

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?

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on esitetty kolme keskeistä tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitetta yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Suunnitelma perustuu hallitusohjelman niukkaan resurssitilanteeseen - tavoitteisiin pyritään pääsemään mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Strategiset linjaukset ovat hyvin kannatettavia, vaikkakin hyvin yleispiirteisiä. Suunnitelman tavoitteenasetantaa selkeyttäisi, jos linjausten pysyvyydestä tai merkittävistä muutoksista suhteessa aiempaan suunnitelmaan v.2021 koottaisiin tiedot osaksi työn lähtökohtia.

Suunnitelma on sovitettu yleisen taloudellisen tilanteen sekä valtion rahoituksen haasteisiin. Kaupunkiseutujen tulee tästä huolimatta pyrkiä suunnittelemaan kestävää kasvua, luomaan elinvoimaa ja työpaikkoja, mitä etenkin taloudellisesti haastavassa ajassa on tärkeää. Pitkäjänteisessä, tulevaisuuteen katsovassa suunnitelmassa tulisi olla myös tavoitteellista näkymää, osin toiveikkuuttakin luovaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Maanteiden hallinnollisia luokkia koskevien periaatteiden yhdenmukaistaminen:

Periaatteiden yhdenmukaistamiselle on selkeää tarvetta, sillä Espoon kaavoituksessa on nähty enenevässä määrin haasteita maanteiden käsittelyyn liittyen. Periaatteiden määrittämisessä tulee tunnistaa kaupunkien maankäytön tavoitteet maanteihin liittyen, tarkasteltavien kohteiden erilaisuus ja vaikutukset, osapuolten tavoitteiden aikajänne sekä kuntien tasapuolinen kohtelu. Periaatteiden käsittely tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä kaupunkien kanssa, jotta ne voidaan ottaa osaksi kaavoituksen lähtökohtia.

Hankeyhtiöiden huomiointi suunnitelmassa:

Hankeyhtiöiden poisjättäminen valtakunnallisesta ja pääosin myös alueellisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on perusteltu hankeyhtiöiden erilaisella prosessilla ja vastuukysymyksellä. Suunnitelmassa ei ole varattu niille rahoitusta. Sen sijaan ne tulisi sisällöllisesti kytkeä osaksi eri tasojen liikennejärjestelmäsuunnittelua, jotta on mahdollista tunnistaa vaikutukset ja kytkennät muihin hankkeisiin, ja käydä riittävää vuoropuhelua niihin liittyen. Etenkin lähijunalikenteessä, jossa hankkeen edellytykset ja vaikutukset ovat kiinteästi kytköksissä maankäyttöön, tulisi hankkeita tarkastella osana toimivaa suunnittelujärjestelmäämme.

Toimenpiteiden konkreettisuus:

Suunnitelma, sekä sen vaikutusarviointi ovat pitkiä raportteja. Niissä on keskenään paljon toistoa. Tavoitteet ja reunaehdot suunnitelmalle on asetettu, mutta suunnitelman konkreettisuuteen on jäänyt paljon toivottavaa. Suunnitelman sijaan lopputuloksena on syntynyt pikemminkin julkilausuma nurjasta tilanteesta, joka keskittyy ensisijaisesti valtion väyläverkon ylläpitoon ja valtion kehittämispanosten lakkauttamiseen. Pääkaupunkiseudun kehittäminen ja toimenpiteet ovat MAL-valmistelun harteilla.

Väyläviraston investointiohjelman hankkeet ja MAL-valmistelun hankkeet:

