HÄMEEN LIITTO
Regional Council of Häme

Maakuntajohtajan päätös **§ 44/2021**
Lausunnot, aluesuunnittelu

11.05.2021 HL/69/03.11.03/2021

Lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää 6.5.2021 saapuneella kirjeellä Hämeen liiton lausuntoa asiasta VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032. Lausuntopyynnön teema on erityisesti valtiovarainvaliokunnan toimialan näkökulma eli rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyvät kysymykset. Lausunto pyydetään toimittamaan 19.5.2021 kello 14 mennessä.

Asian on valmistellut liikenneasiantuntija Juuso Helander puh. 046 922 6643.

Esitys

Matti Lipsanen: Maakuntajohtaja päättää antaa eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle seuraavan lausunnon valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmästä vuosille 2021-2032:

Hämeen liitto korostaa, että pääradalle tehtävät investoinnit parantavat yhteyksiä kaikkialle Suomeen ja kytkevät meidät paremmin eurooppalaiseen liikenneverkkoon. Pääradan ja sen liityntäyhteydet kunnostamalla pystymme vastaamaan elinkeinoelämän kasvaviin tarpeisiin ja siten mahdollistamaan maamme talouskasvun. Pääradan ja sen liityntäyhteyksien osalta tarvitaan kuitenkin nopeasti sekä peruskorjausta että kapasiteettilisäystä. Rahoituksen tulee olla oleellisille investoinneille selvästi esitettyä suurempaa. Ydinverkkokäytävästatuksen mahdollistama lisähyöty tulee täysimääräisesti toteuttaa jo EU:n uuden rahoituskauden alkuvuosien rahoitushauissa

<u>Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?</u>

Hämeen liitto pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa hyvänä avauksena valtakunnan liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Yli hallituskausien katsova suunnitelma parhaassa tapauksessa lisää liikennejärjestelmän kehittämisen ennakoitavuutta, joka puolestaan auttaa välttämään lyhytnäköisiä ratkaisuja ja mahdollistaa paremmin liikennejärjestelmän kehittämisen isossa kuvassa.

Rataverkolle osoitetun rahoituksen osuus on suunnitelmassa merkittävä, mikä on oikeansuuntainen linja mm. ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja kestävän liikennejärjestelmän kannalta. Radoista erityisesti päärata muodostaa koko valtakunnallisen liikenneverkon selkärangan, jonka vuoksi sen painottaminen suunnitelmassa olisi erittäin tärkeää, mutta valitettavasti sitä ei käsitellä suunnitelmassa riittävällä tasolla. Pääradalla Keravan ja Tampereen välisellä rataosuudella tehtiin vuonna 2019 yli 5 miljoonaa matkaa. Pääradan valtakunnallinen merkittävyys huomioon ottaen sen pitäisi olla koko suunnitelman keskeisimpien hankekokonaisuuksien joukossa. Merkittävyyteensä nähden päärata on suunnitelmassa kytketty kuitenkin liiaksi Suomi-rata -hankkeeseen: Pääradalle on hankevaihtoehdosta riippumatta joka tapauksessa tehtävä perus-

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Lipsanen Matti, kehittämisjohtaja 14.05.2021 Ahonen Anna-Mari, maakuntajohtaja 14.05.2021

korjaus ja Pasila-Riihimäki 2. ja 3. vaiheet ml. Kerava-Riihimäki lisäraiteet. Suomi-rata -hankeyhtiöllä on tulevina vuosina merkittävä rooli pääradan tulevaisuuden kannalta, kuitenkin pääradan välityskykyyn ja korjausvelkaan liittyvät ongelmat ovat jo tällä hetkellä kriittisiä. Ne aiheuttavat radan kapasiteettiongelmia, matka-aikaan liittyviä ennakoitavuushaasteita ja mm. kelirikkoon liittyviä kausittaisia ongelmia. Suomen kasvukäytävän, Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere-Seinäjoki, kriittisiksi todetut raidehankkeet eivät voi jäädä odottamaan hankeyhtiön selvityksiä tai sen erillistä rahoitusta, vaan ne tulee tehdä pikimmiten kapasiteetin turvaamiseksi ennen rapautuvan infran täydellistä romahtamista.

