



Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

## Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2032 luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista

Jyväskylän kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosaineistoista.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä on edetty viime vuosina pitkin askelin. Liikennepolitiikan ajankohtaistarpeet ja -tavoitteet on tunnistettu hyvin ja niiden suuntaan edetään päämäärätietoisesti useilla rintamilla. Saavutuksia ja toimintaympäristön muutoksia arvioidaan asiantuntevasti ja kurssia korjataan tarpeen vaatiessa. Kehitys näyttää Jyväskylän kaupungin silmin erittäin hyvältä. Liikennejärjestelmätyön valtakunnallinen ohjaus sekä resursoinnin ja yhteistyön kehittäminen on koko Suomen etu. On tärkeää, että valtakunnallisessa työssä huomioidaan koko maan liikennejärjestelmätoimijoiden tarpeet, kootaan yhteistyötä, etsitään ratkaisuja yhdessä ja tarjotaan kaikille kuuluvan ja kaikkia koskevan liikennejärjestelmän kehittämiseen yhteistä kehitysalustaa.

Suunnitelma on sisällöltään kattava, monipuolinen ja tehtävän laaja-alaisuuden mukanaan tuomista haasteista huolimatta varsin perusteellisesti valmisteltu. Jyväskylän kaupunki toivoo, että jatkuvan VLJS-prosessin tulevaisissa vaiheissa kiinnitetään huomiota erityisesti seuraaviin asioihin:

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyö
- Rahoituspohjan laajentamisen edellytykset ja yhteisrahoitusmallin kehittäminen
- Rahoitusohjelmassa esitetyn kaupunkiseutujen rahoitusvarauksen lisääminen



### *Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteistyö*

Liikennejärjestelmä on jakamaton toiminnallinen kokonaisuus vailla hallinnollisia rajoja. Ylimmän suunnittelutason jatkuvan prosessin tulee pitää sisällään kaikki ne liikennejärjestelmän osa-alueet, jotka oleellisesti määrittävät kehittämistavoitteita. Suunnitelmaluonnos käsittelee liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja koskee sekä valtion että kuntien vastuulle kuuluvia asioita. Suunnitelma ja sen rinnakkaisprosessit vaikuttavat toteutuessaan valtion ohella muun muassa kuntiin, elinkeinoelämään ja kotitalouksiin. Työssä on onnistuttu suunnitelman sisällön ja valtion osallistumisen osalta, mutta yhteistyö kuntien kanssa on jäänyt ohueksi huolimatta siitä, että kunnat ovat merkittävä suunnitelmaa toteuttava ja toimeenpaneva osapuoli ja suunnitelmalla tulee olemaan laaja-alaisia vaikutuksia niiden toimintaan.

Paikallinen, seudullinen ja alueellinen näkemys liikennejärjestelmän tilasta ja kehittämistarpeista ei välity valtakunnalliseen suunnitteluun riittävästi liikennejärjestelmäsuunnitelmien, liikennejärjestelmätyöryhmien ja valmistelun aikaisen vuorovaikutuksen kautta. Kuntien hallinnoimien liikennejärjestelmäosien nykytilaa- ja toimintaympäristöä, kehittämistavoitteita ja -tarpeita sekä kehittämisen reunaehtoja tulisi arvioida aiempaa perusteellisemmin nimenomaan valtakunnallista suunnittelun osana ja sen yhteydessä.

Jotta suunnitelma kehittyisi jatkossa nimensä mukaisesti valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi, eikä suunnitelmaksi valtion liikennejärjestelmästä, tulisi työssä päästä selvästi tiiviimpään yhteisvalmisteluun vähintään julkishallinnon sisällä. Koska merkittävä osa liikennejärjestelmän tulevaisuutta määrittävistä päätöksistä syntyy yksityisellä sektorilla, jatkuvan liikennejärjestelmätyön yhteistyörakenteita tulisi vahvistaa myös julkishallinnon ulkopuolella.

Valmistelun kehittäminen nykyistä monikeskeisemmäksi lisäisi toimijoiden ymmärrystä yhteisestä suunnittelutehtävästä ja avaisi osallisille suunnitelman toteutettavuuden ja hyväksyttävyyden kannalta tärkeitä näkökulmia, jotka ehkä nykyisellä toimintatavalla jäävät tunnistamatta. Yhteisvastuun ja yhteenkuuluvuuden tunnetta lisäävän yhteisvalmistelun käytännön toteutus on iso haaste, minkä vuoksi ei kuitenkaan kannatta jättää etsimättä ratkaisuja. Esimerkiksi vaikutuksiltaan merkittävien MAL-kaupunkiseutujen sopimusmenetelyjen integrointi osaksi VLJS-prosessia voisi toimia ensiaskeleena

Jyväskylän kaupunki hankkeiden toteutus ja rahoitusosapuolena toivoo pääsevänsä mukaan ensimmäisen suunnittelu- ja investointiohjelman valmisteluprosessiin. Ohjelman käsittelyn ei tulisi jäädä alueellisen tai ylimaakunnallisiin alueisiin perustuvan valmistelun varaan.



