

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?

1. Kuntien ja valtion sopimusjärjestelmää tulee uudistaa ja se tulee ulottaa koskemaan myös muita kehittyviä maakuntakeskuksia.
2. Strategiset tavoitteet tulisi pitää suhteellisen muuttumattomina ja suunnitelman ”eläminen ajassa” tulisi näkyä ensisijaisesti toimenpiteissä.
3. Alueellisen painotuksen kohdentavia termejä tulisi vielä tarkentaa ja yhtenäistää. ”Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä” -kirjaus tulee muuttaa koskemaan harvaan asuttua maaseutua (SYKE:n luokitus).

Voimassa olevan Liikenne12-suunnitelman (2021–2032) strategisina linjauksina keskittyivät liikennejärjestelmän toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävytyteen. Lausunnolla olevan Liikenne12 suunnitelman tavoitteet on päivitetty ja niissä enemmän kustannustehokkuutta, saavutettavuutta ja liikennejärjestelmän kriisinkestävyyttä.

Suunnitelma mukautuu hyvin tähän aikaan, jossa monet ulkoiset, alueelliset ja globaalit, muutokset aiheuttavat heijastusvaikutuksia valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelua ei toteuteta tyhjiössä vaan se kytkeytyy moniin muihin yhteiskunnan toimintoihin. Esimerkiksi nykyisen suunnitelman voimaan tullessa huoltovarmuuskysymyksiä oli pohdittu lähinnä globaalien pandemian näkökulmasta, nyt haasteet ovat erityyppisiä. Investointien ja väyläverkon investointitarpeiden painottuminen länteen on tapahtunut muutamassa vuodessa.

Huomioiden suunnitelmaan ja sen sisältöihin vaikuttanut ristipaine ja talouden heikko tilanne, on suunnitelmassa onnistuttu huomioimaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Voimassa olevaa Liikenne12-suunnitelmaa vaivannut pistemäisyys ja eritasoisten infrahankkeiden suunnitelmaan kirjaaminen on nyt poissa. On kuitenkin todettava, että Liikenne 12:sta esitetyt toimenpiteet ovat pääosin vaatimattomia ja kirjaukset jäivät monin paikoin yleisluonteisiksi. Toisaalta joissain kohdin ja erityisesti lentoasemaverkostoon liittyvät yksityiskohtaiset toimenpide-ehdotusten kirjaukset ovat jopa osin ristiriitaisia keskenään.

Valittu tarkastelutaso on viety voimassa olevaa suunnitelmaa yleisemmälle tasolle jopa niin, että koko suunnitelmasta ei löydy yhtään mainintaa valtatiestä. Myös pääväyläverkko on ohitettu toimenpiteiden osalta täysin. Suunnitelmaluonnoksesta löytyy mainintoja ainoastaan TEN-T verkkoa koskien. Erityisesti EU:n määrittämän TEN-T-tieverkon kohteiden rinnalla tulisi huomioida Suomessa tietopohjaisesti määritetyn pääväyläverkon kehittäminen.

Strategisten tavoitteiden tulee ns. elää ajassa, mutta toisaalta tulisi myös löytää sellaisia linjauksia, jotka kaikki osapuolet voivat useammaksi neljän vuoden päivitysjaksoksi hyväksyä. Liikenne12 -strategian tavoitteet pyritään huomioimaan myös suuralueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Kaikilla tahoilla ei ole mahdollisuuksia, eikä ole mielekästäkään päivittää strategisia tavoitteita (eli laatia uusia suunnitelmia) samassa aikataulussa. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä määrittelee pätevät liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet: toimiva, turvallista ja kestävä.

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että jatkossa strategiset tavoitteet syytä pitää suhteellisen muuttumattomina ja uusiin haasteisiin vastataan ensisijaisesti tavoitteita edistävillä, ajassa elävillä toimenpiteillä.

