

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa esitetyt tavoitteeksi kolme keskenään priorisoitua tavoitetta toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Näistä tavoitteista johdetaan toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset. Nämä tavoitteet ovat kannatettavia. Liikenne 12 on kuitenkin luonteeltaan strateginen suunnitelma ja se, miten asetetut tavoitteet ohjaavat konkreettisia toimenpiteitä, jää tässä vaiheessa epäselväksi. Konkreettisuuden esille tuominen olisi tärkeää.

Suunnitelmalle esitetyt tavoitteet vastaavat liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, mutta eivät kaikilta osin esitettyjä toimenpiteitä esim. joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Vaikka kestävyys on esitetty yhtenä tavoitteena ja kestävä liikumisen rooli on tunnistettu kaupunkiseuduilla, ovat toimenpiteet kestävä liikumisen edistämiseksi varsin vaatimattomia ja rahoitusta kestävä liikumista edistäviin toimenpiteisiin on osoitettu vähän. Myös liikumisen ohjaamiseen esitetty rahavaraus on pieni. Vaikuttavuutta ei synny, jos matkaketjut eivät ole toimivia ja liikkumistottumuksia ei onnistuta muuttamaan laajemmin. Suunnitelmasta ei myöskään käy ilmi, miten jo ihan ylimmällä, vision tasolla kirjattu kestävyys ja kaikille väestöryhmille saavutettavuus edullisesti toteutuu toimenpiteiden tasolla.

Luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset ovat varsin laajoja ja yleispiirteisiä. Esimerkiksi Lahden kaupunkiseudun voi tulkita kuuluvan kolmeen viidestä alueellisesta painotuksesta: Länsi-Suomeen, Etelä-Suomeen sekä kaupunkiseutuihin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Luonnoksen mukaan tästä periaatteesta voidaan poiketa sopimalla. Luonnoksessa viitataan ensimmäisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin periaatteisiin yhteisrahoituksesta. On syytä korostaa, että valtio ja kunnat eivät ole sopineet kyseisistä periaatteista yhdessä. Kirjaus on syytä muuttaa tai siinä tulee tunnistaa, etteivät periaatteet perustu yhteiseen sopimukseen. Valtion tulee vastaisuudessaakin vastata oman verkkonsa rahoituksesta, myös kunnossapidon osalta. Kuntien taloustilanne on haastava, eikä kuntien rahoitettavaksi tule osoittaa valtion väyläverkon kehittämistä tai kunnossapitoa. Kunnat ja kaupungit vastaavat asemakaavoitettujen alueiden katuverkosta, eikä kuntien vastuita tule laventaa myöskään tieverkon hallinnollisen luokan muutoksilla maanteistä kaduiksi.

Luonnoksen toimenpiteissä todetaan, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevissa MAL-sopimuksissa käsitellään mm. joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä. Viimeisimmissä sopimusneuvotteluissa nämä teemat jäivät hyvin vähälle huomiolle ja toteutettavissa väyläverkon toimenpiteissä painottuvat valtion väyläverkon kohteet. MAL-sopimukset tulisi palauttaa niiden alkuperäiseen tarkoitukseen kehittämään kestävästä aluerakennetta ja liikennejärjestelmää kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitus jäi uusissa MAL-sopimuksissa hyvin vähäiseksi, eikä rahoitusraamissa esitetä tasokorotusta tuleville vuosille.

MAL-sopimuksen kokonaisuuteen kuuluvat olennaisesti myös kuntien katuverkolla sijaitsevat hankkeet. Tähän mennessä valtio on osallistunut MAL-seuduilla toteuttavien kaupunkiraideliikenteen hankkeiden kustannuksiin. Valtion osallistuminen tulee laajentaa kattamaan myös seudullisen linja-autoliikenteen infra kehittävät hankkeet, jotta joukkoliikenteen eri muodot olisivat tasapuolisessa asemassa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Lisäksi todetaan, että tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Orimattilan kaupungin näkemyksen mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallistumista alueellisen junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisäresurssi alueellisen junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulee osoittaa valtiolta, ei alueilta. Myöskään asemanhaltijan tehtäviä ei tule osoittaa kunnille, sillä ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä kuuluu maanomistajalle. Asemanseuduilla on tyypillisesti useita maanomistajia ja asemanhaltijan tehtävät tulee osoittaa valtion toimijalle.

