

Lausuntoa kysymyskohtiin 1 ja 2

Kuopion kaupunki nostaa seuraavassa esille aihealueittain tärkeimmät seikat Liikenne12-suunnitelman jatkokehittämiseksi.

Joukkoliikenne

Suunnitelmassa on käsitelty monipuolisesti ja laajasti liikennejärjestelmän eri osa-alueita, eri liikennemuotoja ja kehittämistarpeita sekä esitetty lukuisia joukko hyviä ja kannatettavia toimenpiteitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelman tärkeä toimenpide tavoitteiden saavuttamiseksi on rahoituksen suuntaaminen kestävien liikkumismuotojen käytön edistämiseen suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla. **Esitetyn tuen määrä erityisesti keskisuurille kaupungeille suunnatun joukkoliikennetuen osalta ei kuitenkaan ole riittävä. Keskisuurten kaupunkien määrä (10 kaupunkia) ja jatkuvasti kasvavat joukkoliikennehankintojen kustannukset huomioiden esitetty vuosittainen tuki 6 M € jää kovin marginaaliseksi.** Tuen niukkuuden lisäksi Kuopion kaupunki huomauttaa, että joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta on tärkeää, että **valtio sitoutuu tukitasoihin yli hallituskausien.** Joukkoliikenteen kehittäminen on pitkäjänteistä työtä ja liikennöinnin sopimuskaudet pitkiä, jolloin rahoitustasojen heittelehtiminen aiheuttaisi ongelmia. Näin ollen hallituskausittain tehtävän liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitysprosessien yhteydessä tulee huolehtia, että joukkoliikennetukien rahoitusvaraukset säilyvät.

Ratainvestoinnit

Suunnitelmassa esitetty satsaaminen raideliikenteen käyttöä tukeviin investointeihin edistää merkittävästi kestävästä kehitystä ja luo yrityksille mahdollisuuksia hoitaa myös kuljetuksia ympäristöystävällisesti. **Rataverkoston kehittämisessä tulee huomioida erityisesti itäisen ja läntisen Suomen saavutettavuusero.** Tätä varsin merkittävää saavutettavuuseroa tulee pyrkiä kuroma umpeen, jotta itäinen Suomi ja sen elinkeinoelämä pysyisi elinvoimaisena ja voisi kehittyä, sekä kestävä liikkuminen niin alueen sisällä kuin sen ulkopuolellakin olisi mahdollista.

Suunnitelmassa hankeyhtiöiden kautta toteutettavien ratahankkeiden osalta on huolestuttavaa se, että hankeyhtiöiden suhde Liikenne12 -työhön näyttäytyy epäselvänä. Suunnitelmasta ei käy selville, millä tietopohjalla ja millä prosessilla valtakunnallisesti ja aluerakenteellisesti tärkeistä linjauksista päätetään. Lisäksi on tärkeää huomioida, että hankeyhtiöissä mukana olevat kunnat ovat sitoutuneet ratahankkeiden suunnittelukustannuksiin, mutta **ratainvestoinneista tulee valtion kantaa päävastuu.**

Väyläverkon korjausvelka

Väyläverkon korjausvelan vähentäminen toimenpiteenä on erittäin kannatettava ja parantaa alueiden saavutettavuutta. **Korjausvelan pienentämisen kohdistaminen kysynnän mukaan puolestaan on johtamassa siihen, että saavutettavuuserot eri puolilla Suomea ovat edelleen kasvamassa.** Pelkästään kysynnän mukaan suunnatun investointirahoituksen vaarana on heikentää edelleen niiden alueiden kilpailukykyä, jotka jo nykyisin ovat heikommin saavutettavissa.

Kuopion kaupunki pitää tärkeänä, että alemman tieverkon palvelutasomäärittelyssä huomioidaan kaivannais-, maa- ja metsäteollisuuden kuljetustarpeet sekä alueelle tärkeä matkailuliikenne. Kuopion kaupunki huomauttaakin, että alkutuotannon kuljetustarpeet tulee nostaa lopullisessa Liikenne12-suunnitelmassa luonnosta vahvemmin esille.