ALUEELLISET PAINOTUKSET

Alueellisia painotuksia on käsitelty luvussa 4.4. Painotuksia käsitelty yhtäältä jakaen maa ilmansuuntien mukaisiin aluehahmoteliin ja toisaalta Suomen Ympäristökeskuksen kaupunki-luokituksen pohjautuen. Kaupunkialueisiin viitattaessa käytetään monia termejä, kuten kaupunkiseudut, taajamat, keskuskaupungit, kaupunkikeskukset, kaupunkimaiset alueet ja MAL-alueet. Maaseutualueita käsiteltäessä käytetään termejä maaseutumaiset alueet, haja-asutusalueet ja maaseutualueet. Termien moninaisuus ja se, että termejä ei erityisesti selitetä, on omiaan aiheuttamaan hämmennystä siitä, mitä alueita kirjauksilla tarkoitetaan ja vaikeuttaa osaltaan lausunnon antamista.

Ilmansuuntiin perustuvat alueelliset painotukset ovat luonnollisesti alueiden koon ja määrittämättömyyden vuoksi hyvin yleispiirteisiä. Voikin kysyä, mikä niiden merkitys on. Voimassa olevassa suunnitelmassa suuralueet oli määritetty selkeämmin ja alueet saivat vaikuttaa (tästä suunnitelmasta puuttuviin) alueiden kuvauksiin. Tunnistamme, että tuossa määrittelyssä oli omat haasteensa, mutta luonnoksen mukainen kuvaus minimoi suuralueiden kuvaamisen merkityksen.

Etelä-Pohjanmaan liiton mukaan jää epäselväksi, mikä on erityisesti ilmansuuntiin perustuvien alueellisten painotusten merkitys Liikenne12-suunnitelmaan toimenpiteissä ja niiden toimeenpanossa. Alueellisten erityispiirteiden huomioiminen on mainittu joidenkin toimenpiteiden selostusosissa, mutta tulkinnanvaraiseksi jää, voivatko alueelliset erityispiirteet esimerkiksi ohjata joidenkin rahoitusinstrumenttien käyttökohteita. Alueellisten painotusten kirjaukset ovat kaupunkimaaseutualueiden asteikolla ovat selkeämpiä, joskin yllä mainittu terminologiamäärä aiheuttaa epäselvyyksiä.

Poikittaisyhteydet on mainittu Länsi-Suomen kuvauksessa, mutta ne tulisi huomioida koko Suomen tasolla ja rajat ylittävänä yhteyksien länteen.

Yksittäisistä kirjauksista ”maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä” herättää huolta. Mikäli kyse on SYKE:n luokittelun mukaisista alueista, tarkoittaa se esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla suurinta osaa maakunnasta ja tieverkosta. Alueellisten painotusten oikeudenmukaisuudesta ja perusteista liitto on luonnoksen kanssa eri mieltä, suurimpina ongelmina kirjaukset MAL-seuduista ja Itä- ja Pohjois-Suomen sopimuksellisen yhteistyön Länsi-Suomen merkitys unohtaen.

Tietopohjan kehittämisen osalta luonnoksessa esitetään, että valtio kehittää maakuntien kanssa menettelyn, jolla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Tämä esitys on kannatettava. Toivomme maakunnan ja Länsi-Suomen suuralueen osalta tiivistä ja riittävää vuoropuhelua parhaan lopputuloksen aikaan saamiseksi. Suunnitelmassa on myös monia muita kirjauksia alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteistyön parantamiseksi. Vuorovaikutuksen lisääminen ja sen parantaminen on tervetullutta, toimijoiden resurssit huomioiden.

MAL-ALUEET

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ”liikennejärjestelmää kehitetään kumppanuudessa eri toimijoiden välillä”. Jäljempänä todetaan, että yksittäisissä hankkeissa tehtyjä sopimuksia laajempi sopimuksellisuus rajataan seitsemään MAL-kaupunkiseudun kanssa laadittaviin MAL-sopimuksiin. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että MAL-sopimusmenettelyä ei laajenneta uusille kaupunkiseuduille. Näin valtio tulee jakaneensa maan suurimmat kaupungit kehitettäviin ja unohdettuihin. Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että kuntien ja valtion sopimusjärjestelmää tulee uudistaa ja se tulee ulottaa koskemaan myös muita kehittyviä kaupunkiseutuja, erityisesti maakuntakeskuksia.

