

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026-2037 luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Maakuntahallitus 24.02.2025
437/07.00.04.00.00/2023

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 – suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämistä 12 vuodeksi. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki).

Asian vireilletulo

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Uudenmaan liiton lausuntoa aiheesta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2026-2037) luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi). Lausuntopyyntö on saapunut 20.12.2024 ja lausunto on pyydetty antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi sivuston kautta 5.3.2025 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ennen päätöksentekoa. Lopullinen Liikenne 12 –suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana. Suunnitelma julkaistaan valtioneuvoston julkaisuarkistossa ja ympäristöselostus liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa.

Asian tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo yhtenäisen tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämistä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Vuosien 2026-2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen

talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Uudenmaan liitto on lausunnossaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta todennut seuraavaa:

- Valmistelussa maakuntien ja seudullisten toimijoiden asiantuntemus ja alueellisten erityispiirteiden tuntemus tulee ottaa huomioon.
- Suunnitelmaa toimeenpanevat investointiohjelma ja suunnitteluohjelma tulee valmistella yhtenä kokonaisuutena avoimesti ja vuorovaikutuksessa kunta- ja seututoimijoiden kanssa.
- Visio on edelleen ajankohtainen ja tavoitteet kaipaavat korkeintaan hienosäätöä.
- Arvioinnissa on kiinnitettävä huomioita toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien ristikkäisiin vaikutuksiin sekä tuoda esille arviointiin liittyvät epävarmuudet.
- Arvioinnissa tulee tarkastella, miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää Helsingin seudun saavutettavuutta niin sisäisesti, valtakunnallisesti kuin kansainvälisestikin. Kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden arviointiin tulee ottaa mukaan kaikki maakuntakeskusten kokoluokkaa olevat kaupunkiseudut, kuten Lohja ja Porvoo.
- Arvioinnissa tulee huomioida potentiaalisten valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden tarpeet, jotta näiden toteutuminen ei kaatuisi puutteelliseen infrastruktuuriin tai palvelutarjontaan.

Ehdotus lausunnoksi

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenne 12 -suunnitelman päätavoitteiksi on asetettu toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kestävyys pitää suunnitelmaluonnoksen mukaan sisällään taloudellisen, ekologisen ja sosiaaliseen kestävyys. Päätavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Kolmea päätavoitetta tarkentavat myös strategiset linjaukset, joissa nostetaan esille mm. digitaalisuutta, kokonaisturvallisuutta, olemassa olevan liikennejärjestelmän hyödyntämistä ja kestävää liikkumista kaupunkiseuduilla.

Kehittämislinjausten lisäksi toimenpideohjelmassa on tunnistettu alueellisia painotuksia. Näissä Etelä-Suomessa korostuvat kansainväliset kuljetus- ja matkaketjut, huoltovarmuus sekä liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen. Kaupunkiseudulla

puolestaan korostuvat sisäiset matkaketjut, häiriöherkkyyden parantaminen sekä kestävä liikkuminen.

Uudenmaan liiton mukaan tavoitteet, tavoitteita yhdistävät näkökulmat, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset Etelä-Suomelle sekä kaupunkiseuduille ovat aikaan sopivia. Kestävyyttä koskevissa strategisissa linjauksissa päästövähennystarpeet eivät ole riittävästi huomioitu. Siksi niissä tulisi korostaa toimenpiteitä, jotka vähentävät erityisesti liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, päästöjä tulee kansallisesti arviolta vähentää noin 0,42 miljoonaa CO₂-ekvivalenttitonnina vuosittain, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutettaisiin. Liikenteen kansalliset päästövähennystavoitteet ovat linjassa Uudenmaan tavoitteiden kanssa, sillä tavoitteemme on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Resilienssi, joka on tullut edelliseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nähden uutena käsitteenä suunnitelmaan, edellyttää sisältöä strategiaan linjauksiin. Resilienssitavoite huomioiden strategiaan linjauksiin tulee lisätä paitsi liikennemuotojen toimivuus myös vaihtoehtoiset reitit kansainvälisille yhteyksille.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Uudenmaan liiton mukaan toimenpiteet suunnitelmaluonnoksessa jäävät tavoitteisiin nähden suppeaksi eivätkä ne näytä pitkäjänteistä tahtotilaa Suomen liikenneinfran kehittämiseksi, jolla voidaan kilpailla mm. EU-rahoituksen saamiseksi. Hankeyhtiöistä Länsiradan ja Lontoradan toteutus tulee sisällyttää tämän suunnitelman rahoituskehitykseen, niin että ne saadaan hallitusohjelman mukaisesti toteutukseen. Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä ja yhteyksiä Baltian suuntaan on kehitettävä. Tallinna-tunnelin tulee sisältyä suunnitelmassa Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuuteen pitkällä aikavälillä, niin että sillä on valmiuksia suunnittelun edistämiseksi jo suunnitelmakauden alkupuolella. Suunnitelmaluonnoksessa on paljon selvitysasteisia toimenpiteitä, jolloin todelliset toimeenpantavat toimenpiteet eivät ole suunnitelmassa vielä tiedossa. Näin ollen suunnitelman tässä vaiheessa on vaikea arvioida kuinka hyvin suunnitelma todellisuudessa vastaa tavoitteisiin. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ei sisällä investointeja ja jää irralliseksi väyläverkon investointiohjelmasta ja suunnitelmaohjelmasta sekä niiden valmisteluprosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä.

