

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

- Liikenne 12 on ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. → Se on strateginen asiakirja ylihallituskausien jatkuvalla pitkäjänteiselle liikenteen kehittämisen yhteistyölle. → Tärkeä saada hyväksyttyä. Mahdollistaa jatkuvan yhteistyön ja toimintamallin liikennesektorin toimijoiden välille.

- Suunnitelmassa hyvää: Se on tavoitteellinen, ilmastoasiat huomioitu, panostuksia kevyeen liikenteeseen ja yksityisteihin lisätään. Suunnitelma tunnistaa myös Pohjanmaan maakunnan kannalta tärkeitä kehityskohteita ja näkökulmia mm.: vt 3, vt 8, rajaliikenne & huoltovarmuus ja duoraitiojunaliikenne sekä panostukset raideliikenteen ja meriliikenteen kehittämiseen.

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

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

- Suunnitelmassa rahoitus lisääntyy +100 M€/v. 2025 alkaen & kustannustason nousuun reagoidaan jatkossa +2,5 %/v. indeksikorotuksella → Suunnitelman tavoitteet ovat korkealla, mutta rahoituksen taso ei siis juurikaan kasva. → Sen sijaan sopimuksellisuutta lisätään → Uhkana on, että kuntien rahoituspaine lisääntyy → Valtion rahoitusta uskotaan vapautuvan EU-hankerahoituksen,

tehokkuuden & digitalisaation lisääntymisen myötä. → ”Vähemmällä enemmän”-periaatteella on kuitenkin vaikea kasvattaa reaalisesti käytettävissä olevan rahan määrää.

- Jatkossa tavoitellaan suurempia EU:n CEF -rahoitusosuuksia → Suunnitelmassa tulisi käydä selvemmin esille miten ja mille kohteille? → Tavoite on periaatteessa hyvä, mutta rahoitusta voi saada vain TEN-T –verkon kohteille → Muulla väyläverkolla liikenteen rahoitus voi lisääntyä vain, jos rahaa vapautuu TEN-T -rakentamistoimenpiteistä (tai suunnitelmista), jotka valtio on aikonut joka tapauksessa toteuttaa, mikäli niille saadaan EU-rahaa. → Suomen saanto on kuitenkin ollut vaatimatonta, joten Liikenne 12:ssa tulisi kiinnittää enemmän huomiota suunnitelmien laadintaan ja resursseihin.

- Väyläverkon rahoitus pohjaa laajennetaan → Sopimuksellisuutta ja kustannusten jakoa halutaan edistää → mahdollistaa hyötyvän osapuolen osallistumisen rahoitukseen → Riskinä on kuitenkin kustannusten valuminen kunnille ja yrityksille (”jos et maksa, niin et saa”). → Toisaalta valtio voi käynnistää enemmän hankkeita, ja ehkä jopa nopeuttaa joidenkin käynnistymistä. → Suosii eittämättä suuria ja varakkaita. → Osallistujan tuoma raha voi olla joissain tapauksissa hyvä katalyytti, mutta siitä ei saa tulla valtiolle automaatti tai kiristysruuvi.

- Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden rahoitus on geograafisesti epätasapainoissa → Suunnitelmassa olisi tarpeen esittää kartta toimenpiteiden ja rahoituksen jakautumisesta – myös euromääräisesti – maakunnittain.

- Etelä- ja Itä-Suomen toimenpiteet ja rahoitus ylikorostuvat - etenkin MAL-kaupunkiseutujen ja Tampere-Turku-Helsinki kolmion paino on suhteettoman suuri. → Suunnitelmaluonnoksessa perusteella ei ole juurikaan identifioitavissa Länsi-Suomeen kohdistuvia toimenpiteitä. → Tulisi saada mukaan enemmän kaupunkiseutuja tai työssäkäyntialueita → Yksi mahdollisuus voisi olla lisätä mukaan kaupunkiseutuja, joissa jo toimii seudullinen joukkoliikenneviranomais.

