

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Tärkeimpinä toimenpiteinä suunnitelman toisiinsa nähden rinnasteisten tavoitteiden, saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys, saavuttamiseksi ovat seuraavat.

Pääväylien pistekohtaiset ongelmapaikat ja pullonkaulat tulee poistaa henkilöliikenteen ja tavarakuljetusten sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi sekä maantie- että rataverkolla. Tieverkolla maakuntakeskusten välisten liikenneyhteyksien palvelutasoa tulee yhteysväleittäin yhtenäistää elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoliikenteen tarpeita vastaavaksi. Rataverkolla tulee henkilöliikenteen kannalta nostaa käytettävää nopeustasoa. Tavaraliikenteen kannalta tulee taata tarkoituksenmukaiset ja riittävät akselipainot. Rataverkolla tulee lisäksi tarjota riittävä rataverkon välityskyky ympäristöystävälliselle junaliikenteelle lisääntyvien elinkeinoelämän kuljetusten ja ihmisten liikkumisen kasvaviin tarpeisiin.

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

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

Toimenpiteiden rahoituksen suuntaamisesta kuvatun taloudellisen raamin sisällä toteamme liikenneverkkojen ja solmukohtien osalta seuraavaa. Maanteiden kehittämishankkeisiin tulee panostaa merkittävästi myös alueilla, joille suuria maantieinvestointeja ei ole kohdistettu pitkiin

aikoihin. Tällä pitkäaikaisella investoimattomuudella on osaltaan heikennetty näiden alueiden kehittymistä sekä kotimaista ja kansainvälistä kilpailukykyä. Kouvolan kehittyminen edellyttää valtatie 15 Kotka-Kouvola, valtatie 12 Lahti-Kouvola ja valtatie 6 Kouvolan kohta - kehittämishankkeiden pikaista toteuttamista. Suunnitelmaluonnoksessa päätieverkolle kohdistettavat perusväylänpidon toimenpiteet eivät ole riittäviä korjaamaan investoimattomuudesta aiheutunutta tilannetta, vaan perustienpidon rahoitustarve on selkeästi suunnitelmassa esitettyä suurempi. Perustienpidon rahoituksen on esitetty pienenevän suunnittelukauden alussa merkittävästi, mikä heikentänee edelleen perustienpidon palvelutasoa ja kasvattaa maanteiden korjausvelkaa. Valtion tulee kohdistaa määrärahoja yhteisrahoitteisiin kestävä yhdyskuntarakennetta ja kestävää liikennettä edistäviin hankkeisiin myös MAL-sopimusmenettelyn ulkopuolella oleville kaupunkiseuduille.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palveluihin kohdistettavasta rahoituksesta valtion hankkimien henkilöliikennepalvelujen, kuten junien ostoliikenteen, taso tulee säilyttää vähintään nykytasolla, jotta turvataan taajamajunakalustolla hoidetut maakunnalliset ja maakuntien väliset henkilöjunaliikennepalvelut myös tulevaisuudessa. Valtion ja kaupunkien aktiivisella ja hyvällä yhteistyöllä saadaan tuotettua asiakaslähtöisiä kestäviä joukkoliikennepalveluja, jotka edistävät samalla kestävien matkaketjujen syntymistä yhden tai useamman maakunnan kattamalle alueelle.

Uuden nopean raideyhteyden, Itäradan, EU-rahoituksen mahdollistamiseksi, on edistettävä itäisen suunnan Lentorata-Porvoo-Kouvola –linjauksen mukaan ottamista CEF-rahoituskelpoiseksi yhteysväliksi pääkaupunkiseudun ja Kouvolan välisellä TEN-T –ydinverkkoon Skandinavia-Välimeri - ydinverkkokäytävään sisältyvällä korridorilla. Näin tulevilla CEF-rahoituskausilla voitaisiin saada rahoitusta Itärata-hankeyhtiön johtamalle työlle itäisen suunnan uuden nopean raideyhteyden toteuttamiseksi.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Koko Suomen kannalta liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 ulottuva visio sisältää usealta näkökannalta tarkasteltuna oikeita tulevaisuuteen katsovia teemoja. Visiossa nostetaan esiin riittävän saavutettavuuden takaaminen ihmisille ja elinkeinoelämälle. Visio kuitenkin jättää mahdollisuuden sivuuttaa jopa maakuntakeskusten ja keskisuurten kaupunkien liikennejärjestelmän kehittämistarpeet kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämisen kustannuksella.

Kasvat kaupunkiseudut ovat luonnollisesti talouskasvumme vetureja ja elinympäristöltään houkuttelevia. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutus kaupunkiseutujen kasvuun, alue- ja kaupunkikehitykseen sekä koko Suomen menestykseen globaalissa taloudessa on kiistaton. Usein jää valitettavasti huomioimatta se, että liikennejärjestelmän kehittämättä jättämisellä saadaan aikaan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia niille alueille, joille kehittämistoimenpiteitä ei suunnata, tai ole suunnattu pitkiin aikoihin. Näin toimien edellä mainittujen alueiden ja kaupunkien kehitys eriytyy kasvavien kaupunkiseutujen kehityksestä entisestään.

