

Naantalın kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Kaupunginhallitus 15.02.2021 § 58
304/08.00.00/2021

Valmistelija Tekninen johtaja Reima Ojala

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021 - 2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista. Lausunnot on pyydetty 23.2.2021 mennessä. Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä ennen päätöksentekoa ja vaikutusten arvioinnissa.

Lausuntopyynnön tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.

Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuksista sekä kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. 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.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun on osallistunut valtion eri sidosryhmiä edustanut ohjausryhmä. Kaupunginhallitukselle esittävä lausunto on koordinoitu Turun kaupungin ja Varsinais-Suomen Liiton antaman vastaavan lausunnon kanssa.

Naantalin kaupungin lausunto jakautuu kahteen osioon siten, että kaupunginhallitukselle esitetään yhtenäisen lausunnon antamista esittelytekstissä kuvatusti. Tämän lisäksi kaupunginhallitus vastaa lausuntopyyntöön esittäjän lausuntoportaalissa laatimiin ohjattuihin kysymyksiin liitteen 7 mukaisesti.

Liite A3, KH 15.2.2021

Naantalin kaupungin lausunto liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Naantalin kaupunki pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Kansallisessa liikennepolitiikassa Turun kaupunkiseudun logistinen asema kuitenkin aliarvioidaan. Turun kaupunkiseudun vahvaa logistista asemaa tukevat useat kiistattomat faktat. Suomen kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta Turun kaupunkiseudun asema tulee Liikenne 12- suunnitelmassa asettaa sille kuuluvalla tasolle ja alueen kehittämisen on oltava suunnitelmassa vahvemmin mukana eri toimintalinjojen tavoitteissa ja toimenpiteissä.

Turun kaupunkiseutu on pääkaupunkiseudun lisäksi ainoa logistinen keskus, joka on saavutettavissa kaikilla merkittävillä logistiikan liikennemuodoilla. Logistisessa keskittymässä on kaksi kansainvälistä satamaa (Turku ja Naantali), kansainvälinen vahvassa kasvussa oleva lentoasema ja tärkeät raide- ja kumipyöräyhteydet Suomen eri alueille. Turun kaupunkiseudulla toimii useita logistiikka-alan kotimaisia ja kansainvälisiä yrityksiä. Lisäksi Turun kaupunkiseutu on Suomessa Helsingin rinnalla ainoa logistinen keskus, jolla on myös päivittäistä lentorahtitoimintaa.

Turun kaupunkiseudun sijainti on optimaalinen suhteessa läntiseen Eurooppaan. Turun kaupunkiseudulla on kustannustehokkaan sijaintinsa osalta erinomaisen mahdollisuuden kansallisen logistiikkakeskittymän jatkokehittämiselle. Turun kaupunkiseudulta on Suomen kasvukolmion lyhimmat ja nopeimmat yhteydet Skandinaviaan ja Länsi-Eurooppaan kytkeytyvään tie- ja raideverkostoon. Kansallisesti Turun kaupunkiseudulla on mahdollisuus kehittyä koko läntisen Suomen jakelu- ja logistiikkakeskukseksi. Tämä nopeuttaisi läntisen ja pohjoisen Suomen toimitusketjuja ja helpottaisi pääkaupunkiseudun sataman ja lentoaseman kuormittunutta tilannetta. Turun kaupunkiseutu ja Naantali ovat Euroopan TEN-T ydinverkkokäytävällä ja sen kansainvälinen merkitys on siten tunnustettu Euroopan tasolla.

Naantalin kaupunki näkee laaditussa luonnoksessa merkittäviä kehittämistarpeita ja edellyttää niiden huomioimista jo tässä ensimmäisessä hyväksyttävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Suunnitelman rahoitus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 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 asetettujen tavoitteiden valossa perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat liian pieniä ja alkavat liian myöhään tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on pitkäjänteisyyden kannalta huonoa, että kaikki merkittävät päätökset tulevien hallituskausien rahoituseristä jäävät avoimiksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät ratayhtiöt, joita edistetään tällä hetkellä pääosin hankeyhtiöiden toimesta. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita suunnittelun ulkopuolelle.