Luonnoksessa otetaan liian vähäisesti kantaa kaupunkiseutujen kestäväan kasvuun joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen toimenpiteiden osalta. Kestävien kulkutapojen olosuhteiden parantaminen ja käytön lisääminen on keskeistä myös liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Luonnoksessa todetaan, että joukkoliikenteen valtion-avustusten kriteereitä ja mittareita arvioidaan, ja sen perusteella arvioidaan julkisen henkilöliikenteen rahoituskokonaisuus. Kokonaisuutta arvioitaessa tulee tarkastella valtion talouden lisäksi myös mahdollisten muutosten vaikutukset niin kuntatalouteen, lippujen hintoihin kuin joukkoliikenteen palvelutarjonnan muodostumiseen.

Suunnitelmaluonnokseen on kirjattu vaihtoehtoisen jakeluinfran kehittäminen ja AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumisen edistäminen infrastruktuurituella jakeluinfraohjelman mukaisesti. Jos jakeluinfra ei lähde rakentumaan markkinaehtoisesti riittävällä volyymin, tulee siihen osoittaa myös muuta rahoitusta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa perusväylänpito korostuu kehittämisrahoituksen kustannuksella. On toki tärkeää huolehtia olemassa olevan väyläverkon toimivuudesta, mutta samalla on varmistettava tarpeellisten kehittämishankkeiden rahoitus. Suunnitelmaluonnoksessa esitetään perusväylänpidon rahoitustason nostoa 450-580 miljoonalla eurolla vuodessa vuosiksi 2029–2037. Perusväylänpidosta huolehtiminen on tärkeää erityisesti kunnille ja kaupungeille, joissa valtion väylät halkovat taajamia tai niissä on paljon maaseutumaista ympäristöä. Orimattila kannattaa perusväylänpidon rahoitustason nostoa. Samalla suunnitelmaluonnoksessa väyläverkon rahoituksen kokonaisuus vaikuttaa kuitenkin pirstoutuvan, kun liikenneverkon hankkeita toteutetaan rahoitusohjelman lisäksi erillisellä investointiohjelmalla.

Tavoite rahoituksen näkymästä on oltava pitkäjänteistä. Suunnitelluista rahoitustason nostoista on pidettävä kiinni, jotta suunnitelmaluonnoksessa asetetut tavoitteet on mahdollista saavuttaa.

On tärkeää tunnistaa myös mahdollisuuksia ulkopuoliseen rahoitukseen esimerkiksi EU:n kautta. Muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten toteuttamisessa EU:n myöntämällä rahoituksella on olennainen rooli. Usein tällainen ulkopuolinen rahoitus, kuten TEN-T-verkon toteuttamiseen myönnettävä CEF-rahoitus edellyttää päätöksiä myös kansallisesta rahoituksesta. On varmistettava, että kansallista kehittämisrahoitusta on riittävästi myös ulkopuolisen rahoituksen saamiseksi.

Lisäksi Orimattilan kaupunki kiinnittää huomiota yksityistieavustusten matalaan määrärahasoon.

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

Koska Liikenne 12 -suunnitelma on strategisen tason suunnitelma, on myös vaikutustenarviointi yleispiirteinen ja se vastaa suunnitelman tarkkuustasoa. Arviointiraportin perusteella voi todeta, että suunnitelmaluonnoksen vaikutukset suhteessa tavoitteisiin (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) ovat

pääosin suotuisia, mutta suuruusluokaltaan pieniä. Tarkemmat vaikutukset konkretisoituvat vasta siinä vaiheessa, kun hankkeita toteutetaan. Vaikutukset voivat olla myös monitahoisia ja näin yleispiirteisellä tasolla niitä on osin vaikea arvioida.

Kuntien osalta arvioinnissa todetaan, että suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta menot voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelmaluonnoksen esitykset rahoitustasosta esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän nykyisen palvelutason säilyttämiseksi. Palvelutason lasku olisi ristiriidassa asetettujen tavoitteiden kanssa. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja. Kestävän kuntatalouden kannalta on haasteellista, jos kuntien menoja lisättäisiin myös välillisesti.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, että väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. On kuitenkin syytä nähdä investointiohjelma ja alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat toistensa kanssa vuorovaikutteisina asiakirjoina. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma osoittaa mm. alueensa tärkeimmät väyläverkon kehittämistarpeet ja näiden hankkeiden pitää näkyä myös Väyläviraston laatimassa investointiohjelmassa.

Vilander Sara

Orimattilan kaupunki - Orimattilan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta.
Käsitelty kaupunginhallituksen kokouksessa 3.3.2025