

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?

Leppävirran ja laajemmin Itä-Suomen kannalta suunnitelmaluonnoksessa esitetyt strategiset linjaukset ovat pääpiirteittäin oikean suuntaisia. Lähtökohtaisesti niukkenevassa valtio- ja kuntataloudessa olevan infran ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen tulee olla ensisijainen keino liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Itä-Suomen osalta, missä kulkuetäisyydet ovat paikoitellen hyvinkin pitkät ja asutus harvaa, tulisi erityisesti huolehtia siitä, että liikennejärjestelmän toimivuutta koskeva strateginen linjaus eri alueiden saavutettavuudesta sekä kansalaisten sujuvasta liikkumisesta voidaan toimenpiteiden myötä toteuttaa.

Maakunnallisesti kuntien välinen työvoiman liikkuvuus on yksi liikennejärjestelmän haasteista, erityisesti matalapalkka-aloille, missä liikkumiskustannukset voivat viedä huomattavan osan nettopalkasta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta.

Valtion tulee vastaisuudessakin 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 vastuista tule laventaa myöskään tieverkon hallinnollisen luokan muutoksilla maanteistä kaduiksi.

Pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen tarpeita vastaava perus-väylänpidon rahoitus on välttämätöntä elinkeinoelämälle ja arjen liikkumiselle. Samalla on tärkeää, että valtio varmistaa raskaan liikenteen kestävien käyttövoimien kattavan jakeluinfran toteutumisen myös niissä paikoissa, joissa se ei markkinaehtoisesti toteudu, koska kansainvälisessä kaupassa mukana olo ja kasvu edellyttävät myös liikenteen puhdasta siirtymää.

Leppävirran kunta korostaa omana lausuntonaan erityisesti:

- 1) VT-5 Leppävirta – Kuopio yhteysvälin toteuttaminen valtion talousarvioesityksen Kuopio seudun MAL-sopimuksen mukaisesti
- 2) Maaseutukuntien taajamakeskusten välisen kestäväen joukkoliikenteen kehittäminen on turvattava paremmin
- 3) Alemman asteen tieliikenneverkoston kunnossapidon tason parantaminen ja peruskorjaamiseen riittävän rahoituksen turvaaminen

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti vuosien 2026-2028 rahoitustaso tulee olemaan kokonaisuutena tiukka, erityisesti vuonna 2028 kun väyläverkon perusväylänpidon ja kehittämisen määräraha sekä avustukset erityisesti MAL-varauksen ja lentoasemaverkoston (Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat) osalta laskevat. Vuoden 2026 kokonaisrahoitus on noin 2,3 miljardia euroa ja vuonna 2028 n. 2,04 miljardia euroa. Tiputus on merkittävä ja tulee todennäköisesti lisäämään vuosien 2027 ja 2028 aikana väyläverkon korjausvelkaa.

Vuosien 2029 – 2037 rahoitusohjelmassa kokonaisrahoitus tulee säilymään vuoden 2026 tasossa tai hiukan sen yläpuolella, noin 2,4 miljardissa eurossa. Rahoitusohjelmassa esitetään merkittävä lisäys perusväylänpidon rahoitukselle. Perusväylänpitoon osoitetaan lisäystä 450 miljoona euroa vuodelle 2029 ja lisäys nousee 580 miljoonaan euroon vuodessa vuodelle 2037. Perusväylänpidon lisäys katetaan luonnoksessa leikkaamalla ensisijaisesti väyläverkon kehittämisestä sekä avustuksista. Väyläverkon kehittämisen rahoitusosuus laskee vuoden 2026 noin 710 miljoonasta eurosta 425 miljoonaan euroon vuodessa vuodesta 2035 eteenpäin. Avustusten rahoitus laskee vuoden 2026 n. 215 miljoonasta eurosta noin 133 miljoonaan euroon vuodessa vuodesta 2032 eteenpäin.

Leppävirran ja laajemmin koko Itä-Suomen osalta satsaus erityisesti alemman tieverkon perusväylänpitoon on hyvä asia ja tällä parannetaan mm. sekä elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta että koko Itä-Suomen saavutettavuutta ja turvataan asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.

Joukkoliikenteen osalta palveluille ollaan rahoitusohjelmassa osoittamassa alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin 10 miljoonan euron lisäys vuodesta 2029 eteenpäin. Tällä voidaan turvata vain nykyisen vähimmäispalvelutason säilyminen.

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

Vaikutustenarviointi on yleispiirteinen ja se vastaa suunnitelman tarkkuustasoa. Vaikutukset voivat olla myös monitahoisia ja näin yleispiirteisellä tasolla niitä on osin haastavaa arvioida. 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 näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja.

Vaikutusten arvioinnissa on vertailuvaihtoehtona käytetty tilannetta, missä perusväylänpidon rahoitus pienenee nykytasosta ja kehittämisrahoitus hiipuu pois sitä mukaan, kun aiemmin sovitut/päätetyt hankkeet valmistuvat ja uusia kehittämishankkeita ei aloiteta.

Muutoin vaikutusten arviointi on varsin realistinen ja alemman tieverkon rappeutuminen tulee vaikuttamaan negatiivisesti sekä elinkeinoelämän kuljetuksiin että kuntalaisten liikkumismahdollisuuksiin.

Joukkoliikenteen osalta ei nykyisessä kasvavassa kustannustasossa pystytä ylläpitämään edes nykyistä vähimmäistasoa seutuliiikenteessä, mikäli rahoitustaso pysyy nykytasolla.

Muut huomiot?

Liikennejärjestelmän kehittäminen on aina kokonaisuus ja sen kehittäminen tulee perustua pitkäjänteisyyteen. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma myös ohjaa alueellisia ja

seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja näin ollen Liikenne 12-suunnitelmassa linjatut tavoitteet ovat myös seudullisen kehittämisen näkökulmasta merkityksellisiä.

Yleisesti liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa tai ainakin tulisi ohjata pitkällä aikajänteellä valtakunnallisten trendien lisäksi myös osaltaan globaalit ilmiöt ja tavoitteet mm. ilmastonmuutokseen varautumisessa.

Leppävirran kunta ei pidä järkevänä sitä, että maanteiden hallinnollisia luokkia muutetaan kaduiksi ja täten kasvatetaan kuntien menoja. Julkiselle taloudelle pieneneviä kunnossapitokustannuksia ja vältettäviä korvausinvestointeja ei voida hakea kuntien talouden kustannuksella.

Montonen Tapio
Leppävirran kunta