

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus ote pöytäkirjasta 08.02.2021

- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arviointiohjelmasta 1

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: LVM/1354/01/2019

Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arviointiohjelmasta

Vantaan kaupunki on valmistellut omaa lausuntoaan yhteistyössä suurten kaupunkiseutujen ja Kuntaliiton kanssa. Vantaan kaupunki pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, suunnittelu- ja investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Vantaan lausunnossa korostuvat hankkeiden rahoituksen liittyvät kysymykset. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään muun muassa hyötyjä maksaa -mallin käyttöä nykyistä laajemmin väylästön hankkeiden yhteisrahoituksen perusteena. Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Tätä ei voi pitää kestäväenä kehityssuuntana, mistä syystä Vantaan kaupunki edellyttää rahoitusmallin poistamista suunnitelmista. Hyvinvointialueiden perustaminen heikentää edelleen voimakkaasti kuntien mahdollisuuksia rahoittaa suuria liikennehankkeita edes nykyisellä tasolla. Rahoitustason nostaminen on käytännössä mahdotonta hyvinvointialueiden perustamisen jälkeen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa ei esitetä sellaista periaatteellista muutosta rahoitukseen, mikä aidosti tuottaisi suurimmat hyödyt tavoitteisiin nähden, tai kuvata tarkemmin, kuinka suurimmat jo näköpiirissä olevat muutokset eli Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä suuret raidehankkeet tulevat vaikuttamaan liikennejärjestelmään.

Vantaan kaupunki lausuu liikenne- ja viestintäministeriön laatimasta Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta seuraavaa:

1. Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiksi on määritelty

- saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin,

- kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla ja
- tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Vantaan kaupunki pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista erittäin tärkeänä, koska se tuo toivottua pitkäjänteisyyttä koko maan liikennejärjestelmän kehittämiseen. Vantaa sijaitsee useiden valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin sijaitsevien liikenneväylien solmukohdassa. Tästä syystä myös Vantaan kaupunkirakenne ja elinkeinoelämä ovat rakentuneet pitkälti liikenteen ansiosta ja sen ehdoilla.

Vantaan kaupunki kokee, että suunnitelma ei kuitenkaan anna kaikilta osin riittävästi eväitä pitkäjänteiseen kaupunkiseutujen 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. MAL-sopimusneuvotteluissa viitattiin monen asian ratkaisemisessa valmisteilla olevaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, mutta nyt niitä teemoja ei kuitenkaan ole ratkaistu.

Haasteena on myös puutteelliset kytkennät ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin töihin. Suunnittelua tulee jatkaa, tunnistaa sen epätarkkuudet sekä tulkita suunnitelmaa myös jatkossa joustavasti, jottei lukkiuduta epätarkkojen tarkastelujen vuoksi puutteellisiin ratkaisuihin.

- Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua yhteen sovittaen MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen onkin kokonaisuutena vielä selkeytettävä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee kirjata selkeästi, kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman

Vantaan kaupunki haluaa korostaa toivettaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa ja liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa, missä suurilla kaupunkiseuduilla on paljon potentiaalia. Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella kuntien kanssa. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, muttei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta kasvavien kaupunkiseutujen erityishuomiota vaativan näkökulman. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan lopulta suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tulee olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

Vantaan kaupunki edellyttää että:

- 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 ja ajantasaiset näkökulmat.
- Liikennehallinnon tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen Ij-suunnitteluun.
- Valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.

Vantaan kaupunki katsoo, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkkuustasoa tulee vielä selkeyttää. Lisäksi tulisi kuvata, kuinka suurimmat nähtävissä olevat muutokset lähivuosille eli Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä suuret raidehankkeet tulevat vaikuttamaan liikennejärjestelmään. Suunnitelmasta ei ole luettavissa tai pääteltävissä minkälaisia vaikutuksia kyseiset suuret muutokset tuovat juuri Vantaan alueelle

Vantaan kaupunki katsoo, että Valtion rahoitus kaupunkiseutujen kannattavissa ja suurta seudullista kokonaisuutta tukevissa raitiotiehankkeissa tulisi olla nykyistä linjausta merkittävämpi. Suunnitelmassa on todettu, että "valtiosuus toimii siemenrahoituksena kaupunkiseutujen hankkeissa ja investoinneissa, kuten raitiotiehankkeissa". Esimerkiksi Vantaan ratikka kytkeytyy metrojärjestelmään Mellunmäessä ja toisessa päässä tarjoaa yhteyden Helsinki-Vantaan lentokentälle. Se palvelee myös vaihtoyhteyksien kautta valtakunnallisesti merkittävien väylien joukkoliikenteen käyttäjiä, kuten vt 7, vt 4, kt 45 ja päärata. Raitiotien varteen tiivistyvällä kaupungilla on näin erinomaiset yhteydet kestäväan liikenteen verkostoihin. Hanke edistää hyvin konkreettisesti kaikkia suunnitelman tavoitteita ja lisäksi palauttaa valtiolle verotuloina valtionapuun verrattuna moninkertaisen summan useiden miljardien eurojen arvoisen asunto-, toimisto- ja liiketilarakentamisen kautta.

2. Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Vantaan kaupunki huomauttaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelman roolia ja tarkkuustasoa tulee vielä kehittää ja kirkastaa. Rahoitus tulee ratkaista strategisemmalla tasolla, jolloin se ohjaisi valintoja lyhemmän aikavälin ja pienemmän mittakaavan työssä. Nyt rahoitustasojen määrittely on paikoin hyvinkin tarkkaa vailla kuitenkaan tarkempia suunnitelmia rahan käytöstä.

Vantaan kaupungin näkökulmasta valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole hyväksyttävä. Sen pohjaksi ei myöskään ole osoitettavissa pätevää arviointikehikkoa. MAL-neuvottelutulokset eivät ole hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille, eikä valtio tuonut viimevuotisissa MAL-neuvotteluissa esille, että samalla neuvotellaan kustannusjakomallista valtakunnallisesti.

Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista. Kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti ja maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kestävästä kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden tuomina suorina verotuloina. Kestävät liikennejärjestelmää kehittävät seudulliset toimenpiteet myös tukevat suoraan, tehokkaasti ja erittäin monipuolisesti valtion kestävä kehityksen tavoitteita. Suurin liikenteen päästövähennyspotentialiaali on pääkaupunkiseudulla, missä joukkoliikenteellä ja kestävillä liikkumismuodoilla on aito kasvava kysyntä rakenteen tiivistyessä ja liikennepalveluiden kehittyessä.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että kunta-valtiosuhteessa on jo pitkään siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Määrittelemällä hankkeiden rahoitusvastuut koreittain tarkasti tiettyihin prosentiosuuksiin ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa kuntien rahoitusvastuu kasvaa edelleen. Suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Se tekisi lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin, yleisen linjan.

Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä. Kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät eikä kaupunkien kestävä kasvuun ja kilpailukykyyn pystytä vastaamaan. Kaupunkiseudut kannattavat selkeiden periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee kehittää yhteistyössä. Lausuntonmenettely ei takaa hyvää vuoropuhelua ja yhteistyöpohjaa kehittämislle.

Vantaan kaupunki edellyttää, että

- Kuntien toteutuneet rahoituspanokset ja muuttuva rahoitusympäristö tulee tunnistaa periaatteiden pohjalle
- Yhteisrahoitusmallia tulee vielä työstää MAL-kaupunkiseutujen kanssa, koska hankkeiden rahoitukseen osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen näkemukseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista.

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyteen, mutta rahoituksen osalta luonnoksessa tunnutaan kuvaavan

pitkälti jatkumoa nykytilanteelle. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikennejärjestelmältä suurempaa systeemistä muutosta. Kaupunkiseuduilla tämä on mahdollista, mutta potentiaalia ei voida hyödyntää ilman valtion tukea ja kumppanuutta. Luonnos sisältää tavoitteiden valossa perusteltavia rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat pieniä ja alkavat liian myöhään.

YK:n ympäristöjärjestö esittää, että valtioiden tulee käyttää 20 % määrärahoista kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi. Vantaan kaupunki näkee, että tämän suuruusluokan tulisi olla lähtökohtana myös Suomen liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa esitetyt tasot eivät ilmennä valtion tahtotilaa tavoitteiden saavuttamiseen. Lisäksi on ongelmallista ja rahoituksen toteutumiseksi epäuskottavaa, että päätös rahoituksen kasvattamisesta jätetään seuraaville hallituskausille.

Vantaan kaupunki edellyttää seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa ja allokointia vahvistaa vaikutusten arvioinnin pohjalta kestävän liikkumisen edistämisen hyväksi MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin raideyhteyksiin, jotta tavoitteisiin vastataan.
- Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulee riittävästi tähän ohjata.
- Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen sekä lähivuosien vuosittaisilla erillisrahoituksilla 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.

3. Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio on hyvä kokonaisuus tavoitetilasta, johon kannattaa tietyn varauksin pyrkiä. Varsinkin visio turvallisesta ja päästöttömästä liikenteestä vaikuttaa mahdolliselta saavuttaa kehittyvän teknologian avulla 30 vuoden aikajänteellä. Turvallisuuden osalta aletaan olemaan sen verran pitkällä, että yhä harvemmat suuremmat investoinnit ovat enää selkeästi turvallisuushyödyillä perusteltavissa. Työtä riittää silti paikallisella tasolla.

Visiossa on hyvin kuvattu lähes kaikkien liikenteen osa-alueiden kehityksen yleisiä toivetoivoja. Yksi tiivistävää kaupunkiseutua koskeva entistä merkittävämmiin korostuva ilmiö on liikennemelu. Se ei automaattisesti poistu tekniikan kehittyessä, koska merkittävin osa melusta syntyy renkaista jo yli 50 km/h nopeuksissa. Vantaan kaupunki muistuttaa, että valtion tulisi pitää kiinni jo aiemmin sovitusta meluntorjuntatoimenpiteistä runkoverkolle. Meluntorjunnan toteutus on olennainen osa valtakunnallisen runkoväyläverkon toiminnallisuutta tiiviillä kaupunkiseuduilla erityisesti, kun nopeustason lasku ei valtakunnallista liikennettä palvelevilla väylillä tule kyseeseen.

4. Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vantaan kaupunki katsoo, että tavoitetilan saavuttamisesta tulisi pystyä priorisoimaan. Visio on hyvä kuvaus toivetilasta, mutta realismia on, että myöskään vuonna 2050 kaikkeen eivät rahoitus ja resurssit tule riittämään. Toimenpideohjelman rahoituskehys ei myöskään viittaa siihen suuntaan, että valintoja ei jouduttaisi jatkossakin tekemään. Kuntien osalta on vaikea nähdä, että rahoitustaso kansalliseen väylästään kasvaisi tulevina vuosina.

Visiossa tulisi tuoda esiin ja priorisoida, mitkä asiat ainakin pyritään turvaamaan jatkossa. Onko tärkeintä, että koko maassa voidaan taata jonkinlainen saavutettavuus vai tulisiko resursseja pyrkiä kohdentamaan kauaskatseisesti sinne, missä se tuottaa yhteiskunnalle pitkällä tähtäimellä eniten hyvinvointia. Riittävä saavutettavuus on hyvin suhteellinen käsite ja saavutettavuus tulee varmasti olemaan jatkossakin erilaista eri alueilla.

Suomen kokoinen maa voi erikoistua joihinkin tiettyihin kärkiin liikenteen palveluiden ja teknologian kehittämisessä. Kokonaisuudessaan johtajuuden tavoittelemisen ei ole realismia ilman suurimpia liikenne ja ICT-sektorin radikaaleja innovaatioita ja niiden varaan tuotettuja toimivia kuluttajatuotteita tuottavia toimijoita, joilla on mahdollisuudet miljardien tuotekehitykseen ja lisäksi suurimmat kotimaiset markkina-alueet. Suomessa suurimmat markkinat löytyvät pääkaupunkiseudulta, joten panostaminen sen alueella tapahtuvaan kehitykseen sopivissa keihäänkärkituotteissa voisi olla tehokkaampaa.

Vaikutusten arviointi

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

Vantaan kaupunki katsoo, että vaikutusten arvioinnissa on käsitelty laajasti eri teemoja ja olennaiset osa-alueet, mutta samalla huomauttaa, että arviointi on tehty pitkälti asiantuntija-arvioina. Toimenpiteitä ei ole yksilöity eikä vaikutusten kohdistumisesta voi päätellä, mikä on vaikutus esimerkiksi Vantaan kaupunkiin. Arviointi kaipaisi tuekseen karttapohjaista ja yksityiskohtaisempaa esitystapaa, jotta sitä voisi objektiivisemmin kommentoida.