- Suunnitelmassa arvon nousu on sidottu maankäytön kehitykseen, mikä lisää Etelä-Suomen ja suurten kaupunkiseutujen painoarvoa → Toimenpiteitä pitäisi tarkastella myös euromääräisesti ja kytkeä ne oikeaan rahaan käyttöön → Maanarvon nousu ei ole sidoksissa kadun ja infran rakentamiskustannuksiin ts. kunnalle maan kohonnut arvo voi valua muihin rakentamiskohteen kuluihin (esim. viemäröinteihin) → hyötyvän osapuolen ja kustannusjaon määrittäminen on muutenkin hankalaa eli hyötykö liikennehankkeesta lopulta eniten kunta, yritys, kiinteistön omistaja vai asukkaat - tai mahdollisesti ohi ajava liikenne?

- Katuverkon korjausvelka 2,0 Mrd € → VLJS:ssä ei ole löydetty tähän lääketä → Uhka kustannusten kasvusta huolettaa kuntia.

- Raidehankkeet kunnille kalliita ja yhteisrahoitushankkeissa valtion osuus ratapuolella enimmilläänkin vain 30%.

- Suomi-ratayhtiön toimintavaltuus koskee vain Helsinki-Tampere välin suunnittelua, eikä suunnitelma ota kantaa edes tämä radan rahoitukseen → Liikenne 12:n tulisi tunnistaa tarve myös suunnitella Suomen päärata kokonaisuutena liityntäyhteyksineen.

- Pohjanmaa on vientimaakunta → Merenkurkun liikenne ja valtatie 8 → Myös pienemmät alueet ja kylät voivat olla vientipainotteisia! → Suomen liikennejärjestelmä tulisi kytkeä suunnitelmassa tiiviimmin kansainvälisiin yhteyksiin ja talousalueisiin.

- Merenkurkun kiinteä yhteys tulisi selkeästi olla suunnitelmassa mukana ainakin selvitettävänä asiana. → Ylipäätään rahoitusmalleja ja vaihtoehtoja tulisi suunnitelmassa esittää enemmän.

- Merenkurkun EAYY-status (eng. EGTC) tulisi huomioida suunnitelmassa ja korostaa sen mahdollisuuksia liikennejärjestelmälle, ihmisten liikkumiselle ja elinkeinoelämälle. Se on myös yksi mahdollisuus EU-rahoituksen hakemiseksi esim. suunnittelulle.

- Maantieverkon ja alemman tieverkon huomiointi lähes puuttuu suunnitelmasta → Suunnitelmassa on kyllä pääväylät, yksityistiet sekä kävely ja pyöräily, mutta vähän mitään siltä väliltä. → Suunnitelmassa puhutaan perusväylänpidosta yleisellä tasolla → Ydinmaaseutua ja harvaan asuttuja alueita ei juuri huomioida? → Miten maa aiotaan pitää asuttuna? Miten arjen liikkuminen turvataan?

- Kestävän liikkumisen & julkisen liikenteen osalta suunnitelmassa korostuu pääkaupunkiseutu ja muutamat suuret kaupungit → Muualla Suomessa (jos myös näissä suurissa kaupungeissa) iso osa arjen liikkumisesta tapahtuu edelleen autolla, eikä siihen ole näköpiirissä suurta muutosta (fossiilittoman tiekartan ennuste) → Samalla käyttövoimia tulisi vaihtaa vähäpäästöisiin ajoneuvoihin nopeammalla aikataululla kuin mikä on nykyisten ajoneuvojen käyttöikä. → Vaihtoehtoisia voimanlähteitä käyttävien ajoneuvojen hinnat eivät ole laskeneet odotetulla tavalla → Maksajiksi joutuvat yksityiset ihmiset, yritykset ja kunnat. Hyötyjinä ovat globaalit ajoneuvojen valmistajat.

- Miten pandemiat ja ääri-ilmiöt huomioidaan jatkossa? → On selvää, valitseva tilanne tulee vaikuttamaan jatkossakin etätyön määrään, monipaikkaisuus lisääntyy ja joukkoliikenne muuttanee muotoaan ja merkitystään → Voiko jatkossa saman määrän ihmisiä sulloa edelleen isoihin suljettuihin kulkuneuvoihin, ja yhtä tiiviisti? → Vai muuttuuko tämä? Ja miten ihmisten luottamus joukkoliikenteeseen (juna, bussi, laiva, lento) palautetaan? → Järjestelmän ketteryyttä tulee lisätä.