### *Rahoituspohjan laajentamisen edellytykset ja yhteisrahoitusmallin kehittäminen*

Jyväskylän kaupunki suhtautuu myönteisesti hankkeiden yhteisrahoitukseen tilanteissa, joissa rahoitusosapuolet kokevat hyötyvänsä hankkeesta oikeassa suhteessa siihen tarvittuihin satsauksiin, ja joissa rahoituksesta, riskienhallinnasta ja omistajuuksista voidaan löytää kaikille sopiva ratkaisu neuvotteluteitse. Sen sijaan kaupunki suhtautuu kriittisesti suunnitelmassa esitettyyn tavoitteeseen hyödyntää yhteisrahoitusmallia rahoitusjärjestelyjen lähtökohtana selvästi nykyistä systemaattisemmin ja ennalta määrätyn sisällön. Infrahankkeiden kirjo on valtava. Ajankohdat, toimintaympäristöt, osalliset, hankkeet itsessään ja niitä koskevat sopimustilanteet ovat ainutkertaisia. Parhaaseen lopputulokseen pääseminen edellyttäisi pikemmin rahoitusjärjestelyjen liikkumavaran lisäämistä kuin sen kaventamista.

Esitettyssä muodossaan ja laajasti käyttöön tullessaan malli kasvattaa merkittävästi kaupungin rahoitusvastuuta valtiolle kuuluvissa liikennejärjestelmä-hankkeissa. Esimerkiksi periaate, jonka mukaan valtio maksaisi enintään puolet omalla verkollaan toteutettavista kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavista hankkeissa, kun kunnalla on hankkeeseen intressi, poikkeaa selvästi nykyisistä valtion hyväksymistä kustannusjaon periaatteista ja ei ole sellaisenaan hyväksyttävä.

Kaupungeilla on intressi merkittävässä osassa kaupunkiseuduille sijoittuvia valtion verkon hankkeita. Kun intressi täyttyy ja kaupunki hyötyy hankkeesta, yhteisrahoitus on oikea toimintatapa. Tällöin lähtökohta ei kuitenkaan voi olla kaupungin päävastuu kustannuksista ja kaupungin osallistumisen tulee perustua ainoastaan vapaaehtoisuuteen. Valtion on osoitettava valtion talousarviossa riittävä rahoitus valtion vastuulla olevien väylien ylläpitoon, korjaamiseen ja kehittämiseen. Hankkeissa, joiden taustalla kahden tai useamman osapuolen tavoitteet, intressit, rahat tai muut vaihdon välineet, tulee valmistelun perustua aina yhteistyöhön, neuvotteluun ja tapauskohtaiseen sopimiseen.

Julkisen talouden keskeiset toimijat, valtio ja kunnat, ovat voittoa tavoittelemattomia kasvun ja kilpailukyvyn edistäjiä. Väyläverkon rahoitukseen on vaikeaa löytää kestäviä lähteitä julkistalouden sisältä lisäämättä kestävyysvajetta ja vaikuttamatta kielteisesti kansalaisten hyvinvointiin ja yksityissektorin tuotantoedellytyksiin. Tulosiirrot julkisen talouden sisällä eivät kasvata rahoituspohjaa ja tarvittava lisärahoitus tulee löytää ensisijaisesti julkishallinnon ulkopuolelta.



### *Rahoitusohjelmassa esitetyn kaupunkiseutujen rahoitusvarauksen lisääminen*

Jyväskylän kaupunki on uutena MAL-sopimusosapuolena huolissaan siitä, että rahoitusohjelmassa ei ole esitetty kaupunkiseutujen rahoitusvarausta vuosille 2021, 2022 ja 2023. Tämä asettaa Jyväskylän ja muut sopimusmenettelyn piiriin juuri tulleet kaupunkiseudut eriarvoiseen asemaan vanhojen MAL-seutujen kanssa, jotka ovat solmineet sopimukset kuluvalle kaudelle vuonna 2019.

Hallitusohjelman kirjauksesta ”*Sopimusmenettelyä voidaan laajentaa nykyisten sopimuseutujen lisäksi uusille seuduille ja valtio vastaavasti lisää osallistumistaan*” on toteutunut vain alkuosa. Jyväskylän kaupunki esittää, että seudun MAL-hankkeiden rahoitusta lähivuosille täydennetään nyt lausunnolla olevassa suunnitelmassa tai muuta kautta.

### *Muut asiat*

- Hankearviointien lisäämisen ja kehittämisen tavoite on kannatettava, joskin arvioinnin rajoitteet on hyvä tunnistaa. Hankkeet ja toimintaympäristö niiden ulkopuolella ovat hyvin vaihtelevia, jolloin vaikutusten kirjo on rajaton ja arvioinnin epävarmuudet ylittävät helposti niiden luotettavuuden. Etenkin määrällinen arviointitieto sopii etenkin sellaisenaan harvoin päätöksenteon pohjaksi. Laadullinen arviointi prosessoi arviointiongelmia syvemmin ja sen avulla pystytään usein lisäämään arvioinnin laatua ja kuvaamaan parhaiten monitahoisia asioita. Siksi tulisi kehittää ja korostaa erityisesti hankearviointien laadullista ulottuvuutta. Tärkeää on, että hankearvioinnin käyttökelpoisuutta kulloiseenkin päätöstilanteeseen arvioidaan erikseen.
- Jyväskylän kaupunki pitää tärkeänä, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitusta osoitettaisiin Suomen kestävän kasvun ohjelman kautta osin myös keskeisten liikenneinfrahankkeiden edistämiseen.
- Toimiva lentoliikenne on elintärkeää maakuntien elinkeinoelämän ja vientisektorin toimintaedellytyksien näkökulmasta. Esimerkiksi Keski-Suomessa vientiteollisuus työllistää noin 25 % kaikista työpaikoista. Erityisen tärkeää on tarjota toimivat jatkoyhteydet ulkomaille, sillä muut kulkutapamuodot eivät ole realistinen vaihtoehto kansainvälisille matkustajille.