Uudenmaan liitto nostaa näkökantojaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteisiin suunnitelmassa annetun jäsentelyn mukaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Liikenne 12 -suunnitelman laadinnan ja toimeenpanon perustuminen tietopohjaiseen prosessiin on suunnitelman vaikuttavuuden perusta. Useat suunnitelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin vasta selvitys- tai arviointiasteella tai esitetty suunnitelmaluonnoksessa niin yleispiirteisesti, ettei tietopohjaisesti voida arvioida niiden vaikutuksia suunnitelmaan.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti EU-rahoituksen hyödyntäminen. EU-rahoituksen hyödyntäminen niin suunnitteluun kuin toteutukseenkin vaikeutuu, kun suunnitelmaluonnos ei osoita kansallisella tasolla

pitkäjärjestyksistä tahtotilaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Raidelevyyden pitkän aikavälin kokonaisratkaisu on kansallinen kysymys, ja sen määrittely tulisi sisällyttää suunnitelman toimenpiteisiin.

Laadinnan alla oleva pohjoismainen liikennejärjestelmästrategia tulee hyödyntää suunnitelmassa ja se tulee kytkeä Suomesta Baltian kautta kulkeviin yhteyksiin. Uudenmaan liiton mukaan liikennejärjestelmästrategia tulee laatia myös Baltian suuntaan ja muodostaa pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian kanssa kokonaisuudeksi.

Neljän maakunnan yhteisessä liikennestrategiassa Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson liitto on tuonut esille Itärajaa ylittävään liikenteeseen liittyvän merkittävän epävarmuuden, joka vaikuttaa myös Uudenmaan alueella kehitettäviin Itäisiin ratayhteyksiin, joissa on Kouvolan tai Loviisan ja Kotkan kautta menevät yhteydet. Uudenmaan liiton mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee ottaa usean maakunnan alueella oleviin ratalinjauksiin kantaa, jos ne nähdään kansallisella tasolla toisilleen vaihtoehtoisina. Uudenmaan liiton mukaan suunnitelmassa tulee osoittaa kansallinen tahtotila itäisten ratayhteyksien kehittämisestä.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä periaatteena suunnitelmaluonnoksen toimenpidettä valtion ja maakuntien menettelytavan kehittämisestä, jonka avulla alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Uudenmaan liitto on mielellään kehittämisessä mukana. Yleisenä kantana Uudenmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota kansallisen priorisoinnin merkitykseen muun muassa liikennehankkeiden EU-rahoituksen lähtökohtana.