Naantalın kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa ja allokointia vahvistaa vaikutusten arvioinnin pohjalta kestävä liikkuamisen edistämisen hyväksi MAL-kaupunkiseuduille sekä niiden välisiin yhteyksiin.
- Suunnitelman tulee sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulee ohjata tähän.
- Joukkoliikenteen tukea tulee nostaa jo vuodesta 2021 alkaen ja varmistaa lähivuosien erillisrahoituksilla suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset, jotta pystytään palautumaan koronasta ja kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.
- Kävelyn ja pyöräilyn sekä liityntäpysäköinnin rahoitustasoa tulee nostaa esitettyä huomattavasti enemmän ja aikaisemmin.
- Suunnitelmassa tulee selkeämmin osoittaa strateginen tavoitetilä ja panostukset "Turun tunnin junan" edistämiseksi.
- Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon Turun lentokentän asema maan toiseksi merkittävimpana kansainvälisen lentoliikenteen ja rahtiliikenteen kenttänä.

Hankkeiden yhteisrahoitus

Valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole Naantalın eikä suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä. Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja tekisi jatkossa yleisen linjauksen lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka perusteella kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Esitetty yhteisrahoitusmalli ja siinä esitetty periaate on kohtuuton siten esitettyinä, että valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä kustannuksineen ja kunnat vastaavat katuverkostaan.

Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin

kustannusjakosuosituksiin. Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti, ja maankäyttötulot on kohdennettu välttämättömään kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina. On myös huomioitava, etteivät kunnat ole edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, jolloin kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät entisestään eikä kaupunkien kestävä kasvua ja kilpailukykyä pystytä tulevaisuudessa varmistamaan.

Kaupunkiseudut kannattavat selkeiden, ennakkointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee laatia yhteistyössä valtion ja kuntien kesken. Lausunnoton menetelmä on liian heikko osallistamisen tapa kustannusten jakamiseksi. Nykyiset MAL-neuvottelutulokset eivät ole sellaisenaan hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille. Valtio ei myöskään tuonut vuoden 2020 MAL-neuvotteluissa esille, että samalla on tarkoitus neuvotella valtakunnallisesta kustannusjakomallista.

Yhteisrahoitusmallin valmistelussa tulee tarkastella valtion ja kuntien vastuut kokonaisuutena sekä kuntien veropohjan pieneneminen sote-ratkaisun yhteydessä. Valtion väyläinvestointien kustannusten siirtämistä kategorisesti kuntien vastuulle ei voi lähtökohtaisesti hyväksyä. Sopimuksellisessa yhteistyössä kustannusvastuiden tulee olla yksipuolisen päätöksen sijasta neuvottelujen lopputulos. Naantalin kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Kuntien toteutuneet rahoituspanokset ja muuttuva rahoitusympäristö tulee ottaa huomioon yhteisrahoitusmallin valtion ja kaupunkiseutujen välisessä jatkotyössä.
- MAL-seutujen osalta kustannusjaot valtion ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä erikseen valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä siten, että päävastuu rahoituksesta on aina sillä taholla, jonka omistukseen investointi toteutetaan.
- Valtion rataverkon hankkeisiin kaupunkiseuduilla valtion rahoituksen tulee olla jatkossa vähintään 70 %.

Kaupunkiseutujen suunnittelu

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi edellytyksiä kaupunkiseutujen pitkäjänteiseen suunnitteluun. Suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. Suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli ja MAL-sopimusten yhteydessä tunnistetut kaupunkiseutujen tarpeet tulee tunnistaa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valtio edellytti MAL-sopimusneuvotteluissa useiden seudullisesti priorisoitujen liikennehankkeiden siirtämistä valmisteilla olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteyteen, mutta kyseisiä teemoja ei tällä hetkellä sisälly suunnitelmaluonnokseen. Haasteena on myös puutteelliset kytkennät ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin selvityksiin kuten

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja Liikenteen verot ja maksut -selvitykseen. Suunnittelua tulee edelleen jatkaa, tunnistaa epätarkkuudet ja tulkita suunnitelmaa jatkossa joustavasti, jottei lukkiuduta epätarkkojen tarkastelujen seurauksena puutteellisiin ratkaisuihin.

Naantalın kaupunki edellyttää lausunnossaan seuraavia muutoksia suunnitelmaan:

- Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkän aikavälin linjauksia vaan niiden osalta tulee jatkaa, täydentää ja päivittää VLJS-suunnittelua yhteensovittaen sitä MAL-sopimusprosessiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta MAL-sopimukseen on kokonaisuutena selkeytettävä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee kirjata selkeästi, kuinka Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -selvitys sekä hankeyhtiöiden valmisteluvastuulla olevat suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön. Fossiilittoman liikenteen tiekartan vaiheistetun päätöksenteon konkretisoituessa tulee tarkistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaukset, jotta ne ovat linjassa mm. mahdollisen kansallisen päästökaupan kanssa.