Sopimuksellinen yhteistyö

Suunnitelmassa esitetty sopimuksellinen yhteistyö valtion ja kuntien sekä kaupunkien välillä on merkittävä toimenpide vaikuttavaan liikennejärjestelmätyöhön. **Rahoitusohjelmassa tulee ottaa huomioon se, että MAL-sopimusten piiriin on tulossa kolme uutta kaupunkiseutua. Esitetty rahoitusvaraus vuosille 2024-26 on täysin riittämätön.**

Sopimuksellisuuteen liittyvänä on liikenne12-suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli, jonka osalta Kuopio yhdessä muiden kaupunkien kanssa olisi toivonut vuoropuhelua suunnitelman laatijoiden kanssa. **Esitetty rahoitusmalli, sen taustalla vaikuttaneet tekijät sekä käytön periaatteet eivät ole hyväksyttävissä.** MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestäväen kaupunkikehityksen investointeihin ja joukkoliikenteen kehittämiseen. Suunnitelman valmistelussa on tuotu esille, että esitetty yhteisrahoitusmalli vastaa kesän 2020 MAL-sopimusneuvottelujen tulosta. **Neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa käydyt neuvottelut eivät voi olla lähtökohta valtakunnalliseen rahoitusmalliin, varsinkaan kun valtio ei tuonut tätä ulottuvuutta esiin MAL-sopimusneuvotteluissa, ja lisäksi esitetty malli ei ota huomioon kuntien ja alueiden erilaisia lähtökohtia.**

Hankkeiden toteutuminen tulee jatkossakin perustua hankkeiden tarpeellisuusarviointiin. Valtion hankkeiden rahoituspohjan laajentaminen kuntien vastuulle vedoten kuntien saamiin **maankäyttömaksuihin on huono lähtökohta, sillä maankäyttömaksut ovat korvamerkittyjä rahoja kaupunkien oman infran kehittämiseen, ja korvaavat yleensä vain osan kuntien kehittämisinvestoinneista.**

Yhteisrahoitusmallia perustellaan suunnitelmassa myös ns. hyötyjä maksaa – ajatuksella, jonka osalta kuitenkin jää epäselväksi:

- Miten infrahankkeista saatavia hyötyjä mitataan?
- Mille taholle tai tahoille kustannukset ja toisaalta hyödyt kohdentuvat?
- Miten hyödyt konkretisoituvat ja millaisella aikajänteellä?
- Miten valtion ja kuntien vastuut, kustannukset ja hyödyt näyttäytyvät tässä kokonaisuudessa?

Kuntien katuverkon toimenpiteet

Kuntien katuverkkoon kohdistuvien toimenpiteiden osalta voidaan todeta, **että katuverkkojen merkitys jalankulun ja pyöräilyn alueina ei heijastu määrittelyihin toimenpiteisiin;** kuntien katuverkoilla toimenpiteiden pääpaino tulisi olla jalankulun, pyöräilyn, esteettömyyden ja liikenneturvallisuutta edistävissä toimenpiteissä - nyt suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä vain autoliikenteen ja kuljetusten osalta, jotka toki nekin ovat tärkeitä erityisesti kuljetusten tehostamisen näkökulmasta. **Suunnitelmasta ei käy selville, miten se sitoo kuntia ja niille määritellyjä toimenpiteitä.**

Lausuntoa kysymyskohtiin 3 ja 4 liikennejärjestelmän pitkän tähtäimen visioista vuodelle 2050

Pitkän tähtäimen visiossa liikennejärjestelmästä on nostettu hyvin esiin vastauksia nykytilanteessa esillä oleviin liikennejärjestelmään liittyviin haasteisiin. **Itäsuomalaisena näkökulmana Kuopion kaupunki huomauttaa, että liikennejärjestelmää on kehitettävä siinä määrin, että se mahdollistaa elinkeinoelämän ja sitä kautta alueiden kehittymisen myös niillä alueilla, joiden liikenteellinen saavutettavuus on nykyisin jäänyt jälkeen.**

Nyt lausuttavana olevasta **Liikenne12-suunnitelmasta tulisi käydä selvemmin ilmi, kuinka se vastaa ensimmäisistä askelista kohti määriteltyä visiota.**

