

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2021-2032), Seinäjoen kaupungin lausunto

Suomessa laaditaan ensimmäistä kertaa pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelma. Parlamentaarinen ohjausryhmä on laatinut suunnitelmaluonnoksen, joka on lähetetty laajalle lausuntokierrokselle.

Suunnitelmaluonnos ja sitä koskeva tiivistelmä ovat liitteinä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen suunnitelma ja kattaa kaikkien liikennemuotojen kehittämissuunnitelman. Parlamentaarisen valmistelun ja lausuntokierroksen jälkeen päätöksen lopullisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tekee valtioneuvosto.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteina korostuvat saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys. Ilmastonmuutoksen hillitseminen on läpikäyvä teemana.

Liikennejärjestelmän osana on toimenpideohjelma. Sen sisältönä ovat liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat, henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut, liikennejärjestelmän tukitoimet, alueelliset erityiskysymykset sekä ohjelman rahoitukseen liittyvät suunnitelmat.

Toimenpideohjelmassa korostuvat tavoitteet saavutettavuuden takaamiseksi siten, että huolehditaan riittävästä väylien hoidosta ja korjauksen tasosta. Kestävää liikkumista halutaan edistää sekä panostamalla liikenneverkkoihin, että liikkumisen palveluihin. Digitalisaatiota hyödynnetään mm. tiedon paremmalla hyödyntämisellä sekä automaationedistämisen pilottihankkeilla. Rahoituksessa haetaan pitkäjänteisyyttä sekä valtion ja kuntien kumppanuutta.

Rahoitusta osoitetaan eri liikennemuotojen väylien ylläpitoon 1,4 mrd euroa vuodessa. Rahoitusta osoitettaisiin 52% maantieverkkoon, 39% rataverkkoon ja 9% vesiväyliin. Kehittämisinvestointien osalta rahoitus olisi n. 500 miljoonaa euroa vuodessa. Uudet kehittämisinvestoinnit suuntautuisivat erityisesti rataverkkoon, joihin osoitettaisiin yli puolet investoinneista.

Seinäjoen kaupungin lausuntona valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta todetaan seuraavaa

Liikenne12-luonnoksessa esitetty yhteisrahoitusmalli koskisi kaikkia kaupunkiseutuja ja osittain myös kaikkia kuntia. Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Se tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Valmistelussa on tuotu esille, että yhteisrahoitusmallin lähtökohtana on kesän 2020 MAL-neuvottelujen tulos. Tämä ei voi olla lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille, sillä se laajentaisi neuvottelutuloksen kaikille kaupunkiseuduille. Muut kuin MAL-kaupunkiseudut tarvitsevat suoran neuvotteluyhteyden luomisen valtion kanssa. Sopimuksellisessa yhteistyössä kustannusvastuut ovat neuvottelujen tulos, ei valtion yksipuolinen päätös kuten luonnoksessa esitetään. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tulisi olla aidosti vuorovaikutteinen prosessi kuntien kanssa niitä koskevien toimenpiteiden ja linjausten valmistelussa

Seinäjoen kaupunki ei pidä hyväksyttävänä kuntien ns. kaavoitushyödyn osoittamista liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisten kohteiden rahoittamiseen. Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnetään yhteisrahoitusmallissa, tarvitaan lisärahoitusta kaupungin oman infran rakentamiseen.

Rataverkon välityskyvyn osalta toimintasuunnitelma tunnistaa pääradalla Helsinki-Tampere yhteyden sekä pohjoisempaa Ylivieska-Oulu yhteyden. Seinäjoen kaupunki haluaa kiinnittää erityistä huomiota Seinäjoki-Tampere yhteyteen. Se on rataosuutena yksi Suomen vilkkaimmin liikennöidyistä osuuksista ja samalla myös yksi Suomen nopeimmista yhteysväleistä. Rataosuuden mahdollisuuksia ei kuitenkaan voida täysimääräisesti hyödyntää radan välityskyvyn heikkouksien vuoksi. Pidemmällä aikavälillä yhteys tarvitsee kaksoisraideyhteyden. Sen vaiheittaiseen rakentamiseen tulisi ryhtyä jo tällä suunnitelmakaudella erityisesti Tampeelta Parkanon suuntaan olevalla yhteysväliä. Tätä yhteysväliä kehittämällä saavutettaisiin merkittäviä välityskyvyn parannuksia koko pääradan osalta.