Suunnitelmaluonnoksessa suuren painoarvon saavatkin MAL-kaupungit ja alueet. Niille ollaan suunnitelmaluonnoksessa kohdentamassa suuri määrä kehittämistoimenpiteitä. Näitä samoja

toimenpiteitä tulee Etelä-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan suunnata myös muille kehittyville maakuntakeskuksille.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää erityisen ongelmallisena Liikenne12-suunnitelmassa rahoituksen kohdentamista MAL-alueille. MAL-sopimuksissa sekä maan eri osien ohjelmissa on sovittu erilaisista valtion panostuksista, jotka sitten liikenne12:ssa ja investointiohjelmassa otetaan annettuina yli muiden alueiden kehittämishankkeiden. Lisäksi on huomattava, että MAL-sopimusten kestävyystavoitteiden ja valtion niissä liikennehankkeisiin osoittaman rahoituksen kohdentamisen välillä on ristiriitoja. Nyt huomiotta jäävät mm. MAL-seitsikon ulkopuolisten maakuntakeskusten joukkoliikenteen, kevyen liikenteen infrastruktuurin sekä paikallisti tärkeiden väyläinvestointien rahoitus.

MAL-alueisiin kuuluu kaupunkiseutujen ydinkaupunkien lisäksi pieniä maaseutumaisia kuntia. Ne pääsevät osallistumaan valtion sopimukselliseen suunnittelutoimintaan, kun samalla elinvoimaiset kasvukeskukset esimerkiksi Seinäjoki ja Vaasa jäävät sopimuksellisuuden ja kehityspanosten ulkopuolelle. Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että valtio asettaa kehittyviä kuntia kuntalain ja aluekehityslain hengen vastaisesti eriarvoiseen asemaan.

Etelä-Pohjanmaan liitto huomauttaa, että vain osan MAL-alueiden asukasmäärä kasvaa ja saman aikaisesti menettelyn ulkopuolisilla kehittyvillä maakuntakeskuksilla olisi tosiasiallisesti suurempi tarve maankäytön, liikenteen ja asumisen yhteensovittamiseen. Etelä-Pohjanmaan liitto pohtii, ovatko nykyiset MAL-alueet enää perusteltuja vai tulisiko järjestelmää uudistaa kohdentaen se kasvaviin keskuksiin. Valtion ja kuntien tulisi kehittää yhteinen, nykyistä dynaamisempi sopimusjärjestelmä, jossa huomioitaisiin erityisesti ne kasvavat kaupunkiseudut, joiden kehittämiseen tarvittaisiin sopimuksellista kuntien ja valtion välistä toimintaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

1. Kiskobussiliikenne tulee turvata 2030-luvulla, eikä sitä tule korvata bussiliikenteellä.
2. Pääradan merkitys Suomen tärkeimpänä raideyhteytenä tulisi selvemmin kirjata suunnitelmaluonnokseen.
3. TEN-T-verkolle esitetyt toimenpiteet ja kirjaukset (mukaan lukien vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kirjaukset) tulee ulottaa koskemaan myös pääväyläverkon yhteyksiä.
4. Tässä lausunnossa esitetyt ehdotukset selvitystarpeista tulisi kirjata Liikenne12-suunnitelmaan.

PERUSVÄYLÄNPITO

Suunnitelmaluonnoksessa pieniin parantamistoimenpiteisiin suunnitellaan varattavan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta oma osuutensa. Etelä-Pohjanmaan liitto pitää kirjausta hyvänä, mutta määräraha koko Suomen hankkeisiin vaikuttaa tarpeisiin nähden niukalta. Etelä-Pohjanmaan liitto esittää, että määräraha nostetaan 70 miljoonaan vuodessa. Erityistä huolta

herättää se, että määräraha on suunnitelman mukaisesti käytettävissä vasta seuraavalla vaalikaudella vuodesta 2029 alkaen, mihin mennessä korjausvelkaa ehtii kertyä usean vuoden edestä jo nykyisen velan päälle.