Liikenneverkkoa koskevan rahoituksen osalta vaikuttaa siltä, että rahoitusvastuuta ollaan siirtämässä aiempaa enemmän kuntien vastuulle, mikä kuntien taloudellinen tilanne ja sen muut palvelutehtävät huomioiden on epärealistista. **Liikennejärjestelmään liittyvää rahoitushaastetta ei voi ratkaista siirtämällä rahoitusvastuuta kunnille.** Toki suunnitelmassa on mainittu myös EU-rahoituksen nykyistä tehokkaampi hyödyntäminen, mikä tulisikin olla pääasiallinen tavoite liikenneverkon rahoitushaasteeseen.

Visiossa mainittu liikenneturvallisuuden tavoite on syytä näkyä Liikenne12-suunnitelmassa nyt esitettyä luonnosta vahvemmin, mikä tarkoittaisi mm. rahoituksen suuntaamista esitettyä enemmän pieniin, vaikuttaviin liikenneturvallisuushankkeisiin, joita kuntien ja seutujen liikenneturvallisuussuunnitelmissa on vuosikymmenien aikana tunnistettu.

Vähäpäästöiseen kulkemiseen ja kuljettamiseen liittyen kaupunki huomauttaa, että ajoneuvoilla toteutettavien kuljetusten lisäksi tulee myös pitkällä tähtäyksellä edistää raide- ja vesitiekuljetuksia, kun se elinkeinoelämän tarpeet huomioiden on taloudellista.

Visiossa on kiinnitetty erityistä huomiota työmatkojen kestävyteen ja toisaalta myös niiden vähentämiseen. Tämän rinnalla tulisi kuitenkin huomioida myös se, että ihmisten vapaa-ajanliikkuminen kasvaa koko ajan, minkä vuoksi vähintään suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla tulisi niiden joukkoliikenteen pystyä vastaamaan myös näihin liikkumistarpeisiin. Yhtenä kysymyksenä tulisi huomioida, millä tavalla yhteiskunnan kustantaman toisen asteen koulutuksen liikkumistarpeita ratkaistaan jatkossa kustannustehokkaasti huomioiden peruskoulua epäsäännöllisemmät liikkumistarpeet ja pidemmät matkat.

Visiossa mainittujen haja-asutusalueiden liikkumispalveluiden osalta tulisi valtion mahdollistaa niiden kehittäminen ja kehittyminen mahdollisimman nopealla aikataululla. **Taksilain muutoksen myötä taksipalvelut ovat monin paikoin mm. Itä-Suomessa kohtuuttoman heikolla tasolla, mikä johtaa siihen, ettei mm. matkojen yhdistelyyn tähtäävät toimenpiteet ole mahdollisia, kun palveluntarjoajia ei ole.**

Liikenne12-suunnitelman linjaukset ovat pääosin oikean suuntaisia ja vievät Suomen liikennejärjestelmää kokonaisuutena kohti visiota. **Suunnitelmassa on kuitenkin kohtia, jotka kaipaavat tarkennuksia ja niiden vaikutukset esim. kuntiin tai alueille jäävät arvailujen varaan.**

Kysymyskohtien lisäksi Liikenne12-suunnitelman osalta Kuopion kaupunki antaa lausuntonsa seuraaviin yksityiskohtiin:

