

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

- Vaasan kaupungin näkökulmasta tulisi Vaasan kaupunki olla maankäytön ja liikenteen sovittamisessa kaupunkiseutu , jonka kanssa valtio laatisi sopimuksen monivuotisista liikenteen ja maankäytön kehittämishankkeista. Nyt keskustelu on vain kaikkein suurimpien kaupunkiseutujen kanssa.

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

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

-Yhteisrahoitusmalli tarkoittaa, että kuntien vastuulle tulee valtion aiemmin rahoittamia hankkeita. Kuntien vastuulla on jo katuverkko ja muu infrarakentaminen, ja siten kuntien saama hyöty maankäyttösopimuksista käytetään kunkin hankkeen toteuttamiskustannuksiin. Valtion ei tulisi vähentää osuuttaan näissä hankkeissa, joiden myötä myös valtion verotettava tulo kasvaa parantuneen työllisyyden ja edistyvän elinkeinoelämän kautta.

#### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Ei. Seuraavat hankkeet edellyttävät valtion rahoituksen huomioimista:

- Vt 8 / Mt 724 Kotirannan tiesuunnitelma 32 M€
- Moottoritien Vt 3 / Vt 8 ns. Pitkämäen tiesuunnitelma 38 M€
- Isolahti -Singsby Tiesuunnitelma 17 M €. Em tienparannushanke jaettu useaan osaan, josta yksi on valmistunut. Loput ilman päätöstä ( Kotiranta, Pitkämäki ja Singsby ).
- Vaasa- Seinäjoki ratasuunnitelma; Vaasan vaaralliset rautatien tasoristeukset edellyttävät eritasoratkaisuja ( Kevyen liikenteen väylä Ristinummenraitti, ja Ruutikellarintien tasoristeys (14 000 ajon /vrk ).
- Vaasan sataman syvennys ja levennys 9m :stä 10m syväys. Levennys 150 m.
- Vaasan satamatie ( Myrgrund -Kuni )
- Merenkurkun kiinteä yhteys
- Duo-raitiotie Vaasa- Seinäjoki
- Vt 3:n Laihia -Jalasjärvi tulisi lisätä valtakunnalliseen runkoverkkoon

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Kyllä

### **Vaikutusten arviointi**

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

Ei

#### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Kyllä

### **Yleistä**

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

- Vaasan kaupungin näkökulmasta tulisi Vaasan kaupunki olla maankäytön ja liikenteen sovittamisessa kaupunkiseutu , jonka kanssa valtio laatisi sopimuksen monivuotisista liikenteen ja maankäytön kehittämishankkeista. Nyt keskustelu on vain kaikkein suurimpien kaupunkiseutujen kanssa.

Lausuntopalvelu.fi , on julkiselle päätöksenteolle hankala. Lausunnonantaja koksien esim. Vaasan kaupunkia on kaupunginhallitus, ei yksittäinen virkamies. Tämä unohtuu kovin usein valtioratkaisusta, ja esim. pdf - liitteen lisääminen on vaikeaa. En sitä ainakaan itse onnistunut liittämään.

Kopin tähän alle Vaasan kaupunginhallituksen 15.2.2021 hyväksymän lausunnon kokonaisuudessa..

## Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö Liikenne 12 -luonnoksesta

Tekninen lautakunta	3.2.2021	9
Kaupunginhallitus	15.2.2021	48

Liikennesuunnittelupäällikkö Pertti Hällilä, puh.06 325 4218, pertti.hallila(at)vaasa.fi

Liitteet Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021 – 2032 (luonnos)

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt Vaasan kaupungille 22.1.2021 lausunto-pyyntö Liikenne 12 -luonnoksesta. Se koostuu kahdesta em. liitteinä mainitusta osasta, ja niistä tulee antaa kaupungin lausunto 23.2.2021 mennessä lausuntopalvelu.fi -portaaliin.