Suunnitelman vaikuttavuuden kannalta kansallisen liikennejärjestelmän visualisointi on hyödyllistä. Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu Suomen kytkeytyminen kansainvälisesti muuhun Eurooppaan liikenteen ja digitalisaation keinoin karkealla karttasallalla, jopa TEN-T verkkokuvauksia yleisemmin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta valtakunnallisen liikennejärjestelmän tahtotilan kuvaaminen tulee kuitenkin pystyä kuvaamaan TEN-T verkkokuvauksia tarkemmin.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Perusväylänpito

Valtion väyläverkon korjausvelka on jo kasvanut vuosia ja suunnitelmaluonnoksessa esitetty perusväylänpidon tason nosto vuosina 2029–2037 on kannatettavaa. Merkittävä asia perusväylänpidossa on miten rahoitus kohdistetaan alueellisesti. Uudenmaan liiton mukaan perusväylänpidon rahoituksen kohdistaminen tulee tehdä tietoon perustuen perusparannustarpeen sekä saatavan hyödyn näkökulmasta kasvavat alueet huomioiden. Perusväylänpidon parantamishankkeiden merkitys on alueellisesti suuri, ja kuten suunnitelmaluonnoksessa todettu perusväylänpidon investointien toteutusajat nopeita (1–2 vuotta). Luonnoksen mukaan vuodesta 2029 alkaen perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta varataan keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin.

Rataverkko

Digiradan kehittäminen on välttämätöntä ja suunnitelmaluonnos osoittaa määrätietoisuuden digiradan kehittämisen tahtotilan, jota Uudenmaan liitto pitää positiivisena asiana.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio varautuu junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Uudenmaan liitto toteaa, että Hanko-Helsinki -välin alueelliselle junaliikenteelle on selvitysten mukaan kysyntää ja liikennöinti edellyttää parantamistoimenpiteitä, joihin suunnitelmaa toimeenpaneavassa investointiohjelmassa tulee varautua.

Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkää-Hanko -välin tasoristeykset vaativat parantamistoimia niin elinkeinoelämän, mutta myös turvallisuuden parantamiseksi.

Kehittämisrahoilla toteutettava pääradan parantamisen (Helsinki-Tampere) seuraava vaihe on Pasila-Riihimäki-radnan 3. vaiheen toteutus, joka tulee kytkeä heti 2. vaiheen toteutuksen jatkoksi.

Hankeyhtiöllä edistettävien hankkeiden status suunnitelmaluonnoksessa on huolestuttava, sillä hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että hankeyhtiöiden suunnitteleminen ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään rakentamispäätöksen yhteydessä. Uudenmaan liitto toteaa, että Turun tunnin juna -hankkeen rakentaminen tulee käynnistää ja Lentorata saattaa toteutus päätökseen hallitusohjelman mukaisesti ja näiden toteutuksen varmistamiseksi hankeyhtiöiden ratayhteyksien rahoitus tulee sisältyä suunnitelman talousraamiin. Suunnitelmaan tuleekin avata miten valtio varautuu riittävin varoin hankeyhtiöiden toteutukseen, jos ne eivät sisältyisi suunnitelman talousraamiin. Hankeyhtiöiden ratojen tulee olla osa valtion rataverkkoa, jotta ratojen käyttöä voidaan optimoida niin maankäytön, liikennöinnin ja liikenteen hinnoittelun osalta.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla. Uudenmaan liitto toteaa, että lentorata tarjoaa erinomaisia mahdollisuuksia tarjota multimodaaleja henkilöliikenteen matkaketjuja. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että multimodaalien matkaketjujen suunnittelun ja kehittämisen tarve koskee myös tavaraliikennettä. Multimodaalien tavarakuljetusten edistäminen tulee nostaa suunnitelmassa merkittäviin vienti- ja tuonti satamiin ja Baltian kautta tapahtuviin kuljetuksiin huomioiden Rail Baltican toteutuminen. Baltian suunnan liikenteeseen liittyy multimodaalikuljetuksia, kun Tallinna-tunnelin raiteita pitkin saapuu eurooppalaisella raidelevyvedellä kuljetuksia Suomeen ja osa kuljetuksista jatkaa kumipyöräliikenteellä terminaalista eteenpäin.

Raidelevyden pitkän aikajänteen kansallisen tahtotilan kokonaisuus tulee näkyä suunnitelmassa. Raidelevyteen liittyvät kytkökset liittyvät myös Helsinki-Tallinna -tunnelin kautta tapahtuvaan tavaraliikenteen kuljetuksiin.

Maatieverkko

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Uudenmaan liiton mukaan edellä mainittujen lisäksi

rahoitusta tulee kohdentaa maankäytön tiivistymisen edellytysten kehittämiseen. Maankäytön tiivistymisen mahdollistamisessa on kyse liikenneturvallisuuden lisäämisen lisäksi liikenteenpäästöjen vähentämisestä sekä infran tehokkaasta käytöstä.