- Liikenne12-suunnitelmassa alueiden saavutettavuuden osalta on strategisena linjauksena, että peruspalvelujen tarjonta katsotaan riittäväksi alueilla, joissa markkinaehtoisia palveluita ei synny. **Itä-Suomessa markkinaehtoinen liikenne on kutistunut kovin vähiin. Kuopion kaupungin näkemyksenä kuitenkin on, ettei peruspalvelutaso ole riittävä ainakaan Kuopion kaupunkiseudulla.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 22)
- Liikenne12-suunnitelmassa on esitetty toimenpiteenä, että Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä muun muassa Väyläviraston kanssa kehittää joustavan ja yhteistyöhön perustuvan liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivitysprosessin. **Kuopion kaupungin mielestä tilannekuvan laatiminen on tärkeää, ja prosessiin on hyvä osallistaa tarvittavin osin myös kuntia ja kaupunkeja.** Nyt Liikenne12-suunnitelmassa viitataan monessa kohtaa Traficomien asiantuntijatyönä laatimaan Liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan, jonka määrittely- ja suunnittelukriteerit eivät ole julkista aineistoa. (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 27)
- **Sivulla 30 esiteltyjen määrärahojen osalta suunnitelmaluonnoksesta ei käy selville, esim. MAL-kaupunkiseutuja koskevan rahoituksen osalta, koskeeko varaus neljää ns. vanhaa MAL-seutua vai kaikkia seitsemää MAL-kaupunkiseutua.** Lisäksi kirjaus ei anna kuvaa rahoituksen suhteesta aiempaan rahoitustasoon.
- Liikenne12-suunnitelman toimenpiteenä on Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla päivittää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain edellyttämä **maanteiden toiminnallinen**

Luokitus vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita vuoden 2022 loppuun mennessä. **Koska linjaus ei tarkemmin kerro, mitä tämä päivittäminen tarkoittaa, on kuntien oltava tietoisia päivitystyöstä hyvissä ajoin ennen luokituksen hyväksymistä.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 31)

- Maantieverkon kehittämisen osalta on toimenpiteeksi kirjattu, että pienten liikenneturvallisuuskohteiden toteuttamiseen suunnataan nykyistä enemmän rahoitusta. Toimenpide on hyvä, sillä seuduilla on paljon liikenneturvallisuussuunnitelmiin kirjattuja, toteuttamattomia toimenpiteitä. **Vaikka rahoitusta aiotaan suunnata em. hankkeisiin, epäilyksenä on, ettei rahoitustaso kuitenkaan ole riittävä.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 35)
- Sisävesiliikenne on Liikenne12-suunnitelmassa huomioitu hyvin niukasti. Huomioin arvoista on, että **TEN-vesiväyläverkon toiminnallisuutta tulisi tarkastella myös ns. takamaiden osalta niin, että myös yhteydet satamiin niin kumipyörillä kuin raiteillakin tulisi olla mahdollisia.** Tätä alueellista kysymystä ei suunnitelmaluonnoksessa ole huomioitu riittävällä tavalla. (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 37 ja 71)
- Kuntien ja kaupunkien **katuverkon merkitykseen liittyen toimenpiteenä tulisi olla myös liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä sekä kävelyä- ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden priorisointi.** Myös joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia parantavat infratoimenpiteet tulevat kysymykseen sellaisilla kaupunkiseuduilla, joilla joukkoliikenteen sujuvuudella on sen houkuttelevuuden kannalta merkitystä. Katuverkon toimenpiteiden osalta Liikenne12-suunnitelman kirjausten sitovuus jää epäselväksi. (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 41)
- Liikenne12-suunnitelmassa on esitetty, että valtio kehittää yhteistyössä kuntien kanssa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla ja pitää olemassa olevaa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria kunnossa 10 Milj. € vuodessa. Suunnitelmasta ei käy selville, miten määritelty rahoitustaso suhteutuu olevaa rahoitustasoon. **Linjaus uhkaa johtaa siihen, että kaupunkitajamien ulkopuolella on vaikea saada tarpeellisiakaan jalankulkua- ja pyöräilyä edistäviä hankkeita liikkeelle.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 41)
- Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, että liityntäpysäköinnin järjestää useimmiten kunta. Valtion roolia liityntäpysäköinnin rahoittamisessa kasvatetaan osana kestävä liikenteen edistämistä. Oletuksena on, että roolin kasvattaminen koskee lähinnä suurien kaupunkisetujen liityntäpysäköinnin kehittämistä, minkä lisäksi **tulee huomioida, että valtiolla on roolia mm. maanteiden varsilla ja pienemmissä kuntataajamissa olevien liityntäpysäköintitarpeiden tyydyttämisessä.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 42)
- Yhteisrahoitusmallin osalta voidaan todeta, että on hyvä, jos kustannusjakoon pystytään luomaan yhtäläinen käytäntö, mutta **käytännön luomisen taustalla tulee olla monipuolisempi tarkastelu kuin kategorisesti yhteneväinen maksuosuus.** Tämä saattaa Suomen kunnat epätasa-arvoiseen asemaan ja voi johtaa siihen, ettei tarpeellisetkaan hankkeet toteudu, kuntien rahoitusvaikeuksien vuoksi. Suunnitelmassa todetaan, että liikennehankkeet parantavat alueellista saavutettavuutta, ja ajatuksena on, että ne kunnat, joiden saavutettavuus tulevaisuudessa hankkeiden myötä paranee ovat vastuussa saavutettavuuden parantamisesta. On kuitenkin hyvä huomata, että maan liikenneverkkoja on tähän mennessä kehitetty epätasapainoisesti, jota suunnitelmassa esitetty rahoitusmalli ei ota huomioon. **Tasapuolisuuden nimissä on syytä kehittää jälkeen jääneitä verkkoja niin, että saavutettavuuden taso on tavoitteellisesti samalla tasolla itäisessä ja läntisessä Suomessa.** (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 44)
- Suunnitelmaluonnoksessa esitetään, että matkaketjuja lentoasemille kehitetään koko maassa. Tämän kirjauksen osalta jää epäselväksi, mikä taho kehittämisestä vastaa. (Huomio kohdistuu suunnitelman sivulle 46)