Suunnitelman toimeenpano

Naantalın kaupunki korostaa halukkuuttaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön tarvitaan kuitenkin lisää aitoa valtion ja kuntien välistä yhteistyötä. Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella edelleen yhdessä kuntien kanssa ja kaupunkiseudut osallistuvat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Esitetty liikennejärjestelmäfoorumi on kannatettava, mutta se ei yksin tuota aitoa vuorovaikutusta. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta etenkin kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin tapahtua yhteistyössä eri osapuolten kanssa ja sen tulee olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

Naantalın kaupunki esittää lausuntonaan, että suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee käydä neuvotteluja yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa ja tarkastella epäselviä hankkeita tarkemmin seudullisissa MAL-prosesseissa.

Suunnitelman laadinnassa tulee ottaa huomioon Turun seudun MAL-sopimukseen kirjatut seudun yhteisesti priorisoimat tavoitteet.

Raideyhteyksien kehittämishankkeet

1. Turun tunnin juna -nopean raideyhteyden toteuttaminen.
2. Turun raitiotien 1. vaiheen toteuttaminen.
3. Toijalan radan tasoristeysten poistot (ml. Vanhan Tampereentien tasoristeys).
4. Lähijunaliikenteen aloittaminen.

Tieverkon kehittämishankkeet

1. E18 Turun kehätien kehittäminen: Raision keskustan ja Naantali-Raisio -osuuden toteuttaminen v. 2030 mennessä osana Skandinavia-Välimeri TEN-T -ydinverkkokäytävän sovittua laatutasoa.

2. Mt 180 Saaristotien (Paraistenväylän) ja Mt 180/Mt 2200 Kaarinantien kehittäminen: Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen korvausinvestoinnit, Kaarinan läntisen ohikulkutien toteuttaminen ja Kaarinantien parantaminen.
3. Vt 9 (Turku-Tampere) kehittäminen: Lieto-Aura leveäkaistatien 4-kaistaistuksen, Auran eritasoliittymän ja ohituskaistaparien toteuttaminen.
4. Vt 8 (Turku-Pori) kehittäminen: päivitetyn kehittämisselvityksen toimenpiteiden jatkaminen.
5. Vt 10 (Turku-Hämeenlinna) kääntämisen vt:lle 9 suunnittelu ja nykyisen vt 10 linjauksen parantaminen pienillä toimenpiteillä.

Valtion ja Turun kaupunkiseudun yhteistyö

Naantalin kaupunki korostaa lausunnossaan yhteistyön tiivistämistä liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman muodostamisessa siten, että;

- valtakunnalliseen suunnitelmaan liittyvän suunnittelu- ja investointiohjelman laadinnassa tulee noudattaa SOVA-lain osallisuuden henkeä (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista),
- strategisen tilannekuvan muodostamisessa tulee varmistaa, että prosessissa ovat mukana riittävät ja ajantasaiset näkökulmat,
- liikennehallinnon tulee osallistua aktiivisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä
- valtion liikennehallinnon yksinäisyyttä tulee vahvistaa.

Matkailuliikenne

Naantalin kaupungin näkemyksen mukaan suunnitelmassa on jätetty liian vähälle huomiolle 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 sekä kehittämistoimia, joilla ympärivuotista matkailuliiketoimintaa voidaan edistää. Turun kaupunkiseutu on kansainvälinen logistinen keskus, mutta sen lisäksi saaristomeren portti ja kyseisen matkailualueen liikenteen alueellinen keskus. Vesi- ja kumipyöräliikenne saaristoon kanavoituu Turun ydinkaupunkiseudun kautta. Saariston matkailupalvelut ja niiden kehittäminen ovat keskeinen osa Naantalin kaupunkistrategiassa ja käytännön toiminnassa.

Matkailuelinkeino tarvitsee nykyistä toimivammat matkaketjut, joissa kansainvälinen ja alueellinen saavutettavuus muodostaa joustavan ja ympärivuotisesti toimivan yhtenäisen kokonaisuuden. Matkustusmuotojen ja -palveluiden kehittäminen edellyttää uusien kustannustehokkaiden ja kannattavien palveluketjujen ja -muotojen kehittämistä. Matka kohteeseen on jo osa matkailun palvelu- ja elämyskokonaisuutta. Matkailuyrityksillä on lisäksi sellaisia liiketoiminnan toteuttamiseen liittyviä huollon ja ylläpidon kuljetustarpeita, jotka vaativat kansallisen tason edistämistoimia.

