

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 tärkein sisältö on pitkäjänteisyyden vahvistaminen. Suunnitelmassa käsitellään monipuolisesti liikennejärjestelmän eri osa-alueita, eri liikennemuotoja sekä kehittämistarpeita ja suunnitelma on tärkeä maamme pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisen pohjaksi. Suunnitelma on kehittynyt ensimmäisestä Liikenne12 -suunnitelmasta ja kaupunki pitää hyvänä alueellisten ominaispiirteiden huomioimista. Suunnitelmasta ei kuitenkaan käy ilmi, miltä pohjalta alueelliset painotukset on muodostettu.

Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kaupunki näkee hyvänä muutoksena, että suunnitelmassa turvallisuus on nostettu yhdeksi suunnitelman päätavoitteeksi. Turvallisuuden merkitys on korostunut enemmän strategisella tasolla. Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Turvallisuuden

käsitettä suunnitelmassa on laajennettu liikenneturvallisuudesta kattamaan laajemmin varautumiseen yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin. Toimenpideohjelmassa korostuu huomattavan paljon huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus.

Kestävyyden näkökulmasta suunnitelmassa tulisi painottaa enemmän nykyisen väyläverkon kehittämistä. Nykyverkolla esimerkiksi pääväylistä 1500 kilometrillä on puutteita palvelutasossa. Alemman tieverkon osalta korjausvelkaa ei saada pysäytettyä ja toimenpiteissä onkin esitetty mm.

tieverkon supistamista. Päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyden, liikenneturvallisuuden ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeä

tunnistaa ja panostaa joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn merkittävään rooliin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suomen liikenneverkon kokonaisuuden tasapainoinen kehittäminen edellyttää liikenneväyläinvestointien kohdentamista kohteisiin, joilla puutteet palvelutasossa ovat merkittävimpiä, liikennevolyymit palvelutasoon nähden suurimpia ja investoinnit vaikuttavimpia. Yksi tärkeimmistä työkaluista on liikenneverkon strateginen tilannekuva, jossa on kuvattu eri liikennemuotojen keskeisimmät toimenpiteet. Suunnitelmaluonnoksessa olisi hyvä osoittaa

tavoitteiden kannalta merkittävimpiä hankkeita ja toimenpiteitä sekä varmistaa niiden toteutuminen. Suunnitelmassa tulisi tuoda nykyistä selkeämmin esille periaatteet, joiden perusteella investointien ohjelmointia tieliikenneinvestointien osalta tehdään. Nykyisessä taloustilanteessa keskittyminen

nykyisen väyläverkon ylläpitoon ja kehittämiseen tulisi olla ensisijaista ja kaupunki pitää hyvänä, että suunnitelmassa linjataan, että liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Tämä tukee suunnitelmaan kestävyvyyden ja turvallisuuden tavoitteita.

Suunnitelma pitää sisällään kirjauksen, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Suunnitelmaluonnoksessa kuitenkin viitataan yhteisrahoitukseen niin valtion väyläverkolla kuin myös kunnossapidonkin osalta. Rahoituksen riittämättömyyteen viitataan myös toimenpiteessä, jossa valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet.

Kaupunki pitää huolestuttavana kirjausta, jos toimenpiteellä tähdätään valtion luopumiseen alemmasta tieverkosta ja siten kustannusvastuun siirtämiseen kunnille. Huomioitavaa on, että suunnitelmaluonnoksen mukaan MAL-neuvotteluissa keskiössä ovat hankkeet, joihin lähtökohtaisesti sisältyy yhteisrahoitteisuus. Kuitenkaan MAL-hankkeet eivät voi olla muita kuin maanteitä koskevia hankkeita, jolloin kirjaus sisältää jo lähtökohtaisesti rahoitusvastuun siirtämisen osin kunnille. Kaupunki pitää erittäin huolestuttavana suuntausta, jossa valtion talouden huonoa tilannetta paikataan siirtämällä kustannusvastuuta kunnille. Kaupunki suhtautuu myös kriittisesti suunnitelmaluonnokseen kirjattuun toimenpiteeseen, että valtion väyläverkon rahoitusta

kohdistettaisiin hankkeille ulkopuolisista rahoituslähteistä (esimerkiksi maankäytön tuottoja hyödyntämällä).

Kaupunki pitää hyvänä suunnitelmaluonnokseen kirjattua toimenpidettä, jonka mukaan valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla sekä väyläverkon tilaa ja rajoituksia kuvaavien digitaaliset tiedot toimitetaan kansalliseen yhteispisteeseen.