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

- Suunnitelmalta puuttuu selkeä visio siitä mitä sillä liikenteen ja liikennejärjestelmän osalta tavoitellaan. Siitä ei näy selkeästi, mikä on liikenteen pitkän tähtäimen fokus tai tavoite. Selväksi tulee, että päästöjä vähennetään radikaalisti, mutta entäpä sitten? → Saavutettavuuden parantamiseksi visiosta puuttuu kunnianhimoa.

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

- Merkittävin yksittäinen puute toimenpiteiden osalta on se, että Suomen pääradan vilkkainta 1-raiteista osuutta Tampere-Parkano-Seinäjoki ei ole tunnistettu välityskyvyn pullonkaulaksi. → Päärata liityntäyhteyksineen maakuntakeskuksiin tulisi olla toimenpiteissä kokonaisuutena. Seinäjoki tulisi tunnistaa raideliikenteen solmupisteeksi.

- Vt 3 on kokonaisuus! Valtatien 3 tulee olla kokonaisuudessaan mukana Pääväyläasetuksessa. → Puuttuva osuus Vt 3 Jalasjärvi-Laihia tulee lisätä Pääväyläasetukseen.

- Meriliikenteen kehittäminen mahdollistaen uudet merkittävät teollisuuden investoinnit → Tällaisen kirjauksen toivoisi olevan kaikki liikennemuodot (tie-, raide ja lentoliikenteen) kattava!

- Lentoliikenne – ja etenkin lentoliikenteen tulevaisuus mm. sähkölentoliikenne ja uudet käyttövoimat tulisi näkyä suunnitelmassa paremmin.

- Lentoliikenteessä 3 tunnin sääntö on keinotekoinen ja kuvastaa Helsinki-keskeistä lähestymistapaa → Pikemminkin tulisi miettiä ja lähestyä asiaa toisesta tulokulmasta: Miten elinkeinoelämä pääsee liittymään maakunnista kansainvälisen lentoliikenteen hubeihin 1 tunnissa, joista Helsinki on myös yksi mahdollinen.

- Liikenneverkon strateginen tilannekuva -raporttiin viitataan suunnitelmassa toistuvasti. VLJS-työn aikana ei annettu mahdollisuutta kommentoida strategista tilannekuvaa, eikä sen merkityksestä VLJS:n toimenpideohjelmaan liittyen kerrottu. Selvityksessä tarkastelu painottuu ennalta valittujen kriteereiden sekä historiatiedon pohjalle. → Näin ollen se ei mahdollista tulevaisuuden toimenpiteiden tai aluepoliittisesti tai alueellisesti strategisten toimenpiteiden esille nostamista.

- Ten-t suuntaviivauudistuksen yhteydessä tulee pyrkiä kunnianhimoisemmin hyödyntämään EU-rahoitusta eli toisin sanoen kansainväliset liittynät tulisi ottaa suunnitelmassa paremmin huomioon. Ten-t ydinverkkokäytävien laajeneminen ruotsin ja suomen puolella (ScanMed ja NSB) –voivat mahdollistaa paremman EU-rahoituksen saannon. Laajentuminen mahdollistaa meriyhteyden Koillisväylälle Norjan Narvikin satamasta käsin. → Ydinverkkokäytävät tulisi pyrkiä kytkemään toisiinsa tiiviimmin kuin yhdestä rajanylityspisteestä (Tornio-Haaparanta). Esimerkiksi henkilöliikenteen ja logistiikkakuljetusten näkökulmasta ydinverkot olisi järkevä kytkeä toisiinsa Merenkurkun (EGTC-alue) kohdalta.

- Kattavaa verkkoa tulisi täydentää Vaasa-Seinäjoki -yhteysvälin osalta yhdistämällä kaksi ydinverkkokäytävää. Vaasa-Seinäjoki -radan sekä Vaasan sataman lisääminen kattavaan verkkoon mahdollistaa Suomen ja Ruotsin ydinverkkokäytävien (Pohjanmeri-Itämeri, NSB ja Skandinavia-Välimeri, Scan-Med) yhdistämisen toisiinsa merkittävällä poikittaisyhteydellä. Tällä on merkitystä koko TEN-T -verkon pohjoisen alueen kattavuudelle.