- **Joukkoliikenteen tukemiseen ja kehittämiseen** liittyen Kuopion kaupunki huomauttaa, että **rahoitukseen tarvitaan vahvempaa sitoutumista koko valtionhallinnon laajuudella, jotta kuntaviranomaiset voivat luottaa ja tukeutua pitkäjänteisessä suunnittelussaan siihen.** Joukkoliikenteen suunnittelu on nimenomaan pitkäjänteistä, jossa kehittämisen vaikutukset näkyvät yleensä muutamien vuosien viiveellä. Lisäksi kaupunki huomauttaa, että koronaelvytyksen lisäksi joukkoliikenteen suosion kasvattaminen edellyttää edelleen kehittämistoimia, joita myös valtion tulisi osaltaan tukea. (Huomio kohdistuu sivuille 48 ja 49)
- Liikenne12-suunnitelmassa on linjattu, että kunnat mahdollistavat liikkumisen palveluiden kehittymistä koko maassa ja tunnistavat niiden roolin osana liikennejärjestelmää. Lisäksi on esitetty, että kunnat edistävät liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, yhteisen kehittämisen ja digitalisaation kautta (esimerkiksi älykkäitä syöttöliikenneratkaisuja ja yhteentoimivia järjestelmiä) sekä mahdollistavalla maankäytöllä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Tähän kirjaukseen **Kuopion kaupunki huomauttaa, että taksilain uudistus vei taksit monilta Itä-Suomen maaseutualueelta. Näin ollen MaaS-palveluiden kehittäminen on kunnille mahdoton tehtävä, jos palvelun tuottajat puuttuvat. Valtion tulisi etsiä ratkaisu ongelmaan lainsäädännön keinoin.** Tämä koskee myös puolesta-asiointiin liittyviä lainsäädäntöongelmia. **Kuntia ei voi velvoittaa kehitystyöhön, johon liittyvä lainsäädäntö ei ole selkeä ja pätevä.** (Huomio kohdistuu sivuille 54)
- Henkilökuljetusten osalta Liikenne12-suunnitelmassa on esitetty, että kunnat ja valtio edistävät yhdistelyä pitkäjänteisesti. Tähän toimenpiteeseen liittyen **Kuopion kaupunki huomauttaa, että Suomessa on jo moneen kertaan todettu, että henkilökuljetusten yhdistely ei onnistu tavoitteita vastaavasti, jos KELA-kuljetukset eivät ole mukana hankkeessa. Ilman KELA-kuljetuksia yhdistelyratkaisut vain lisäävät kuntien kustannuksia.** (Huomio kohdistuu sivuille 55)
- Tavaraliikenteen osalta Liikenne12-suunnitelman toimenpiteenä on, että **valtio selvittää yhdistettyjen kuljetusten edellytykset sekä rahoitusmahdollisuudet. Tähän liittyen Kuopion kaupunki tuo ilmi, että Kuopioon suunniteltua Itä-Suomen logistiikka-alueita kohtaan ovat paikalliset toimijat osoittaneet oman kiinnostuksensa.** Alueen asemakaavoitus on käynnissä, ja rahoitusratkaisujen löytyminen vauhdittaisi pitkään suunniteltua hanketta. (Huomio kohdistuu sivuille 56)
- Liikenne12-suunnitelman toimenpiteenä on mainittu kuntien pysäköintipolitiikan yhdistäminen laajempaan liikennejärjestelmäsuunnitteluun, mikä Kuopion kaupungin mukaan on hyvä ja vaikuttava toimenpide, jota myös Kuopiossa on omalta osaltaan viety eteenpäin. **Pysäköintipolitiikan vaikuttavuus edellyttää kuitenkin myös valtiolta tukitoimia, esimerkiksi tarkastelua työnantajien tarjoamien verottomien pysäköintietujen osalta.** (Huomio kohdistuu sivuille 59)
- Liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvien toimintatapojen ja prosessien kehittäminen on tärkeä toimenpide, jonka toivotaan edistävän yhteistyötä suunnittelussa. **Toimintatapojen ja prosessien kehittämisen yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että valtionhallinto pystyisi reagoimaan oikea-aikaisesti ja riittävän nopeasti kuntien kannalta merkittävät hankkeiden edistämiseksi;** esimerkkeinä tästä tiesuunnitelmien hyväksymisprosessien nopeuttaminen ja liikenteen solmukohtien kehittämistoimenpiteiden ajoittaminen. (Huomio kohdistuu sivuille 83-85)

