

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?

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi. Niille on luonnoksessa määritelty tarkentavat strategiset linjaukset pyrkimyksenä ohjata suunnitelman toimeenpanoa ja helpottamaan tavoitteiden tulkitsemista.

Strategiset linjaukset ovat kuitenkin kovin irrallisia toimenpideohjelmasta ja rahoituksesta. Suunnitelmaluonnoksesta ei tule ilmi, miten linjaukset ovat vaikuttaneet toimenpiteiden määrittelyyn.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi sisältää selviä strategisia, sisältäen myös konkreettisia valintoja perusteluineen. Lisäksi luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset ovat yleispiirteisiä. Esimerkiksi Lahden kaupunkiseudun voi tulkita kuuluvan kolmeen viidestä alueellisesta painotuksesta: Länsi-Suomeen, Etelä-Suomeen sekä kaupunkiseutuihin.

Strategisista valinnoista nousee esiin se, että luonnoksessa keskitytään olemassa olevien liikenneverkkojen hyödyntämiseen uusien liikennekäytävien sijaan. Tämä on kestävyystavoitteiden näkökulmasta pääsääntöisesti kannatettava asia.

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 matkakettujen 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 kestäväää aluerakennetta ja liikennejärjestelmää kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitus jäi myös 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.

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. Kärkölän näkemyksen mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallistumista alueellisen junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisäresurssi alueellisen junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulisi osoittaa valtiolta, ei alueilta/kunnilta. Raideliikenteen kehittämisessä tulisi henkilöliikenteen tekninen toteutus hoitaa kevyillä miehittämättömillä kiskobusseilla kustannustehokkuuden nostamiseksi.

Myöskään asemanhaltijan tehtäviä ei tulisi osoittaa kunnille, sillä ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä kuuluu maanomistajalle. Asemanseuduilla on tyypillisesti useita maanomistajia ja asemanhaltijan tehtävät tulisi osoittaa valtion toimijalle.

Luonnos ottaa kovin vähäisesti kantaa kaupunkiseutujen kestäväan kasvuun joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen toimenpiteiden osalta. Näiden kulku-tapojen käytön lisääminen on keskeistä myös

liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa. Luonnoksessa todetaan, että joukkoliikenteen valtion-avustusten kriteereitä ja mittareita arvioidaan, ja sen perusteella arvioidaan julkisen henkilöliikenteen rahoituskokonaisuus. Kärkölen kunnan näkemys on, että kokonaisuutta arvioitaessa tulee tarkastella valtion talouden lisäksi mahdollisten muutosten vaikutukset niin kuntatalouteen, lippujen hintoihin kuin joukkoliikenteen palvelutarjonnan muodostumiseen.

Luonnoksessa todetaan raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta, että niitä pitäisi syntyä markkinaehtoisesti, ja valtio voi osoittaa niille lähinnä infra-avustusta. Kuitenkin kansallisessa liikenteen jakeluinfrajahjelmassa on todettu, että vaikka EU-sääntely edellyttää sekä taukopaikkoja että latausinfraa, niin raskaan liikenteen osalta alueet eivät näytä syntyvän markkinaehtoisesti. Edellisellä MAL-kierroksella valtio myös sitoutui kustannusten osalta 75/25 % jakoon (valtio/kunnat).

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään perusväylänpidon rahoitustason nostoa 450-580 miljoonalla eurolla vuodessa vuosiksi 2029–2037. Perusväylänpidosta huolehtiminen on pienille kunnille tärkeä asia, sillä useimmiten valtion väylät halkovat kuntataajamia.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen osalta on luonnokseen kirjattu, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Kärkölen kunnan kanta on, että edellä todettu on selkeää ja välttämätöntä. Kuntien osalta arvioinnissa todetaan, että suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta menot voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan niitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja. Ei ole hyväksyttävää, että kuntien menoja lisättäisiin myös välillisesti. Kärkölen kunnalla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin, eikä se ole perusteltua.

Lisäksi, Kansainväliseen yhteistyöhön liittyviin nostoihin ja EU-rahoituksen hyödyntämistä koskeviin kirjauksiin tulee lisätä toimenpiteeksi, että valtio varmistaa vaikuttamistyöllään, että myös tulevilla EU-ohjelmakaudella on käytössä rahoitus vastaamaan eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan uudistetun TEN-T-sääntelyn vaatimuksiin.

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

Kokonaisuutena Kärkölen kannalta keskeinen julkinen liikenne tulee jatkossakin hoitaa raideliikenteenä. Tämä tulee valtion hoitaa yhä tehokkaammin ja ympäristöystävällisemmin innovatiivisilla teknisillä ratkaisuilla ja laaja-alainen saavutettavuus tavoitteena.

Muut huomiot?

-

Koskinen Markku
Kärkölen kunta

Nihtilä Jaana
Kärkölen kunta - Kunnanhallituksen antama lausunto, vastuuvastavalmistelijä on käytännössä hallituksen puheenjohtaja Markku Koskinen ei lausunnon tänne kirjannut pöytäkirjanpitäjä.