

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Laadittu suunnitelma sisältää laajan kirjon hyviä toimenpiteitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Keskeisimpinä näistä on väylänpidon rahoituksen kasvattaminen ja panostaminen kestäväen liikkumisen edistämiseen joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen osalta. Myös digitalisaation ja tiedon hyödyntämisen nostaminen esiin on keskeistä. Suunnitelmassa on kuitenkin merkittäviä puutteita, jotka heikentävät suunnitelman kokonaisuutta. Suunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Merkittävä puute on myös suunnittelu- ja investointiohjelman siirtäminen erikseen päätettäväksi. Vuoteen 2032 ulottuva ohjelma olisi tuonut valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen sitä pitkäjänteisyyttä, jota kaupungit ja kaupunkiseudut ovat odottaneet.

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

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

Esitetyn taloudellisen raamin sisällä toimenpiteiden rahoituksen jakautuminen alakohdittain on oikeasuuntainen. Vaikuttavuuden näkökulmasta suurten kaupunkiseutujen rahoitus joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen osalta kaipaasi merkittävämpää osuutta rahoituskokonaisuudesta. Olennaisin kysymys rahoituksen näkökulmasta on se, että suunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Rahoituksen määrä luonnoksessa on riittämätön asetettuihin tavoitteisiin nähden. Rahoituksen painopistettä tulisi osoittaa vahvemmin

MAL-seuduille, joita painottamalla voidaan varmistaa kasvun edellytykset ja samanaikaisesti tavoiteltu päästövähennyspotentiaali. Luonnos sisältää tavoitteiden valossa perusteltavia rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat liian pieniä ja alkavat liian myöhään. Lisäksi on pitkäjänteisyyden kannalta erittäin huonoa, että kaikki merkittävät päätökset tulevien hallituskausien rahoituseristä jäävät avoimiksi. Erittäin suuri puute on mm. suurten raidehankkeiden hankeyhtiöiden rahoituksen jääminen ratkaistavaksi täysin erillään tästä suunnitelmasta ja sen rahoituspohjasta.

Hankeyhtiöiden tehtävänä on toteuttaa kyseisten raideyhteyksien suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Esimerkiksi Turun Tunnin junan osalta rakentamisvalmius saavutetaan suunnittelukaudella ja myös Suomi-radon osalta vähintään osittainen rakentamisvalmius. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita suunnittelun ulkopuolelle.

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

Visiossa asetetut päämäärät ovat hyviä ja niillä pyritään viemään Suomen liikennejärjestelmän kehitystä oikeaan suuntaan. Asetettu visio sisältää laajasti koko liikennejärjestelmän toimintakentän ja on riittävän kunnianhimoinen.

Liikennesuunnitelmassa on unohdettu Suomen matkailu ja sen liikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet. Kansainvälinen matkailu tuo Suomelle vientituloja ja on osa vientiteollisuuttamme. Matkailun ja matkailukeskittymien saavutettavuus on perusedellytys globaalissa kasvussa olevan elinkeinon kehittymiselle. Suomessa on kaksi erityistä kansainvälistä kasvupotentiaalia omaavaa suurmatkailualueita, joiden saavutettavuuden edistämisen tulee olla osa liikennesuunnitelmaa. Suomen kansainvälisen matkailun kärjistä Lappi ja Suomen saaristo (Finnish Archipelago) tarvitsevat erityishuomiota ja kehittämistoimia, joilla voidaan edistää ympärivuotista matkailuliiketoimintaa.

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

Laadittu toimenpideohjelma edistää hyvin kehitystä asetetun vision suuntaan. Toimenpideohjelmissa asetetut resurssit ovat kuitenkin riittämättömät vision edistämiseen riittävän nopealla aikataululla.

## **Vaikutusten arviointi**

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

Laadittu arviointi on suunnitelman tarkkuustaso huomioiden riittävä. Suunnitelma ei pidä sisällään suunnittelu- ja investointiohjelmaa, joka edellyttäisi jo selvästi konkreettisempaa vaikuttavuuden arviointia.

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

Arviointi on kattavasti laadittu ja antaa riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista.

## **Yleistä**

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

Aittoa valtion ja kuntien yhteistyötä tarvitaan lisää sekä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön. Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella kuntien kanssa ja kaupunkiseudut osallistuvat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, muttei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tulee tapahtua yhteistyössä eri osapuolten kanssa sekä olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä. Suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella tarvittaessa epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa. Strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat. Lisäksi tulisi varmistaa sekä liikennehallinnon osallistuminen aktiivisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun että valtion liikennehallinnon yksinäisyys.

Korhonen Ari-Pekka  
Turun kaupunki

Ahola Pasi  
Turun kaupunki - Kaupunginhallitus