

Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Maakuntahallitus 22.02.2021 § 19
76/07.00.04.00.00/2021

MHS 25.01.2021 § 5

Tiivistelmä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 luonnos ja vaikutusten arviointi ovat valmistuneet ja tulossa lausunolle tammikuussa 2021. Lausunnon valmistelu on aloitettu ennakkoon aikataulun kireyden vuoksi. Suunnitelmaa ja siitä laadittua lausuntoluonnosta esitellään hallitukselle evästysten saamiseksi valmisteluun.

Asian vireilletulo

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 luonnos ja vaikutusten arviointi ovat valmistuneet loppuvuodesta 2020. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on ilmoittanut lähettävänsä molemmat yhdessä lausunolle tammikuussa 2021. Virallista lausuntopyyntöä ei ole vielä lähetetty.

Asian taustat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tulee ohjaamaan koko liikenteen hallinnonalan toimintaa läpinäkyvästi osoittamalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelma laaditaan kerrallaan kahdeksitoista vuodeksi. Hallituskausittain suunnitelma päivitetään tarvittavilta osin sekä suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin. Linjauksia toteutetaan mm. julkisen talouden suunnitelmasta ja valtion talousarviosta päätettäessä ja LVM:n hallinnonalan tulosohjauksella.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpideohjelmaan on koottu valtion (ministeriöt, virastot, valtionyhtiöt) ja kuntien toimenpiteet, joilla liikennejärjestelmää kehitetään vuosien 2021-2032 aikana suunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005). Lain mukaan liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, liikennepalvelulaki) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastomuutosta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää

- merkitä tiedoksi Liikenne 12 -luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista annettavan lausunnon valmistelun tilannekatsauksen
- antaa evästyksensä lausunnon valmisteluun.

Vastuujohtaja:

Valmistelija: Paula Autioniemi

Petri Suominen
Heini Peltonen

Päätös:

Maakuntahallitus

- päätti merkitä tiedoksi Liikenne 12 -luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista annettavan lausunnon valmistelun tilannekatsauksen
- antoi evästyksensä lausunnon valmisteluun.

Täytäntöönpano:

Muutoksenhakukielto (Kuntalaki 410/2015 136 §); päätös koskee valmistelua

Maakuntahallitus 22.02.2021

Tiivistelmä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 luonnos ja vaikutusten arviointi ovat valmistuneet. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa suunnitelmasta 23.2.2021 mennessä.

Asian vireilletulo

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen vaikutusten arvioinnista. Lausuntopyyntö on saapunut 21.1.2021 ja lausunnon määräaika on 23.2.2021.

Asian taustat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tulee ohjaamaan koko liikenteen hallinnonalan toimintaa läpinäkyvästi osoittamalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelma laaditaan kerrallaan kahdeksitoista vuodeksi. Hallituskausittain suunnitelma päivitetään tarvittavilta osin sekä suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin. Suunnitelman linjauksia toteutetaan mm. julkisen talouden suunnitelmasta ja valtion talousarviosta päätettäessä ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tulosohjauksella.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpideohjelmaan on koottu valtion (ministeriöt, virastot, valtionyhtiöt) ja kuntien toimenpiteet, joilla liikennejärjestelmää kehitetään vuosien 2021–2032 aikana suunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005). Lain mukaan liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, liikennepalvelulaki) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastomuutosta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Ehdotus lausunnoksi

Matkaketjut ja joukkoliikennepalvelut

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää monen eri tahon yhteistyötä ja eri tavoin tuotettujen palveluiden yhteensovittamista. Matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen on kiinnitetty huomiota. Näihin panostaminen on tehokas tapa edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikennepalveluiden yhteensovittamisesta on silti hyötyä vain siinä tapauksessa, että palvelut ovat kunnossa.

Joukkoliikenteen järjestäminen ensisijaisesti markkinaehtoisesti on hyvä lähtökohta. Etenkin syrjäisillä alueilla on kuitenkin harvinaista, että liikkumispalvelut syntyvät markkinaehtoisesti. Täydentävän palvelun hankintaan on oltava riittävästi rahoitusta, jotta voidaan varmistaa tärkeiden yhteysvälien palvelu ilman katkoja siinäkin tapauksessa, että markkinaehtoista palvelua ei jostain syystä synny tai se lakkaa.