Väyläviraston investointiohjelmaan ei ole hyväksytty Espoon hankkeita huolimatta niiden osoitetuista hyödyistä, vaan ne on ohjattu ensisijaisesti MAL-valmistelun piiriin. Tämä on aiheuttanut epäselvyyttä kaupunkien suunnitteluun sekä luonut turhia odotuksia investointiohjelmalta. Investointiohjelmaan tai MAL-valmisteluun ei ole myöskään hyväksytty esim. pääkaupunkiseudun keskeisten sisääntuloväylien eritasoliittymien toimivuuksien, turvallisuuden ja häiriöherkkyyden parantamista (esim. Turunväylän ja Kehä II:n liittymä, tai Kehä II:n ja Länsiväylän liittymä). Maantieliittymien parantamista suunnittelullisesti toimivampien ja turvallisempien ratkaisujen aikaansaamiseksi tarvitaan yli 60 000 ajoneuvon vuorokausiliikenteessä. Myös Kehä III:n länsiosan parantaminen kaksikaistaisesta ajosuunnat erottelevaksi nelikaistaiseksi väyläksi tulisi sisällyttää lähivuosien investointeihin väylän palvelutason ja liikenneturvallisuuden takaamiseksi.

Riskinä on yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuspuutteiden korjausvelan kasvaminen. Toisaalla suunnitelmassa kuitenkin todetaan, että valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten mm. liittymien parantamisiin.

Nopeusrajoitusperiaatteet:

Käynnistettävään maanteiden nopeusrajoitusperiaatteiden määrittelyyn ja soveltamiseen toivotaan hyvää yhteistyötä ja vuoropuhelua. Esimerkiksi nopeusrajoituksia täytyy voida tarvittaessa kaupunkialueilla laskea ympäristövaikutusten, turvallisuuden jne. vuoksi.

Kaupunki-ilmailun tarpeet:

Suunnitelmassa ei ole mainintaa kaupunki-ilmailun tarpeista, vaikka Helsingin aloitteesta kuutoskaupungit allekirjoittivat vetoamuksen valtiolle kaupunkiyhteistyön tiivistämisestä. Aihe on tärkeä ja tulee ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasoilla.

Digitalisaatio:

Digitalisaatio koskee laajasti väyliä ja liikennettä, sekä niistä ja niillä syntyvää tietoa. Se koskee myös koko suunnittelujärjestelmäämme ja rakennettua ympäristöä, jossa lukitaan yhteisiä periaatteita tiedon käsittelyyn ja hallintaan myös osana RYHTI-hanketta. On tärkeää, että liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen saa syötteet myös suunnittelupöydältä. Digitalisaatioasteen parantaminen edellyttää laajaa yhteistyötä kuntatoimijoiden kanssa, jotta uudistukset vastaavat kuntien kyvykkyyttä digitaalisen tiedon tuottamiseen ja jakamiseen.

Kestävä yhdyskuntarakenne:

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on suhteellisesti vähän sisältöä yhdyskuntarakenteesta ja maankäytöstä, tai palveluiden kehittämisestä, jotka kuitenkin määrittävät liikkumistarvetta ja liikennettä. Lähtökohtaisesti kestävän yhdyskuntarakenteen tavoittelemisen tulee kytkeä kaikkeen kaupunkiseudun tekemiseen. Näkökulmia tulee syventää ja tuottaa lisää tutkimustietoa aiheeseen liittyen. Tiivis yhteistyö edellyttää vahvaa maankäytön ja liikennesuunnittelun vuorovaikutusta ja molempien asiantuntijuuksien hyödyntämistä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Espoon kanta on, että kaupunkiraideliikennehankkeissa ei voida asettaa ennalta tuen maksimimäärää, etenkin kun tuen määrä jatkuvasti pienentyy. Rahoitusosuuden sitominen enimmillään 30 %:iin ei ole siten kannatettavaa. Valtion tulisi yhdessä kuntien kanssa tarkastella kaupunkiraideliikenteen hankearviointien menetelmiä, sillä nykyisellään niiden hyödyt eivät kohtaa kaupunkien hankkeille asettamien tavoitteiden kanssa. Laajempi, jo toteutettujen hankkeiden jälkiarviointi voisi tuottaa lisätietoa. Kaupunkiraideliikennehankkeiden arvioinnissa on erityisen tärkeä huomioida niiden laajat taloudelliset vaikutukset.

Suunnitelman kehittämisrahoitusta pienennetään suunnitelmakaudella jo liikaa ja se tulee väistämättä heijastumaan kaupunkiseutujen menestymisen edellytyksiin ja Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn. Espoon näkemys on, että MAL-sopimukseen pääkaupunkiseudulle käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta tulee kasvattaa seudun valtakunnallisen merkityksen suhteessa.

