

LAUSUNTO (LUONNOS)

Taustaa Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12)

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on lisätä pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen koko Suomessa ja edistää kansainvälisiä kehityssuuntia. Suunnitelma laaditaan 12 vuodeksi kerrallaan ja sillä tavoitellaan yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat yhteistyö eri toimijoiden välillä ja erilaisten toimenpiteiden yhteensovittaminen. Kunnissa, kaupunkiseuduilla sekä maakuntien liitoissa tehdään liikennejärjestelmätyötä ja –suunnittelua koko liikennejärjestelmän osalta.

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kokonaisuutta, joka muodostuu henkilö- ja tavaraliikenteestä, niistä palvelevista liikenneverkostoista, viestintäyhteyksistä, liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä

Liikennejärjestelmän kehittäminen on olennaista mm. alueiden käytön, alueiden kehittymisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta.

Keski-Pohjanmaan liiton strategiset painopisteet liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja – työssä:

Keski-Pohjanmaa huomioi Liikenne 12 lausunnossaan maakunnan strategiset painopisteet liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja -työssä:

- 1) Alueellisten erityispiirteiden turvaaminen
 - Harvaan asuttujen ja syrjäisten seutujen, kansalaisten, elinkeinoelämän ja toimijoiden saavutettavuus
 - Matkaketjujen ja joukkoliikenteen kehittäminen
 - Alueellisten raideyhteyksien kehittäminen
- 2) Keski-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma turvaa Suomelle välttämättömän vientiteollisuuden ja elinkeinon toimivuuden tarpeet
 - Kokkolan satama ja transitoliikenteen kehittäminen ja edistäminen, olemme osa eurooppalaista TenT-verkkoa
 - Lentoliikenteen kehittäminen ja edistäminen
- 3) Palvelutason mitoitus on perustettu tarpeisiin
 - henkilöliikenne ja tavaraliikenne
- 4) Uusia liikenteen muotoja kehitetään ja edistetään
 - älyliikenne ja ohjaus (etälennon ohjaus), lentoliikenteen sähköistytminen,
- 5) Ekologisuus ja vähähiilisyys esittäminen läpileikkaavana teemana

Keski-Pohjanmaan liiton vastaukset LVM Liikenne 12 -lausuntopyyntöön

1) Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Keski-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että liikennejärjestelmien kehittämisen tueksi on laadittu valtakunnallinen suunnitelma, joka tavoitteet ulottuvat pitkälle aikavälille yli hallituskausien.

Liikenne 12 suunnitelma jää huolellisesta valmistelustaan huolimatta liian yleispiirteiseksi ja liian Etelä-Suomi painotteiseksi. Lisäksi suunnitelman kansainvälisen ulottuvuutta ei ole riittävästi otettu huomioon suunnitelman sisällössä siitä huolimatta se on yksi tärkeimmistä suunnitelman tavoitteista.

Ekologinen, kestävä ja tulevaisuuden tarpeisiin tähtäävä liikennejärjestelmä vaatii enemmän alueellisia nostoja valtakunnan tason suunnitelmaan, jotta rahoitus turvattaisiin toimien toimeenpanolle tasavertaisesti koko maassa.

Alueellisten erityispiirteiden merkitys tulee näkyä suunnitelmassa paremmin, koska eri alueille on sekä yhtäläisiä että oman alueen erityispiirteistä lähteviä liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Eri alueiden kehittämistä tukevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, saavutettavuuden ja palvelutason kehittäminen ja edistäminen sekä ekologisten ratkaisujen mahdollistaminen ovat niitä toimenpiteitä, joita suunnitelman on pystyttävä tukemaan erilaiset alueet huomioiden.

Keski-Pohjanmaan liikenneverkkojen toimivuuden merkitys koko Suomen vientiteollisuuden edistämisen ja ylläpitämisen näkökulmasta on erityisen suuri. Keski-Pohjanmaan liitto esittää seuraavia muutoksia ja tarkennuksia Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteisiin:

Raideliikenne:

- Päärataväyliin kohdistuvat kehittämistarpeet on tunnistettava myös Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Kokkola-Oulu välillä, myös Kemiin saakka. Päärataväylä kokonaisuudessaan on nostettava yhdeksi keskeiseksi kansalliseksi raideliikenteen kehittämiskohteeksi.
- Henkilöliikenteen palvelutaso ja nopeusvaatimusten toteutuminen on turvattava koko pääradan osuudella ja myös kehitettävä Helsinki-Kokkola-Oulu välillä aina Kemiin saakka.
- Tavaraliikenteen kasvavat määrät Oulu-Kokkola välillä hidastavat pääradan henkilöliikennettä entisestään. Vartius – Kontiomäki - Iisalmi-Ylivieska-Kokkola välistä tavaraliikennettä on kehitettävä

vastaamaan paremmin koko Suomen vientiteollisuuden tarpeita ja Suomi-Venäjä transitoliikenteen vaatimuksia.

