

Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 – suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

TÄRKEIMMÄT TOIMENPITEET TAVOITTEIDEN TOTEUTTAMISEKSI

Etelä-Suomen liikennestrategia on otettu pääosin huomioon suunnitelmaluonnoksessa. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien johdosta. Tämän roolin tulee näkyä suunnitelman ratkaisuisissa.

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä etelään, länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena. Suomen kansainvälisten yhteyksien merkittävimmät solmukohdat yhdistyvät Etelä-Suomen kansainvälisillä kehityskäytävillä. Etelä-Suomen liikennestrategiaan osallistunutta Kymenlaaksoa tulee käsitellä myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa osana Etelä-Suomea.

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää monen eri tahon yhteistyötä ja eri tavoin tuotettujen palveluiden yhteensovittamista. Matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen on kiinnitetty huomiota. Näihin panostaminen on tehokas tapa edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Valtion rooli tulee tunnistaa henkilöliikenteen solmukohtien kehittämisessä ja tavoitteeksi tulee ottaa eteläisen Suomen kaupunkiverkoston kytkeminen kiinteäksi kokonaisuudeksi nopeilla yhteyksillä.

Käytettävissä olevan kaluston määrä on yksi raideliikenteen lisäämistä rajoittava tekijä. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää.

Kansainvälistymistä ja vientiä on edistettävä eri liikennemuotoja kokonaisvaltaisesti kehittämällä. Luonnoksessa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota logistiikkaan. On hyvä, että myös tavaraliikenteen kestävyys on kiinnitetty huomiota. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta tärkeät maakuntien sisäisten, valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien sujuvuus on turvattava. Esimerkiksi kasvavien satamien maayhteydet on otettava huomioon, mutta on muistettava, että erilaisilla yrityksillä on erilaisia tarpeita.

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallinen merkittävyys on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai

raskaan liikenteen kasvun vuoksi. Elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta myös alemman tieverkon rooli on keskeinen

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät ratayhtiöt, joita edistetään tällä hetkellä pääosin hankeyhtiöiden toimesta. Valtakunnan merkittävimpiä raidehankkeita ei ole perusteltua rajata suunnittelun ulkopuolelle.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassakin on otettava huomioon TEN-T-ydinverkkokäytävän laajentuminen Pohjois-Suomen kautta Ruotsiin.

TOIMENPITEIDEN RAHOITUKSEN SUUNTAAMINEN

Perusväylänpidon rahoitustason korotus ja korjausvelan vähentäminen on positiivista ja tärkeää. Suunnitelmaluonnoksessa esitetty tavoite, että liikennejärjestelmän rahoitustason tulee olla sidottu bruttokansantuotteeseen, on hyvä ja selkeä. Myös perusväylänpidon rahoituksen sitominen kustannustasoon edistää pitkäjänteisyyttä. Rahoitustason korotuksesta huolimatta valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämätön tavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin nähden. Rahoitustaso on suunnitelman ensimmäisinä vuosina niukempi ja rahoituksen luvataan kasvavan tulevilla hallituskausilla.

Liikenneverkkojen keskeiset haasteet liittyvät olemassa olevien verkkojen ylläpidon riittävään rahoitukseen. Ennakoiva kunnonhallinta vähentää tilanteita, joissa väylän kunto pääsee heikkenemään kestäättömän paljon. Tehokkuuden kannalta on erittäin hyvä, että ensisijaisesti pyritään parantamaan kunnossapitoa, mutta myös kehittämishankkeet tulisi nähdä yhtenä vaihtoehtona ratkoa valtakunnallisia haasteita.

Rajallisten resurssien käytön kannalta on viisasta, että joukkoliikenteen rahoitus ja muu kestävä liikenteen kehittäminen kohdistetaan niille kaupunkiseuduille ja kaupunkiseutujen väleille, joilla nykyinen tai piilevä kysyntä on suurinta.

EU:n rahoituskanavien, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen parempi hyödyntäminen liikennehankkeissa on hyvä tavoite. EU-rahoitus TEN-T ydinverkon ja solmujen kehittämiseen tulee hyödyntää suunnitelmallisesti ja täysmääräisesti. Tukien hyödyntäminen edellyttää kansallista pitkäjänteistä suunnitelmallisuutta, koordinaatiota ja etukenoa päätöksenteossa. Investointiohjelman aikajänne on liian lyhyt aikajänne erityisesti CEF:n näkökulmasta.

"Hyötyjä maksaa"-mallin käyttö edellyttää nykyistä enemmän avoimuutta ja keskustelua osallisten kanssa. Hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa, joten lähtökohtana tulee edelleen olla, että liikenteen erityisverot kantava ja liikennejärjestelmän toimivuudesta viime kädessä hyötyvä valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Kustannustenjakoperiaatteet tulee sopia valtion ja kuntien kesken pitkäjänteisesti.

Hankeyhtiöiden perustamisella pyritään saamaan nopeiden raideyhteyksien suunnitteluun ja toteutukseen ulkoista rahoitusta. Rahoitusmallin vaarana on, että kaupunkien rahoitusvelvollisuus verrattuna valtioon korostuu liikaa tilanteissa, joissa yksityistä rahoitusta ei ole saatavilla tai se on vähäistä. Yhteisrahoituksen lisääminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikennejärjestelmää osaoptimoidaan maksuhalukkaiden ja -kykyisten ehdoilla, vaan liikennejärjestelmää on kehitettävä tasapainoisena kokonaisuutena yhteiskuntataloudellinen tehokkuus huomioon ottaen. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa ja hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto.

VUOTEEN 2050 ULOTTUVA VISIO

Suunnitelmaluonnoksen vision mukaan Suomen liikennejärjestelmä toimii vuonna 2050 ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi on hyvä ja kunnianhimoinen. Myös suunnitelman tavoitteet liikennejärjestelmän saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta ovat kannatettavia ja vision mukaisia.

Suunnitelman tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset ovat osittain ristiriitaisia keskenään. Tämä ei ole välttävissä, sillä vaatimus tehokkuudesta asettaa rajoituksia muiden linjausten edistämiseksi. Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, että toteutetaan ensisijaisesti tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Varsinkin kestävä liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida tässä tapauksessa laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa.

TOIMENPIDEOHJELMA JA VISIO

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi pystyä hahmottamaan kokonaiskuva valtakunnallisista tarpeista seuraavalle 12 vuodelle. Suunnitelmaluonnoksen selkeys kärsii siitä, että siinä käsitellään sekaisin eri tasoisia kysymyksiä valtakunnallisista paikallisiin.

Arvioinnin mukaan suunnitelman kokonaisvaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja kansainväliseen saavutettavuuteen ovat vähäiset. Suurempien muutosten aikaansaaminen edellyttäisi vahvempia linjauksia kuin luonnoksessa on nyt esitetty sekä vaikuttavuuden perusteella priorisoituja toimenpiteitä. Vision ja tavoitteiden toteuttaminen edellyttää, että yhteistyö tiivistyy yli sektoreiden ja hallintorajojen, ja on saumatonta sekä strategia- että toteutustasolla. Todellisen muutoksen aikaansaamiseksi tulee varmistaa, että kytkentä muihin strategioihin ja toimenpiteisiin, esimerkiksi veropoliittisiin ratkaisuihin, on tehokas.

Kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen kehittäminen myös suurimmissa kaupunkiseutujen ulkopuolisissa taajamissa on tärkeää, vaikka keinot ovat erilaisia. Esimerkiksi henkilökuljetusten yhdistäminen on tehokas tapa lisätä kuljetusten tehokkuutta silloin, kun joukkoliikenteen järjestämiselle ei ole edellytyksiä.

VAIKUTUSTEN ARVIONTI LAIN NÄKÖKULMASTA

Suunnitelmaluonnoksesta laadittu vaikutusten arviointi antaa hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista, mutta jää yleiselle tasolle, mikä on ymmärrettävää suunnitelman yleispiirteisyys huomioon ottaen.