Liikenne 12 on ensimmäinen valtion kaksitoistavuotiseksi ohjelmaksi laadittu pitkäaikainen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa on huomioitu kaikki liikennemuodot. Suunnitelman tavoitteena on myös kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää hallituksen ilmastostrategian mukaisesti. Suunnitelman vaikutusten arviointiosassa on toteutettu SO-VA-lain (SOVA - laki; Laki viranomaisten suunnitelmien ja arviointien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukainen selvitys ympäristönäkökohtien suhteen. Liikenne 12 arvioidaan hallituskausittain, ja sen suurin merkitys kohdistuu isoihin valtion ja kuntien liikennehankkeisiin, joiden rahoitus on pitkäkestoisesti yli hallituskausien.

Liikenne 12 on ollut erityisesti MAL-kaupunkiseutujen tavoitteena vuosia (Maankäytön, Asumisen ja Liikenteen suunnitelma; vain suurimmat kaupunkiseudut Suomessa).

Liikenne 12 -ohjelman valmistelussa oli mukana laaja sidosryhmä, johon Vaasan kaupunkikin osallistui ja siten vuorovaikutuksesta tuli hankkeen valmistuttua pettymys, koska odotukset olivat toimintaan osallistuvilla kaupungeilla korkeammat, kuin mitä laadittu luonnos nyt on. Useat mukana olleista kaupungeista kokevat nyt, että Liikenne 12 -hanke jäi yleiselle tasolle, ja että konkretiaa on varsin vähän. Tämä merkitsee enemmän liikennepolitiikkaa ja jättää kehityshankkeet enemmän Väyläviraston viranomaisohjelmoinnille.

Liikenne 12 -luonnos ei ole kuitenkaan vain suurempien kasvukeskusten ohjelma, vaan sitä sovelletaan jatkossa myös muiden kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien edistämiseen. Tavoitteena on ohjelmassa kaikille seuraavat periaatteet: 1) koko Suomen saavutettavuus elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeiden osalta 2) kestävyys, jolloin ihmisillä on mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja ja 3) tehokkuus, jolloin liikennejärjestelmän taloudellisuus paranee.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään valtion väyläverkon investointeihin 12 vuodessa kaikkiaan 6,1 MRD €, josta 45 % kohdistuu maanteille, 51 % rautateille, ja 4 % vesi-väylille. Keskimääräinen kehittäminen vuodessa on noin 500 M €. Vanhoja rahoituspäätöksiä on 2,45 MRD €:n edestä, ja uusille hankkeille on varattu 3,26 MRD € rahoitus-osuus. Loppuosa investoinneista kohdentuu muille kuin väylähankkeille. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kiinnitetty myös huomiota perusväylänpitoon, ja siten em. suunnittelukauden määrärahoja on tarkoitus korottaa yhteensä 966 M €. Merkittävää on myös se, että valtion väyläverkon korjausvelka laskee suunnittelukaudella 2,8 MRD €:sta 2,2 MRD €:oon.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytetty valtion hankerahoituksessa yhteisrahoitusmalli. Se tarkoittaa, että valtion rahoituskohteissa tulee huomioida myös syntyvä hyöty muille osapuolille kuten esim. kuntien saamat tulot kaavoitussopimuksista. Tältä pohjalta on määritely maksimirahoitusprosentti kuntien eri hankkeille, joille haetaan valtionapua. Valtion osuus esim. kuntien raideliikennehankkeissa ja muissa suurissa joukkoliikennehankkeissa olisi enintään 30 %. Valtion verkoilla tapahtuva liikennejärjestelmää parantavissa hankkeissa valtionosuus olisi enintään 50 % ja liityntäpysäköinti, kävely ja pyöräliikennehankkeissa enintään 50 %.

Kuntien vastuulle ei voi asettaa kuitenkaan valtion väyläverkostojen laajamittaista rahoittamisvastuuta, mitä laadittu yhteisrahoitusmalli merkitsee. Kuntien vastuulla on ensisijaisesti katuverkko, ja siihen liittyvä muu infrarakentaminen. Tässä asiassa Vaasan kaupunki viittaa Kuntaliiton näkemyksiin, ja heidän lausuntoonsa Liikenne 12 -luonnoksesta.