Nykyisen lainsäädännön mukaan liikkumispalveluiden on synnyttävä markkinaehtoisesti tai kuntien tulee järjestää ne suorahankintana. Kuntien mahdollisuuksia täydentää markkinaehtoista joukkoliikennettä tulee kehittää niin, että kuntalaisten käytössä olevat joukkoliikennepalvelut paranevat. Tämä edellyttää ennen kaikkea yhtenäisen maksu- ja lippujärjestelmän kehittämistä.

Käytettävissä olevan kaluston määrä on yksi raideliikenteen lisäämistä rajoittava tekijä. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää.

Ratahankkeet

On hyvä, että sekä Suomi-rata että mahdollinen nopea ratayhteys itään linjataan suunnitelmaluonnoksessa yksiselitteisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Suomi-radan kuvauksessa on toistoa ja se kaipaa muutenkin selkeyttämistä. Helsingin ja Turun väliset ratakapasiteettiongelmat on tunnistettu suunnitelmaluonnoksessa, mutta rantaradan ongelmiin ei ole esitetty parannuksia. Parannustoimet tulee lisätä suunnitelmaan.

Valtakunnallisen rautatieverkon kannalta keskeistä Pisararataa ei ole mainittu suunnitelmaluonnoksessa millään tapaa. Pisararata tulee lisätä kuvaan 9 ja toimenpiteet sen edistämiseksi tulee lisätä osaksi toimenpideohjelmää. Hankkeen valtakunnallisen merkityksen vuoksi hankeyhtiömalli ei muista kuvan hankkeista poiketen sovellu Pisararadan toteuttamiseen.

Logistiikka

Luonnoksessa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota logistiikkaan. On hyvä, että myös tavaraliikenteen kestävyys on kiinnitetty huomiota. Esimerkiksi Hanko–Hyvinkää-radan korjaustarpeet tunnistetaan ja logistiikan solmukohtiin, kuten kuormaus- ja palvelualueisiin, on kiinnitetty huomiota. Meriväylien kehittäminen teollisuuden uusien tarpeiden mukaisesti on mainittu, mutta

myös kasvavien satamien maayhteydet on otettava huomioon. Esimerkkinä näistä Lahden ja Loviisan välisen radan ja kantatien 51 kehittäminen. Myös koko maan kannalta merkittävät Keski-Uudenmaan poikittaiset logistiikkayhteydet tulee ottaa huomioon.

Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä, jotta toimenpiteet saadaan kohdistettua oikein. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Palvelutasotavoitteen määrittely vain TEN-T-ydinverkkokäytävien teille ja radoille ei kuitenkaan riitä, vaan palvelutasolle on määriteltävä tavoitteet vähintään kaikille runkoverkkoasetuksen mukaisille pääväylille. Suunnitelmassa on otettava huomioon myös TEN-T-ydinverkkokäytävän laajentuminen Pohjois-Suomen kautta Ruotsiin.

Jo laaditut liikenneverkon luokitukset toimivat hyvin toimenpiteiden tehokkuuden varmistamisen yhtenä työkaluna. Pääsääntöisesti on hyvä, että luokituksiin ei puututa. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallinen merkittävyys on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty tavoite, että rahoitustason tulisi olla sidottu bruttokansantuotteeseen, on hyvä ja toisi selkeyttä rahoituksen tasoon. Myös perusväylänpidon rahoituksen sitominen kustannustasoon edistää pitkäjänteisyyttä. Korotettukin rahoitustaso on kuitenkin edelleen niukka kehittämistarpeisiin nähden.

EU-rahoituksen parempi hyödyntäminen on hyvä tavoite. Tästäkin syystä suunnitelmavarannon lisääminen on tarpeen. On silti tervettä realismia, ettei EU-rahoituksen varaan lasketa liikaa.

Ennakoiva kunnonhallinta vähentää tilanteita, joissa väylän kunto pääsee heikkenemään kestävämmän paljon. Ensisijaisesti tulee ylläpitää ja kehittää nykyistä rataverkosta. Tehokkuuden kannalta on hyvä, että ensisijaisesti pyritään parantamaan kunnossapitoa, mutta kehittämishankkeita ei tulisi kuitenkaan rajata kategorisesti pois, vaikka ne eivät olisikaan "ainoa mahdollisuus", kuten suunnitelmaluonnoksessa rajataan. Selvitetään mahdollisuudet hyödyntää Hanko-Hyvinkää-radnan sähköistämisen mahdollisuudet muullekin kuin tavaraliikenteelle.

