

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Porin kaupunki pitää hyvänä, että suunnitelmassa on käsitelty kattavasti eri liikennemuotoja sekä digitalisaation tuomia mahdollisuuksia. Erityisen tärkeää on, että myös pienet, vaikuttavat toimenpiteet, kuten liikkumisen ohjaus, on nostettu esille omana kokonaisuutenaan.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Rahoituksen osalta huolta herättää rahoituksen selvä notkahdus vuosina 2023-24. Vaarana on, että mahdollisesti hyvin käyntiin lähtenyt panostaminen hiipuu, kun rahoitus yhtäkkiä vähenee.

Rahoituksen osalta huolta herättää rahoituksen selvä notkahdus vuosina 2023-24. Vaarana on, että mahdollisesti hyvin käyntiin lähtenyt panostaminen hiipuu, kun rahoitus yhtäkkiä vähenee.

Rataverkon pääväyliin kuuluva Tampere-Pori/Rauma -raideyhteys on tärkeä osa pääradan ja sen liityntäyhteyksien muodostamaa läntisen Suomen raideliikennekokonaisuutta, jonka kannalta keskeistä on erityisesti kansainvälisten yhteyksien toimivuus, arjen logistiikan sujuvuus niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä, työvoiman sujuva liikkumismahdollisuus, ja elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistaminen Suomen logistista kilpailukykyä ja kestäväää tavaraliikennettä edistämällä. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti Porin ja Rauman satamat ovat keskeisiä

kansainvälisiä solmukohtia. Kehittämistarpeet ovat koko liikennejärjestelmää tukevia toimia, jotka näkyvät pääradan ja sen liityntäyhteyksien liikennevolyyymeissa, ja joilla on suuri merkitys myös kansainvälisten yhteyksien sujuvaan toimivuuteen.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty tavoite rataverkon välityskyvyn parantamisesta maakuntakeskusten välillä myös poikittaisyhteyksillä on tärkeä samoin kuin tavoite aseman seutujen ja ratapihojen toimivuuden kehittämistä. Tulevaan transitoliikenteen kehitykseen vaikuttaa mm. satamien kehitys Venäjällä sekä nimenomaan itä-länsisuuntaisen raideliikenteen kehittäminen Suomessa. Raideliikenteen valmistelussa tuleekin nykyistä painokkaammin ottaa huomioon Suomen poikittaissuuntaisten raideyhteyksien parantaminen.

Väyläviraston teettämä tarveselvitys Tampere-Pori(/Rauma) -raideyhteydestä (27/2020) valmistui toukokuussa 2020. Merkittäviä tarveselvityksessä esitettyjä infrastruktuuritoimenpiteitä ovat mm. akselipainon nosto 25 tonniin Vainikkala-Tahkoluoto -reitin puuttuvilla osuuksilla Kokemäki-Harjavalta 12 km ja Mäntyluoto-Tahkoluoto 13 km. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty sitoutuminen junien kulunvalvonnan modernisoinnin sisältävän Digirata-selvityksen toimenpiteisiin, ml. vuosina 2025-2026 toteutettava Tampere – Pori/Rauma -radan kaupallinen sovellus, on merkittävä ja kannatettava kehittämispäätös.

Suunnitelmakaudella yli puolet kehittämisinvestoinneista kohdistuu rataverkkoon 51%, 1,76 mrd. €. Suurin osa henkilö- ja tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä jatkossakin. Rataverkon kattavuus ei panostuksista huolimatta mahdollista riittävää siirtymää raideliikenteeseen. Rautatiekuljetusten houkuttelevuutta tulisi lisätä muillakin toimenpiteillä, jotta kuljetuksia olisi kannattavaa siirtää kumipyöriltä kiskoille.

Porin seudun kannalta nähdään erityisen merkittävänä, että satamiin johtavia liikenneyhteyksiä kehitetään ja teollisuuden erityistarpeet sekä investoinnit otetaan huomioon.

On tärkeää, että nykyisen tieverkon kuntoon ja korjausvelan pienentämiseen panostetaan jatkossa voimakkaasti. Myös kehittämishankkeille on silti edelleen tarvetta. Strategisessa tilannekuvassa esiin nousseiden kehittämistarpeiden huomioiminen valtateiden 2 ja 8 osalta on tärkeää. Esimerkiksi Porin-Ulvilan alueella muun muassa VT11:n jatke VT8:lle ja Hyvelä-Söörmarkku ovat tie- ja katuverkon tavoitteissa 2040, niihin on kaavallinen valmius ja maankäytön suunnittelu tukeutuu niihin.

Yhteisrahoitusmallissa on esitetty, että valtion rahoitusosuus on maksimissaan 50% hankkeissa, jotka parantavat kaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Valtion rahoitus saattaa jatkossa pääosin vauraille kaupunkiseuduille, joilla on mahdollisuus osallistua hankkeisiin. Toisaalta kunta voi joutua kohdistamaan vähäisiä rahoitusresurssejaan valtion tieverkolle katuverkon kustannuksella.

