

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 2026–2037 päätavoitteet toimiva, turvallinen ja kestävä sekä suunnitelman strategiset linjaukset, jotka korostavat olemassa olevien verkkojen ja palveluiden toimivuuden varmistamista ja tehokasta hyödyntämistä ovat tämänhetkiseen maailmantilanteeseen sopivat. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on huomioitu parhaillaan viimeisteltävässä Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040+.

Alueelliset painotukset ovat kannatettavia. Päijät-Hämeen liitto yhdessä Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Kymenlaakson liittojen kanssa on laatinut Etelä-Suomen liikennestrategian, jossa maakunnat ovat tunnistaneet Etelä-Suomen keskeisimmät liikenteen kehittämishankkeet. Hallitusohjelman mukaisesti liikennepolitiikan tavoitteena on koko Suomen kasvun ja elinvoiman lisääminen. Etelä-Suomen alueelle on keskittynyt lähes puolet Suomen väestöstä ja työpaikoista ja täällä tuotetaan yli puolet koko Suomen bruttokansantuotteesta. Päijät-Hämeen liitto katsoo, että Etelä-Suomen liikennestrategian liikennehankkeet on huomioitava paremmin valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä ja rahoituksessa, sillä niiden merkitys Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn kannalta on ratkaiseva. Eteläisen Suomen liikenneyhteyksien kehittäminen varmistaa kriittiset yhteydet muuhun Eurooppaan.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta tulee konkretisoida siltä osin, miten tavoitteet, strategiset linjaukset ja painotukset ohjaavat toimenpiteitä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä tulisi konkretisoida paremmin. Myös tiukan talouden aikana on mahdollista kehittää ja valmistella tulevaisuuden ratkaisuja.

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 ja valtion tulee vastata oman verkkonsa rahoituksesta.

Luonnoksen toimenpiteissä todetaan, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevissa MAL-sopimuksissa käsitellään mm. joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä. On hyvä, että valtion tavoitteena on edelleen kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. Viimeisimmissä sopimusneuvotteluissa alkuperäiset teemat jäivät vähälle huomiolle ja toteutettavissa toimenpiteissä painottuvat valtion väyläverkon kohteet. Sopimuksissa on tärkeää pitäytyä niiden keskeisessä tavoitteessa edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää niin, että MAL-seuduilla voidaan tukea kestäviä liikkumisvalintoja ja vähentää liikenteen päästöjä. MAL-sopimuksen kokonaisuuteen kuuluvat olennaisesti myös kuntien katuverkolla sijaitsevat hankkeet. Tähän mennessä valtio on osallistunut MAL-seuduilla toteuttavien kaupunkiraideliikenteen hankkeiden kustannuksiin. Valtion osallistuminen tulisi laajentaa kattamaan myös seudullisen linja-autoliikenteen infraa kehittävät hankkeet, jotta joukkoliikenteen eri muodot olisivat tasapuolisessa asemassa.

Suurten raidehankkeiden rahoitus on jätetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehityksen ulkopuolelle. Valtakunnallisesti merkittäviä raidehankkeita on tärkeää tarkastella osana liikennejärjestelmää. Raideliikenteen huoltovarmuuden, turvallisuuden ja tehokkaan kilpailun kannalta on kriittistä säilyttää radat jatkossakin julkisessa omistuksessa.

On hyvä, että väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkaulat eli TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttäminen. Päijät-Hämeen läpi kulkevat eurooppalaiset liikennekäytävät Skandinavia–Välimeri sekä Pohjanmeri–Baltia. Ydinverkkoon kuuluvat valtatie 4 sekä Helsinki–Kerava–Lahti–Kouvola-rata. Lahden rata kuuluu sekä henkilö- että tavaraliikenteen ydinverkkoon. Kattavaan verkkoon kuuluvat valtatie 12 ja 5. Radoista Riihimäki–Lahti kuuluu kattavaan verkkoon.

Kesäkuussa 2024 hyväksytty TEN-T-asetus on tuonut Lahden kaupunkiseudulle EU-kaupunkisolmukohtaan aseman ja sitä koskevat vaatimukset muun muassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelusta sekä henkilö- ja tavaraliikenteen terminaaleista. Liikenteen rahoituksessa on pyrittävä mahdollisimman suureen EU-rahoitusosuuteen ja huolehdittava niiden vaatimasta kansallisesta rahoituksesta. Suomen tulee aktiivisesti edistää EU:n uuteen monivuotiseen rahoituskehikseen (MFF) 2028–2034 itsenäistä liikenneinfran rahoitusohjelmaa (CEF III), ja huolehdittava, että uusi EU-budjetti palvelee laaja-alaisesti Euroopan liikenne-, energia- ja tietoliikenneyhteyksien kehittämistä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa perusväylänpito korostuu kehittämisrahoituksen kustannuksella. On tärkeää huolehtia olemassa olevan väyläverkon toimivuudesta, mutta samalla ei voida unohtaa tarpeellisia kehittämishankkeita. Väyläverkon rahoituksen kokonaisuus myös pirstoutuu, kun liikenneverkon hankkeita toteutetaan rahoitusohjelman lisäksi erillisellä investointiohjelmalla. Suunnitelmaluonnoksen rahoitusraamin ulkopuolella ovat myös uusiin ratayhteyksiin liittyvät hankeyhtiöt.

Suunnitelman tavoitteena on pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kehittäminen 12 vuoden ajanjaksolla, mutta se ei toteudu luonnoksessa. Suunnitelman toimenpiteiden toteutumiseen tarvitaan sitoutuminen rahoitukseen yli hallituskausien. Vuonna 2021 hyväksytyssä edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa rahoitusta luvattiin nostaa tämän hallituskauden aikana, mutta kuluvalle hallituskaudella rahoitusta leikattiin. Myös tässä suunnitelmaluonnoksessa rahoitusta luvataan lisätä taas seuraavalla hallituskaudella, mistä ei ole varmuutta.

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

Liikenne 12 -suunnitelma on strateginen asiakirja, joten myös sen vaikutustenarviointi on yleisluonteinen. Arviointiraportin perusteella voidaan todeta, että suunnitelmaluonnoksen vaikutukset tavoitteisiin (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) ovat enimmäkseen myönteisiä, mutta niiden merkittävyys on melko pieni.

Muut huomiot?

Valmistelussa olevan Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040+ kärkitoimenpiteet suhteessa Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteisiin:

Päijät-Hämeen kärkiliikennehankkeet LJS 2040+ luonnos Liikenne 12 tavoite

Valtatie 12 korkealuokkaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväyläksi Turvallinen, toimiva, kestävä

Tuuliharjan raskaan liikenteen palvelualue HCT-kuljetusten tarpeita vastaavaksi Toimiva, kestävä

Savon oikoradan (Lahti-Heinola-Mikkeli) suunnittelu ja toteutus matka-aikojen nopeuttamiseksi ja kestävä saavutettavuuden mahdollistamiseksi Toimiva, kestävä

Nostavan multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin suunnittelu ja toteutus Toimiva, kestävä

Kestävien matkaketjujen toteutus Nastolasta, Salpakankaalta, Orimattilasta, Heinolasta, Riihimäeltä ja pääkaupunkiseudulta Lahteen Toimiva, kestävä

Paakkunainen Jari
Päijät-Hämeen liitto