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta.

Rajallisten resurssien käytön kannalta on viisasta, että joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan niille kaupunkiseuduille, joilla nykyinen tai piilevä kysyntä on suurinta. Peruspalvelutaso on kuitenkin taattava myös muualle. Kulunvalvonnan kehittämisellä rataverkon kapasiteettia saadaan kasvatettua tehokkaasti.

"Hyötyjä maksaa"-mallin periaate on reilu, mutta hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa. Mallista ei saa tulla automaatio, jolla jo nyt liikennejärjestelmän kehittämishankkeista yli puolet ja joukkoliikenteen hankinnoista valtaosan maksavien kuntien kustannusosuudet kasvavat entisestään. Valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toimii, joten sen tulee vastaisuudessaakin kantaa päävastuu väyläverkosta. Esimerkiksi valtion tienpidon kustannuksista ei pidä lähteä

hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Yhteisrahoituksen lisäämisessä myös maksuhalukkaiden ja -kykyisten rahoituksen tulee toteuttaa liikennejärjestelmää valtakunnallisesti yhtenäisenä.

Lainsäädännön muuttamista niin, että tieliikenteen maksujen periminen on mahdollista, on hyvä tutkia. Mikäli tiemaksut mahdollistetaan, kerättävät varat tulee kohdistaa seudulle, josta ne on kerätty. Lähtökohtaisesti Uudenmaan liitto suhtautuu kielteisesti tieliikennemaksun käyttöönottoon.

Koronasta johtuvat tukitoimet sekä muista suunnitelmista ja ohjelmista mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset eivät saa vähentää Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusta.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi on hyvä ja kunnianhimoinen. Myös suunnitelman tavoitteet ovat hyviä ja vision mukaisia. Strategiset linjaukset ovat kuitenkin osittain ristiriitaisia keskenään, eikä ristiriitaisuus ole täysin vältettävissä, sillä vaatimus tehokkuudesta asettaa rajoituksia muiden linjausten edistämiseksi.

Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, jotta varmistetaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien toimenpiteiden toteutuminen ensimmäisenä. Varsinkin kestävä liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida tässä tapauksessa laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa.

Visio ja toimenpideohjelma

Arvioinnin mukaan suunnitelman kokonaisvaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ovat vähäiset. Ilmastonmuutoksen hillintä on kuitenkin määritelty koko suunnitelman läpileikkaavaksi tavoitteeksi. Suurempien muutosten aikaan saaminen edellyttäisi vahvempia linjauksia kuin luonnoksessa on nyt esitetty. Vähintään jatkosuunnitteluohjeissa pitäisi kiinnittää tarkemmin huomioita siihen, miten tähän keskeiseen tavoitteeseen voidaan vastata esitetyjä toimenpiteitä paremmin.

Suunnitelmassa luokitellaan kaupunkiseutuja monilla tulkinnanvaraisilla tavoilla, kuten "suuret kaupunkiseudut", "suurimmat kaupunkiseudut", "keskisuuret kaupunkiseudut" ja "kasvat kaupunkiseudut". Nämä luokitukset tulee määritellä yksiselitteisesti. Esimerkiksi Porvoon, Lohjan ja Raaseporin kaupunkiseudut ovat samankokoisia tai suurempia kuin monet maakuntakeskukset, joten niitä tulee käsitellä suunnitelmassa tätä vastaavalla tavalla.

Kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen kehittäminen myös suurimmissa kaupunkiseutujen ulkopuolisissa taajamissa on tärkeää, vaikka keinot ovat erilaisia. Esimerkiksi henkilökuljetusten yhdistäminen on tehokas tapa lisätä kuljetusten tehokkuutta silloin, kun joukkoliikenteen järjestämiselle ei ole edellytyksiä. Joukkoliikenteen runkoyhteyksien hyödyntämistä edes osalla matkaa tulee edistää etenkin liityntäpysäköintiä kehittämällä.

Vaikka tehokkuutta painotetaan suunnitelmaluonnoksessa hyvin voimakkaasti, luonnoksessa toisaalta linjataan, että kaikkien yritysten tyytyväisyyttä

liikennejärjestelmään parannetaan. Yritysten tyytyväisyys on hyvä mittari liikennejärjestelmän toimivuudelle, mutta kaikkien yritysten tyytyväisyyden parantaminen lienee mahdotonta ilman, että joidenkin tehokkaampien toimenpiteiden toteuttamisesta joudutaan tinkimään. Toisaalta on muistettava, että erilaisilla yrityksillä on hyvin erilaisia tarpeita.

Vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnoksesta laadittu vaikutusten arviointi on kattava, selkeä ja antaa hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista. Tiedon suuren määrän vuoksi arvioinnin tuloksista olisi hyvä laatia arviointimatriisi, joka auttaa hahmottamaan suunnitelman kokonaisvaikutuksia, sekä eri toimenpiteiden keskinäistä suhdetta.

Suunnitelman valtakunnallisuudesta huolimatta vaikutuksia tulee esittää myös alueellisesti, ainakin suhteessa varsinaisessa suunnitelmassa esitettyihin alueiden erityispiirteisiin. Nyt tunnistetut vaikutukset liikkuvat hyvin yleispiirteisellä tasolla, eikä niihin ole varsinaista tarttumapintaa. On huomattava, että eri alueilla toimenpiteet ja niiden vaikutukset konkretisoituvat eri tavoin.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessi

Liikenne 12 -prosessin vuorovaikutus oli odotettua niukempaa ja monet sidosryhmät pääsivät kommentoimaan suunnitelmaa vasta prosessin loppumetreillä. Investointiohjelma tulee laatia paremmassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa ja investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisältyä Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun.

Etelä-Suomen liikennestrategia on otettu pääosin huomioon suunnitelmaluonnoksessa. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien johdosta.

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen, itään että etelään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseksi esitetyt toimenpiteet ovat hyviä. Liikenneverkon strateginen tilannekuva sekä laadittava aluerakenteen pitkän aikavälin kehityskuva ovat hyviä seurannan välineitä.

On hyvä, että valtio kehittää sopimuksellista yhteistyötään kaupunkiseutujen kanssa. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kuitenkaan esitetty, millainen valtion ja kaupunkiseutujen välinen sopimusprosessi olisi. Kaupunkiseuduilla tulee olla mahdollisuus suoraan vuoropuheluun valtion kanssa.

Investointeja tarvitaan muun muassa elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseen myös alueilla, joilla asukasmäärä ei kasva. Myös suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolisille alueille on pyrittävä kehittämään oma kuntia kannustava kumppanuuteen perustuva sopimusmalli, jolla edistetään rakenteen eheytymistä sekä siirtymää kestävämpiin liikennemuotoihin.

On tärkeää, että ELY-keskusten paikallistuntemus saa riittävän suuren painoarvon, kun valtion yhtenäistä ääntä etsitään.

Älyratkaisujen vauhdittaminen ja käyttöönotto

Uudenmaan liitto on lausunnossaan Fossiilittoman liikenteen tiekartasta esittänyt merkittäviä näkemyksiä toimenpiteistä, jotka tulisi sisällyttää myös Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Esimerkkeinä tällaisista ovat liikenteen moninaisten älyratkaisujen kehittämistoimet sekä junaliikenteen ERTMS-järjestelmän käyttöönoton vauhdittaminen.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Asian käsittely:

Käsittelyn aluksi maakuntajohtaja teki seuraavat muutokset lausuntoon:

- Kohta "Ratahankkeet": 1. kappaleen loppuun lisätään seuraava virke: **Parannustoimet tulee lisätä suunnitelmaan.**
- Kohta "Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen": 7. kappaleen viimeinen virke poistetaan ja sitä edeltävä luonnoksessa oleva seuraava virke "Yhteisrahoituksen lisääminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikennejärjestelmää osaoptimoidaan maksuhalukkaiden ja -kykyisten ehdoilla, vaan liikennejärjestelmää on kehitettävä valtakunnallisesti yhtenäisenä." muutetaan muotoon: **Yhteisrahoituksen lisäämisessä myös maksuhalukkaiden ja -kykyisten rahoituksen tulee toteuttaa liikennejärjestelmää valtakunnallisesti yhtenäisenä.**
- Kohta "Visio ja toimenpideohjelma": 3. kappaleen viimeinen virke muutetaan muotoon: **Joukkoliikenteen runkoyhteyksien hyödyntämistä edes osalla matkaa tulee edistää etenkin liityntäpysäköintiä kehittämällä.**
- Kohta "Liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessi": 3. kappaleen viimeiseen virkkeeseen lisätään kansainvälisten yhteyksien ilmansuuntana myös **etelä.**
- Lisätään uusi kohta loppuun "Älyratkaisujen vauhdittaminen ja käyttöönotto": Lisätään virke: **Uudenmaan liitto on lausunnossaan lausunnon Fossiilittoman liikenteen tiekartasta esittänyt merkittäviä näkemyksiä toimenpiteistä, jotka tulisi sisällyttää myös Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Esimerkkeinä tällaisista ovat liikenteen moninaisten älyratkaisujen kehittämistoimet sekä junaliikenteen ERTMS-järjestelmän käyttöönoton vauhdittaminen**
- Kohta "Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen": lisätään seuraavat virkkeet: **"Ensisijaisesti tulee ylläpitää ja kehittää nykyistä rataverkoston." sekä "Selvitetään Hanko–Hyvinkää-radan sähköistämisen hyödyntämismahdollisuudet muullekin kuin tavaraliikenteelle."**

