

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021 – 2031 / Lausunto**Liikenteellinen saavutettavuus edistää ihmisten ja tavaroiden sujuvaa liikkumista**

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (VLJS) vaikutusten arvioinnissa ei tule keskittyä vain suurten kaupunkiseutujen liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin. Seutukaupungit ovat alueensa keskuksia ja työssäkäyntialueita. Seutukaupungeissa on kasvuyrityksiä sekä vahvasti vientivetoisia yrityksiä, jotka hyödyttävät koko maata. Ne ovat keskeisiä raskaan teollisuuden ja vientiteollisuuden paikkakuntia. Näistä syistä VLJS:ssa ei voida keskittyä vain pääväylien (TNT-verkko) kehittämiseen, alempiasteinen tieverkosto on tärkeä erityisesti pk-yrityksille.
- Henkilöliikenteen sujuvuuden sekä yritysten verkostomaisen toiminnan näkökulmasta seutukuntien keskuksista, seutukaupungeista tulee olla hyvät ja toimivat yhteydet läheisiin maakuntakeskuksiin ja myös maakuntarajojen yli. Logistiikan verkostomaisuus, sisältäen talouden ja tuotannon, vaatii laajempaa tarkastelua, kuin ainoastaan suurimpien kaupunkien väliset nopeat yhteydet.
- Seutukaupungit muodostavat työssäkäyntialueen omalla alueellaan, jossa on paljon työmatkapedelöintiä. Valtakunnallisesti tulee edistää toimenpiteitä, joilla tavoite tunnin työssäkäyntialueesta toteutuu laajasti ympäri Suomea.
- MAL-menettely ei ylety merkittäviin teollisuuskeskittymiin huolimatta siitä, että useamman seutukaupungin teollisuuskeskittymä on riippuvainen keskuskaupungin alueen työvoimasta (MAL:n valuvirhe). Nykyinen VLJS-luonnos ei huomioi riittävästi keskuskaupunkien ja seutukaupunkien välistä työssäkäyntiä.
- Seutukaupungit tarvitsevat välineitä, joilla käydä vuoropuhelua ja kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa.
- Seutukaupunkien näkökulmasta on tärkeää, että infrainvestoinnit kohdentuvat alueellisesti tasaisesti huomioden pääväyläverkoston lisäksi muutkin väylät.
- Poikittaisväylät on otettava VLJS-työssä huomioon nykyistä vahvemmin. Seutukaupunkien elinkeinoelämän vientiyhteyksien kannalta niiden toimivuus on välttämätöntä. Tämä tukee myös liikenneyhteyksien verkostomaista tarkastelutapaa.

- Seudulliset liikennehankkeet parantaisivat suurhankkeiden, kuten Tunninjunan, Suomi-radnan ja Itä-radnan kannattavuutta kytkiessään suuremman määrän ihmisiä yhteyksien piiriin. Mitä paremmin suurimpien kaupunkien seudulliset liikenneyhteydet ja -palvelut toimivat, sitä isompi hyöty on muillekin liikennekehityshankkeille. Toimivat liikennejärjestelmät mahdollistavat investointien edellyttämät matkustajamäärät.

Rautatieverkoston kattavuus edistää päästötavoitteiseen pääsemistä ja seutukaupunkien elinvoimaa

- Saavutettavuuden osalta Suomea tulisi tarkastella kokonaisuutena ja tämä koskee myös rautatieverkostoa. Tarkastelu ja panostukset eivät saa keskittyä ainoastaan nopeampiin junayhteyksiin maakuntakeskusten ja pääkaupungin välillä, vaan pitää huolehtia koko rataverkon kattavuudesta hallitusohjelman ja sen ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaan sekä maan poikittaisen raideliikenteen kehittämisestä.
- Ilmastonmuutoksen torjunnan ja hallituksen asettamien päästötavoitteiden kannalta on erityisen tärkeää, että liikennejärjestelmätyössä hyödynnetään olemassa olevia rautateitä ja kehitetään niiden sähköistystä sekä henkilöliikenteen aikataulutusta palvelemaan työmatkaliikennettä seutukaupunkien elinvoimaisuus huomioiden.
- Seudullinen raideliikenne tukisi entistä laajempien työssäkäyntialueiden rakentamista, lisäksi ympäristöystävällistä liikkumista ja kehittäisi merkittävällä tavalla seutukaupunkien ympärille rakentuvia elinkeinokeskittymiä.
- Raideliikenne ja muu julkinen joukkoliikenne tulee sovittaa yhteen niin että matkanteossa näiden yhteyksien yhdistäminen on sujuvaa. Liikennemuotojen turha päällekkäisyys ja kilpailu tulee poistaa.

Vienti tarvitsee sujuvat liikenneyhteydet

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelussa ja kriteereissä väylien, ratayhteyksien ja satamien käytön seurannan osalta tulee henkilömäärän lisäksi tarkastella liikkuvan tavaran määrää sekä arvoa. Viennistä ja BKT:n arvosta merkittävä osa kulkee seutukaupunkien kautta, etenkin teollisuusviennin volyyymi vaatii sujuvia yhteyksiä.
- Liikennejärjestelmän suunnittelussa tulisi konkretisoida toimialoittain keskeiset kuljetusreitit, jossa Suomi on tärkeä kulkuväylä pohjoismaisen ja eurooppalaisen logistiikan näkökulmasta. Pelkkä kansallisen näkökulman tarkastelu ei riitä. Konkreettinen merkitys kansainvälisestä logistiikasta ja liikenteestä jää liian yleiselle tasolle.
- Suomen pääväyläverkoston asetusta tulisi täydentää EU:n hyväksymällä teiden ydinverkolla TEN-T ja varmistaa niiden yhteneväisyys

- Näkökulma Suomen kytkeytymisestä kansainväliseen liikennejärjestelmään tulisi täsmentää pohjoismaiseen, eurooppalaiseen ja siitä kansainväliseen liikennejärjestelmään.
- Keskustelu avautuu paremmin, jos konkretisoidaan a) viennin ja tuonnin virtoja teillä, rautateillä, merellä ja ilmassa ja b) toimialoittaista tarkastelua kuten ruokakuljetukset, metsäteollisuus, vientiteollisuus jne. Satamien ja pääväylien välinen yhteys tulisi avata myös konkreettisesti toimialoittain. Eri kaupunki- ja kuntaverkostojen kuulemisia tulisi siis lähestyä näistä konkreettisista tietopohjista.

Toimivat verkkoyhteydet tulee taata koko maassa

- Suomi tarvitsee kaupunkien harvemmin asutuille sekä maaseutualueille laajakaistan tukihankkeita, koska kaupalliset operaattorit eivät ole innostuneita kehittämään ja investoimaan alueille nopeita langattomia verkkoja.