

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?

Suomen kasvukäytävä osana eurooppalaista kasvukäytävien verkostoa lisää kasvukäytävän ja koko Suomen elinvoimaa. Yhteydet niin pohjoiseen Norjan satamiin kuin etelään Baltian maiden kautta Eurooppaan lisäävät Suomen kilpailukykyä. Tällöin liikenneverkoston kehittäminen ja logististen palvelujen kehittäminen on tärkeää.

Tavoitteissa tulisi painottaa myös muiden kuin kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta. Strategisiin päämääriin tulisi ottaa myös tavaraliikenteen parannettavat yhteydet lentokentille, maaliikennekeskuksiin ja satamiin.

Strategiset linjaukset on ylipäätään hyvin laadittu ja perusteltu. Liikenneverkon korjausvelan lyhentäminen tulee kuitenkin suunnata palvelutasoluokitusten mukaan eikä ainoastaan kysynnän mukaan, mikäli kysyntä tarkoittaa liikennemääriä.

Tulisi edistää sopimuksellisuutta, jolla tunnustetaan myös keskisuurten kaupunkien kilpailukyky nousevina kasvukekuksina suurten kaupunkien ja niiden kehyskuntien rinnalla. Valtion ja keskisuurten kaupunkiseutujen välille voitaisiin kehittää kevyempi sopimusmenettely, jossa voitaisiin MAL-sopimusten tavoin päättää yhteisistä päämääristä, toimista niiden saavuttamiseksi ja kustannusten jakautumisesta. Tämä toisi ennustettavuutta ja tasapuolisuutta käytännön työhön.

Valtion maantieverkosto on keskeisin lähtökohta syntyneelle haja-asumiselle. Maantiestön siirtoa kuntien tai asukkaiden ylläpidettäväksi tulee tarkastella kriittisesti. Nykyisin haja-asutusta pyritään ohjaamaan olemassa oleviin kyliin niiden elinvoimaa tukien. Maaseudulla maantieverkosto on

keskeinen kylien yhteys keskuskaupunkeihin ja palveluihin. Myös näiden yhteyksien ylläpito on valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää. Keskeistä on maantieverkon ylläpito tasapuolisesti eri puolella Suomea. Väyläverkon palvelutason laskeminen tai jopa luopuminen väylistä on edellä mainituista syistä kestävämpi. Yleisesti alemman tieverkon osalta on kasvava huoli lisääntyvistä päällystepuruista ja sitä kautta verkon ”korjaamisesta” sitä huonontamalla. Tällaisten toimenpiteiden yhteydessä tulee tehdä kattavaa vaikutustenarviointia sekä läpinäkyvää ja vuorovaikutteista osallistamista.

Suomen kunnat ovat talouden näkökulmasta hyvin erilaisissa tilanteissa, mikä epätasa-arvoistaa elinkeinojen kannalta keskeistä kehittämistä. Kunnat maksavat tiehankkeisiin liittyvien katujen investoinnit, jotka ovat maankäytön alueilla vähintään yhtä merkittäviä kuin tiehankkeisiin kohdistuvat kustannukset. Tärkeää on, että valtio vastaa verovaroin tiestöön liittyvistä kustannuksista. Myös yritys yhteistyöhön liittyy ongelmia, sillä se eriarvoistaa yrityksiä ja siirtää määräysvaltaa keskeisestä infrasta suurille yhtiöille. Tiestöstä koituva hyöty on kansantalouden kannalta hyvin merkittävä eikä siitä koituvia kustannuksia voida jakaa vain joidenkin kannettavaksi. Toinen vaihtoehto voisi olla se, että kustannusjaossa otettaisiin huomioon myös maankäyttöön liittyvä katuinfra rakentaminen osana liikennejärjestelmän kokonaisinvestointia. Tiepidon rahoitustaso on ylipäätään liian matala, mikä haastaa jo perusväylänpidon.

Pysäköinti tulisi tarkastella yhtenä liikennejärjestelmän keskeisenä kokonaisuutena ja sitä koskevaa valtion ohjaustarvetta tulisi tutkia. Esimerkiksi rataliikenteen liityntäpysäköinnin järjestämisessä on tarpeen tukea kuntia.

Vaikka kävely- ja pyöräilyliikenne on pääosin kuntien järjestämää, tulisi huomioida lähitulevaisuudessa mm. sähköpyörien yleistyminen, mikä lisää pyöräilyä myös maantieverkolla. Kaupunkipyöräjärjestelmiä kehitetään yleisesti osana julkisen kaupunkiliikenteen verkostoa. Jatkossa julkisen liikenteen valtionavustuksen piiriin tulisi saada myös kaupunkipyörät.

