

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Lahden kaupunginhallitus päätti 22.2.2021 (§ 75) antaa alla olevan lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) sekä sen vaikutusten arvioinnista:

”Liikenne 12 vision mukaan vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Suunnitelman tavoitteet liikennejärjestelmän saavutettavuudesta, kestävyydestä ja tehokkuudesta ovat vision mukaisia ja Lahden kaupungin näkökulmasta kannatettavia.

Lahti on mukana neljän eteläisen maakunnan laatimassa Etelä-Suomen liikennestrategiassa. Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien vuoksi. Tämän roolin tulee näkyä suunnitelman ratkaisuisissa. Helsinki–Lahti–Kouvola-yhteys on selvityksissä tunnistettu merkittäväksi liikennekäytäväksi, joka tavaraliikenteellä arvioituna on tasavertainen Helsinki–Tampere -välin kanssa ja kaksinkertainen Helsinki–Turku -käytävään nähden. Näin ollen Lahden kaupunki näkee Turku–Helsinki–Tampere -kasvukolmion laajentamisen Lahden suuntaan välttämättömänä.

Lahden kaupunki toteaa myös, että itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämiseksi hyöty/kustannussuhteeltaan paras vaihtoehto Väyläviraston selvityksen mukaan on nykyisten, Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien parantaminen. Itäisen suunnan ratayhteyksien kulkeminen Lahden kautta linjattiin jo silloin, kun valtio teki päätöksen Kerava-Lahti -oikoradan rakentamisesta. Väyläviraston selvitys osoittaa, että itäisten ratayhteyksien kehittäminen tämän linjauksen pohjalta on ainoa taloudellisesti ja liikenteellisesti kestävällä pohjalla oleva vaihtoehto. Lahden kautta kulkevien ratayhteyksien kehittäminen toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelman hyvää strategista

tavoitetta: ”Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.”

Lahti on myös mukana Suomirata-hankeyhtiössä, joka edistää lentoradan suunnittelua. Lentoradan toteuttaminen parantaisi merkittävästi Lahden kansainvälistä ja kansallista saavutettavuutta. Toteutuessaan lentorata nopeuttaa Lahden lisäksi kaikkien itäisen Suomen kaupunkien yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentokentälle sekä mahdollistaa vuorotarjonnan lisäämiseen. Rataverkon pitkän tähtäimen kehittämisessä pitäisi huomioida Lahti-Heinola-Mikkeli ratayhteys, joka Väyläviraston vuoden 2019 selvityksessä oli idän suunnan uusista ratayhteyksistä hyöty-kustannussuhteeltaan paras vaihtoehto.

MAL-kaupunkiseutujen osalta luonnoksessa todetaan valtion sitoutuvan neljän suurimman MAL-kaupunkiseudun (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu) kanssa solmittujen sopimusten toimenpiteisiin. Lahden kaupunki pitää välttämättömänä, että valtio sitoutuu myös uusien MAL-kaupunkiseutujen (Lahti, Jyväskylä ja Kuopio) toimenpiteiden toteuttamiseen. Suunnitelmaluonnoksessa sekä rahoituksessa pitää huomioida uudet MAL-kaupunkiseudut, jotka tulee nähdä tasavertaisina vanhojen MAL-seutujen kanssa myös liikennehankkeiden rahoituksen näkökulmasta.

Suunnitelmaluonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallia Lahden kaupunki ei pidä hyväksyttävänä. 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. Yhteisrahoitusmalli lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta, kun valtion hankkeen ajurina olisi kuntien kyky maksaa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteis-rahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Esitetty yhteisrahoitusmalli ja mm. siinä esitetty periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, on kohtuuton. MAL-seutujen osalta kustannusjaot valtion hankkeiden ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä prosenttiosuuksina valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä. Valtion väyläinvestointien kustannusten siirtämistä kategorisesti kuntien vastuulle ei voida lähtökohtaisesti hyväksyä.

Lisäksi Lahden kaupunki yhtyy Päijät-Hämeen liiton antamaan lausuntoon. Lausunnossa otetaan kantaa mm. seuraaviin asioihin:

Erittäin kannatettavaa on, että suunnitelmaluonnoksen mukaan verovaroin toteutetaan vain yhteiskuntataloudellisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Lisäksi suunnitelmassa korostetaan tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Se on myös vaikutusten arvioinnin tavoitteena ja pidämme painotusta erittäin tärkeänä.

Käytettävät käsitteet ja luokitukset tulee suunnitelmassa määritellä yksiselitteisesti. Suunnitelmassa käytetään useita tulkinnanvaraisia tai epämääräisiä ilmauksia. Esimerkiksi kaupunkiseutuja luokitellaan useilla tavoilla.

Suunnitelman tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset ovat osittain ristiriitaisia keskenään. Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, että toteutetaan ensisijaisesti tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Varsinkin kestävän liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida tässä tapauksessa laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa. Yritysten tyytyväisyys on hyvä mittari liikennejärjestelmän toimivuudelle, mutta kaikkien yritysten tyytyväisyyden parantaminen lienee mahdotonta ilman, että tehokkaampien toimenpiteiden toteuttamisesta joudutaan tinkimään.

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Pääkaupunki-seudun raideliikenteen ratkaisut heijastuvat koko maahan ja sujuvan raideliikenteen turvaaminen Helsingin ja Pasilan välillä Pissararadan avulla edistää koko maan junaliikenteen ennakoitavuutta. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa perusväylänpidon rahoitustason nosto ja korjausvelan vähentäminen on myös nähty tärkeinä. Liikenneverkon kehittämistarpeet ylittävät kuitenkin edelleen esitetyn rahoitustason. Lisäksi rahoitusta luvataan kasvattaa seuraavien hallitusten puolesta ja suunnitelman ensimmäisinä vuosina rahoitustaso on niukempi. Jää arvailujen varaan, miten rahoitustason nostoon seuraavalla hallituskaudella suhtaudutaan, kun koronasta aiheutuva poikkeustilanne on kasvattanut valtion velkataakkaa huomattavasti. Koronasta johtuvat tukitoimet sekä muista suunnitelmista ja ohjelmista mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset eivät toivottavasti vähennä tässä suunnitelmassa esitettyä rahoitusta.

Suunnitelmassa on tunnistettu, että kuntien osuus liikenteen kehittämisinvestointien kustannuksista on ollut valtiota suurempi. Valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toi-mii, joten sen tulee vastaisuudessaakin kantaa päävastuu väyläverkosta, myös verkon kehittämisinvestoinneista. Valtion tienpidon kustannuksista ei pidä myöskään lähteä hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa kuitenkaan johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa. Hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto. Korostamme tässäkin, että hankeyhtiömallilla rahoitettavien raide-liikennehankkeiden tulee olla yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Edistettävät liikennehankkeet konkretisoituvat vasta Väyläviraston vastuulla olevissa suunnittelu- ja investointiohjelmissa, joka laaditaan 6–8 vuodeksi. Investointiohjelma onkin työn keskeinen asiakirja, johon kiinnostus jatkossa kohdistuu. Suunnittelu- ja investointiohjelmien valmistelussa tulee huomioida tämän suunnitelman tavoitteet kestäväydestä, tehokkuudesta ja saavutettavuudesta.

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta. Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä, että toimenpiteet saadaan kohdistettua oikein. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Palvelutasotavoitteen määrittely vain TEN-T-ydinverkkokäytävien teille ja radoille ei kuitenkaan riitä, vaan palvelutasolle on määriteltävä tavoitteet vähintään runkoverkkoasetuksen mukaisille pääväylille.

Myös suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolisille alueille on pyrittävä kehittämään oma kuntia kannustava kumppanuuteen perustuva sopimusmalli, jolla edistetään rakenteen eheytymistä sekä siirtymää kestävämpiin liikennemuotoihin. Kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen kehittäminen myös suurimpien kaupunkiseutujen ulkopuolisissa taajamissa on tärkeää, vaikka keinot ovat erilaisia. Lisäksi investointeja tarvitaan muun muassa elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseen myös alueilla, joilla asukasmäärä ei kasva.

Yhteistyöryhmän avulla aitoa vuorovaikutusta olisi ollut mahdollista järjestää prosessin aikana, mutta nyt rooli jäi tiedonjakokanavaksi parlamentaarisen ryhmän linjauksista. Vaikka joitakin kuulemistilaisuuksia on järjestetty, on valmistelusta jäänyt vaikutelma, että alueita on kuultu, muttei kuunneltu. Toteutettu vuorovaikutus sekä sen vaikutus suunnitelman laadintaan ja sisältöön olisi hyvä kuvata esitettyä laajemmin. Suunnitelmaa konkretisoiva Väyläviraston laatima investointiohjelma tulee laatia paremmassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa ja investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisältyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun.

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi jää yleiselle tasolle, mikä on ymmärrettävää suunnitelman yleispiirteisyys huomioiden. Vaikutuksia julkiseen talouteen olisi kuitenkin ollut syytä arvioida esitettyä tarkemmin, koska suunnitelmassa luvataan kasvattaa liikenteen rahoitusta aiemmasta. Riskiksi on tunnistettu, että toteutukseen voi päätyä hankkeita, jotka eivät paranna palvelutasopuutteita eivätkä ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia Toteutettavien hankkeiden valintaa tulisi ohjata suunnitelman mukaisesti yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja tietoon perustuva päätöksenteko.”

Samalla Lahden kaupunginhallitus tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

-

Takala Terhi

Lahden kaupunki, konsernipalvelut - Asian valmistelija, lisätietojen antaja:

Kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho, Liikennesuunnittelupäällikkö Tarja

Tolvanen-Valkeapää