Suunnitelmaluonnoksessa on mainittu talvihoito, jossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet. Erityisesti alemman tieverkon talvihoidossa on monia haasteita, joista osa olisi ratkaistavissa prosessia ja valvontaa kehittämällä. Etelä-Pohjanmaan liitto esittää lisättäväksi toimenpiteeksi maantieverkon talvihoidon kehittämisen.

TIEVERKON TOIMENPITEET

Suunnitelmaluonnoksesta todetaan, että väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan TEN-T -asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttäminen koko verkolla. Etelä-Pohjanmaan liitto korostaa myös pääväylien merkitystä erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta. Kaksitoistavuotisessa suunnitelmassa tulisi vähintään mainita, että resurssien puitteissa tavoitellaan asetuksen mukaisten kriteerien täyttämistä.

Valtatie 3 kuuluu kokonaisuudessaan TEN-T-asetuksen mukaiseen kattavaan väyläverkkoon. Tie kuuluu myös pääväyläasetuksen mukaiseen pääväyläverkkoon (runkoverkkoon) lukuun ottamatta noin 70 km osuutta Kurikan Jalasjärveltä Laihialle. Jotta verkko olisi tuolta kohtaa keskeytyksetön, Etelä-Pohjanmaan liitto ja alueen kunnat ovat ajaneet virheen korjaamista asetuksen voimaantulosta saakka. Puutteen korjaaminen ei lisää valtion kustannuksia mutta selkeyttäisi alueen strategisten kehittämislinjausten toteuttamista.

Suunnitelmassa on mainittu mahdollisuus valtion väyläverkon supistamiseen. Etelä-Pohjanmaan liitto korostaa, että rataverkolla ei tule tehdä lisäsupistuksia rataosia lakkauttamalla. Maantieverkolla supistamista ei tule tehdä perusväylänpidon kustannusten karsimisen näkökulmasta. Mikäli maantieverkon supistamista toteutetaan, sen on tapahduttava tietopohjaisesti. Väylistä vastaavien selvityksissä todetaan, että osan maantieverkon teiden varrella ei ole enää asutusta tai yritystoimintaa. Tällöin tie vastaa merkitykseltään yksityistä metsätietä, ja voitaisiin maantienä lakkauttaa. Toisaalta tällä hetkellä on lukuisia ydinmaaseudun teitä, joiden merkitys liikenteen ja asutuksen kannalta on vuosien saatossa noussut. Niiden muuttaminen maanteiksi olisi perustuslaillisen kansalaisten yhdenvertaisuuden nimissä välttämätöntä.

Väylävirasto on monissa kunnissa ollut halukas siirtämään maantieverkkoon kuuluvia osia kunnan katuverkkoon. Myös kunnat ovat maankäytön kehittämiseksi olleet pääsääntöisesti halukkaista ottamaan muuttamaan maantieosuuksia kaduiksi. Esteeksi on kuitenkin muodostunut se, että paikoin huonokuntoisia teitä halutaan siirtää kunnan peruskorjattavaksi. Kunta on neuvotteluissa usein heikossa asemassa. Olisi laadittava rahoitusohjelma ja kustannusjakomalli vastuusiirroille, jotta kunnille siirtyisi kunnossapitovastuu, ei vastuu välittömästä peruskorjaamisesta

Suunnitelmaluonnoksessa ehdotetaan, että väylien suunnittelussa tulnaisiin selvittämään ja hyväksymään aiempia edullisempia suunnitteluratkaisuja. Suunnitelma on kannatettava, kunhan eri suunnitteluratkaisuiden perusteella tehdyt toteutukset eivät aiheuta ennakoimatonta väyläverkkoa ja siten heikennä liikenneturvallisuutta.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että alempiasteinen tieverkko huomioitu perusväylänpidossa, sillä korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Avoimeksi jää, mitä miten määritetään keskeinen alempiasteinen tieverkko, jolla ehdotuksen mukaan sen kunto varmistetaan. Toisessa toimenpidekohdassa puhutaan keskivilkkaasta tieverkosta, ovatko kriteerit samoja?

