

## Kangasalan kaupungin lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja siihen liittyvästä vaikutusten arvioinnista

VN/7835/2019

Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset

### **Suunnitelmaluonnos**

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Kangasalan kaupungin näkemys on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein sisältö on pitkäjänteisyyden vahvistaminen. Suunnitelmassa käsitellään monipuolisesti liikennejärjestelmän eri osa-alueita, eri liikennemuotoja ja kehittämistarpeita ja suunnitelma on tärkeä maamme pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisen pohjaksi. Suunnitelmaluonnoksen mukaan Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, kestävä talouskasvun varmistaminen sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus edellyttävät matka- ja kuljetusketjuilta hyvää toimivuutta ja joustavuutta sekä kansallisesti että kansainvälisesti, jotka tulisi luoda kestävästi ja kestävämpiä kulkumuotoja tukien sekä samalla ilmastomuutosta hilliten.

Suomen liikenneverkon kokonaisuuden tasapainoinen kehittäminen edellyttää liikenneväyläinvestointien kohdentamista kohteisiin, joilla palvelutasopuutteet ovat merkittävimpiä, liikennevälymit palvelutasoon nähden suurimpia ja investoinnit vaikuttavimpia. Yksi tärkeimmistä työkaluista on liikenneverkon strateginen tilannekuva, jossa on kuvattu eri liikennemuotojen keskeisimmät toimenpiteet. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole riittävällä tarkkuudella osoitettu tavoitteiden kannalta merkittävimpiä hankkeita ja toimenpiteitä eikä varmistettu niiden toteutumista. Suunnitelmassa tulisi tuoda nykyistä selkeämmin esille periaatteet, joiden perusteella investointien ohjelmointia tieliikenneinvestointien osalta tehdään.

Suomen julkisen talouden pitkän aikavälin haasteisiin vastaaminen ja koronapandemiasta toipuminen korostavat liikenneinfrastruktuurin tärkeyttä entisestään. Näin ollen tieliikenteen pääväylien rahoitustason nostaminen liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa esitetyillä perusteilla tulee toteuttaa jo nykyisellä hallituskaudella. Kangasalan kaupunki nostaa esille tilannekuvassa tunnistetut tarpeet erityisesti valtateillä 9 ja 12. Valtatiet kuuluvat pääväyliin, joilla on suurimmat kehittämistarpeet palvelutasossa sujuvuuden kannalta. Valtatie 9 on Suomen poikittaisliikenteen tärkein pääväylä, jolla on suuri merkitys vientiteollisuudelle sekä maan sisäiselle liikenteelle aluekehitysvaikutuksineen. Tampereen ja Jyväskylän kaupunkiseudut ovat valtakunnallisesti merkittävimpien solmukohtia henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetusketjuissa. Valtatien sujuva poikittaisliikenne vaikuttaa olennaisesti Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion sisämaassa sijaitsevien, kasvavien kaupunkiseutujen saavutettavuuteen ja menestymisen edellytyksiin.

Muuten Kangasalan kaupunki yhtyy Tampereen kaupunkiseudun esitykseen, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei linjata toimenpide- ja rahoitusraamitasolla kaikesta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä vaan

nostetaan määrätietoisemmin esiin kokonaisuuden kannalta keskeiset teemat. Sisältöjä voi laajentaa tulevilla suunnittelukierroksilla.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

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

Kangasalan kaupunki yhtyy rahoituksen osalta Tampereen kaupunkiseudun lausuntoon.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee turvata tieliikenteen pääväylien parantamisen rahoitus esitettävä korkeammalle tasolle jo nykyisestä hallituskaudesta alkaen. Pääväylien parantamiseen kohdennettu rahoitus ei ole esitetyllä tasolla riittävä ja sen tasoa tuleekin suunnitelman jatkovalmistelussa korottaa selvästi. Riskinä on elinkeinoelämälle tärkeän alempiasteisen tieverkon rapautuminen. Rahoitusohjelma pitäytyy tämän hallituskauden osalta julkisentalouden suunnitelmassa, mutta tukeutuu lisärahoitukseen seuraavien hallitusten osalta. Erityisen huolestuttavaa on rahoituksen notkahdus vuosina 2023 ja 2024, jota tulisi korjata, jotta välttämättömiä kehittämishankkeita voitaisiin aloittaa myös mainittuina vuosina. Hyvin perustellut ja tehokkaasti toteutetut valtion infrainvestoinnit lisäävät talouskasvua ja niitä kannattaa toteuttaa taantumissa ja matalan korkotason aikana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyy uutena asiana yhteisrahoitusmalli. Esitetty yhteisrahoitusmalli on kohtuuton kuntien kannalta. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita sekä tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä räsitusta ei tule enää lisätä. Suunnitelmaluonnokseen sisältyy ristiriita kuntien rahoituksen lisäämisestä valtion liikenneinfran investointeihin, kun samanaikaisesti sote-uudistus uhkaa heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Liikenneverkkojen ja solmukohtien osalta kaupunki nostaa esille valtion verkolle kohdistuvien pyöräliikenteen infrastruktuurin investoinnit, jotka liiaksi jäävät kuntien vastuulle. Näille investoinneille ei myöskään voi hakea kävelyn ja pyöräilyn investointitukea, jolloin hankkeiden edistäminen on täysin kuntien omien investointien varassa. Valtion kävely- ja pyöräilyinfran kehittämistä ei tule maksattaa kunnilla. Kaupunki katsoo, että lähtökohtaisesti valtion tulisi vastata valtion väylistä ja kuntien katuverkosta.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Kangasalan kaupunki katsoo, että visioon on nostettu oikeat asiat liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Luonnoksesta sitä vastoin jää uupumaan, miten ja mitä visioon kirjattuja asioita tavoitteilla ja toimenpiteillä toteutetaan. Vision, tavoitteiden ja toimenpiteiden yhteyttä tulisi vahvistaa ja toimenpiteiden priorisointia kohdentaa ja avata vision saavuttamiseksi.

Liikennehankkeiden suunnittelun ja toteuttamisen ohjelmoinnin tulee perustua esitettyjen tavoitteiden mukaisesti vastaamaan pääväylien merkittävimpiin palvelutasopuutteisiin sekä investointien vaikuttavuuden arvioimiseen.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Kangasalan kaupunki yhtyy toimenpideohjelman osalta Tampereen kaupunkiseudun lausuntoon.

### **Vaikutusten arviointi**

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

Kangasalan kaupunki ei ota kantaa lain täyttymiseen.

#### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Kangasalan kaupungin näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnissa käsiteltävät teemat ovat riittävät antamaan kuvan liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisistä vaikutuksista.

### **Yleistä**

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

Kaupungin näkökulmasta prosessissa tulisi varmistaa aidosti vuorovaikutteinen suhde kuntien kanssa niitä koskevien toimenpiteiden ja linjausten, kuten yhteisrahoituksen periaatteiden valmistelussa. Aito vuoropuhelu edistäisi myös sitoutumista kuntien puolelta. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on jäämässä yleispiirteiseksi ja suunnitelma konkretisoituu Väyläviraston valmistelemassa suunnitelma- ja investointiohjelmassa. Kuntien osuus tässä suunnittelussa jää epäselväksi ja investointiohjelman päivittäminen tulisikin olla osa Liikenne12 -suunnitelman valmistelua.

Allekirjoitus



Oskari Auvinen, kaupunginjohtaja