Kokkolan satama:

- Kokkolan Satama on Suomen suurin bulk-satama, suurin raideliikenne- ja transitoliikennesatama sekä kolmanneksi suurin yleissatama. Kokkolan satama toimii tärkeänä solmukohtana transitoliikenteelle koko Suomen vientiteollisuuden näkökulmasta.
- Kokkolan sataman merkitys ja kehittämistarve koko Suomen yhtenä keskeisimpänä vientiteollisuuden satamana tulee nostaa voimakkaammin esille suunnitelmassa valtakunnallisena kehittämis-kohteena.
- Kokkolan satama tulee nostaa yhdeksi TEN-T satamaksi Helsingin, Hamina-Kotkan, Turun ja Naantalien satamien lisäksi (Liikenne 12 suunnitelma s. 43).

Lentoliikenne:

- Keski-Pohjanmaan liitto näkee erittäin tärkeänä, että Liikenne 12 -suunnitelmassa turvataan lentoliikenteen jatkuvuus ja lentoliikenteen kehittäminen yli kolmen (3) tunnin etäisyydellä pääkaupungista oleviin maakuntiin. Tämä tulee kirjata yhdeksi selkeäksi tavoitteeksi ja linjaukseksi Liikenne 12 -suunnitelmaan.
- Valtiojohtoinen lentoliikenteen infran kehittäminen nähdään tärkeänä Suomen vientiteollisuutta edistävänä ja kehittävänä toimena. Ekologinen ja kustannustehokas sekä kansainväliseen kysyntään vastaava lentoliikenne edellyttää fossiilivapaita ratkaisuja tukevia toimia. Etälennon johdon ja lentoliikenteen sähköistäminen on nostettava osaksi valtakunnallista liikennesuunnitelman tavoitteita.
- Keski-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että Liikenne 12 -suunnitelma tunnistaisi Merenkurkun alueen sähköisen ilmailun FAIR-hankkeen (Finding Innovations to Accelerate Implementation of Electric Regional Aviation) ja nostaisi tämän kansainvälisen, pitkälle tulevaisuuteen tähtäävän, yhteistyömallin keskeiseksi toimenpiteeksi. Merenkurkun neuvoston FAIR hanke pyrkii edistämään tulevaisuuden sähkölentoja Merenkurkun alueella. Merenkurkun neuvosto on Keski-Pohjanmaan maakunnan, Pohjanmaan maakunnan ja Etelä-Pohjanmaan maakunnan sekä Ruotsin Västerbottenin läänin ja Örnköldsvikin kunnan pohjoismainen, raja-alueellinen yhteistyöfoorumi.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Keski-Pohjanmaan liitolla ei ole huomautettavaa toimenpiteiden rahoituksen kokonaisuudesta. Suunnitelma vastaa sitä, miten ekologisuuteen tärkeitä toimia viedään eteenpäin.

Esitettyyn toimenpiteiden rahoitukseen sisältyy kuitenkin suuri riski. Suunnitelman mukaan vuosina 2021–2023 syntyy perusväylänpidon ja investointien rahoituksen vajetta, joka aiheuttaa riskin vuodesta 2025 alkaen liikennejärjestelmän rahoitukselle.

Yleisesti ottaen harvaan asuttujen maaseutualueiden merkitys ja kuntien ajateltu asema hankeyhtiöissä ja velvollisuutena osallistua konkreettisiin toimenpiteisiin näyttäytyy Liikenne 12 -suunnitelmassa epäselvänä ja epätarkoituksenmukaisena. Hankeyhtiöiden yhteisrahoitusmalli muuttaa valtion ja kuntien kustannusvastuita siten, että rahoitusmalli siirtää kunnille nykyistä enemmän rahoitusvastuuta liikenneinfran investoinneista. Rahoitussuunnitelmaosuudessa on selkeästi avattava, mitä vastuita tai velvoitteita säilytetään kuntien vastuulle ja millaisia olisi valtion ja kuntien yhteistyössä toteutettava yhteisrahoitusmalli (hankeyhtiö). Peruslähtökohtana rahoitusmallissa tulee olla se, että valtio vastaa valtion liikenneväylien kustannuksista ja kunnat omasta katuverkostaan.

2) Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Keski-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että tulevaisuuden visiolla pyritään aidosti hahmottamaan mahdollista liikennejärjestelmien maailmankuvaa 2050. Visio-osuus näyttäytyy kuitenkin suunnitelmassa keskeneräiseltä ja irrallisena tavoitteeseen nähden.