Väyläviraston investointiohjelma mainitaan työkaluna liikenne12-suunnitelman täytäntöönpanossa, mutta sen asema on epäselvä hallituksen investointiohjelman rinnalla. Etelä-Pohjanmaan liitto toivoo, että suunnitelmassa Väyläviraston investointiohjelma tunnustetaan tietopohjaiseksi menetelmäksi koota ja arvioida yhteiskuntataloudellisesti parhaat hankkeet Suomen eri alueilta päätöksenteon tueksi.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että liikenneverkon kaksikäyttöisyys huomioidaan myös TEN-T-verkon ulkopuolisissa kohteissa. Tietopohjaa huoltovarmuuden kannalta kriittisimpien elintarvikeyritysten vedenottoalueista ja niiden riskitekijöistä vahvistava toimenpide tulee kirjata suunnitelmaan. Tällä hetkellä kriittisten vedenottoalueiden halki kulkee teitä, joille ei ole toteutettu ehdottoman tärkeää pohjaveden suojausta. Kun kriittiset kohteet on tunnistettu, tulee niiden pohjaveden suojaukset toteutettava.

Maa- ja metsätalouden konekanta on kasvanut ja tehokkuusvaatimukset kiristyneet. Olemassa olevalla väyläverkolla on lukuisia pistemäisiä siltoja ja laajempia kohtia, jossa isot koneet liikkeessaan aiheuttavat liikenneturvallisuushaasteita. Olemassa olevaa väyläinfraa voi myös olla vaikea ominaisuuksiensa vuoksi hyödyntää. Väyliä kehitettäessä hidat maa- ja metsätalousliikenne usein ohjataan pois alempiasteiselle tai yksityistietieverkolle, mikä voi hankaloittaa kohteiden saavutettavuutta. Etelä-Pohjanmaan liitto esittää, että suunnitelmaan lisätään Väyläviraston tehtäväksi laatia selvitys maa- ja metsätalouden liikenteen haasteista ja etsiä niihin kustannustehokkaista ratkaisuja.

Suunnitelmassa todetaan, että liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Elinkeinoelämä tulee huomioida, mutta Etelä-Pohjanmaan liitto on ollut jo vuosia huolissaan siitä, että kehittämishankkeiden toteutuksessa kuullaan herkimmillä korvalla suurimpia yrityksiä. Etelä-Pohjanmaalla on huomattava määrä pieniä ja keskisuuria yrityksiä, jotka kokonaisuutena ovat merkittävämpi kuin monet suuryksiköt, mutta eivät saa niihin verrattavaa painoarvoa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Samasta toimenpide-ehdotuksesta ei käy selväksi, mitä kaupunkiseutuja tässä tarkoitetaan. Puhutaanko tässä kaikista kaupunkiseuduista vai vain osasta?

RATAVERKON TOIMENPITEET

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää erittäin hyvänä suunnitelmaa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymä. Samoin liitto pitää hyvänä kirjausta Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjauksesta ja parantamisesta vuodesta 2029 alkaen. Hankkeelle on suunniteltu varattavan perusväylänpidon rahoituksesta keskimäärin 30 miljoonaa vuodessa. Suunnitellulla rahoitustasolla hankkeen valmistuminen venyy tämän Liikenne12-suunnitelmakauden jälkeiseen aikaan, mikä tulisi tässä suunnitelmassa todeta. Vuosittaista keskimääräistä rahoitustasoa tulisi maltillisesti nostaa 40 miljoonaan vuodessa ja painottaa ensimmäisiä toteutusvuosia.

Liitto katsoo, että Pääradan pitkän aikavälin tavoitteeksi on asetettava korkeatasoinen, vähintään 2-raiteinen yhteys Helsingin ja Oulun välille. Tavoitteen toteuttamiseksi suunnitelmaan tulee kirjata koko Pääradan suunnittelun ja toteutuksen vaiheittainen edistäminen jatkuvaluonteisena työnä.