Arvioinnissa on todettu, että "Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vähentää liikennemelua tukemalla kulkumuotosiirtymiä kestäviin kulkumuotoihin ja henkilöautoilun suoritteiden vähentymistä etenkin kaupunkiseuduilla. Jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä liikkumisen sekä uusien liikkumispalveluiden edellytykset parantuvat. Raideliikenteen hankkeet tukevat kulkumuotosiirtymiä kestäviin kulkumuotoihin, mutta toisaalta ne voivat paikoitellen lisätä tärinää aiheutuvaa haittaa." Tämä ei ole riittävä taso tutkia melun muodostumisen muutoksia, koska melu ei jakaudu tasaisesti, eikä pienet kulkumuotomuutokset vaikuta käytännössä havaittavasti melun määrään. Merkittävää sen sijaan ovat nopeustaso ja sijainti, koska runkoverkon osalta nopeustaso tullaan pitämään korkeana myös jatkossa. Runkoväylien

liikenteestä valtaosa on myös pidempimatkaista, jolloin kävely ja pyöräily eivät ole käytännössä mahdollisia kulkumuotoja.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arvioinnin pohjana olevat toimenpiteet on kuvattu vain yleisellä tasolla. Yksityiskohtaisten toimenpiteiden puuttuessa on vaikea hahmottaa kuinka vaikutukset tulevat Vantaan alueelle kohdistumaan. Suurimmat odotettavissa olevat systeemitason vaikutuksen syntyvät liikenteen verotuksen ja maksujen uudistuksesta ja myös fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteistä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että "Pidemmällä aikavälillä liikenteen kaikki fossiiliset polttoaineet tulee korvata uusiutuvilla tai päästöttömällä polttoaineilla ja käyttövoimilla kuten sähköllä, biopolttoaineilla ja sähköpolttoaineilla. Tavoitteena on, että fossiilisten liikennepolttoaineiden myynti kotimaan liikenteeseen loppuu vuonna 2045."

Tällä hetkellä on vielä vaikea hahmottaa, mitkä eri polttoaineiden osuudet tulevat olemaan tai mikä liikkumisen käyttövoimien ja verotuksen vaikutus kustannuksiin ja myös ruuhkautumiseen eri alueilla tulee olemaan. Se on kuitenkin ratkaisevaa eri kulkumuotojen kilpailukyvyn näkökulmasta. Nyt liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on tehty ilman maantieteellisiä tarkasteluja ikään kuin kirjallisuusselvityksenä.

Yleistä

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun aloittaminen on tärkeä ja odotettu tapahtuma koko toimijakentälle. Matkan varrella opitaan aina prosessista ja myös sidosryhmien kiinnostus lopputuotosta kohti kasvaa. Nyt luonnosteltu suunnitelma on hyvä lähtökohta, joka pyrkii kokoamaan valtavan joukon erilaisia suunnitelmia, selvityksiä ja strategioita. Raportti itsessään selittää tehtäväkentän ja siihen liittyvä problematiikan laajuutta havainnollisesti.

Vantaan kaupunki näkee, että vuorovaikutuksellisen suunnittelun ja yhteen kytkennän MAL-prosessiin tulisi jatkossa olla selvempi. Valtion virastojen johdon, joka vastaa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, tulisi osallistua myös riittävässä määrin MAL-suunnitelmien laadintaan. Tämä toisi selkeyttä ja vahvistaisi suunnitelmatasojen kytkentää.

Vantaan kaupunki on kerännyt joukon ehdotuksia, joiden nähtäisiin parantavan lopputulosta:

1. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa ja allokoitua vahvistaa vaikutusten arvioinnin pohjalta kestävä liikumisen edistämisen hyväksi MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin raideyhteyksiin, jotta tavoitteisiin vastataan.

2. Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulee riittävästi tähän ohjata.
3. Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen sekä lähivuosien vuosittaisilla erillisrahoituksilla varmistaa suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset (200-300 milj. euroa vuodessa), jotta pystytään palautumaan koronasta ja edelleen kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.
4. Kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin rahoitustasoa tulee nostaa esitettyä huomattavasti enemmän ja aikaisemmin.
5. Kuntien toteutuneet rahoituspanokset ja muuttuva rahoitusympäristö tulee tunnistaa periaatteiden pohjalle
6. Yhteisrahoitusmallia tulee vielä työstää MAL-kaupunkiseutujen kanssa, koska hankkeiden rahoitukseen osallistuvat kaupungit ovat avainasemassa. MAL-prosessia tulee hyödyntää tarkempien periaatteiden valmistelussa.
7. Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua yhteen sovittaen MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen onkin kokonaisuutena vielä selkeytettävä.
8. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee 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 vaiheistetun päätöksenteon konkretisoituessa tulee tarkistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset ja linjaukset, jotta se on linjassa mm. mahdollisen polttoaineen kansallisen päästökaupan kanssa.
9. 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.
10. Strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat.
11. Liikennehallinnon tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen Ij-suunnitteluun.
12. Valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.