Lausuntoa vaikutusten arviointiin liittyviin kysymyksiin

Vaikutusten arviointi on tehty laajasti eri näkökulmia huomioiden, ja sitä on kehitetty arviointisuunnitelmaan saatujen palautteiden perusteella. **Arvioinnin puutteena on toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi alueisiin ja niiden kehittämismahdollisuuksiin.** On

hyvä, että vaikutusten arviointia tullaan kehittämään rullaavassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyössä.

Liikenne12-prosessiin liittyvä vuorovaikutus

Kuopion kaupunki toteaa, **että jatkossa tulisi varmistaa aidosti vuorovaikutteinen prosessi kuntien kanssa, erityisesti niitä koskevien toimenpiteiden ja linjausten, kuten yhteisrahoituksen periaatteiden valmistelussa.** Suunnitelman laadintaprosessin alkuvaiheessa vuorovaikutuksen taso vaikutti paremmalta, kuin mitä lopulta toteutui. Kuntia on toki kuultu, mutta ratkaisuja ei ole juurikaan haettu yhdessä. Suunnitelman alustava sisältö julkistettiin 16.9.2020., mikä oli ensimmäinen vaihe, jolloin kunnat pystyivät konkreettisesti kommentoimaan suunnitelman sisältöä. Lopullisen suunnitelmaversion, siihen liittyvän liikenneverkon strategisen tilannekuvan sekä suunnitelman vaikutustenarvioinnin tutustumiseen jäänyt lausuntoaika on kuntien kannalta haasteellinen käytettävissä olevien resurssien puitteissa sekä huomioiden kunnallinen päätöksentekoprosessi. Samaan aikaan tämän suunnitelman kanssa on lausuttavana myös muita merkityksellisiä linjauspapereita, kuten fossiilittoman liikenteen tiekartta-suunnitelma, mikä osaltaan vaikeuttaa kuntien mahdollisuuksia perehtyä suunnitelmiin riittävällä tasolla.

Liikenne12 -suunnitelma on jäämässä yleispiirteiseksi ja suunnitelma konkretisoituu vasta Väyläviraston valmistelemassa suunnittelu- ja investointiohjelmassa seuraavaksi 6-8 vuodeksi. **Investointiohjelman laadinnan olisi tärkeää sisältää vuorovaikutusprosessi sidosryhmien kanssa ja esim. yhteys maankäyttöön.** Jatkossa investointiohjelman päivittämisen tulisi olla osa Liikenne12 -suunnitelman valmistelua.