Rataverkon hankeyhtiöiden rahoituksen todetaan tulevan Liikenne12 rahoitusraamin ulkopuolelta. Tällainen järjestely ei saa johtaa ns. ohituskaistaan vaan rahoitusmuodosta huolimatta hankkeiden toteuttamispäätösten tulee tapahtua tietopohjaisesti eikä niiden toteuttaminen saa uhata Liikenne12:n rahoitusraamia. Päärata haaroineen on koko Suomen tärkein raideyhteys, mikä tulisi Liikenne12-suunnitelmassa tunnustaa.

HENKILÖLIIKENTEEN PALVELUT

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että liikkumisen ohjauksen avustus jatkuu. Tuella mm. pienemmätkin kunnat voivat käynnistää liikenteen suunnitelmia. Tuen määräraha kuitenkin sisältyy jo muutenkin rahoitukseltaan niukkaan henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämisen kokonaisuuteen, mikä voi käytännössä tarkoittaa avustuksen lakkaamista. Rahoitusta on aiempina vuosina suunnattu MAL-seuduille. Tämä pieni tuki tulisi ensisijaisesti osoittaa MAL-alueiden kuntien sijaan niiden ulkopuolisten kuntien hankkeisiin.

Suunnitelmassa todetaan, että liikennepalveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Kirjaus on varsin jyrkkä ja voi johtaa liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta heikkoihin ratkaisuihin. Kirjaus jättää kysymyksiä sen kohdistumisesta ja määrittelystä.

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että ostoliikennesopimus muodostuu mm. kiskobussiliikenteestä kaukoliikenteen hiljaisemmilla reiteillä. Kirjaus vastaa Etelä-Pohjanmaan liiton näkemystä, että kiskobussiliikenne ei ole suurten kaupunkiseutujen alueellista junaliikennettä vaan osa valtakunnallista raideliikennekokonaisuutta. Kiskobussireitit yhdistävät useita maakuntakeskuksia ja alueita ja toimivat osana raideliikenteen matkaketjuja. Niillä on merkitystä sekä alueellisen saavutettavuuden että koko Suomen raideliikennejärjestelmän kannalta, eikä niitä voida korvata bussireiteillä.

Etelä-Pohjanmaan liitto ei voi hyväksyä suunnitelmaluonnokseen kirjattua linjausta, että ”kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen” mikäli tämä kirjaus tarkoittaisi myös kiskobussiliikennettä. Kirjauksesta ei mitenkään selviä, millaista osuutta kunnille kaavaillaan kiskobussiliikenteessä tai esimerkiksi pohjoisen yöjunaliikenteessä. Pienillä ja keskisuurilla kunnilla ei ole mahdollista osallistua kiskobussiliikenteen kustannuksiin toisin kuin suurilla MAL-kaupunkiseuduilla. Näitä alueita koskeva kustannusjakokirjaus on suunnitelmaluonnoksessa lisäksi edellistä lievempi: ”Valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa.”

Kiskobussit toteuttavat lisäksi suunnitelmaluonnoksen kirjausta, jonka mukaan valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason.

Henkilöliikenteen yhdistettyjen ja kutsupohjaisten palveluiden kehittämisessä otetaan merkittävä taka-askele, kun voimassa olevan Liikenne12-suunnitelman kirjaukset hylätään. Ainut kokonaisuuteen edes viittaava kirjaus koskee toimia julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen käynnistämisestä kahdentoista vuoden aikana. Tavoite on vaatimaton, kun tiedetään, että asiaa koskeva selvitys ja pilotti on jo käynnissä Pohjois-Pohjanmaalla.

LENTOLIIKENTEEN TOIMENPITEET

Suunnitelmaluonnoksen lentoasemaverkkoa ja lentoliikenteen rahoitusta koskevat toimenpide-ehdotukset on poimittu useasta taustaselvityksestä ja kehittämisselvityksestä, mikä on johtanut epäselviin ja ristiriitaisiin toimenpide-ehdotuksiin usean eri alaotsikon alla. Linjataanko lentoliikenteestä mitään?