## Vaikutusten arviointi

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

- Maakuntakaavoissa ja yleiskaavoissa saattaa olla joitain sellaisia maankäytöllisiä varauksia, joiden toteuttaminen vaikuttaa suuresti liikennemääriin ja liikenteen kysyntään. Tällaisten ns. mega-luokan investointien huomioiminen olisi vaikutusten arvioinnissa suotavaa, joskin niiden toteutuminen sisältää aina suuren joukon myös epävarmuustekijöitä.

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

- Toimenpiteiden ja vaikutusten arvioinnin mittaamista ja arvottamista tulisi avata enemmän. → Nyt moni asia esitetään ikään kuin annettuina, ilman todellisia perusteluja tai kytkentää faktaan.

## Yleistä

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

- Liikenne 12 -suunnitelman suurin kehittämistarve liittyy systeemiajattelun lisäämiseen → Liikenne tulee nähdä kokonaisuutena, se on järjestelmä, jossa on vilkkaita, mutta myös hiljaisia väyliä. Liikennejärjestelmä ei siis saisi olla vain suuret kaupunki seudut, tai yksittäiset kulkumuodot erikseen tarkasteltuina, vaan siihen kuuluu myös maaseutu, haja-asutusalueet sekä liikennemuotojen integraatio ja yhteensovittaminen – ja myös näiden rahoittaminen.

- Liikenne 12 –suunnitelmassa esitetään jatkossa laajaa vuorovaikutusta → Keskusteluja käydään jatkossa suuralueittain. Lisäksi on forumeita ja erilaisia sidosryhmätilaisuuksia. → Vuorovaikutusta ja keskusteluja ei kuitenkaan käydä maakuntien kanssa, joilla kuitenkin vastuu johtaa omien alueidensa LJS-työtä → Mikä siis jatkossa tulee olemaan maakuntien ja maakuntien LJS-suunnitelmien rooli? → Miten alueelliset erityispiirteet huomioidaan? → Maakunnittain on esitetty käytävän ”aluekehityskeskusteluja”, joissa liikenne on vain kuitenkin yksi pieni teema-alue. Useassa maakunnassa liikenne kuuluu kuitenkin ”aluesuunnittelun” piiriin, jolloin myös maakäytön suunnitteluun liittyvät asiat tulevat huomioiduiksi. → Maankäytönsuunnittelu tulisi kytkeä paremmin VLJS:ään.

- Liikenne 12 –suunnitelman valmistelua tehtiin Parlamentaarisisessa ohjausryhmässä (poliittinen) sekä Yhteistyöryhmässä, joissa mukana oli myös edustajia maakuntien suur-alueilta →

Parlamentaarisen ryhmä kokoukset olivat yleensä ennen Yhteistyöryhmän kokouksia → Haastavaa tällaisessa työskentelytavassa on se, että ensin tehtiin poliittiset päätökset ja linjaukset, minkä jälkeen yhteistyöryhmän rooli jäi lähes muodolliseksi → Valmistelun tulisi jatkossa edetä ehkä toisin päin → Virkamiehet ja asiantuntijat antavat ensin näkemyksensä ja tuovat mahdolliset vaihtoehdot esiin, minkä jälkeen vasta tehdään poliittiset linjaukset.

- Yhteistyöryhmässä yksi jäsen saattaa edustaa useaa maakuntaa (jopa noin 1-2 miljoonaa asukasta). → Ennen Yhteistyöryhmän kokousta maakuntien välisille keskusteluille tulisi varata riittävästi aikaa yhteisten näkemysten muodostamiseksi → Myös maakuntien edustajien määrää yhteistyöryhmässä voisi harkita lisättävän.

- Monipuolisten näkemysten ja parhaan lopputuloksen turvaamiseksi olisi jatkossa hyvä valita edustajat, niin että myös huomioidaan se mitä aluetta edustajat edustavat, kun ryhmiä muodostetaan. → Edustajat tulee siis valita niin, että maantieteellinen peitto on homogeeninen, ilman että mikään alue korostuu muihin verrattuna.

- Suunnitelman tahtotila ja henki ovat hyvät! → Vaatii kuitenkin jatkossa vielä viilaamista ja oikeiden yhteistyökäytäntöjen löytämistä ja prosessien yhteen sovittamista. Ei kuitenkaan ei liene epäilystäkään, etteikö meillä olisi jo pitkään ollut tarve valtakunnalliselle liikenteen suunnitelmalle.

Suomela Kaj  
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto

Voldi Tero  
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto