

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtion väyläverkkoon kohdistuvista toimenpiteistä vastaa suunnitelman mukaisesti pääasiallisesti Väylävirasto. Väyläverkon luokittelu, perusväylänpito, sen kehittäminen ja ennen kaikkea em rahoitus on keskeinen toimenpidekokonaisuus.

Kuusamon kannalta jo aiemmin annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, pääväyläasetus) oli selkeä pettymys ja menetys. Liikenne 12- luonnoksen strategisessa tilannekuvassa ei ko. alueen väyliä (vt5 ja 20) ole tarkasteltu. Lisäksi kansallisesti tulisi varmistaa kansainvälisten rajanylityspaikkojen tieverkon tason nosto. Tilanne tarkoittaa käytännössä konkreettista riskiä sille, että esimerkiksi Väyläviraston investioitiohjelmassa pääväyläverkon ulkopuolelle ei jäisi juurikaan kehittämisrahaa jo entuudestaan vähistä kehittämisrahoista.

Kuusamon kaupunginhallituksen näkemysten mukaisesti pääväyläasetusta on muutettava, koska Kuusamoon tuleva ja täältä lähtevä tavaraliikenne on pelkästään tieliikenteen varassa. Erityisesti ohituskaistoille on lisääntyneen liikenteen vuoksi merkittävä liikenneturvallisuutta lisäävä tarve. Koillismaan elinvoiman kannalta keskeisten liikenneverkon osien statusta tulee nostaa, käytännössä valtakunnallisiksi pääväyliksi (vt5 ja vt20).

Liikenne12-luonnoksen mukainen yhteisrahoitusmalli koskisi osittain myös kaikkia kuntia. Kuusamon kaupunki pitää sitä erityisen haastavana kehityskulkuna. Se asettaa kunnat keskenään eriarvoiseen asemaan liikennehankkeiden valtakunnallisessa toteutuksessa. Samaan aikaan kun valtio tavoittelee lisääntyvää kuntien rahoitusta valtion liikenneinfraan, sote-uudistus voi heikentää kaupunkien rahoitusasemaa ja investointikykyä.

Alueen elinvoima tukeutuu keskeisesti nyt, ja tulevaisuudessa kustannustehokkaaseen logistiikkaan, laadukkaaseen ja turvalliseen tieliikenneverkkoon sekä junaradan puuttuessa 3 tunnin lento yhteyteen Helsinkiin. Yksittäisen kunnan resurssien tehokkaan käytön kannalta kustannusvastuiden mahdollinen yksipuolinen lisäys tieinfrastruktuurin rahoituksessa viivästyttää, tai pahimmassa tapauksessa estää uusien tuotannollisten investointien saamista alueelle.

Puutteeksi voidaan katsoa myös se, että liikenteen verotuksen uudistamisen työryhmän linjaukset eivät toistaiseksi näy suunnitelman pitkän aikavälin ohjauskeinoissa tai rahoituksessa. Koska kunnat eivät ole edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, kunnille vaihtoehdoksi jäisi lisäverotus, lainoitus tai yksityisten toimijoiden kustannusrasituksen lisääminen sopimuksissa. Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen kaava-alueella. Niitä ei ole mitoitettu valtakunnallisiin tarpeisiin.

Toinen keskeinen toimenpide liittyy väyläverkon suunnittelun kokonaisuuteen. Liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee olemaan työkalu, jolla varmistetaan, että laatutasot, asetetut tavoitteet ja kehittämiselle määritellyt kriteerit täyttyvät, kun väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmaa laaditaan. Kuusamon kannalta tärkeimmät liikenneväylät eivät nykyisellään siihen sisältyisi. Tästä syystä myös suunnitelmavarantoa tulee kehittää yhteistoiminnassa kuntien kanssa, myös pääväyläverkon ulkopuolisten väylien osalta. Juuri julkistettu Kemin biotuotetehdas investointi tulee merkittävästi lisäämään maantiekuljetuksia sekä vientiä myös satamien kautta. Pohjois-Suomen vientiteollisuus on merkittävä osa koko Suomen vientiä.

Yksityisteiden rahoitus on Kuusamon kannalta kolmas keskeinen toimenpidekokonaisuus. Suunnitelman mukaisesti yksityisteiden rahoitusta tullaan nostamaan nykyisestä, edellyttäen että teillä on tiekunta. Yksityisteiden rahoituksen ehtoja tarkastellaan siten, että ne mahdollistavat hankkeiden sujuvan läpiviemisen. Tiekuunnilla on vaihteleva kyky järjestää tarvittava omarahoitus, jotta viimeiset hankkeen maksuerät saadaan suoritettua. Tällöin esimerkiksi kunta voisi ottaa vastatakseen viimeiset maksuerät, mikäli valtioneuvoston viranomaisen voisi osoittaa niitä vastaavan tuen kunnille. Se ei saa kuitenkaan merkitä sitä, että yksityistiehankkeet palaisivat kuntien toteutus- ja hallinnointivastuulle.

Myös joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on erityisen tärkeää taajamien ja matkailukeskusten liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Joukkoliikenteellä on tärkeä roolinsa, ja se tarvitsee tukea poikkeusolojen jälkeenkin.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- **Muut toimenpiteet**

Toimenpiteiden rahoitus on suunnattu pääosin oikein rahoituskehityksen taloudellisen raamin sisällä, lukuunottamatta painopisteen siirtämistä perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä rataverkkoon.

Painopisteen siirtäminen perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä rataverkkoon olisi syytä arvioida uudelleen. Korona pandemian myötä työskentely on aiempaa laajemmin, mahdollisesti pysyvämmiin etätyötä suosivaa, joten erittäin kalliiden tunnin rata – hankkeiden kannattavuus tulisi uudelleen arvioida.

Liikenne 12 -suunnitelman kokonaisrahoitustasoa ei myöskään voida pitää kaikilta osin riittävänä alueellisten tavoitteiden, kuten kehittämisinvestointien näkökulmasta ja korjausvelan vähentämisessä.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiota tulisi konkretisoida käyttäjälähtöisen palvelutason ja erityisesti aluekehityksen sekä vientiteollisuuden näkökulmilla, alueiden erityispiirteitä huomioivampaan suuntaan.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Suunnitelmassa voisi kuvata myös konkreettisemmin, miten ja minkälaisilla toimenpiteillä ja aikataululla liikennejärjestelmää voidaan kehittää kohti vision tavoitetilaa. Konkreettisimmin tämä liittyy jatkuvaan liikennejärjestelmän kehittämiseen ja vaikutusten arviointiin.

Alueellisesti on laadittu liikennejärjestelmää tarkentavia ja toimeenpanevia osahankkeita ja suunnitelmia, jotka olisi voinut, ja olisi tullut liittää vahvemmin osaksi Liikenne 12 suunnitelmaa. Niiden osalta myös vaikutusten arviointi on konkreettisempaa, ja monelta osin myös alueiden omasta lähtökohdasta laadittuna sosiaalisesti hyväksytyjä.

Suunnitelma ja visio asemoi Kuusamon ja Koillismaan laajemminkin alueeksi, jonka kilpailukyky suurempien investointien näkökulmasta ei helpotu, ellei rahoituksen painopisteissä tehdä uudelleenarviointia tai pääväyläasetusta voida laajentaa. Se asettaa alueet isossa mittakaavassa alueet pysyvästi eriarvoiseen asemaan.

Vaikutusten arviointi

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

Suunnittelun aikana muutosten kuvaaminen suhteessa vertailuvaihtoehtoihin on ollut haastavaa. Määrällistä arviointitietoa ei ole saatavissa kattavasti koko liikennejärjestelmästä.

Yhteiskunnallisina hyötyinä korostuvat pääasiassa tiheästi asuttujen alueiden väylähankkeet. Tästä syystä, olisi paikallaan simuloida vaihtoehtoisia skenaarioita.

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen kannalta tärkein tekijä on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Se tulisi laatia yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arvioinnin asetelma antaa yksinkertaistetun, ja laadulliseen analyysiin perustuvan kuvan Liikenne12 suunnitelman vaikutuksista. Vaikutusten arvioinnissa todetaankin, että satsaukset kestävien liikkumismuotojen edellytysten parantamiseksi näkyvät vasta vuoden 2032 jälkeen. Tässä onkin koko Liikenne12 suunnitelman suurin puute – tavoitteet ovat erittäin kunnianhimoisia, ja joihin pääsemisen keinojen sosiaalista hyväksyttävyyttä ei voida edes arvioida pitkien etäisyyksien Koillismaan näkökulmasta.

Myös liikennemuotojen ennusteisiin liittyvä epävarmuus vaikuttaa. Etätyöskentelyn todennäköinen pysyvä lisääntyminen lisää paineita alueiden sisäisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi, ja jonka tulee vaikuttaa eri toimenpiteiden painoarvoon jatkossa.

Yhdyskunta- ja aluerakenteen hajautuminen nähty korostuneesti lähinnä ongelmana, vaikka se voi olla myös osa kestävästä ratkaisusta ihmisten elinolojen, terveyden ja viihtyvyyden näkökulmasta. Alueellisten erojen tunnistaminen ei näy tässäkään mielessä riittävästi.

Koillismaan elinvoima, joka tukeutuu monelta osin luonnonvarojen hyödyntämiseen, on täysin riippuvainen tieliikenneverkosta. Liikenne 12 on suunnitelmana suurten kaupunkikeskusten suunnitelma, ja asemoi muut alueet pysyvästi taantuvien alueiden asemaan. Tätä ei suoraan vaikutusten arviointi tunnista.

Monet vaikutukset konkretisoituvat vasta jatkosuunnittelussa, jonka seurauksena vaikutusten arviointi itsessään jää väistämättä puutteelliseksi. Jatkossa tietopohjaa tuleekin kehittää laadullisesta enemmän kohti määrällistä tietoa.

Yleistä

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

-

Kangas Kirsi
Kuusamon kaupunki