Ottamatta laajemmin kantaa toimenpiteisiin Etelä-Pohjanmaan liitto tähdentää, että lentoliikennettä ja -kenttiä ja niiden vaikutuksia tulisi katsoa vain henkilöliikenteen matkustajamääriä laajemmasta näkökulmasta. Erityisesti pienten lentokenttien toiminta on monipuolista: kasvava dronelentotoiminta tarvitsee siihen sopivia tukikohtia ja alueita. Esimerkiksi MediHeli-lentotoiminta vaatii toiminnalleen tukikohdan, lentoliikenne mahdollistaa arvokkaiden kuljetusten logistiikkaa ja läheisen kentän olemassaololla on merkitystä kansainvälisten yritysten investointipäätöksissä. Kenttien merkitys tulisi huomioida kokonaisuutena ja kohdistaa myös rahoitusta niiden moninaiseen toimintaan.

VIESTINTÄYHTEYDET

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan valtion kannustavan VR-Yhtymää matkaviestintäverkkojen junakuuluvuuden parantamiseen ja edistävän VR-yhtymän ja yritysten välistä yhteistyötä asiassa. Junakuuluvuuden parantamisella on suuri merkitys alueiden saavutettavuuden näkökulmasta. Junakuuluvuudessa on edelleen merkittäviä puutteita esimerkiksi Tampereen pohjoispuolisella Pääradalla. Pahimmat yhteyspuutteet johtuvat siitä, että radan läheisyydessä ei ole matkapuhelininfraa. Etelä-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan valtion tulisi myös tukea junakuuluvuuksien parantamista alueilla, joilla matkapuhelinverkon laajentaminen ei ole kaupallisesti kannattavaa.

LOGISTIIKKAAN LIITTYVÄT TOIMENPITEET

Suunnitelmaluonnoksen toimenpide-ehdotuksen kirjauksen, jonka mukaan Traficom laatii TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtiterminaaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin, tulee TEN-T rataverkolla (vähintään sen ydinverkolla) kattaa myös muut kuin asetuksen mukaiset kaupunkisolmupisteet (Urban Nodes).

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää erittäin rajoittavana kirjausta ”vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään jakeluinfraohjelman mukaisesti”. Jakeluinfraohjelma ja sen tietopohja perustuu TEN-T verkkoon eikä ota huomioon pääväyläverkkoa, jonka mukaisella verkolla valtaosa Suomen raskaan liikenteen kuljetuksista tapahtuu. Kirjaus tulee muuttaa muotoon: ”vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään jakeluinfraohjelman periaatteiden mukaisesti sekä TEN-T että pääväyläverkolla”.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksen rahoitusta koskevia kommentteja on esitetty tämän lausunnon edellisissä kohdissa.

Etelä-Pohjanmaan liitto näkee rahoituskehityksen niukkuuden ongelmallisena erityisesti välttämättömien kehityshankkeiden ja toimivan joukkoliikenteen rahoituksen näkökulmasta. Traficomien selvityksen perusteella tiedetään, että raideliikenteen ostopalveluiden kustannukset tulevat nousemaan. Rahoitus on kuitenkin tarkoitus jatkaa nykyisellä tasolla. Rahoitusta tulisi korottaa niin, että ostopalvelut voidaan jatkossakin toteuttaa vähintään nykyisen tasoisina. Valtion ostoliikenteen kustannustasoja mietittäessä tulee huomioida se, että ostoliikennekokonaisuuden tuottaminen tulevaisuudessa tulee indeksikorjattuna yhtään nykyistä kalliimmaksi. Nykyisellä mallilla kannattamattomien reittien tappiollisuus on katettu VR-Yhtymä Oy:n markkinaehtoisten reittien tuotoilla. Tulevaisuudessa VR:n tulos tulee ilman näitä kompensoituja tappioita kasvamaan ja näin se voi tulouttaa valtiolle suuremman rahamäärän.

Voimassa olevasta Liikene12-suunnitelman rahoituskehys ei vastaa neljä vuotta sitten parlamentaarisesti sovittua. On valitettavaa, että kaksitoistavuotiseksi tarkoitettun ohjelman rahoitusta vähennettiin pian sen hyväksymisen jälkeen. Voimassa olevan suunnitelman rahoituskehukseen oli tarkoitus tehdä korotuksia tällä hallituskaudella, mikä ei valtiontalouden tilanteen vuoksi ole toteutunut. Monia toimenpiteitä (ml. Väyläviraston investointiohjelma) ei toisaalta ole inflaation kiihtymisen vuoksi pystytty toteuttamaan, ainakaan suunnitellussa laajuudessaan. Tässä suunnitelmaluonnoksessa rahoituskehysten oletetaan jälleen kasvavan seuraavalla vaalikaudella, eikä inflaation vaikutusta ole ainakaan kaikissa rahoitusosissa huomioitu.

Tulevasta inflaatiotasosta ei hankalasti ennustettavassa maailmantilanteessa voida sanoa mitään varmaa. Ongelman ratkaisemiseksi, olisiko suunnitelman rahoitustaso mahdollista sitoa indeksiin, jolloin pitkän ajan tavoitteisiin voitaisiin yltää inflaatiotasosta huolimatta.

Yhteisrahoitusperiaatteen soveltamisesta tulisi käydä kattava keskustelu valtion ja kuntasektoreiden kesken. Nyt rahoitusperiaatteet tilannekohtaisesti vaihtelevat, mikä ei lisää toimijoiden luottamusta järjestelmään. Maakuntakeskusten ja valtion sopimuksellisen menettelyn puutteista ja menettelyn kehittämisestä on lausuttu edellä.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että valtio varaa edelleen määrärahaa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Rahoituksella on mahdollista käynnistää paikallisesti ja alueellisesti merkittäviä, liikenneturvallisuutta ja elinoloja parantavia hankkeita. Aiempiin vuosiin verrattuna rahoituksen taso on matala. Vaikka rahoitus on ollut nykyistä tasoa suurempi, on hakemuksia silti ollut enemmän kuin määrärahaa. Hankkeiden kohdentuminen ei kuitenkaan ole ollut tasaista, mihin tulisi rahoituspäätöksissä kiinnittää huomiota.

Suunnitteluhankkeisiin on suunniteltu varattavan 8-9 miljoonaa euroa vuodessa. Tämäkin rahoitus on vähenemässä nykyisestä. Väyläviraston suunnitteluohjelman toteuttamiseen tulee jatkossakin varata riittävä rahoitus, jotta suunnittelutoimintaa rahoitetaan suunnitelmallisesti ja sitä vain täydennetään esimerkiksi talousarvioesitysten kautta tulleilla hankerahoituksilla.

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

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että yleisellä tasolla Liikenne12-suunnitelmaluonnoksessa vaikutukset on kuvattu riittävällä tavalla. Alueiden erityispiirteet ja niiden vaikutukset liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuteen on kuitenkin arvioitu varsin yleisluonteisesti.

Muut huomiot?

Yksittäisiä huomioita:

Suunnitelmassa mainitaan kaupunkipyöräjärjestelmien edistäminen. Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat erityisesti sähkökuuttien tulon myötä supistuneet tai hävinneet suurimmasta osasta kaupungeja. Tulisiko suunnitelmassa enemmän puhua mikroliikkumisesta.

Onko suunnitelmassa huomioitu varautuminen ilmastonmuutokseen aiheuttamiin haasteisiin, esimerkiksi tulviin?

Toimenpide-ehdotuksissa on lueteltu iso määrä toteutettavia selvityksiä ja toimenpiteitä. Kokonaisuuden luettavuus voisi parantua, jos toimenpide-ehdotukset olisi jaettu selvityksiin ja toimenpiteisiin.

Matkailun toimenpide-ehdotuksen: ”Valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen ...” kirjaus tulisi muuttaa muotoon ”...pyrkii pitkäjänteisesti kestävä matkailun...”

Suunnitelmassa käsitellään liikennejärjestelmän rahoitusta osittain. Eräs keskustelussa ollut hyötyjä maksaa -mallin sovellus on norjalaismallinen tietullijärjestelmä. Mallin käyttöönoton vaikutuksia tulisi selvittää, jotta asiasta voidaan tarvittaessa tehdä päätöksiä.

Koskela Maarit
Etelä-Pohjanmaan liitto - Lausunto on hyväksytty maakuntahallituksen kokouksessa 19.2.2025