Uudellamaalla seuraavat maantiekohteet tarvitsevat kehittämishankkeille suunnattua valtionrahoitusta jo lähivuosina (2025-2027):

- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela (Helsinki)
- Kt 50 Masalanportti (Kirkkonummi)
- Vt 25 parantaminen välillä Hanko – Mäntsälä

Lisäksi valtion kehittämisrahoituksella parantamista odottavat:

- Keski-Uudenmaan logistiikkayhteydet (Järvenpää ja Nurmijärvi sekä Kehä IV)
- Satamatunneli ja siihen kytkeytyvät yhteydet (Helsinki)
- Vt 4 välillä Kehä III–Keravantie

Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon tukeminen on tehokas keino nopeuttaa siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista sektorilla, jossa markkinaehtoinen kehitys on hidasta. Suunnitelmassa on varmistettava riittävä tuki jakeluverkon kehittämiselle, jotta päästötavoitteet saavutetaan. Tukea ei tule rajoittaa vain EU-tason rahoitukseen, vaan kansallista panostusta on lisättävä tarpeen mukaan. Lisäksi valtion tulee osoittaa Uudellemaalle rahoitusta raskaan liikenteen taukopaikan toteutukseen, joista Uudellamaalla on ollut pulaa jo pitkäaikaisesti. Taukopaikat voivat olla osin samoissa sijainneissa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteiden kanssa.

Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

Suunnitelmaluonnoksen vesiväyläverkon ja talvimerenkulun toimenpiteet ovat kannatettavia. Huoltovarmuusnäkökulma ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioon ottaen Loviisan meriväylä odottaa toteutusta, joka tulee olla suunnitelmaa toimeenpanevassa investointiohjelmassa.

Katuverkko

Uudenmaan liitto pitää kannatettavana suunnitelmaluonnoksen mukaista toimintatapaa, jolla valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen.

Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen on hyvä ja kannatettava toimenpide. Uudenmaan liitto on tunnistanut Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa selvitystarpeita, joissa liiton, ELY-keskuksen ja Väylän yhteisrahoitus on tarpeen. Valtion osallistuminen alueellisen liikennejärjestelmän tukemiseen ei saa kuitenkaan vähentää kunnille suunnattua liikkumisen ohjauksen avustusta, sillä ne ovat osoittautuneet kustannustehokkaiksi toimenpiteiksi, jolla on saatu kunnissa käynnistettyä toimenpiteitä, joiden kautta mm. kestävä liikuminen toimenpiteitä on jatkettu osana jatkuvaa toimintatapaa.

Luonnoksessa todetaan myös, että valtio selvittää mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtioavustuskäytäntöjä ja lisäksi yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Kuntien saama valtion tuki

katuverkolle on lähtökohtaisesti kannatettavaa, mutta Uudenmaan liitto huomauttaa, että valtion tulee ensisijaisesti huolehtia omasta väyläverkostaan, eikä olettaa kuntien osallistuvan sen kehittämiseen. Kuntien avustuskäytäntöjä kannattaa selvittää sekä suurten keskuskaupunkien että pienempien kuntien kanssa yhteistyössä.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Lentoliikenteen muuttunut tilanne, kuten Suomen saavutettavuuden heikentyminen Venäjän ilmatilan sulun takia, on tunnistettu suunnitelmassa. Helsinki-Vantaa on menettänyt sijaintiinsa perustuvan kilpailuedun Aasian liikenteessä, joten lentoaseman tulovirrat ovat heikentyneet ja liikenne ei ole palautunut koronaa edeltävälle tasolle.

Helsinki-Vantaan matkustajamäärä on palautunut vasta noin 70 prosenttisesti vuoden 2019 vastaavasta tasosta. (HEL 2019 21,9 miljoonaa matkustajaa, 2024 16,3 miljoonaa matkustajaa). Absoluuttisina lukuina pudotus on n. 5,5 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteen reittivalikoimasta pitkälti riippuvainen lentorahtikin noin neljänneksen jäljessä 2019 tasosta. Suomen kokonaissaavutettavuus lentoteitse on laskenut -37 % verrattuna koronaviruspandemiaa edeltävään tasoon.