Luonnoksessa painotetaan asemanseutujen ja ratapihojen toimivuuden (ml. raakapuun kuormauspaikat) kehittämistä kestävästi liikenteen edellytysten kasvattamiseksi ja asiakastyytyvyyden lisäämiseksi sekä henkilöliikenteen että elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamiseksi. Seinäjoen ratapihan ja asema-alueen toimivuuden parantaminen on ensiarvoisen tärkeää joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi Etelä-Pohjanmaalla. Asema on joukkoliikenteen solmukohta, jossa matkaketjujen sujutus tulisi varmistaa. Siksi Seinäjoen asema-alueen kehittäminen tulisi mainita muiden pääradan asema-alueiden ohella kehitettävänä kohteena. Seinäjoen tavararatapihan siirrolla Roveksen teollisuusalueelle, luotaisiin erinomaiset puitteet yhdistettyjen kuljetusten terminaalin rakentumiselle vuonna 2009 tehdyn selvityksen mukaisesti. Alueeseen on tehty varaus asemakaavassa ja sille olisi tilaus Etelä-Pohjanmaan elinkeinoelämällä. Tätä tukee valtion selvitys yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseksi vuosina 2021-2022 yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Roveksen alue olisi tähän tarkoitukseen soveltuva pilottikohde.

Liityntäpysäköintimahdollisuudet ovat olennainen osa toimivaa matkaketjua. Kaupungeilla ei kuitenkaan yksin ole taloudellista mahdollisuutta rakentaa pysäköintilaitoksia keskeisille asema-alueille ilman, että valtio osallistuu kuntien pysäköintistrategioiden rahoittamiseen osana liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeita.

Seinäjoki näkee hyvänä, että tieverkon investointeja painotetaan runkoverkolle, koska sillä varmistetaan pitkänmatkan liikenteen sujutus. Luonnoksen mukaan pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkämatkaisen liikenteen yhteydet, jotta asetus säilyttää merkityksensä. Asetus on ollut voimassa vasta noin kaksi vuotta. Maanteiden pääväyläverkolla jo valmiiksi olevat runsaat investointitarpeet, joihin ei kyetä vastaamaan, puoltavat nykyisen pääväyläverkon säilyttämistä. Seinäjoen kaupunki kiinnittää kuitenkin huomioita myös VT 18 (Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä) väylän kehittämiseen. Kolmen maakuntakeskuksen kautta kulkeva valtatie 18 risteää Seinäjoella VT 19 kanssa ja sen vaikutusalueella on merkittävä ja nopeasti kehittyvä Roveksen Rengonharjun logistiikka alue, josta on liikennevirrat moniin suuntiin.

Lentoasemaverkoston ja lentopaikkojen osalta Seinäjoen kaupunki korostaa elinkeinoelämän tarpeiden ja innovatiivisten toimintamallien merkitystä. Seinäjoen

lentoasema on kehittänyt toimintaansa yritysveltoisesti ja yhdistäen lentoaseman toimintaan niin uusia rahtiliikenteen ratkaisuja (käynnistyvä droneliikenne) ja kehittyvää yksityistä lentotoimintaa kuin myös logistiikka-alan koulutukseen sekä lääkärihelikopterien tukikohtaan liittyvää toimintaa. Kaupunki näkee perusteltuna, että Seinäjoen lentoasemalle osoitetaan pysyvä valtionavustus toimintaan.

Seinäjoen kaupunki

kaupunginhallitus