Liikennejärjestelmällä ja sen kehittämisellä on merkittävä vaikutus ihmisille ja elinkeinoelämälle, asukkaille ja yrityksille. Yritysten valitessa sijaintipaikkaansa saavutettavuus ja osaava työvoima ovat usein merkityksellisimpiä tekijöitä. Sijoittuva yritys uusine työpaikkoineen vetää puoleensa asukkaita paikkakunnalle. Tämä lisää kunnan verotuloja ja kasvattaa osaltaan kaupungin elinvoimaisuutta. Liikennejärjestelmävisiossa tulee korostaa liikennejärjestelmän merkitystä sekä alue- ja kaupunkikehitykselle että yksityisten ja julkisten investointien edistäjänä. Liikennejärjestelmän kehittämisellä ja alueelle investoimalla pidetään myös maakuntakeskukset ja keskisuuret kaupunkiseudut elinvoimaisina. Suomen menestys nousee alueiden ja kaupunkien menestyksestä.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio vuoteen 2050 on kestävä ja saavutettava Suomi. Tarkasteltaessa toimenpideohjelmaa vision suuntaan nousee esiin seuraavaa. Toimenpideohjelma ei käy ilmi väyläinvestointien kohdentuminen maakuntiin tai seuduille. Toimenpideohjelma ei takaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden riittävää toteutumista esimerkiksi maakuntakeskusten välisten yhteyksien osalta. Tämä aiheuttaa liikennejärjestelmässä alueellista eriarvoisuutta ja aluekehityksen polarisoitumista. Liikennejärjestelmän merkitys saavutettavuudelle, yritysten sijoittumiselle, aluekehitykselle sekä kaupunkien elinvoimaisuudelle on huomattava ja myös tunnustettava.

Visiossa esiin nostettu saavutettavuus edellyttää riittävää ja tarkoituksenmukaista päätieverkon palvelutasoa, mikä on viime vuosikymmeninä eriyttänyt maan eri alueiden kehittymistä ja vaikuttanut osaltaan kaupunkien kehittymismahdollisuuksiin.'

Toimenpideohjelmaan sisällytetty yhteisrahoitusmalli koskisi kaikkia kaupunkiseutuja ja osittain myös kaikkia kuntia. Malli sisältää lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä ole kuntien kannalta hyväksyttävissä. Kaupungit toivovat asiassa suoraa keskusteluyhteyttä valtion kanssa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt, joiden tarkoituksena on edistää uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti, toteuttavat osaltaan laajojen kaupunkiverkostojen ylimaakunnallisia tavoitteita. Näissä merkittävässä hankkeissa tulee varmistaa, etteivät yksittäisten ulkopuolisten tahojen näkemykset hidasta hankkeiden etenemistä tarpeettomasti ja siirrä samalla investoinnilla saatavien vaikutusten toteutumista kauemmas tulevaisuuteen.

## **Vaikutusten arviointi**

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

-

## **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Vaikka kyse on valtakunnallisesta suunnitelmasta, niin vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon aluekehitysvaikutukset, mitä syntyy väyläinvestointien seurauksena, tai jättämättä väyläinvestointeja toteuttamatta.

Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. On tärkeää kehittää arvioinnin menetelmiä ja käytäntöjä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Vaikutusarvioinnin subjektiivisuutta tulisi vähentää ottamalla laajaan asiantuntijatyöhön mukaan alueita ja niiden liikennejärjestelmää hyvin tuntevia asiantuntijoita.

Vaikutusten arvioinnissa kiinnitettiin huomioita siihen, miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi ei kuitenkaan ota huomioon, miten suunnitelma vaikutukset kohdentuvat alueittain tai seuduittain. Tämä on selkeä puute. Lisäksi alue- ja kaupunkikehitysvaikutukset jäävät ottamatta huomioon, vaikkakin arvioinnissa nostetaan esiin mm. yhteiskuntataloudellinen tehokkuus.

Käytetyissä valtakunnallisissa liikenne-ennusteissa ei ole huomioitu mm. ihmisten liikkumispreferenssien muutoksia, liikenteen määrään tai kulkumuotoihin vaikuttavia ohjauskeinoja, joiden vaikutukset voivat olla lyhyelläkin aikavälillä merkittäviä. Tämän johdosta paikallisesti laaditut ennusteet esim. henkilöjunaliikenteen matkustajamäärien osalta poikkeavat erittäin merkittävästi toteutuneesta. Muutamassa vuodessa toteutunut matkustajamäärien kasvu Pohjois-Kymenlaaksossa vastaa vuosikymmenten päähän tehtyä ennustetta. Tämänkaltaiset poikkeamat tulee korjata, jotta tietopohjainen päätöksenteko perustuisi mahdollisimman oikeellisiin tietoihin.

## **Yleistä**

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia tulee kehittää vuorovaikutteisempaan suuntaan. Toimialan ja kaupunkien asiantuntijoille tulee antaa paremmat mahdollisuudet tuoda asiantuntijanäkemyksiä esiin valtion johtamaan prosessiin aluekehitysnäkökulmasta. Toivottavasti esimerkiksi liikennejärjestelmäfoorumi tai vastaavat tilaisuudet tarjoavat tähän mahdollisuuden.

Tietoon perustuvan päätöksenteon prosessissa tulisi varmistaa käytettävän tiedon kuten liikenneverkon strategisen tilannekuvan oikeellisuus ennen johtopäätösten tekemistä. Tämän suunnitelman valmisteluaineistona ollut valtakunnallinen henkilöliikenne-ennuste on osin jo vanhentunut toisaalta vähäisempien toimintaympäristömuutosten, mutta merkittävien käyttäytymismuutosten seurauksena esimerkiksi junien matkustajamäärien kasvussa suhteessa varsin tuoreisiin ennusteisiin. On ehdottoman tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja valinnat tehdään oikein perusteiden. Tiivis yhteistyö maakuntien keskuskaupunkien

kanssa on tarpeen valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittämisessä sekä osana tehtäviä vaikutusarviointeja

Autiomäki Virpi  
Kouvolan kaupunki