Helsinki-Vantaan HUB asema Aasian liikenteessä on menetetty Venäjän ilmatilan ylilentokiellon myötä Ukrainan sodan takia. Aasian lentoliikenne kanavoituu Lähi-Idän kautta, samalla myös aasialaiset lentoyhtiöt kasvattavat markkinaosuutta Euroopan liikenteessä. Kansainvälisen kasvun, matkailun, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta lentoyhteydet ovat tärkeitä ja Helsinki-Vantaan kehittäminen on turvattava.

Liikenne 12 suunnitelmassa todetaan, että lisäksi on välttämätöntä huomioida lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta. Suomen osalta lentoliikenteen toimintaedellytykset ovat edelleen heikot.

Valtio kehittää Helsinki-Vantaan HUB-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian HUB:na on toivottavaa, mutta samalla se vaatii huomattavia resursseja lentoaseman heikentyneen kilpailutilanteen takia. Pohjois-Euroopassa on kehittyviä lentoasemia kuten Riika, Kööpenhamina ja Puolan Varsovan uusi CPK-lentoasema, joka on myös multimodaali raideliikenteen keskus (Rail Baltica). Samoin Riika tulee olemaan Rail Baltican myötä multimodaali raideliikenteen keskus.

Sähköinen lentoliikenne mahdollistaa lentoasemaverkoston kehittämisen sekä pienempien, nykyään kannattamattomien lentoasemien ja -paikkojen markkinaehtoisen, tehokkaan ja kysyntään pohjautuvan liiketoiminnan.

Kansainvälisessä yhteistyössä valtio vaikuttaa kansainvälisen ja EU-lainsäädännön valmisteluun, esimerkiksi kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), edistämällä Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Tässä työssä on tärkeää huomioida Suomen sijainti Euroopan laidalla sekä pitkät etäisyydet. Jotta vaikuttaminen valmistelu on tehokasta, valtion on varattava siihen riittävät resurssit.

Hallitusohjelman mukaisesti nykyinen Finavian ylläpitämä lentoasemaverkosto säilytetään. Uudet käyttövoimat ja liiketoimintamallit tulee ottaa laajaan tarkasteluun ja lentoasemaverkostoa tulee tarkastella yhdessä eri toimijoiden kanssa. Maakuntien ja kaupunkien näkemykset

tulee ottaa huomioon esim. tarkasteltaessa lentoasema ja -paikka verkostoa alailmatilan ja kaupunki-ilmailun kehittyessä. Suomen liikennejärjestelmää tulee kehittää saavutettavuuden ja taloudellisten realiteettien pohjalta.

Matkaketjuja tulee kehittää koko Suomen laajuudella, niin että lentoasemaverkosto tukee myös muita liikennemuotoja.

Satamat

Uudenmaanliitto pitää suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä satamille hyvinä, joissa korostuu satamien rooli liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttunut rooli energiahuollossa. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden lisäksi Uudenmaan satamat tarvitsevat toimenpiteitä multimodaalikuljetusten edellytysten parantamiseen kytkeytyen mm. Rail Baltican valmistumiseen, joita valtion tulee selvittää yhteistyössä satamien kanssa. Uudenmaan liitto korostaa myös tarvetta varmistaa satamien ja niiden kautta kulkevien kuljetus- ja matkaketjujen siirtyminen hiilineutraaleiksi.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteenä maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita.

Uudenmaan liitto on jo tarkentanut selvityksellään potentiaaliset raskaan liikenteen jakeluinfran sijainnit maakunnan alueella ja käsittelee kehittämistarpeita myös Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Katriinantien rekkaparkki, Tuuliruusu, Hangon rekkaparkki ja Vuosaaren satama ovat toteutettavissa Uudellamaalla vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun heti. Edellä mainittujen lisäksi Uudellamalla on potentiaalisia sijainteja raskaan liikenteen jakeluverkoille seuraavissa kohteissa; Kallio-Noppo, Mäntsälä E, Klaukkalan ohikulkutie tai Kehä IV, Östersundom, Nesteentie tai Kilpilahdentie sekä Ämmässuo. Valtion tulee antaa tukea raskaan liikenteen jakeluverkon kehittämiseksi, sillä markkinaehtoisesti raskaan liikenteen jakeluverkot kehittyvät hitaasti. Lisäksi valtion tulee tukea uusien vaihtoehtoisten jakelupisteiden kehitystä toteuttamalla tarvittavat yhteydet ja liittymät potentiaalisille sijainneille väyläverkoltaan.

