

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo tärkeimmiksi seuraavat toimenpiteet:

1. Suunnittelujärjestelmän kehittäminen johdonmukaisemmaksi ja läpinäkyväksi, jossa eri vaiheet seuraavat toisiaan: Liikenne -12 suunnitelma, strateginen tilannekuva, suunnitteluohjelma, hankearviointi ja -vertailu, investointiohjelma, ennakoiva hankesuunnittelu, riittävä ja monikanavainen rahoitus, jne.
2. Tieverkon korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja kääntäminen laskuun.
3. Rataverkon kehittäminen, erityisesti digirata -hanke.
4. Matkaketjujen kehittäminen, erityisesti haja-asutusalueiden henkilöliikennepalvelujen matkustajainformaation sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Kokonaisuudessaan liikennejärjestelmän rahoitus säilyy niukkana valtion budjetin osalta. Hankkeiden toteutuksessa lasketaan paljon kuntien osarahoituksen varaan, mutta siitä ei esitetä

mitään euromääriä. Samaten EU -rahoituksen osalta puuttuvat määrälliset tavoitteet. Nämä puutteet estävät rahoituksen kokonaiskuvan arvioinnin.

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että kuntien ja EU:n rahoituksesta tulisi suunnitelmassa antaa vähintään yleispiirteinen euromääräinen tavoitearvio.

Liikenneverkon ja solmukohtien osalta rahoituksen painopisteen siirtäminen korjausvelan vähentämiseen on oikeasuuntainen.

MAL -kaupunkiseuduille varattu erityisrahoitus asettaa kaupunkiseudut rahoituksellisesti eriarvoiseen asemaan. Kaupunkiseutujen liikennehankkeita tulee toteuttaa tasapuolisesti oikeudenmukaisesti hankearviointeihin perustuen.

Henkilöliikenteen palvelujen osalta panostukset junaliikenteeseen yhdessä liityntäpysäköinnin ja kevyen liikenteen kehittämisen kanssa mahdollistavat siirtymisen kestävämpiin liikkumismuotoihin. Etelä-Pohjanmaan liitto pitää tätä hyvänä asiana.

Rahoituksessa olisi voinut tulla vahvemmin esiin uusien liikenteen palveluinnovaatioiden tukeminen ja pilotointi.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio sisältää oleelliset asiat, mutta se ei ole täysin suhteessa suunnitelman sisältöön, jonka kunnianhimon taso on visiota merkittävästi matalampi. Vision ja suunnitelman sisällön suhdetta tulisi vielä tarkastella.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelmassa isot ja pienet hankkeet sekoittuvat toisiinsa, mikä vaikeuttaa suunnitelman ymmärtämistä. Muun muassa liikenneverkon ja solmukohtien osalta suunnitelmassa nostetaan esiin eri kohteita epäjohtonmukaisesti, esim. Savon ja Karjalan radat s. 31.

Toimenpideohjelmasta, s 32 välityskyvyn ongelmakohtien osalta puuttuu pääradan Tampere-Seinäjoki -osuus, joka on Väyläviraston 2020 laatimassa, Tampere-Oulu -tarveselvityksessä, todettu välityskyvyltään yhtä ongelmalliseksi kuin raportissa mainittu Oulu-Ylivieska. Tampere-Seinäjoki rataosuuden kehittäminen erityisesti Tampereen ja Parkanon välisten puutteiden korjaamisella on myös nopein ja kustannustehokkain tapa lisätä kapasiteettia ja lyhentää matka-aikaa Oulun ja Helsingin välisessä raideliikenteessä.

Etelä-Pohjanmaan liitto esittää, että s. 32 kolmannen kappaleen ensimmäisessä virkkeessä otetaan pääradan välityskyvyn puute välillä Tampere-Seinäjoki huomioon seuraavasti:

”Välityskyvyn kannalta merkittävimmät haasteet ovat pääradalla välillä Helsinki–Tampere–Parkano ja pohjoisempana välillä Ylivieska–Oulu, rantaradalla Espoon kohdalla ja myös koko välillä Helsinki–Turku sekä väleillä Luumäki–Imatra ja Luumäki–Vainikkala ja Kontiomäki–Oulu ja Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska.”

Etelä-Pohjanmaan liitto on myös pettynyt siihen, että pääväyläverkon selviin puutteisiin ei tehty korjauksia (vt3 Jalasjärvi-Laihia).

Etelä-Pohjanmaan liitto esittää, että pääväyläasetus otetaan tarkasteluun uudestaan viimeistään seuraavan hallituskauden alussa.

Toimenpideohjelma on epälooginen ratapihojen kehittämisen osalta. Seinäjoen asemanseutu, jonka kautta kulkee vuosittain noin miljoona matkustajaa, tulisi Etelä-Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan olla erikseen mainittuna kehittämiskohteena.

Lentoasemien ja lentopaikkojen tuen kohdentamisessa tulee reittiliikennettä ja muuta ilmailuun liittyvää liiketoimintaa kohdella tasavertaisesti. Esimerkiksi Seinäjoen lentoasema tulee palvelemaan mm. Finhemsin lääkärihelikopteritoimintaa, vuoden 2022 alusta uutta droonirahtiliikennettä ja sähköistä lentoliikennettä. Uudet innovatiiviset ilmailumuodot lisäävät ja monipuolistavat merkittävästi aluetalouden kasvua ja kilpailukykyä, mutta tarvitsevat ainakin aluksi myös yhteiskunnan tukea.

Etelä-Pohjanmaan liitto esittää, että lentopaikkojen tuen kohdistamista koskeva kirjaus s. 47 muutetaan seuraavasti:

Lentopaikkojen tukea kohdennetaan elinkeinoelämän tarpeita palvelevan kaupallisen ilmaliikenteen edellytysten parantamiseen ja muuhun ilmailuun liittyvän liiketoiminnan ja uusien toimintojen kehittämiseen.

Vaikutusten arviointi

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

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää vaikutusten arviointia riittävänä.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää vaikutusten arviointia riittävänä.

Yleistä

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

Etelä-Pohjanmaan liitto kannattaa suunnitelmassa esitettyä mallia vuosittaisesta keskustelusta alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden

mukaisesti.

Suunnitelmassa tulisi kuvata myös, miten vuorovaikutus aiotaan toteuttaa strategisen tilannekuvan, suunnitteluohjelman ja investointiohjelman laadinnassa.

Suunnitelmassa tulisi selkeämmin kuvata se, miten sopimusmenettelyä aiotaan laajentaa MAL - sopimusten ulkopuolella olevien kaupunkiseutujen kanssa.

Etelä-Pohjanmaan liitolla ei ole suunnitelmasta muuta huomautettavaa.

ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Koskela Maarit

Etelä-Pohjanmaan liitto - Etelä-Pohjanmaan maakuntahallitus on hyväksynyt lausunnon kokouksessaan 15.2.2021.