Yhteishankkeissa kuntien osallistamisen tulee olla ennakoivaa , jotta kunta voi hallitusti varautua omalta osaltaan rahoitukseen pitkän tähtäimen suunnitelmissaan sekä osallistua suunnitteluun. Infraan kohdistuvat muutokset ovat aikaa vieviä myös katuverkolla.

Hienoa on, että valtio edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita katu- ja tieverkolla. 30 M€/v panostuksella vuodesta -25 alkaen on myönteistä vaikuttavuutta. Samalla kuitenkin valtion vastuulla olevien väylien valtion rahoitusosuudeksi on esitetty maksimissaan 50% kävely- ja pyöräilyhankkeissa. Selkeämpää olisi, että tien- ja kadunpitäjä rahoittaisivat pääsääntöisesti omat hankkeensa. Investoinnit kohdistuisivat tällöin myös kirjanpidollisesti oikean tahon taseeseen. Yhteinen tahtotila, kokonaisnäkemys ja sitoutuminen kunnan ja valtion välillä on mahdollista saavuttaa myös muilla kuin rahoituksellisilla keinoilla. Porin kaupunki toteaa lisäksi, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen tulisi panostaa jo suunnitelmakauden alusta lähtien ja panostuksen tulee olla alueellisesti tasapuolista.

Yksityisteiden valtionavustusten esitetään lähes tuplaantuvan -23 vuodesta alkaen. Tämä on positiivinen signaali, mutta tarvetta saattaisi olla suurempaankin avustukseen. Tarve olisi hyvä arvioida vuosittain.

Porin seudun monipuolinen elinkeinorakenne sisältää runsaasti ulkomaankauppaa harjoittavia yrityksiä, jotka tarvitsevat toimivia lentoyhteyksiä. Porin lentoaseman ympärille on rakentunut lentokenttäekosysteemi, joka voi toimia tulevaisuuden lentoliikenteen kehitysalustana. Kokonaisuus tarvitsee kuitenkin säännöllistä reittiliikennettä. Joukkoliikenteen elvyttäminen sisältää lentoliikenteen ostot maakuntien kentille. Junayhteys Pori-Helsinki -välillä on yli kolme tuntia. Valtion tuki edellyttää julkista palveluvelvoitetta, joten valtion tulee osallistua myös Porin lentoliikenteen ostoihin ainakin siihen asti, kunnes junayhteys Porista Helsinkiin nopeutuu alle kolmen tunnin.

Joukkoliikennetuen korotus keski suurille kaupunkiseuduille on elintärkeä edes jonkinlaisen joukkoliikenteen palvelutason säilyttämiseksi. Vuosille 2025-29 osoitettu korotettu tuki joukkoliikenneviranomaiselle tulee aivan liian myöhään ja sen suuruus on riittämätön. Koko liikennejärjestelmä painottuu henkilöautopainotteiseksi riittämättömän joukkoliikennerahoituksen vuoksi.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Matkaketjujen sujuvoittaminen on kestävä liikunnan kannalta olennainen lähtökohta. Etenkin matkaketjujen solmupisteissä, kuten matkakeskuksissa, toimijoita on yleensä useita. Kaikkien toimijoiden tulisi sitoutua ratkaisuihin aidosti.

Liikkumisen ohjaukseen, vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkostoon ja liikenneturvallisuusstrategian laatimiseen panostaminen ovat erittäin tärkeitä ja kustannustehokkaita tapoja liikennejärjestelmätyössä. Liikenneturvallisuusstrategiassa tulee tarkastella myös koko lainsäädännön kenttää ja kiinnittää erityistä huomiota suurimpaan riskiryhmään eli nuorten liikenneturvallisuuteen. Mm. ajokorttilain uudistuksen vaikutukset tulee huomioida strategian laatimisessa. Liikennekasvatukseen ja -valistukseen tulee panostaa nykyistä enemmän ja useissa eri ikäluokissa.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Liikenneverkon kehittämällä voidaan mm. raskasta liikennettä ohjata reiteille, jossa melulle, tärinälle ja päästöille altistuvien määrä on vähäisempi. Parannushankkeet sisältävät lähes aina myös meluntorjuntaa ja sen myötä melulle altistuvien määrä vähenee. Liikennehankkeilla voi olla siis myös ympäristön kannalta myönteisiä vaikutuksia.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyvässä vaikutusarvio-osiossa todetaan hyvin, että pitkäjänteisellä liikennealan kansallisella ja kansainvälisellä yhteistyöllä voidaan vaikuttaa ilmastonmuutoksen hillitsemiseen.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaan tulee panostaa ja tarvittaviin korjaaviin toimenpiteisiin tulee varata resursseja kaikilla tasoilla. Suunnitelmassa onkin hyvin esitetty eri osapuolten yhteistyön raamit ja jatkuvuus. Myös seurantamalli olisi tärkeä esittää jo suunnitelman yhteydessä.

Pajunen Merita
Porin kaupunki - Kaupunginhallitus 19.2.2021 §128