Liikenne 12 - suunnitelmassa tunnistetaan lentoliikenteen päästövähennystavoitteet ja käyttövoimien kuten kestävien lentopolttoaineiden (SAF), sähkön ja vedyn tuomat haasteet lentoliikenteen kilpailukyvyille. Suunnitelmassa ei oteta kantaa siihen miten uusien, tulevaisuuden käyttövoimien saatavuus turvataan kuten lentoasemien infrastruktuuriin vaadittavat muutokset ja investoinnit.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus tulee huomioida lentoasemien infrastruktuuria kehitettäessä. Finavian ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen valtionavustuksissa tulee entistä enemmän huomioida elinkeinoelämän tarpeet. Lentoasemien tulee ensisijaisesti toimia markkinaehtoisesti ilman pysyviä valtion tukia.

Henkilöliikenteen palvelut

Valtio ostaa markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Vuoden 2030 loppuun asti voimassa olevan sopimuksen arvo on arvonnäkökulmasta

enintään 34,87 mil. € vuodessa. Henkilöliikenteen palveluihin ei ole suunnitelmaluonnoksessa tehty viime vuosien kustannustason kasvusta huolimatta merkittäviä määrärahalisäyksiä. Tämä kehitys ei noudata suunnitelmaluonnoksen strategista linjausta, jonka mukaan kestävästä liikkumisesta korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen näkymä on myös huolestuttava. ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määrärahan kasvattaminen ei mahdollista kuin minimitasoisen liikenteen säilyttämisen. ELY-keskuksille suunnattu lisärahoitus on suunniteltu toteutuvaksi vasta nykyisen hallituskauden jälkeen, joten käytännössä kuluvalle hallituskaudella ELY-keskuksen edellytykset joukkoliikenteen järjestämiseen heikkenevät. Tämäkin kehitys on vastoin suunnitelmaluonnoksen Etelä-Suomen alueellista painotusta, jonka mukaan liikennejärjestelmää ja yhdysrakennetta hyödynnetään joukkoliikenteessä.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen rahoituksen ennakoitaan pitkällä aikavälillä vähenevän. Tämä kehitys siirtää entistä suuremman vastuun linja-auto- ja raideliikenteen järjestämisestä kunnille, joilla kaikilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia ylläpitää kilpailukykyistä joukkoliikennettä. Tämä heikentää kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä kehityssuuntana, että valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että alueellista junaliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa. Pitkän aikavälin näkymän muodostaminen henkilöjunaliikenteen palvelujen, ostojen, infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta on erittäin kannatettava toimenpide.

Muut liikennepalvelut

Uudenmaan liitto toteaa, että julkisesti järjestettyjen joukkoliikennepalvelujen tietopohjan kehittäminen on tärkeää. Lisäksi on tunnistettava ja vähennettävä lainsäädännöllisiä esteitä, jotka haittaavat yhteiskäyttöä edistäviä julkisia liikennepalveluja.

Kuljetukset ja logistiikka

Uusimaa on nyt ja tulevaisuudessa Suomen liikenteen ja logistiikan solmukohta. Uudellamaalla sijaitsee maan merkittävien kansainvälinen lentoasema ja tavarakuljetusmääriltään suuria satamia. Uudenmaan päätieverkko on merkittävä myös valtakunnallisesti. Raskaan tieliikenteen määrä Uudenmaan tieverkolla on suuri erityisesti valtateillä 1, 3, 4 ja 7, kantatiellä 50 (Kehä III) ja seututiellä 101 (Kehä I) ja tieliikenteessä kuljetettujen tavaratonniin määrä on suuri erityisesti Uudenmaan valtateillä. Uudenmaan alueen rautateiden tavaraliikenne on lähes kokonaan satamaliikennettä ja valtakunnallisesti merkittävää.

Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä. Tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin

liittyvistä riskeistä tuleekin kytkeä Rail Baltican junalauttayhteyksien lisäksi Helsinki-Talinnatunneli ja Via Balticaan kytkeytyminen.