VAIKUTUSTEN ARVIONNIN RIITTÄVYYS

Vaikutusten arvioinnissa on eri alueisiin kohdistuvat aluetaloudelliset vaikutukset arvioitu lähinnä liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. Muut aluetalouteen kohdistuvat vaikutukset on arvioitu niukasti. Kehittämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyöty- ja kustannusarviointeihin liittyviä menetelmiä tulee kehittää. Erityisesti aluetaloudellisten kehittämispotentiaalien merkitys tulee tunnistaa ja niihin liittyviä arviointi- ja selvittämismenetelmiä hyödyntää johdonmukaisesti.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITTELUN PROSESSIN KEHITTÄMINEN

On hyvä, että valtio kehittää liikennejärjestelmätyön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä perustamalla liikennejärjestelmäfoorumin sekä käynnistämällä vuosittaiset keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäyhteistyöalueiden mukaisesti. Valmisteluprosessin aikainen aito vuorovaikutus on kuitenkin ollut niukkaa. Kommentointimahdollisuuksia prosessin eri vaiheissa ei ole ollut riittävästi. Prosessia tulee jatkossa kehittää vuorovaikutteisemmaksi siten, että vuorovaikutus on aitoa ja oikea-aikaista prosessin vaiheisiin nähden. Lisäksi viestintää vuorovaikutuksesta tulisi parantaa siten, että prosessi on läpinäkyvämpi ja sidosryhmät saavat prosessin eri vaiheiden aikana tiedon vuorovaikutusmahdollisuuksista. Esimerkiksi valtakunnallisissa tilaisuuksissa vuorovaikutus ei ollut riittävän kaksipuolista. Kkeskustelua tulisikin käydä kohdennetummin alueiden ja kuntien kanssa.

Valmisteluun nimitetyn yhteistyöryhmän merkitys on jäänyt epäselväksi ja rooli kevyeksi. Yhteistyöryhmän avulla aitoa vuorovaikutusta olisi ollut mahdollista järjestää prosessin aikan, mutta rooli jäi tiedonjakokanavaksi parlamentaarisen ryhmän linjauksista. Vaikka joitakin kuulemistilaisuuksia on järjestetty, on valmistelusta jäänyt vaikutelma, että alueita on kuultu, mutta ei kuunneltu.

Suunnitelmaa konkretisoiva investointiohjelma tulee laatia läpinäkyvänä ja paremmassa vuorovaikutuksessa ja yhteistyössä maakuntien ja suurten kaupunkiseutujen kanssa ja sen päivittämisen tulee sisältyä vastaisuudessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Investointiohjelman laadinnassa on otettava huomioon tämän suunnitelman tavoitteet, ja toimenpiteiden vaikutukset tulee arvioida lausunnolla olevaa arviointia tarkemmin ja epäsuorat vaikutukset huomioon ottaen. Hankkeiden valinnan tulee perustua yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen ja tietoon. Riskinä on tunnistettu, että toteutukseen voi päätyä hankkeita, joihin ohjattu määräraha syrjäyttää jonkin tarpeellisen investointikohteen.

On hyvä, että valtio kehittää sopimuksellista yhteistyötään kaupunkiseutujen kanssa. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kuitenkaan esitetty, millainen valtion ja kaupunkiseutujen välinen sopimusprosessi olisi ja mitä kaupunkiseutuja tällainen koskisi. Kaupunkiseuduilla tulee olla mahdollisuus suoraan vuoropuheluun valtion kanssa. Investointeja tarvitaan muun muassa elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseen myös alueilla, joilla asukasmäärä

ei kasva. Myös suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolisille alueille on pyrittävä kehittämään oma kuntia kannustava kumppanuuteen perustuva sopimusmalli, jolla edistetään rakenteen eheytymistä sekä siirtymää kestävämpiin liikennemuotoihin.

Hyvinkäällä 23.2.2021



Ossi Savolainen
Etelä-Suomen maakuntajohtajien puheenjohtaja

Varsinais-Suomen liitto
Kymenlaakson liitto
Päijät-Hämeen liitto