Esa Perttula, Satakuntaliitto
18.5.2021

Satakuntaliiton lausunto valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Satakuntaliitto kiittää Eduskunnan valtiovarainvaliokuntaa mahdollisuudesta antaa kirjallinen asiantuntijalausunto. Lausuntoa pyydetään erityisesti valtiovarainvaliokunnan toimialan näkökulmasta eli rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyviin kysymyksiin.

Joukkoliikenne

Satakuntaliitto kannattaa selonteon suunnitelmaa joukkoliikennetoimenpiteiden toteuttamiseksi ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeiden tarkastelemiseksi. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamisen huomioiminen, joukkoliikenteen kysynnän seuranta ja tarjonnan kohdennus ovat merkittäviä tarkastelun kohteita. Näihin liittyvät joukkoliikennetuet ovat merkittäviä joukkoliikenteen tuottajien edellytysten ja CO2-päästöjen vähentämisen saavuttamiseksi.

Pitkämatkainen joukkoliikenne ja lentoliikenne

Markkinaehtoinen, pitkämatkainen joukkoliikenne on koronatilanteen vuoksi taantunut merkittävästi ja osittain lähes loppunut eri maakuntakeskusten välillä. Liikenteen käynnistämiseen tarvittaneen valtion tukea koronan jälkeiseen tilanteeseen sopeutumiseksi.

Pitkäaikaiset valtion tuet ja hankinnat kaukoliikenteen hankinnassa ovat tärkeitä palvelutasovaatimusten täyttämiseksi ja kestävän joukkoliikenteen tavoitteiden täyttämiseksi.

Satakuntaliitto tukee linjausta pitkämatkaisen henkilöliikenteen edistämisestä ja siihen liittyvää esteettömyyden huomioimista. Erilaisten joukkoliikennemuotojen ja välineiden koordinaatiota, yhteensovittamista ja tiivistämistä olisi syytä kehittää.

Valtio tukee tarvittaessa erillispäätösten mukaisesti lentoreittejä alueellinen yhdenvertaisuus ja saavutettavuus sekä elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.
Valtio ja kunnat edistävät lentoliikenteen palveluiden kehittymistä uusia teknologisia ratkaisuja hyödyntäen.

Lentoliikenteen tukea, yli 3 h matka-ajan etäisyydellä Helsingin lentoasemalle, on myönnetty vain osaan maakuntakeskuksia, jotka tukea ovat hakeneet. Satakunnan maakuntakeskuksen Porin lentoyhteyksiin ei ole saatu valtiolta tukea. Yhdenvertaisuusperiaatteen noudattamiseksi ja Satakunnan elinkeinoelämän ja elinvoiman tukemiseksi on tärkeää, että Helsinki-Pori lentoyhteyden ylläpitoa varten asetetaan valtiolle julkinen palveluvelvoite ja valtio tukisi selonteossa (sivu 78) EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti myös Porin ja koko Satakunnan lentoyhteyksiä osallistumalla lentojen rahoitukseen.

Edistetään digi-ilmailun toimijoiden verkostoitumista parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja alan kehityksen nopeuttamiseksi sekä arvioidaan lainsäädännön kehittämistarpeet ja ilmailua koskevan viranomaistoiminnan tarpeet digi-ilmailun näkökulmasta kokonaisuutena.

Digi-ilmailu luo mahdollisuuksia kestävän lentoliikenteen järjestämiseksi maakuntakentillä ja se on yksi mahdollinen ja toivottava kehittämissuunta myös Porin ja Helsingin välisessä lentoliikenteessä.

Joukkoliikennetuet

Valtio vahvistaa ELY-keskusten järjestämää linja-autoliikenteen runkoverkostoa suurimman kysynnän yhteysväleillä. ELY-keskusten järjestämän linja-autoliikenteen palvelutasotavoitteet valmistellaan kytköksissä alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmisteluun ja valmistelussa huomioidaan erityisesti seutukaupunkien tarpeet. Tavoitteena on lisäksi tukea maaseudun henkilökuljetusten yhdistelyä, jolla turvataan henkilökuljetusten vähimmäispalvelut. Lisäkustannukset ovat 6 milj. € vuodessa vuosina 2025–2032 (yhteensä 48 milj. €).

Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien kytkeminen valmisteluun on hyvä asia ja seutukaupunkien tarpeet huomioimalla vältetään virheinvestointeja. Haja-asutusalueiden henkilöliikennepalveluiden kehittäminen on haastava, mutta välttämätön tehtävä, jolla voidaan vähentää henkilöauton käyttöä ja liikenteen päästöjä myös haja-asutusalueilla.

Valtio ja kunnat lisäävät keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Kustannukset jaetaan valtion ja kuntien välillä.
Tämä on erittäin tärkeää joukkoliikenteen säilyttämisen ja kehittämisen kannalta. On hyvä, että MAL-sopimukseen päässeiden kaupunkien lisäksi mukana ovat myös keskisuuret kaupunkiseudut, jolloin toimien vaikutukset leviävät laajemmalle Suomeen. Lisäkustannukset keskisuurten kaupunkiseutujen osalta ovat6-8 milj.€ vuodessa vuosina 2025–2032 (yhteensä 54 milj.€).

Kestävän joukkoliikenteen edistämiseksi työssäkäyntialueita laajentava Rauma-Kokemäki-henkilöraideliikenne on käynnistettävä uudelleen valtion tuella.

Matkaketjut

Kunnat ja muut joukkoliikennettä järjestävät alueelliset toimijat (joukkoliikenneviranomaiset, markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat) jatkavat yhteistyötä lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuuden sekä reaaliaikaisen matkustajainformaation käyttöönoton parantamiseksi. Kehittämisessä huomioidaan erityisesti haja-asutusalueet, joilla lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuudessa on suurimmat puutteet. Näin saadaan myös haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden muita alueita vähäisempi joukkoliikenteen palvelutarjonta tehokkaammin ja helpommin asiakkaiden käyttöön. Yhteistyö käynnistyy yhteysvälikohtaisin pilotoinnein, joihin valtio kannustaa järjestämällä rahoitusta.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhdistäminen on todettu Länsi-Suomen liikennestrategiassa yhdeksi joukkoliikenteen tärkeäksi kehittämistarpeeksi. Satakuntaliitto tukee tätä linjausta. Jotta erilaiset lippujärjestelmät toimisivat kattavasti, olisi luotava yhtenäinen standardi tai vaatimustasot, joilla eri järjestelmät voisivat toimia ristiin. Järjestelmää olisi kehitettävä palvelutaso ja toimivuus edellä.

Henkilökuljetusten yhdistely

Henkilökuljetusten yhdistelyllä voitaisiin uudenlaisen yhteistyönavulla turvata henkilökuljetusten vähimmäispalvelut erityisesti haja-asutusalueilla. Samalla on tarpeen varmistaa, että eri ihmisryhmien erityistarpeet tulevat tarkoituksenmukaisella tavalla huomioiduiksi.

Valtio määrittelee henkilökuljetusten yhdistelynedistämiselle vastuutahon vastuuministeriöiden kesken. Vastuutaho arvioi mahdollisuuksia yhdistellä kuntien ja KELA:n hankkimaa tai korvaamaa lakisääteistä liikennettä toisiinsa sekä joukkoliikenteeseen ohjeistuksen ja yhtenäisten hankintakäytäntöjen avulla.

Satakunnassa on valmistunut (05/2021) henkilöliikenneselvitys, jossa on selvitelty kuntien henkilöliikenteen nykytilannetta ja kehittämistoimia. Valtion olisi kannustettava kuntia yhdistämään ja kehittämään kuljetuspalvelujaan laajoilla alueilla. Siitä olisi saavutettavissa laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia, kustannussäästöjä ja CO2-päästöjen vähennyksiä.