Muutoin pohjaehdotus pysyi muuttumattomana.

Keskustelun aikana Irma Pahlman teki seuraavat muutosehdotukset lausuntoon:

- Kohta "Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen": Tiemaksuja koskeva 8. kappale poistetaan.
- Lausuntoon lisätään uusi kohta: **Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida seuraavat suunnittelukohteet (KUUMA-seudun ja PKS-kuntien esittämiä:**
 - Hämeenlinnan väylän kehittäminen
 - Kehä III kehittäminen
 - Malmin uuden maankäytön yhteydet

- Kehä I kehittäminen
- Keski-Uudenmaan logistiikan poikkittaisyhteydet
- Lahdenväylän (Vt 4) kehittäminen
- Digirata, rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvontajärjestelmä
- Kerava-Nikkilä rata henkilöliikenteelle
- Tuusulan väylän pikaraitiotie Käskynhaltijatielle
- Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara
- Itämetron yleissuunnitelma
- Valtatie 25 / Kantatie 55:n kehittäminen (Kehä V)

Pahlmanin ehdotukset eivät saaneet kannatusta, joten ne raukesivat.

Puheenjohtaja Markku Markkula teki seuraavat muutosehdotukset lausuntoon:

- Kohta "Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen": Tiemaksuja koskevan 8. kappaleen loppuun lisätään virke: **Lähtökohtaisesti Uudenmaan liitto suhtautuu kielteisesti tieliikennemaksun käyttöönottoon.**
- Kohta "Ratahankkeet": 2. kappaleen loppuun lisätään seuraava virke: **Pisara-hankkeen erittäin suurten kustannusten vuoksi tulee suunnitelmaan lisätä tarve laatia myös vaihtoehtoisia taloudellisesti paremmin toteutettavissa olevia suunnitelmia.**

Ensimmäistä muutosehdotusta kannattivat Irma Pahlmanin ja Jukka Ihanus. Toista muutosehdotusta kannattivat Jukka Ihanus ja Kimmo Kiljunen.

Äänestys nimenhuudolla

Koska oli tehty kaksi kannatettua muutosehdotusta, puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä. Suoritetuissa äänestyksissä maakuntajohtajan pohjaehdotusta kannattaneet äänestivät JAA ja puheenjohtajan muutosehdotuksia kannattaneet äänestivät EI. Äänestyksissä annettiin ääniä seuraavasti:

Tiemaksuja koskeva lisäys

- 7 JAA-ääntä (Elo, Oskala, Meri, Rissanen, Taipale, Launiala, Juurikkala)
- 8 EI-ääntä (Markkula, Karhuvaara, Ihanus, Pahlman, Adlercreutz, Lompolo, Kiljunen, Salonen)

Pisara-hanketta koskeva lisäys

- 6 JAA-ääntä (Oskala, Meri, Rissanen, Taipale, Launiala, Juurikkala)
- 9 EI-ääntä (Elo, Markkula, Karhuvaara, Ihanus, Pahlman, Adlercreutz, Lompolo, Kiljunen, Salonen)

Puheenjohtaja totesi, että maakuntahallituksen päätökseksi oli tullut lausunto puheenjohtajan muutosehdotuksilla.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa edellä esitetyn mukaisen lausunnon kokouksessa päätetyin muutoksin
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntijat Petri Suominen, Heini Peltonen, Tanja Lamminmäki

Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö