten arviointi jää tältä osin vaille konkretiaa.

Kysymys: Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi ?

1. Joukkoliikenne kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän runkona:

Kestävän liikkumisen kaupunkiseuduilla tulee olla keskeisessä osassa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa jo sen tavoitteista lähtien. Luonnoksessa kuvataan oikein, että kuntien rooli on olennainen kaupunkijoukkoliikenteen rahoituksessa. Lisäksi todetaan, että koronatilanteesta johtuvia joukkoliikenteen elvytykseen liittyviä toimia varaudutaan toteuttamaan suunnittelukauden alkupuolella. Tarkempia summia ei kuitenkaan ole luonnoksessa esitetty.

Yhdyskuntasuunnittelun seura pitää tätä välttämättömänä toimenpiteenä. Lähivuosina valtion tulee vahvasti huomioida koronapandemian aiheuttama kaupunkijoukkoliikenteen lipputulojen aiheuttama rahoitusvaje, kuten valtio on jo lisätalousarvioissaan vuodelle 2020 huomioinut. Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen tulee kestävämpään pitkään ja vaikeuttaa myös liikenteen päästötavoitteiden saavuttamista. Esimerkiksi Helsingin seudulla HSL-alueen joukkoliikenteen lipputulomenetykset olivat vuonna 2020 arvion mukaan noin 150 miljoonaa ja vuonna 2021 lipputulojen on arvioitu jäävän noin 130 miljoonaa euroa alle vuoden 2019 tason. Joukkoliikenne tarvitsee myös tulevina vuosina valtion tukea, jotta ei ajauduta tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen palvelut kaupunkiseuduilla romahtavat.

2. Rataverkon ja raideliikenteen kehittäminen:

Raideliikenteen osalta tavoitteet ovat kannatettavia, mutta toimenpiteistä puuttuu konkretiaa ja priorisointeja. Henkilöliikenteessä tavoiteltava matkustajamäärien kasvu ja tavaroiden kuljetusten siirtäminen enemmän raiteille edellyttävät selkeämpää linjausta ja siitä johdettua toimenpideohjelmaa. Raideliikenteen kehittäminen vaatii kulunvalvonnan välttämättömän automatisoinnin (Digiradan) lisäksi myös muita investointeja, jotta siitä ja ratainfraasta saadaan paras hyöty.

Rataverkon Helsingin pään kapasiteettiongelmiensa ratkaiseminen on välttämätöntä, jotta suurista investoinneista (esim. hankeyhtiöt) saadaan hyötyä. Liikenteen lisääminen edellyttää myös lisää kalustoa, joka puolestaan edellyttää uusia varikoita. Ratainvestointien lisäksi tulee investoida myös taustajärjestelmiin kuten kalustoon, varikoihin ja liikenteen järjestämiseen. Suuri vaikutus on myös sillä, miten ratakapasiteetti uusilla radoilla jaetaan lähiliikenteen ja pitkämatkaisen liikenteen kesken sekä mikä toimija toimii rataverkon haltijana.

Hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet ovat vielä irrallaan raideliikenteen kehittämisen kokonaisuudesta. Ne tulee integroida muuhun suunnitteluun, jotta raideliikennettä kehitetään suunnitelmallisesti ja kustannustehokkaasti. Olemassa olevan raideverkon kapasiteetin pullonkaulojen ratkaiseminen sekä nykyverkon riittävä kunnossapito häiriötilanteiden vähentämiseksi tulee asettaa etusijalle eli uusien nopeiden ratayhteyksien edelle. Myös eri suuntien nopeiden raideyhteyksien keskinäinen priorisointi on tärkeää, ja toteutusjärjestyksen tulee perustua niistä valtakunnallisesti saatavaan hyötyyn ja lisäarvoon.

Helsingin seudulla on tärkeää varmistaa metron kapasiteetin nosto automaation avulla sekä investointi metron länsipään lisäkapasiteettiin. Valtion tulee osallistua hankkeiden rahoitukseen yhdessä kuntien kanssa sovitulla, riittävällä osuudella.

3. Asemanseutujen, matkaketjujen ja solmupisteiden kehittäminen:

Suunnitelmaluonnos sisältää toimenpiteitä matkaketjujen ja solmupisteiden sujuvoittamiseksi ja kehittämiseksi. Koska asemanseutujen kehittäminen edellyttää monien eri toimijoiden yhteistyötä on erittäin hyvä, että suunnitelmassa on pyritty ratkomaan niiden kehittämisen problematiikkaa.

Suunnitelmaluonnokseen on kirjattu, että kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmupisteitä, erityisesti raideliikenneasemia, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Asemanseutuja on tärkeä kehittää kuntien kaavoituksen keinoin, mutta myös valtion omat toimet juna-asemien kehittämisessä ovat tärkeitä. Valtion tulee löytää yksi ääni asemien kehittämiseen, ja omistajaohjauksen keinoin ulottaa yhtenäiset tavoitteet ja toimintatavat myös valtio-omisteisille asemanseututoimijoille (mm. Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto, VR-Yhtymä Oy, Fintraffic Raide Oy).

Asemien kunto ja viihtyisyys vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Nykytilassa asemien kunto vaihtelee hyvin paljon. Tarvitaan yhtenäinen toimintamalli, jossa huomioidaan opastus, info, vaihtoyhteydet sekä kunnossapito, ja määritellään vastuut. Myös liityntäjoukkoliikenne tulee ottaa huomioon. Koska matkaketjujen kehittämistarpeita on paljon, on tärkeää, että priorisoidaan niitä kohteita, joilla on eniten käyttäjiä ja suurin korjaustarve. Solmupisteitä kehitettäessä on tärkeää huomioida ne solmupisteet, joilla kauko- ja paikallisliikenne kohtaavat, ja joilla voidaan kehittää eri pituisten matkojen vaihtoja. Asemanseutujen ja ratapihojen toimivuuden kehittämiseen ja asiakastyytyväisyyden lisäämiseen varattu rahoitus suunnitelmakaudelle (200 miljoonaa euroa) on kuitenkin hyvin pieni, kun raideliikenteen kokonaisuus ja kehittämistarpeet otetaan huomioon.

4. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen:

Valtion tuki kuntien jalankulku- ja pyöräteiden toteuttamisessa on tärkeää. Rahoitustason nosto on oikean suuntainen toimenpide, mutta sen jälkeenkin tuki edustaa vain alle kahta prosenttia valtion liikennebudjetista ja on riittämätön. Jalankulun ja pyöräliikenteen merkittävin kasvupotentiaali on kaupungeissa. Sen vuoksi on tärkeää, että valtio osallistuu katuverkolle kohdentuvien kävelyn ja pyöräilyn infraparannushankkeiden rahoitukseen. Jalankulun ja pyöräliikenteen lisäämisen tarve on merkittävä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi sekä kansanterveydellisistä syistä. Määrärahan tasoa tulee nostaa ja nostoa aikaistaa.

Myös valtion verkon pyöräteiden toteutuksen ja laadun parantamisen määrärahoja on tarpeen korottaa nykyisestä merkittävästi. Kunnissa on paljon valtion vastuulla olevia osuuksia, jotka edellyttävät kehittämistä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja Fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjaukset tulee myös yhdenmukaistaa jalankulun ja pyöräliikenteen osalta.

5. Liityntäpysäköinti:

Luonnoksen mukaan valtio pyrkii kasvattamaan rooliaan liityntäpysäköinnin rahoittamisessa osana kestävän liikenteen edistämistä. Tämä näyttää kuitenkin jäävän vaatimattoman rahoitustason vuoksi ainoastaan nimelliseksi. Valtion tuen tulee kohdistua siten, että se tukee tehokkaasti henkilöauton käyttäjien siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Suunnitelmasta ei käy ilmi, onko liityntäpysäköintiin varauduttu ainoastaan maantieverkolla. Kaupunkiseuduilla liityntäpysäköintikohteet sijaitsevat usein tiiviillä asemanseuduilla, jolloin ne joudutaan tekemään

rakenteellisina ratkaisuina. Esitetyllä vuositasolla ei toteuteta montakaan liityntäpysäköintikohdetta vuodessa, ja matkaketjujen edistäminen jää näiltä osin toteutumatta. Rahoitusta tulee kohdentaa sekä autojen että pyörien liityntäpysäköintiin.

Kaupunkiseuduilla on paras tietämys, mitkä liityntäpysäköintialueet ovat seudullisesti, mitkä paikallisesti merkittäviä. Alueiden merkittävyyden pitää vaikuttaa avustusten jakamiseen. Suosituimmilla pysäköintialueilla tulee varmistaa, että liityntäpaikat ovat joukkoliikenteen asiakkaiden, eivätkä muun pysäköinnin käytössä.

6. Liikkuminen palveluna, Maas:

Suunnitelmaluonnoksessa kuvataan kuntien vastuuta liikkumisen palveluiden kehittymisen mahdollistamiseen koko maassa ja niiden roolin tunnistamista osana liikennejärjestelmää. MaaS-toimijoiden palvelujen tulisi edistää nimenomaan kestävästä liikkumisesta tavoitteita. Myös valtiolla tulee olla tässä vastuuta.