Valtio on selvittämässä valtakunnallista näkemystä raideleveyden kehittämisestä ja suunnitelmaluonnoksen mukaan siinä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin. Uudenmaan liitto toteaa, että huomioiden Uudenmaan satamien merkittävä rooli niin huoltovarmuuden kuin Suomen kilpailukyvyn kannalta raideleveys selvityksessä tulee olla mukana kaikki raideyhteydellä kytketyt Uudenmaan satamat Sköldvik, Vuosaari, Hanko ja Loviisa.

Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Lisäksi todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, ja että yhteisrahoitteisuudessa pyritään vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi edellisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Vuoden 2021 suunnitelmassa esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Uudenmaan liitto toteaa, että valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta. Liikenneverkon mahdollisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa on noudatettava valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kohdeltava alueita tasapuolisesti. Väyläverkon kehittämishankkeet on jatkossa toteutettava liikenteen kehittämishankkeilla. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset tulee palauttaa alkuperäiseen rooliinsa kestävä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen välineenä. Kunnille on kohtuutonta, että valtionkustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkkojen osilla. Uudenmaan liitto toteaa, että tähän asti Suomi ei ole menestynyt liikenteen kehityshankkeiden EU-rahoituksen saannissa. Uudenmaan liitto korostaakin suunnitteluvalmiuden nostoa EU-rahoituskelpoisilla hankkeilla, kuten Länsiradalle, Lentoradalle ja Tallinnatunnelille sekä valtion tahtotilan osoittamista valtakunnallisissa liikennejärjestelmäkysymyksissä kuten raideleveydessä. Yleisenä kantana Uudenmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota kansallisen priorisoinnin merkitykseen muun muassa liikennehankkeiden EU-rahoituksen lähtökohtana.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 miljardia euroa. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450-

580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029-2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,73 miljardista eurosta 1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä.

Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidon rahoituksen tason nostoa tarpeellisena väyläverkon korjausvelka huomioiden. Tämä ei saa kuitenkaan johtaa kehittämisrahoituksen vähentämiseen. Koko Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Uudenmaan alueella niin raskaan tieliikenteen määrien kuin henkilöautoliikenteen määrien osalta. Uudenmaan perusväylänpidon rahoitus on jo pitkään ollut suhteellisesti alhaisempi kuin muualla Suomessa, kun sitä verrataan alueen väkilukuun tai ajosuoritteeseen. Lisäksi Uudenmaan alueella sijaitsevat maan tärkeimmät vientisatamat, mikä lisää liikenneverkon kehittämistarvetta. Käytettävissä oleva perusväylänpidonrahoitus tulee kohdentaa pääosin vilkkaimmin liikennöidylle väyläverkolle. Suunniteohjelman mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Uudenmaan liiton mukaan tämä ei saa johtaa tilanteeseen, jossa kunnille siirretään kustannuksia valtion väylien perusväylänpidosta. Valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa, mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet. Jo päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia euroa. Kehittämisessä huomioidaan suunnitelmaluonnoksen mukaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta noin 9 miljoonaa euroa vuodessa kohdistetaan väylien suunnitteluun vuodesta 2029 alkaen. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin.

Uudenmaan liitto on tuonut useita näkökantoja Uudenmaan liikenteen välttämättömistä kehitystarpeista lausunnon muissa kohdissa. Uudenmaan liiton mukaa väyläverkon kehittämisrahoitus talousraami on suunnitelmaluonnoksessa riittämätön. Jo pelkästään Länsirata ja Lentorata tarvitsevat hallitusohjelman mukaisesti toteutuessaan suunnitelmakauden lähes koko kehittämisrahoituksen suuruisen varautumisen. Uudenmaan liitto on nostanut esiin tarpeen Länsiradan ja Lentoradan valtion rahoituksen sisällyttämisestä talousraamiin lausunnon kohdassa liikenteen verkot ja liikenteen solmukohtat. Suunnitelmaluonnoksen rahoitus henkilöliikenteenpalveluihin on myös riittämätön, jonka Uudenmaan liitto on perustellut lausunnossa kohdassa henkilöliikenteenpalvelut.