Keski-Pohjanmaan liitto esittää, että pitkän aikavälin ulottuvassa visiossa otetaan paremmin huomioon myös kansalaisten hyvinvointinäkökulma kaupallisen näkökulman lisäksi. Tämä tukee maakunnan mahdollisuutta kehittää liikennejärjestelmää paremmin tulevaisuuden kehittämistarpeiden näkökulmasta ottaen huomioon esimerkiksi maakunnan väestömääräkehitysnusteet, jotka lisäävät painetta kasvattaa monimuotoisia liikkumismuotoja väestön ikääntyessä ja ajokortillisten ihmisten määrän vähentyessä.

Keski-Pohjanmaan liitto näkee tärkeänä, että suunnitelamassa tunnistetaan paremmin myös kansainvälisten liikenneyhteysien kehittämismahdollisuudet ja tarpeet. Tämä kehittämistarve on erittäin tärkeätä Suomen viennin ja kilpailukyvyyn edistämiseksi ja kehittämiseksi. Nyt kansainvälisiä yhteyksiä käsittelevässä osuudessa on keskitytty lähinnä digitalisaation hyödyntämiseen, joka sinänsä on kannatettavaa mutta aivan liian kapea näkökulma.

Liikennejärjestelmän visiossa on tuotava paremmin esille myös meriliikenteen, raideliikenteen ja tieliikenteen kehittämisen näkökulma sekä otettava paremmin huomioon myös maakunnan asukkaille ja elinkeinoelämälle erittäin tärkeän alemman tieverkon merkitys.

3) Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Keski-Pohjanmaan liitto näkee, että toimenpideohjelma sinänsä on kannattava, mutta kokonaisuutena edellyttää täsmentämistä, samoin kuin vuoteen 2050 ulottuva visio (vrt. edellinen kysymys).

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

Keski-Pohjanmaan liitto näkee tavoitteet vaikutustenarvioinnin parantamiseen liittyen olevan oikeanlaisia ja kannattaa liikennejärjestelmätyön yhteistyömallin toteuttamista laajan liikennejärjestelmäfoorumien avulla.

5) Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Keski-Pohjanmaan liitto esittää, että vaikutusten arviointia kehitetään ja täsmennetään siten, että se vastaa paremmin pitkän aikavälin aluekehittämisen suunnitelmia ja tarpeita. Toimenpideohjelmassa käytettävien työkalujen on huomioitava laajemmin saavutettavuutta, ilmastonäkökulmaa ja maankäytön kehittymistä tukevat näkökulmat.

Lisäksi vaikutusten arviointiin on nostettava hyvinvointinäkökulma, joka ottaa paremmin huomioon esimerkiksi negatiivisen väestökehityksen aiheuttamat muutokset liikennejärjestelmien kehittämiseen.

Vaikutusten arviointiin on myös lisättävä kansainvälistä saavutettavuuden kehittämistä mittaava instrumentti.

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

Keski-Pohjanmaan liitto näkee, että valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluprosessi on hoidettu kokonaisuutena arvioiden hyvin. Viestintä on ollut riittävää ja eri tahoille on annettu mahdollisuudet osaltaan vaikuttaa ja edistää suunnitelman sisältöjä kehittäjiä ja alueiden tarpeita vastaavaan suuntaan. Tästä lausumme LVM:n valmisteluhenkilöstölle kiitokset.

Keski-Pohjanmaan liitto haluaa tuoda esille, että liikennejärjestelmän merkitys ja toimivuus on jokaista maakunnan asukasta, elinkeinon harjoittajaa ja julkisen hallinnon toimijaa lähellä. Saavutettavuus on kansalaisten perusoikeus. Tämän vuoksi liikennejärjestelmän merkitystä kansalaisille ei voi missään suhteessa vähäksyä.

Liikennejärjestelmätöön yhteistyömallin toivotaan jatkossakin olevan avoimeen vuorovaikutuksen perustuvaa, mahdollistavaa ja lisäävän yhteistyötä, vuorovaikutusta keskushallinnon ja alueiden välillä sekä tukevan vaikutusten arviointia alueilla.

Yksityiskohtana ja liikennejärjestelmien kehittämiseen liittyvänä resurssien kohdentamiseen liittyvänä näkökulmana Keski-Pohjanmaan liitto haluaa todeta, että liikennejärjestelmän suunnitteluvastuussa oleville taholle on turvattava riittävät henkilöstö- ja rahoitusresurssit esimerkiksi alueiden tarpeista lähtevän ennakoivan suunnittelun mahdollistamiseksi. Kuntia ei voi osallistaa valtiolle kuuluvien suunnittelutehtävien tai liikennevastuiden resurssien tuottajana niin kuin nyt näyttää kehityslinjana olevan.

Keski-Pohjanmaan liitto

Jyrki Kaiponen
Maakuntajohtaja

Tiina Rinta-Rahko
Aluesuunnittelupäällikkö