Digirata-selvityksen mukaiset toimenpiteet sisältyvät suunnitelmaluonnoksen kehittämishankkeisiin. Digiratahanke on keskeinen osa rautatieinfran nykyaikaistamista ja kehittämistä. Sen kaupallinen pilotointi tulee toteuttaa suunnitellusti Tampere-Pori/Rauma -radalla. Hämeen liitto pitää digiratahanketta erittäin tärkeänä, mutta muistuttaa, että kulunvalvontajärjestelmän uusimisella saatavat kapasiteettihyödyt eivät yksin riitä pääradan kapasiteetin lisäämiseksi.

Suunnitelman tavoiteteemat ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Kaikki kolme teemaa pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Hämeen liiton mielestä ilmastonmuutos -teemaa olisi pitänyt käsitellä suunnitelmassa syvällisemmin ja työssä olisi tullut huomioida Suomen ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteet. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja valtaosa liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä. Liikenteen päästövähennyskeinojen osalta kerrotaan, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sovitetaan yhteen rinnan valmistellun fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa ja keinovalikoimaa käydään suunnitelmassa lähinnä pintapuolisesti läpi. Huomionarvoista on, että fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöstä mahdollisesti aiheutuvat kustannukset eivät ole mukana suunnitelmassa, vaan todetaan, että lisämäärärahatarpeet käsitellään erikseen.

Hämeen liitto pitää hyvänä, että suunnitelman toimeenpanon yhteydessä Väylävirasto laatii valtion väyläverkkoja koskevan investointiohjelman hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi. Tieverkon kehittämistarpeet ovat pohjana investointiohjelman laadinnalle. Kanta-Hämeessä Lounais-Hämeen saavuttavuuden kannalta keskeinen valtatie 2 on ongelmallinen. Se on tunnistettu kehittämistarpeena myös liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa. Valtatiellä 2 on palvelutaso-, turvallisuus- ja standardipuutteita. Myös muut eteläisen Suomen suurimpia kasvukeskuksia yhdistävät väylät ja radat tulee ottaa painotetusti huomioon tulevaa hankepriorisointia suunniteltaessa.

Matkaketjut ovat Kanta-Hämeen kaltaiselle pendelöintimaakunnalle erittäin tärkeä kehittämisen painopiste. Matkaketjujen tulee olla toimivia, jotta työssäkäyntialueita ja osaamisen liikkuvuutta voidaan edelleen kehittää. Usealla kulkumuodolla tehtävien matkojen kokonaismatka-aika ja sujuvuus vaikuttavat arjen valintoihin. Hämeen liitto pitää matkaketjujen käsittelyä suunnitelmaluonnoksessa hyvänä ja keskeisenä toimenpiteenä siinä on tunnistettu solmupisteiden kehittäminen, sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen ja parantaminen niin kaupunkiseuduilla, kuin haja-asutusalueillakin.

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Lipsanen Matti, kehittämisjohtaja 14.05.2021 Ahonen Anna-Mari, maakuntajohtaja 14.05.2021

Hämeen liitto tuo esiin myös tieto- ja mobiiliverkkojen edelleen kasvavan roolin osana matkustamista ja monipaikkaista asumista sekä työskentelyä, ja tätä kautta myös työn tuottavuuden lisäämistä. Nopeiden ja toimintavarmojen, sekä kapasiteetiltaan riittävien tietoliikenneverkkojen kattavuus tulisi nostaa suunnitelmaan mukaan. Jopa pääradalla välillä Helsinki-Tampere on katvealueita ja ruuhka-aikoina verkkojen kapasiteetti on riittämätön.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Hämeen liitto pitää hyvänä valtakunnallisen liikennejärjestelmän rahoitustason yleistä tavoitetta, että rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta. Suunnitelmassa todetaan, että suunnittelukauden ensimmäisinä vuosina julkisen talouden suunnitelma ja jo tehdyt päätökset rajoittavat liikkumavaraa uusien toimenpiteiden rahoituksen osalta. Tämän vuoksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määrärahakorotukset (esimerkiksi perusväylänpito, liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikennetukien korotukset) ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Vuosien 2023–2024 rahoitustasojen lasku kuitenkin maalaa taantuvaa liikennejärjestelmän tilaa kyseisille vuosille. Vuodesta 2025 alkaen perusväylänhoidon taso 1,4 miljardia euroa, jonka päälle huomioidaan kustannustason nousu, joka on ollut noin 2,5 % vuodessa. Tällöin perusväylänpidon rahoitustarve vuonna 2032 olisi noin 1,67 miljardia euroa. Perusväylänhoidontason tason pysyessä koko suunnitelmakauden vakiona (1,4 miljardia euroa) tulee kuitenkin pystyä huolehtimaan etenkin alempiasteisen tieverkon korjausvelan kasvun taittumisesta elinkeinoelämän ja maaseudun väestön toimintaedellytysten, liikkumisen ja monipaikkaisen asumisen turvaamiseksi.