Alueen matkailun kehittämistarpeet yhdessä saariston asukkaiden liikennöintitarpeiden kanssa muodostavat kehittämiskokonaisuuden, jota tulee edistää tiiviissä yhteistyössä Naantalin kaupungin ja Turun kaupunkiseudun kansainvälisen logistisen keskuksen ja saaristoalueen kesken.

Naantalin kaupunki esittää lausuntonaan, että matkailun suuralueiden saavutettavuuden edistäminen otetaan huomioon suunnitelmaan sisältäen:

- suurmatkailualueiden matkaketjujen kehittämishankkeet,
- suurmatkailualueiden huollon ja ylläpidon logistiikan kehittämishankkeet,
- suurmatkailualueiden kestävä liikkuminen,
- suurmatkailualueiden lentoliikenteen kehittämishankkeet sekä
- elämykset osana matkaketjuja ja -palveluita.

Lentoliikenne

Naantalin kaupunki korostaa Turun lentoaseman merkitystä. Suomi on Euroopasta katsottuna saari, jonka saavutettavuus kansallisessa lentoasemaverkossa jatkossakin edellyttää toimivat meri- ja lentoyhteydet. Finavia Oyj:n lausunnossa Turun lentoasema on luokiteltu kentäksi, jossa liikenteen arvioidaan säilyvän nykytasolla. Luokittelussa ei ole huomioitu Turun kansainvälisen lentoliikenteen lisääntyntä yhteystarjontaa, matkustajamäärien kehitystä, Lounais-Suomen elinkeinoelämän merkittävää kasvua eikä Suomen saariston (Finnish Archipelago) matkailupotentiaalia.

Lounais-Suomi on usealla toimialalla kansainvälisen kilpailukyvyyn ja kasvun moottori. Etenkin meriteollisuus, lääke- ja biotoimiala sekä matkailun edistäminen tarvitsevat jatkossakin toimivat ja kehittyvät kansainväliset lentoyhteydet. Turun kaupunkiseutu on lisäksi Suomen saariston kansainvälisen matkailualuekokonaisuuden sisällä merkittävä kasvava kulttuuri-, tapahtuma- ja kongressimatkailun keskus, joka tarvitsee toimivan kansainvälisen lentoaseman.

Turun lentoasema on matkustajamäärissä Suomen toiseksi vilkkain kasvussa oleva kansainvälinen kenttä ja usean lentoyhtiön varakenttä. Saaristonmeren asukkaiden ja alueella toimivan meriliikenteen turvallisuus on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävää. Koko Suomen alueellinen koskemattomuus sekä saariston puolustuksen erityispiirteet korostavat Turun lentokentän roolia ja sijaintia. Rajavartioston toimintakyky lounaisella saaristo- ja merialueella on turvattu sotilasilmailun resursoinnin ja järjestämisen yhteydessä. Pandemia on lisäksi osoittanut Turun ja Naantalin satamien ja Turun lentoaseman yhteyksien merkityksen kansallisen huoltovarmuuden ylläpidossa ja Ahvenanmaan toimintojen turvaamisessa.

Naantalin kaupunki esittää lausuntonaan, että:

- Turun lentoasema tulee liittää kasvupotentiaalain omaaviin alue- ja matkailulentoasemien ryhmään ja sen tulee olla mukana kansainvälistä matkailua edistävissä logistisissa kehittämistoimissa.
- Turun lentokenttä on Suomen lentorahdin kakkoskenttä, jonka kasvupotentiaali tulee huomioida ja edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.
- Turun lentoasema tulee liittää kansallisen turvallisuuden, meriturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta merkittävien kenttien ryhmään ja kentän ympärivuorokautinen toimintavarmuus tulee varmistaa.

Oheismateriaali

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - Suunnitelmaluonnos 21.1.2021
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen vaikutusten arviointi

Esittelijä	Kaupunginjohtaja
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää antaa Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta esittelytekstissä kuvatun lausunnon täydennettynä liitteen A3 mukaisilla lausuntoportaalin vastauksilla.
Kokouskäsittely	Merkitään, että tekninen johtaja Reima Ojala oli läsnä asiantuntijana tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajan.
Päätös	Kaupunginjohtajan ehdotus hyväksyttiin.