7. Liikenneverkon strateginen tilannekuva:

Liikenneverkon strateginen tilannekuva ei ole osa lausunnoilla olevaa aineistoa, vaikka se on keskeinen osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisuutta. Tilannekuva tulee tarkentaa ja päivittää ajan tasalle yhteistyössä kaupunkiseutujen ja niiden kuntien kanssa. On tärkeää tunnistaa tilannekuvan kehittämistarpeet ja täydentää sitä, jotta puutteellinen tilannekuva ei johda vinoumiin toimenpiteissä.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Yhdyskuntasuunnittelun seura pitää suunnitelman merkittävänä puutteena sitä, että sen kokonaisrahoitustaso ei ole riittävä varmistamaan suunnitelman tavoitteiden toteuttamista eikä kasvavien kaupunkiseutujen tarpeita liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Rahoituksen osalta luonnos jää pitkälti vain jatkamaan nykytilannetta. Luonnos tosin sisältää tavoitteiden valossa perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat pieniä ja monet niistä alkavat vasta seuraavalla hallituskaudella. Valtio on yhteistyössä suurten kaupunkiseutujen kanssa kohdistanut toimenpiteitä ja tukeaan MAL-sopimusten myötä niille ja tätä positiivista kehitystä jatkamalla sekä vahvistamalla voitaisiin varmistaa kasvun edellytykset sekä samalla myönteinen päästövähennyskehitys.

Yhdyskuntasuunnittelun seura kannattaa suurten kaupunkiseutujen esittämiä muutoksia suunnitelman rahoitusosioon, kuten:

- Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustason nostamista ja sen kohdistamista kestävästi liikuttamiseen edistämiseen MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin raideyhteyksiin
- Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa.
- Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen sekä lähivuosien vuosittaisilla erillishankkeilla varmistaa suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset (200 - 300 milj. euroa vuodessa), jotta pystytään palautumaan koronasta ja edelleen kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.
- Kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin rahoitustasoa tulee nostaa esitettyä huomattavasti enemmän ja aikaisemmin.

Yhdyskuntasuunnittelun seuran näkemyksen mukaan valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole kuntien kannalta hyväksyttävissä.

Erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti ja maankäyttötulot tarvitaan kuntien vastuulla olevan infrastruktuurin rakentamiseen ja palvelutuotannon fyysisten edellytysten luomiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina. Lisäksi valtio kerää verotuloja tieliikenteestä ja se hyötyy myös valtion päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, joiden suurin potentiaali on suurilla kaupunkiseuduilla. Kunta-valtiosuhteessa on pitkään vallinnut suuntaus, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Määrittelemällä hankkeiden rahoitusvastuut koreittain tarkasti tiettyihin prosentiosuuksiin, ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa kunnille vyörytetään lisää rahoitusvastuuta. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, minkä seurauksena kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät eikä kaupunkien kestävä kasvua ja kilpailukykyä pystytä varmistamaan.

Aito kumppanuus kuntien ja valtion välillä tarvitsee tuekseen selkeät periaatteet myös yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee valmistella yhteistyössä. Yhdyskuntasuunnittelun seura ei pidä tällä hetkellä saatavissa olevaa tietopohjaa riittäväksi kustannusjaon muuttamiseksi hyötyjä maksaa -mallin mukaiseksi ja viittaa Suomen kuntaliiton yhteisrahoitusmallia koskevaan 26.1.2021 päivättyyn kirjelmään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarille ohjausryhmälle.

Kunnista saadun tiedon mukaan valtio ei tuonut viimevuotisissa MAL-neuvotteluissa esille, että samalla neuvotellaan kustannusjakomallista valtakunnallisesti. Tämä ei edistä aitoa kumppanuutta. Yhteisrahoitusmallin valmistelussa tulee tarkastella muun muassa valtion ja kuntien vastuut kokonaisuutena ottaen huomioon kuntien veropohjan pieneneminen ja kaupunkiseutujen vaikuttavuus sekä riittävät lähtötiedot kustannusjakojen pohjaksi.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Seura pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tarpeellisena ja tärkeänä, jotta valtakunnan tason liikennepoliittikkaan saadaan yli hallituskausien jatkuvaa pitkäjänteisyyttä.

Suunnitelma-asiakirjat Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän kokonaisuuden, jota tulee kuitenkin vielä lausuntokierroksen perusteella edelleen kehittää. Valtionhallinnon ulkopuolisten sidosryhmien näkökulmasta merkittävä puute on, että mukana ei ole investointiohjelmaa, minkä vuoksi mm. vaikutusten arviointi jää tältä osin vaille konkretiaa.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Katso vastaus edelliseen kysymykseen.