MAL-sopimukset ja niihin liittyvä suora neuvottelumahdollisuus liikenneinfrainvestoinneista kaupunkien ja valtion välillä eriarvoistaa alueita. Sopimuksellisuuden vahvistuminen on ongelmallista myös osallisuuden näkökulmasta. MAL-sopimusten ulkopuolisten alueiden infrainvestointitarpeiden esiin nostamiseen tulee luoda toimiva mekanismi.

Suunnitelmaluonnoksessa on nostettu esiin liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen ja todetaan, että valtio kantaa jatkossakin päävastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Lisäksi on tuotu esiin myös malli hyötyjien kesken jakautuvista infrastruktuurihankkeiden kustannuksista, jolloin hankkeesta hyötyvät kunnat, elinkeinoelämän toimijat tai muut tahot, jakavat kustannuksia valtion kanssa. Kyseistä periaatetta on soveltuvissa hankkeissa noudatettu aiemminkin. Kuitenkin suunnitelmaluonnoksen mukaisessa mallissa, jossa valtio esittää itselleen maksimikustannusosuuksia, on riskinä kuntien maksuosuuksien kasvaminen. Lisäksi esitetystä mallista muodostuu kuva, että hankekohtainen kustannusjako ei ole jatkossa neuvottelukysymys. Hyötyjen jakautuminen on aina tapauskohtaista ja riippuu paljon hankkeen sisällöstä. Lisäksi jo valmiiksi taloudellisessa kriisissä olevan kuntasektorin tehtävä ei lähtökohtaisesti ole olla maksajana valtion väyläverkon investoinneissa, vaan kustannusjaon tulee aina olla hankekohtainen sopimuskysymys.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Hämeen liitto pitää visiota tavoittelemisen arvoisena.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma tähtää tulevaisuuteen ja siinä on otettu huomioon vision lähtökohtia. Kuitenkin toimenpideohjelma on hyvin yleispiirteinen, eikä sillä vielä juuri oteta kantaa hanketason asioihin, jonka vuoksi liikennejärjestelmäsuunnitelman visio tulee pitää mielessä myös suunnitelman toimeenpanossa.

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

Hämeen liitolla ei ole huomautettavaa vaikutusten arvioinnin osalta.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Hämeen liitolla ei ole huomautettavaa vaikutusten arvioinnin osalta.

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

Hämeen liitto pitää erittäin hyvänä suunnitelman yleisempää tavoitetta kumppanuuksien vahvistamiseksi ja selkeyttämiseksi liikennejärjestelmän kehittämisen osalta. Pidämme kannatettavana vuosittaisia keskusteluja maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti. Lisäksi säännöllisesti kokoontuvaksi aiottu liikennejärjestelmäfoorumi lisäisi vuorovaikutusta. Liikennejärjestelmäfoorumissa käsiteltäisiin ajankohtaisia liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä asioita: esimerkiksi liikennejärjestelmän tilannekuvaa (liikennejärjestelmäanalyysi), valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaa ja vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämistä.

Hämeen liitto puoltaa linjausta, että seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa (päätöskäsittely v. 2025) huomioidaan erityisesti fossiilittoman liikenteen edistämisestä aiheutuvat tarpeet liikennejärjestelmän kehittämiselle sekä koronatilanteen vaikutukset liikenteen kysyntään ja tarjontaan.

Päätös Hyväksyn esityksen.

Anna-Mari Ahonen
maakuntajohtaja

Matti Lipsanen
kehittämisjohtaja

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Lipsanen Matti, kehittämisjohtaja 14.05.2021

Ahonen Anna-Mari, maakuntajohtaja 14.05.2021

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Lipsanen Matti, kehittämisjohtaja 14.05.2021

Ahonen Anna-Mari, maakuntajohtaja 14.05.2021