Tavaraliikenteen palvelut

Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) selvittää transitoliikenteen yhteiskuntataloudelliset sekä muut suorat ja välilliset vaikutukset tulevina vuosina yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Transito-liikenteellä on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yksittäisille toimijoille, kuten satamille ja kuljetusyrityksille. Toisaalta transitoliikenne vaikuttaa merkittävästi tie-, rata- ja vesiväylienhoito- ja investointitarpeisiin ja -kustannuksiin sekä väyläkapasiteetin riittävyyteen.

Tärkeä huomio on myös se, että tulevaan transitoliikenteen kehitykseen vaikuttaa mm. satamien kehitys Venäjällä sekä nimenomaan itä-länsisuuntaisen raideliikenteen kehittäminen Suomessa. Teollisuuden ja transiton kuljetusvirrat ovat merkittäviä myös länsirannikolla. Ratapihojen parannustarpeita, puuterminaalien kuormauspaikkojen kehittämistarpeita ja akselipainojen korotustarpeita on tunnistettu pääväylillä muuallakin kuin Etelä- Suomessa (mm. Kokemäki-Harjavalta ja Pori-Tahkoluoto). Valtion on selvitystä tehdessään syytä muistaa elinkeinoelämän ja kaupan merkitys Suomen vientiin ja bruttokansantuotteeseen, koska mahdollisten rajoittavien toimien vaikutus voi olla huomattava.

Liikenneturvallisuusstrategia

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tavoitteena 0-visio. Keinot vision saavuttamiseen ovat monipuolisessa yhteistyössä valtion, kuntien ja eri liikenneturvallisuustoimijoiden kanssa.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet

On hyvä, jotta yhteisrahoitushankkeiden kustannusosuuskriteerit määritellään etukäteen niin, että ne ovat läpinäkyvät, yhtenäiset ja perustellut.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Valtion osallistuminen maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmäsuunnitteluun on ensiarvoisen tärkeää, tuottaa lisäarvoa lj-suunnitelmiin ja antaa realistisemman kuvan suunnitelman tavoitteista.

Liikennerahoituksen tehokas käyttö ja tuottavuuden kohottaminen on ehdottoman tarpeellinen tavoite. On tärkeää, että suunnitelman mukaisesti suunnitteluresurssien (sekä raha että osaajat, maakunnan liitot, ELY-keskukset ja valtio) lisäämisen ohella panostetaan väyläverkon suunnittelujärjestelmien digitalisaatioon. Suunnitelmien tekemisen moniportaisuuden ja pitkäkestoisuuden takia tätä valmiutta ja suunnitelmien modifikaatiomahdollisuuksia pitää kehittää ja lisätä aineistojen ajantasaistamisen ja ylläpidon helpottamiseksi.

Valtion rahoitusohjelma

Perusväylänpidon rahoituksen putoaminen vuosina 2023–2024 tulee aiheuttamaan lisää väylä-infran korjausvelkaa, joka vaikuttaa pitkälle tulevaisuuteen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattu rahoitus putoaa 2022–2024 kymmenesosaan nykyisestä ja sen jälkeen tulevasta rahoituksesta. Muutaman vuoden aikana kävelyä ja pyöräilyä ei tueta, vaikka se on yksi Liikenne 12 suunnitelman pääteemoista.

Lentoliikenteen ostoihin varattu 1 milj. € vaikeuttaa maakuntakenttien lentoliikenteen säilyttämistä.

Keskisuurten ja suurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen tuki tulee jatkossa kasvamaan merkittävästi, joka parantaa joukkoliikenteen edistämistoimia.

Digitaalisen liikenteen rahoitus näyttäisi keskittyvän kolmelle vuodelle, mikä ei edistä digitalisaation pitkäaikaisia kehittämisedellytyksiä.

Lausunnon on valmistellut liikennesuunnittelija Esa Perttula ja alueiden käytön johtaja Susanna Roslöf.

SATAKUNTALIITTO