Joukkoliikenteen edistämiseksi valtion rooli tulisi olla nykyistä voimakkaampi seutukeskusten välisessä liikenteessä. Viime vuosina ei-markkinaehtoista seutukeskusten välistä linja-autoliikennettä on siirretty kuntien kustannettavaksi. Maksusuuksia on pyritty tarkastelemaan matkustajien nousujen ja reitin kuntakohtaisien pituuksien mukaisesti. Pitkän matkan liikenteestä aluetaloudelliset hyödyt jakautuvat koko reitille, joten liikenteen kustannuksia ei tulisi jakaa epätasaisesti eri kunnille. Selkeintä olisi aiempi käytäntö, missä valtio vastaa seutukeskusten välisestä liikenteestä samaan tapaan kuin raideliikenteessäkin. Eri liikennemuodoissa tulisi olla samat periaatteet. Tämä johtaisi luotettavampaan ja huokuttavampaan liikenteeseen myös asiakasnäkökulmasta. Nykyinen epäselvä käytäntö kannustaa lähinnä oman auton käyttöön.

Tavarakuljetukset ovat keskeinen tiestön, rataliikenteen ja lentoliikenteen käyttäjä ja Suomen kasvun kannalta on keskeistä, että liikennejärjestelmää kehitetään samalla painoarvolla myös tästä näkökulmasta. Myös kuntien katuinvestoinneissa elinkeinoalueiden osuus on hyvin merkittävä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Painotus hankkeiden edistämisen osalta tulee olla TEN-T-verkon vaatimusten täyttämässä, kuten suunnitelmaan erikseen kirjatun pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata kuitenkin myös muulle päätie- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti.

Liikenteen digitalisaation ei nähdä käytännössä etenevän riittävän nopeasti markkinaehtoisesti, joten tähän osoitetut hanketuet ovat tervetulleita. Yleisesti katsoen tietoa henkilö- ja tavaraliikenteestä tulisi olla helposti ja vapaasti saatavilla avoimissa rajapinnoissa. Teletietoihin perustuvat matkustusanalyysit tulisi olla valtion toimesta kaikkien saatavilla, sillä niistä saadut hyödyt ovat merkittäviä. Digitalisaation hyötyjä ei saavuteta ilman laajaa avointa kehittämiskulttuuria.

Vähäpäästöisen liikenteen edistämiseksi ei ole vielä selkeää, vakiintunutta vaihtoehtoa. Teknologia ei ole vielä kovin kehittynyttä, vaikka muutos esimerkiksi sähköajoneuvoihin henkilöliikenteessä on jo käynnissä. Tulisi lisäksi selvittää, miten uudet käyttövoimat otetaan huomioon huoltovarmuuden näkökulmasta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa rahoituksen pääpaino on vahvasti perusväylänpidossa. Nykyisen verkon kunnosta huolehtiminen ja erityisesti alemman tieverkon ja alkutuotannon näkökulmasta nykyisen verkon kunnosta huolehtiminen on tärkeää. Kuitenkin myös kehittämishankkeisiin ja elinkeinoelämän investointeja tukeviin infrahankkeisiin pitää pystyä tarvittaessa vastaamaan myös väyläverkkoa kehittämällä.

Pääradan nostaminen suunnitelmaan erillisenä kirjauksena on erittäin tärkeää. Esitys pääradan rahoituksesta 30 M€/vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla lähes 35 vuotta ja on siten aivan riittämätön.

Junaliikenteen ostopalvelusopimuksen malli, jossa kaikki junaliikenteen ostopalvelut hankittaisiin kuntien ja valtion yhteisrahoitusmallilla, on täysin kestävä. Lähijunaliikenne on eri alueilla ja yhteysväleillä hyvin erilaista. Valtiolla tulisi olla edelleen kokonaisvastuu lähijunaliikenteen kehittämisestä ja ostamisesta. Eri asia on kaupunkiseutujen sisäinen lähijunaliikenne, jossa yhteishankinta voisi olla tarkoituksenmukaista.

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

-

Muut huomiot?

Liikenne- ja viestintäviraston esitys, että suunnitelman pohjalla olevan tiedon tuottamiseen osallistuvat osaltaan myös mm. kunnat ja maakuntien liitot, on kannatettava.

Lähteenmäki Niklas
Hämeenlinnan kaupunki - elinvoimapalvelut