Valtiolla on ollut rahoituksessaan usein lähtökohtana laaditut MAL – sopimukset. Tämän verkoston sopimuskaupunkien määrää on lisätty, mutta MAL-verkoston ulkopuolisille jää edelleen merkittävä määrä muita kaupunkeja, jotka toimivat seudullisina keskustaupunkeina. Esimerkkinä sopimusmenettelystä voi mainita esim. valtion ja joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten välinen aiesopimusmenettely, joka on hyvä esimerkki tavasta, jossa kuntien ja valtion kehityshankkeet kirjataan, ja niiden pohjalta arvioidaan valtion ja tvv -alueen vuosittainen avustustaso. Tämä menettelytapa tulisi siten laajentaa koskemaan sopimuksellista yhteistyötä elinkeinopoliittisesti kehittyvien kaupunkien maantie-, vesi-, ja rataverkkoa kuin myös lentokenttiä ja niiden liikennöintiä. Vaasan kaupunki katsoo, että sopimus pohjainen menettely olisi perusteltua myös Vaasan kaupungin kanssa.

Maan nykyinen hallitus on tuonut kuitenkin julkisuuteen vuonna 2020 useita hankeohjelmia, ja lisätalousarvioita, joilla on elvytetty taloutta eri puolilla maata. Laaditussa SOVA-ohjelman liitteessä 1 on mainittu tehtyjä hankepäättöksiä. Joidenkin kohteiden päätökset on tehty edellisen hallituksen aikana, mutta myös uusia päätöksiä on tehty. Niissä ei ole kuitenkaan toistaiseksi mainintaa Vaasan kaupunkiin tai kaupunkiseutuun liittyvistä hankkeista.

Siten Väyläviraston hankelistalle pääsemisen edellytys on, että Vaasan kaupunkiseutua koskevat suunnitelmat tulisi toteuttaa nykyistä nopeammin. Näitä ovat seudun yhteiset kaava- ja tiesuunnitelmat, ratasuunnitelmat ja meriväyläsuunnitelmat, ja joiden kustannusarvio hyväksytään eduskuntakäsittelyn yhteydessä.

Em. Vaasan ja Vaasan kaupunkiseudun taloudellisesti kannattavia hankkeita ovat seuraavat:

- Kotirannan tiesuunnitelma 32 M €
- Pitkämäen tiesuunnitelma 38 M €
- Alskatintie tiesuunnitelma välillä Gerbyn Rantatie - Singsbyntie 17 M €.

Lisäksi Vaasa – Seinäjoki ratasuunnitelman toteutus siten, että myös Vaasan kaupungissa olevia vaarallisia tasoristeyksiä poistetaan eritasoratkaisuin.

Ratahakkeita varten perustettiin Suomirata –hankeyhtiö, ja siinä Vaasan kaupunki on mukana merkittäväällä kustannusosuudella. Hankeyhtiötä perustettaessa Vaasan kaupunki katsoi, että perustettava yhtiön tulisi sitoutua myös Tampereen pohjaisten rataverkkojen kehittämiseen. Valtio kuitenkin katsoi, että perustettavan yhtiön toimialaa ei laajenneta Tampereesta pohjoiseen päin, mutta vastineena tästä valtion taholta vakuutettiin, että Vaasan rataverkon kehittäminen toteutetaan nimenomaan Liikenne 12 -hankkeessa. Nyt julkaistussa Liikenne 12 -luonnoksessa näin ei ole kuitenkaan käynyt.

Vaasan satamaväylän syvennys 9 m:stä 10 m:iin on elinkeinoelämän kannalta tärkeä, sillä isoimmat LNG-laivat eivät poikkea muutoin Vaasassa. Hankkeen suunnittelutilanne on hyvä, ja odottaa valtion hankerahoituspäätöstä.

Vastaavasti on useita kohteita, joissa tarvittavia väyläsuunnitelmia ei ole valmiina. Niitä on tiesuunnitelma Laihiantie – Höstvedentie osuudelta, jonka suunnittelu käynnistyi alkuvuodesta. Vastaava tilanne on myös Satamatien osalta välillä Myrgrund – Vikby. Satamatien tiesuunnitelman jatkosuunnittelu välillä Vähänkyröntie – Kuni toisi suurimmat liikennemäärät Satamatielle, jolloin sen kannattavuus olisi kokonaisuudessaan parempi.

Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on LVM:n toimesta laadittu myös ympäristöä koskeva suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi. Sen on toteutettu SOVA-lain mukaisesti ja todettu, että Liikenne 12 -suunnitelma aiheuttavan vain välillisiä vaikutuksia., jolloin muutoksia ohjelmaan ei tarvitse tehdä.

Kuntatekniikka toteaa, että nykyisten keskenerästen tiesuunnitelmien asemakaavojen loppuunsaattamien tulee toteuttaa kuluvan vuoden aikana, ja siten pyrkiä edistämään suunnitteluvalmiuksia tulevia lisätalousarviokäsittelyjen varalta. Myös uusien tiesuunnitelmien osalta tulisi kiirehtiä, jotta puuttuvien hallinnollisten asiakirjojen vuoksi ei Vaasan kaupunki ja Vaasan kaupunkiseutu menetä valtion mahdollisia hankerahoitusmahdollisuuksia.

Liikkumisen ohjauksen ja monet muut vastaavat valtion pienemmät hankerahoitukset ovat myös tarpeellisia, mutta ne eivät vastaa kuitenkaan sitä tasoa, jota valtio käyttää muilla kaupunkiseuduilla liikenneturvallisuuden ja elinkeinoelämän edellytysten kehittämiseen yleisillä teillä ja rata-alueilla.

Kuntatekniikan johtaja Jukka Talvi, puh. 040 831 1550, jukka.talvi(at)vaasa.fi

Tekninen lautakunta päättää esittää kh:lle oheista selvitystä Vaasan kaupungin lausunoksi koskien otsikossa mainittua Liikenne 12 -luonnosta ja sen vaikutusten arviointia.

Päätös Hyväksyttiin.

Pöytäkirja tarkastettiin tämän pykälän osalta kokouksessa

ERKKI TEPPO

PÄIVI SAUKKORANTA

Erkki Teppo Päivi Saukkoranta

Puheenjohtaja

Pöytäkirjanpitäjä

IVANKA CAPOVA

PERTTI REINIKAINEN

Ivanka Capova

Pertti Reinikainen

Pöytäkirjantarkistaja

Pöytäkirjantarkistaja

-----  
Kaupunginhallitus 15.2.2021

Erityisasiantuntija Sari Tarvonen, puh. 040 357 5795, sari.tarvonen(at)vaasa.fi

Liitteet        Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021 – 2032 (luonnos)  
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt Vaasan kaupungille 22.1.2021 lausunto pyynnön Liikenne 12 -luonnoksesta. Se koostuu kahdesta em. liitteinä mainitusta osasta, ja niistä tulee antaa kaupungin lausunto 23.2.2021 mennessä lausuntopalvelu.fi -portaaliin. Tekninen lautakunta on päättänyt esittää kaupunginhallitukselle edellä olevaa selvitystä Vaasan kaupungin lausunnoksi koskien otsikossa mainittua Liikenne 12 luonnosta ja sen vaikutusten arviointia. Kaupunki viittaa Pohjanmaan liiton ja Kuntaliiton (useampi lausunto) antamiin lausuntoihin asiassa.

Teknisen toimen johtaja MJ

Kaupunginhallitus päättää lähettää edellä olevan lausunnon Liikenne- ja viestintäministeriölle.

Päätös        Mauri Ollila esitti Lotta Alhonoron kannattamana, että lausuntoon lisätään maininta Merenkurkun kiinteästä yhteydestä.

Marko Heinonen esitti Mauri Ollilan kannattamana, että lausuntoon lisätään maininta valtatie 3:n välillä Laihia-Jalasjärvi lisäämisestä valtakunnalliseen runkoverkoston.

Lotta Alhonoron esitti Marko Heinosen kannattamana, että lausuntoon lisätään maininta Duoraitiotiehankkeesta.

Ollilan, Heinosen ja Alhonoron esitykset hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätösesitys hyväksyttiin edellä mainituilla lisäyksillä.

Hällilä Pertti  
Vaasa kaupunki - Vaasan kaupunki / Kuntatekniikka