Vaikutusten arviointi

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

Suunnitelmaluonnoksesta tehty vaikutusten arviointi on sinänsä monipuolinen ja kattava. Arvioinnissa on luotu pohjaa systemaattiselle tiedon tuotannolle arvioinnin ja seurannan tueksi, mikä pohjustaa hyvin jatkuvaa suunnittelua. Arvioinnissa on myös kuvattu hyvin ihmisiin ja ympäristöön liittyviä tavoitteita ja kuvattu ympäristön nykytilaa. Suunnitelmavaihtoehdon kuvaus on kuitenkin hyvin yleisellä tasolla, ja varsinainen suunnitelmaluonnoksen arviointi jää siksi monelta osin pinnalliseksi ja toteavaksi. Vaikutuksia arvioidaan olevan, ja niiden suuntaa kuvataan, mutta arviointia ei ole kyetty kytkemään konkreettisiin tavoitetasoihin tai mittareihin. Näin ollen sanalliseen laadulliseen arviointiin painottuvasta arviointikokonaisuudesta on vaikeaa saada käsitystä, miten hyvin suunnitelmalle asetetut tavoitteet todellisuudessa toteutuvat. Epävarmuutta lisää myös se, että iso osa vaikutuksista jätetään tehtäväksi vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Arviointi ei näiden puutteiden takia tue riittävästi päätöksentekoa.

Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että suunnitelman vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin ovat kokonaisuutena vähäiset. Suunnitelmassa käsitellään kuitenkin erittäin suurta liikennemäärärahojen kokonaisuutta, jolla on välillisesti erittäin merkittäviä vaikutuksia. Vaikutusten arvioinnin tulisi antaa myös syötteitä suunnittelu- ja hankeohjelman valmisteluun.

Vaikutusten arvioinnista voi päätellä, että suunnitelman osa-alueiden vaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin on vähäinen suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tämän tulee olla näkyvämmän esillä vaikutusten arvioinnissa ja sen tulee vaikuttaa lopullisen suunnitelman

viimeistelyyn. Suunnitelmalle asetettujen kolmen tavoitteen yhteisenä ylätavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen, eikä ole hyväksyttävää tyytyä suunnitelmaan, joka ei vastaa tähän.

Arviointiselostuksessa todetaan, että liikennejärjestelmän kehittämisellä on merkittävä rooli ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, koska liikennejärjestelmä mahdollistaa siirtymät kestäviin kulkumuotoihin ja tukee kestävästä yhdyskuntarakenteen muodostumista. Arviointiselostuksessa kuitenkin mainitaan, että liikennejärjestelmän keinojen ja liikennealan yhteistyön vaikuttavuus konkretisoituu pääasiassa pidemmällä aikavälillä vuoden 2032 vuoden jälkeen. Vaikka liikennejärjestelmän ja liikkumisen muutokset ovat hitaita, voidaan päättäväisin toimenpitein saada haluttuja muutoksia aikaan lyhyelläkin aikavälillä. Vaikutusten arvioinnin tulee tässä suhteessa kannustaa jatkosuunnittelua vielä kunnianhimoisempaan suuntaan.

Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia kuntatalouteen on käsitelty hyvin suppeasti. Osana arviointia on käsitelty myös prosessiin, kumppanuuteen ja tietopohjaan liittyviä riskejä. Kokonaiskuvan hajanaisuus on riski suunnitelman toteuttamiselle, kun kuntien toimet eivät näy kokonaisuudessa riittävästi. Koska suunnitelmassa on puutteita rahoituksen kokonaiskuvan luomisessa, sen seurauksena on myös virheellisiä tulkintoja vaikutusten arvioinnissa.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Katso vastaus edelliseen kysymykseen.

Yleistä

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

Yhdyskuntasuunnittelun seura esittää suunnitteluprosessin kehittämiseksi seuraavia näkökohtia:

- Aitoa valtion ja kuntien yhteistyötä tarvitaan lisää sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun että suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön
- Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, mutta se ei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta, ja valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.
- Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa. Muutoinkin valtakunnalliseen suunnitelmaan liittyvän ohjelman laadinnassa tulee noudattaa SOVA-lain osallisuuden henkeä.
- Strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät alueelliset ja ajantasaiset näkökulmat.
- Liikennehallinnon ja LVM:n tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun jatkossakin.
- Valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.

- Suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä ja MAL-sopimusten yhteydessä tunnistetut kaupunkiseutujen tarpeet tulee tunnistaa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää ja yhteen sovittaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessien kanssa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen on kokonaisuutena vielä selkeytettävä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan pitää kirjata selkeästi, kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön, sekä niiden aiheuttamat epävarmuudet ja jatkotarkastelutarpeet. Fossiilittoman liikenteen tiekartan päätösten konkretisoituessa tulee tarkistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset ja linjaukset, jotta se on linjassa mm. mahdollisen polttoaineen kansallisen päästökaupan kanssa.

Kononen Aarno
Yhdyskuntasuunnittelun seura ry