

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 luonnoksessa esitetyt tavoitteet toimiva, turvallinen ja kestävä ovat kannatettava tausta niiden pohjalta laadituille strategisille linjauksille. Nämä kolme teemaa myös ohjaavat mainitussa järjestyksessä toimenpideohjelmaa. Liikenne 12 on kuitenkin luonteeltaan strateginen suunnitelma ja se, miten linjaukset ja painotukset ohjaavat konkreettisia toimenpiteitä, jää tässä vaiheessa epäselväksi. Olisi hyvä pyrkiä konkretisoimaan, miten linjaukset näkyvät käytännön toimenpiteissä.

Suunnitelmalle esitetyt tavoitteet vastaavat liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, mutta eivät kaikilta osin esitettyjä toimenpiteitä esim. joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Vaikka kestävyys on esitetty yhtenä tavoitteena ja kestävä liikuminen rooli on tunnustettu kaupunkiseuduilla, ovat toimenpiteet kestävä liikuminen edistämiseksi varsin vaatimattomia ja rahoitusta kestävä liikuminen edistämiseen on osoitettu vähän. Vaarana on myös, että valtio supistaa julkisen liikenteen vuoroja taloudellisia säästöjä hakiessaan, joka on ristiriidassa kestävä kehityksen kanssa.

Luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset ovat varsin laajoja ja yleispiirteisiä. Esitetyt painopisteet eivät saisi ohjata liikaa toteutusta. Esimerkiksi kansainvälinen matkailu tai olemassa olevan vähempiarvoisen tieverkon ja yksityisteiden säilyttäminen on tärkeää useammilla alueilla, kuten Iitissä ja muussa eteläisessä Suomessa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

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. Kirjaus on syytä muuttaa tai siinä tulee tunnistaa, etteivät periaatteet perustu yhteiseen sopimukseen.

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 vastuita 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. Liikenne 12-suunnitelman linjauksissa, jotka myöhemmin ohjaavat rahoituksen kohdentumista, tulee huomioida liikennemäärän rinnalla myös muita tekijöitä kuten raaka-ainekuljetukset, raskaan liikenteen tonnit ja kuljetusten kansantaloudellinen lisäarvo. 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.

Luonnoksen toimenpiteissä todetaan, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevissa MAL-sopimuksissa käsitellään mm. joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä.

MAL-sopimukset tulisi palauttaa niiden alkuperäiseen tarkoitukseen kehittämään kestävästä aluerakennetta ja liikennejärjestelmää kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitus jäi uusissa MAL-sopimuksissa hyvin vähäiseksi, eikä rahoitusraamissa esitetä tasokorotusta tuleville vuosille.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Lisäksi todetaan, että tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Kunnan näkemyksen mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallistumista alueellisen junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisäresurssi alueellisen junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulisi osoittaa valtiolta, ei alueilta. Myöskään asemanhaltijan tehtäviä ei tulisi osoittaa kunnille, sillä ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä kuuluu maanomistajalle tai rataa hyödyntäville organisaatioille. Asemanseuduilla on tyypillisesti useita maanomistajia ja asemanhaltijan tehtävät tulisi osoittaa valtion toimijalle.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena oli tuoda pitkäjänteisyyttä liikenneverkon kehittämiseen. Parlamentaarisen valmistelun tuli taata poliittinen sitoutuminen myös rahoitukseen yli hallituskausien. Edellisessä, vuonna 2021 hyväksytyssä Liikenne 12 -suunnitelmassa

rahoitusta luvattiin nostaa tämän hallituskauden aikana, mutta kuluvalle hallituskaudella rahoitusta leikattiin. Tätä samaa on nyt tarjolla suunnitelmaluonnoksessa: rahoitusta luvataan lisätä taas seuraavalla hallituskaudella. Tavoite rahoitusnäköymän pitkäjänteisestä näköymästä ei suunnitelmaluonnoksessa ole toteutunut. Valtion rahoitus liikennejärjestelmän konkreettiseen ylläpitoon tulee olla riittävää jo heti kauden alkuvuosista alkaen.

On tärkeää tunnistaa mahdollisuuksia ulkopuoliseen rahoitukseen esimerkiksi EU:n kautta. Muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten toteuttamisessa EU:n myöntämällä rahoituksella on olennainen rooli. Usein tällainen ulkopuolinen rahoitus, kuten TEN-T-verkon toteuttamiseen myönnettävä CEF-rahoitus edellyttää päätöksiä myös kansallisesta rahoituksesta. Niukka kehittämisrahoitus ei anna parhaita eväitä ulkopuolisen rahoituksen hankkimiselle.

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

Vaikutustenarviointi 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. On erittäin harmillista, että kuntien menoja lisättäisiin myös välillisesti. Välilliset vaikutukset kohdistuvat myös valtion, eli koko Suomen elinvoimaan, elämänlaatuun ja talouteen. Siten valtion riittävät panostukset liikennesuunnitelman toteutukseen ovat erittäin tarpeellisia Suomen menestyksen kannalta.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, että väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Olisi kuitenkin syytä nähdä investointiohjelma, alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja jopa paikalliset suunnitelmat toistensa kanssa vuorovaikutteisina asiakirjoina. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma osoittaa mm. alueensa tärkeimmät väyläverkon kehittämistarpeet ja näiden hankkeiden soisi näkyvän myös Väyläviraston laatimassa investointiohjelmassa.

litin kunta pitää välttämättömänä, että valtio kantaa vastuun omistamastaan väyläverkosta sekä sen ylläpidosta ja kehittämisestä. Valtion omistaman infrastruktuurin kustannusten kohdentaminen alueen kunnille, ja eritoten pienille kunnille, ei ole perusteltua. Se voi pahimmillaan saattaa Suomen kunnat ja kaupungit eriarvoiseen asemaan keskenään ja heikentää alueiden saavutettavuutta.

Jaakkola Henni-Leena
litin kunta