Valtion avustuksia tulisi keskittää suurten kaupunkien joukkoliikennejärjestelmiin, jossa ohjelmankin mukaan on suurin potentiaali sen hyödyntämiseen osana ilmastotavoitteita. Lisäksi Espoo pitää tärkeänä myös sitä, että valtio myöntää jatkossakin kunnille avustuksia jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Tähän varattu summa on kuitenkin riittämätön kuntien tarpeisiin nähden.

Valtio esittää, että TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfra kehittyminen teknologianeutraalisti. On todettava, että taukopaikkojen synnyssä on yhtäaikaaisesti hyvin monia haasteita, eikä tilannetta helpota, että markkinaehtoisesti niiden syntyminen pääkaupunkiseudun läheisyyteen ei ole mahdollista Suomen olosuhteissa.

Espoo kannattaa suunnitelman tavoitetta, että valtio kehittää kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Sopivia baanaverkon kohteita löytyy mm. Kehä I:n varressa Turunväylän liittymässä sekä Leppävaarassa. Lisäksi suunnitelmassa esitetään, että valtio huolehtii kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta varaamalla sille mahdollisuuksien mukaan rahoitusta osana maanteiden kunnossapitoa.

Mikäli valtio edellyttää kaupungeilta liityntäpysäköinnin toteuttamista, tulisi sen osallistua kustannuksiin. Hyödyt suurissa kaupungeissa ovat marginaalisia joukkoliikenteen kannalta.

Suunnitelmassa on esitetty valtion lähtökohdaksi, että se kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Käytännössä tosiasialliseksi toimintatavaksi on kuitenkin muodostunut kaupunkiseudulla yhteisrahoitteisuus hankkeesta riippumatta, valtion rahoitusosuuden pienentyessä tasaisesti. Valtion toimintaa leimaa rahoituksellisen kyvykkyyden

heikentyessä passiivisen osapuolen rooli. Suunnitelmassa nostetaan mukaan myös esitys, että valtion väyläverkon kunnossapitoa järjestettäisiin yhteisrahoituksella, mitä ei voi hyväksyä.

Yhteisrahoitteisuudesta on esitetty v. 2021 ilmestyneessä Liikenne 12-suunnitelmassa periaatteita, mutta niitä ei ole valmisteltu yhteistyössä, eikä niitä ole hyväksytetty osapuolilla. Espoo ei voi hyväksyä valtion yksipuolisesti esittämiä ehdotuksia valtion väyläverkon rahoituksesta yhteisesti käytettäviksi periaatteiksi. Esim. valtion tieverkolle toteutettavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 %. Tältä osin suunnitelmaa tulee korjata.

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

Suunnitelma ei sisällä konkreettisia hankkeita, mikä on vaikuttanut osaltaan arvioinnin tarkkuustasoon. Laadullisen arvioinnin tueksi on muodostettu karkea arviointiasteikko, jolla on pyritty kuvamaan muutoksen suuruutta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Samalla on kuitenkin tunnistettu, etteivät arviot ole keskenään yhteismitallisia. Raportissa on ainoastaan sanallisia kuvauksia vaikutusten suunnasta. Osa arvioista vaikuttaa olevan hyvin kevyesti tehtyjä, ja eri suuntaiset vaikutukset aiheuttavat pikemminkin sekavan kuvan kokonaisuudesta. Yhteenvetoa tai kokonaiskäsitystä suunnitelman vaikutuksista on vaikea saada.

Arvioinnissa tunnistetaan joiltakin osin myös hankeyhtiöiden erillisissä prosesseissa edistämien ratahankkeiden vaikutuksia, vaikka niiden toteutus ei sisälly suunnitelman rahoitusohjelmaan. Tässä on selkeä epäloogisuus. Hankeyhtiöiden hankkeet tulisi suunnitelmien ja vaikutusten osalta sisällyttää kokonaisuudessaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäkokonaisuuteen, vaikka optiona.

Muut huomiot?

-

Lehikoinen Juhani
Espoon kaupunki