Kaupunki haluaa kiinnittää huomiota kuntien rooliin merkittävänä sidosryhmänä. Esimerkiksi suunnitelmaluonnoksen mukaisesti Väylävirasto yhteistyössä ELY-keskusten kanssa vastaa väyläverkon investointiohjelman, suunnitteluohjelman sekä perusväylänpidon perussuunnitelman valmistelusta. Näiden ohjelmien ja suunnitelmien valmistelun yhteydessä ei kuitenkaan ole tunnistettu kuntien roolia. Kaupunki pitää tärkeänä, että kunnat lisäävät sidosryhmäyhteistyöhön. Lisäksi suunnitelmaan on hyvä avata tarkemmin sidosryhmäyhteistyö ja vuorovaikutus.

## **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Kehittämiseen kohdistuvaa rahoitusta pienennetään luonnoksessa merkittävästi nykyisestä, mikä uhkaa kaupunkiseutujen taloudellisen kasvun potentiaalia. MAL-sopimuksiin käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa ja sen tulee olla suunnitelmallista. Valtion ja kaupunkien sovitussa kustannusjakoperiaatteissa tulee pysyä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen tunnistetaan Liikenne12 -suunnitelmassa, mutta sen rahoitus ja siten valtion panostukset sekä vaikutukset jäävät suunnitelmassa äärimmäisen vähäisiksi. Tämä on ristiriidassa mm. kaupunkiseutujen ja valtion liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee turvata tieliikenteen pääväylien parantamisen rahoitus esitettyä korkeammalle tasolle. Pääväylien parantamiseen kohdennettu rahoitus ei ole esitetyllä tasolla riittävä ja sen tasoa tuleekin korottaa. Riskinä on myös elinkeinoelämälle tärkeän alempiasteisen tieverkon rapautuminen. Hyvin perustellut ja tehokkaasti toteutetut valtion infrainvestoinnit lisäävät talouskasvua.

Turvallisuustavoitteen saavuttamista tukisi paremmin rahoituksen kohdistaminen liikenneturvallisuusstrategian toteuttamiseen ja liikenneturvallisuustoimenpiteisiin. Pienet turvallisuutta parantavat toimenpiteet kuten alikulut, risteysten parantamiset sekä jalankulku- ja pyöräväylät voivat olla alueellisesti merkittäviä, mutta maantieverkon osalta näiden rahoitus on jäänyt todella alhaiseksi. Pienemmillä tieverkon parannustoimilla voidaan saavuttaa huomattavia hyötyjä ja vaikutuksia kaikkien suunnitelman tavoitteiden osalta. Rahoitusohjelmaan tulisikin lisätä omaa rahoitusta pienemmille toimenpiteille.

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

Kangasalan kaupungin näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnissa käsiteltävät teemat ovat riittävät antamaan kuvan liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisistä vaikutuksista.

Ympäristöselostuksessa on hyvin tunnistettu laajasti mm. päästövähennysten lisäksi myös kaikkien liikennemuotojen laajemmat ympäristövaikutukset, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden asettamat vaatimukset sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen vaikutus liikkumiseen. Näiden huomioimista toimenpiteiden osalta on syytä painottaa, kun päätetään esimerkiksi isompien infrahankkeiden käynnistämisestä. Valtakunnallisen

Liikenne12 -suunnitelman tulisi vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, eikä kasvattaa, kuten Liikenne12 -suunnitelman ympäristöselostuksesta käy ilmi. Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen eivät voi jäädä vain kaupunkiseutujen tehtäväksi. Valtion tulee kantaa vastuunsa myös kulkutapajakaumaan vaikuttamisessa kestävämpään suuntaan ja tämä tulisi näkyä enemmän varsinaisen Liikenne12 -suunnitelman toimenpiteissä.

#### **Muut huomiot?**

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen ja suunnitelma konkretisoituu vasta Väyläviraston valmistelemissa suunnitelma- ja investointiohjelmassa. Kuntien osuus tässä suunnittelussa jää epäselväksi ja investointiohjelman päivittäminen tulisikin olla osa Liikenne12 -suunnitelman valmistelua.

Kaupunki pitää erittäin huolestuttavana suunnitelman kirjausta verkon supistamista yhteiskuntataloudellisista syistä. Kaupunki ei pidä taloudellisesti kestäväenä, että maanteiden

hallinnollisia luokkia muutetaan kaduiksi ja täten kasvatetaan kuntien menoja. Julkiselle taloudelle pieneneviä kunnossapitokustannuksia ja vältettäviä korvausinvestointeja ei voida hakea kuntien talouden kustannuksella.

Ylönen Jutta-Leea  
Kangasalan kaupunki