Yhteenvedona Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidonrahoituksen nostoa oikeansuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien sekä henkilöliikennepalveluiden rahoitustasoa riittämättömänä tavoitteiden näkökulmasta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Liikenne 12 suunnitelmasta on laadittu SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointi ja ympäristöselostus. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetut säädökset on otettu huomioon vaikutusten arviointiprosessissa ja ympäristöselostuksen sisällössä. Laadittu arviointi on laaja. Arviointi jää kuitenkin hyvin yleispiirteiseksi, ja konkretian taso pitkän ja lyhyen aikavälin, välillisten ja välittömien, sekä pysyvien ja väliaikaisten vaikutusten osalta paikoin ohueksi. Esimerkiksi luvussa 6.3 olisi toivonut konkreettisempia arviointeja vaikutuksista ekologiseen kestävytyteen ja ilmastohaasteisiin. Vaikutusten arvioinnissa tehtävien johtopäätösten kautta olisi mahdollista esittää suunnitelmaan tarvittavia lisätoimia ja kielteisiä vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä esimerkiksi ilmastovaikutusten osalta.

Laajuutensa vuoksi ympäristöselostus on vaikeasti sisäistettävä, eikä siitä saa helposti yleiskuvaa suunnitelman merkittävimmistä vaikutuksista. Ympäristöselostuksen luettavuutta ja sisäistettävyyttä olisi voinut keventää esimerkiksi kuvilla ja vaikutusten yhteenvedoilla, kuten arviointimatriiseilla. Selostuksessa todetaan, että laadullisen arvioinnin tueksi on muodostettu karkea arviointiasteikko kahdesta plussasta kahteen miinukseen, jolla on pyritty kuvamaan muutoksen suuruutta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tämä aineisto on toiminut arvioinnin taustamateriaalina. Selostuksessa mainittu arviointikehikko ei kuitenkaan sisälly ympäristöselostukseen. Kehikko olisi voinut olla havainnollinen lisä ja tuoda konkretiaa vaikutusten merkittävydestä ja arvioitujen teemojen välisistä suhteista.

Arviointi on toteutettu pääosin laadullisena arviointina ja määrällistä arviointia on hyödynnetty mahdollisuuksien mukaan. Arvioinnissa on hyvin tunnistettu laadulliseen arviointiin liittyvät epävarmuustekijät, jotka on ollut tarpeellista tiedostaa johtopäätöksiä tehtäessä. Arviointi on laadittu asiantuntija-arviointina, mutta epäselväksi jää, keiden asiantuntijoiden toimesta ja millaisilla menetelmillä. Arvioinnin menetelmiä, arviointiin osallistuneita tahoja ja arviointiin liittyvää vuorovaikutusta olisi voinut kuvailla tarkemmin. Epäselväksi jää myös se, miten suunnitelma saavuttaa sille asetetut tavoitteet. Saavutetaanko tavoitteet toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävytyteen liittyen täysin, hyvin vai osittain. Suunnitelma olisi antanut mahdollisuuden tarkempaankin analyysiin.

Ympäristöselostuksessa viitataan sivuilla 38 ja 39 Maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). Liitto toteaa, että MRL:n nimi on 1.1.2025 muuttunut Alueidenkäyttölaiksi.

Muut huomiot?

Uudenmaan kasvava väestö ja sen keskeinen merkitys Suomen menestykselle on otettava huomioon sekä suunnitelmassa että investointiohjelmassa. Uusimaa on maan suurin väestö-, työpaikka- ja talouskeskittymä, ja sen kasvu vaikuttaa merkittävästi koko Suomen tuottavuuskehitykseen ja Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn. Uudenmaan liitto korostaa, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän on tuettava Uudenmaan alueen kasvun kehitystä, mikä tulee näkyä sekä suunnitelmassa että sen toimeenpanossa alueellisesti kohdistettujen investointien kautta. Tämä on huomioitava myös Helsingin seudun MAL-sopimuksessa valtion rahoitusosuuksien kautta.

Liikenne 12-suunnitelmaa toimeenpanevat investointiohjelma ja suunnitteluohjelma tulee valmistella yhtenä kokonaisuutena avoimesti ja vuorovaikutuksessa kunta- ja seututoimijoiden kanssa. Suunnitelmaohjelma onkin syytä laittaa lausunnonle samanaikaisesti investointiohjelman kanssa.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Heini Peltonen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö