Turun kaupungin kirjallinen asiantuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Turun kaupungilta kirjallista asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032.

Turun kaupungin lausunto

Turun kaupunki pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma ja vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi. Turun kaupungin odotuksena on, että suunnitelmalla voidaan lisätä kaivattua pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kunnossapitoon kuten myös maankäytön, asuntotuotannon ja elinkeinoelämän edistämiseen. Suunnitelma ei kuitenkaan vielä nykymuodossaan riittävästi edistä edellä mainittuja tärkeiden tavoitteiden saavuttamista, johtuen erityisesti niistä ongelmista, joita liittyy suunnitelmassa esitettyyn rahoitukseen, rahoitustasoon ja –ohjelmaan. Etenkään esitetty yhteisrahoitusmalli ei ole hyväksyttävissä.

Turun kaupunki näkee laaditussa suunnitelmassa merkittäviä kehittämistarpeita ja edellyttää niiden huomioimista jo tässä ensimmäisessä hyväksyttävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Suunnitelman rahoitustaso riittämätön

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin tai kasvavien kaupunkiseutujen näkemykseen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Rahoituksen määrä suunnitelmassa on riittämätön asetettuihin tavoitteisiin nähden. Rahoituksen painopistettä tulisi osoittaa vahvemmin MAL-seuduille, joita painottamalla voidaan varmistaa kasvun edellytykset ja samanaikaisesti tavoiteltu päästövähennyspotentiaali. Suunnitelma sisältää asetettujen tavoitteiden valossa perusteltuja rahoituksen korotuksia ja uusia valtionavustuksia, mutta ne ovat liian pieniä ja alkavat liian myöhään tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on pitkäjänteisyyden kannalta huonoa, että kaikki merkittävät päätökset tulevien hallituskausien rahoituseristä jäävät avoimiksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on rahoituksen osalta rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät ratayhtiöt. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita kuten ”Turun tunnin junaa” suunnittelun ulkopuolelle.

Suunnitelman tulisi sisältää selkeä näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan ja miten tämä suunnitelma synkronoituu päästövähennystavoitteen kanssa. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulisi ohjata tähän. Joukkoliikenteen tukea tulisi nostaa jo vuodesta 2021 alkaen ja varmistaa lähivuosien erillisrahoituksilla suoraan koronatilanteesta johtuvat lipputulomenetykset, jotta pystytään palautumaan koronasta ja kasvattamaan kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.

Hankkeiden yhteisrahoitusmalli on kohtuuton

Valtion esittämä yhteisrahoitusjakomalli ei ole Turun eikä suurten kaupunkiseutujen kannalta hyväksyttävissä. Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja tekisi jatkossa yleisen linjauksen lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka perusteella kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Esitetty yhteisrahoitusmalli ja siinä esitetty periaate on kohtuuton siten esitettynä, että valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä kustannuksineen ja kunnat vastaavat katuverkostaan.

Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksyttyihin kustannusjakosuosituksiin. Kasvaville kaupunkiseuduille kasvu on kallista, kunnat joutuvat investoimaan etupainotteisesti, ja maankäyttötulot on kohdennettu välttämättömään kaupunkikehittämiseen. Valtio hyötyy kaupunkien kasvusta paremmin toimivina työmarkkinoina ja rakennushankkeiden synnyttäminä verovaikutuksina. On myös huomioitava, etteivät kunnat ole edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa.

Kunta-valtiosuhteessa on pitkään jo siirrytty suuntaan, jossa kunnat ovat rahoittaneet entistä suuremmalla rahoitusosuudella valtion väyläverkkoa. Samanaikaisesti valtio on sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksella muuttamassa merkittävästi kuntien rahoitusympäristöä, jolloin kuntien mahdollisuudet rahoittaa isoja liikennehankkeita heikkenevät entisestään eikä kaupunkien kestävää kasvua ja kilpailukykyä pystytä tulevaisuudessa varmistamaan.

Kaupunkiseudut kannattavat selkeiden, ennakointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee laatia yhteistyössä valtion ja kuntien kesken. Sopimuksellisessa yhteistyössä kustannusvastuiden tulee olla yksipuolisen päätöksen sijasta neuvottelujen lopputulos. Nyt esitetty yhteisrahoitusmalli tulisi sellaisenaan hylätä. MAL-seutujen osalta kustannusjaot valtion ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä erikseen valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä siten, että päävastuu rahoituksesta on aina sillä taholla, jonka omistukseen investointi toteutetaan. Valtion rataverkon hankkeisiin kaupunkiseuduilla valtion rahoituksen tulisi olla jatkossa vähintään 70 %.

Kaupunkiseutujen suunnittelu

Suunnitelma ei anna kaikilta osin riittävästi edellytyksiä kaupunkiseutujen pitkäjänteiseen suunnitteluun. Suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden kehittämisen tulee olla valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskiössä. Suurten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli ja MAL-sopimusten yhteydessä tunnistetut kaupunkiseutujen tarpeet tulee tunnistaa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valtio edellytti MAL-sopimusneuvotteluissa useiden seudullisesti priorisoitujen liikennehankkeiden siirtämistä valmisteilla olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteyteen, mutta kyseisiä teemoja ei tällä hetkellä sisälly suunnitelmaluonnokseen. Jatkossa Liikenne12 suunnitelman suhdetta MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessiin on kokonaisuutena selkeytettävä.

Haasteena on myös puutteelliset kytkennät ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin selvityksiin kuten Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja Liikenteen verot ja maksut -selvitykseen. Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua yhteen sovittaen sitä suhteessa muihin kokonaisuuksiin.

Matkailuliikenne

Turun kaupungin näkemyksen mukaan suunnitelmassa on jätetty liian vähälle huomiolle Suomen matkailu ja sen liikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet. Kansainvälinen matkailu tuo Suomelle vientituloja ja on osa vientiteollisuuttamme. Matkailun ja matkailukeskittymien saavutettavuus on perusedellytys globaalissa kasvussa olevan elinkeinon kehittymiselle. Suomessa on kaksi erityistä kansainvälistä kasvupotentiaalia omaavaa suurmatkailualuetta, joiden saavutettavuuden edistämisen tulee olla osa liikennesuunnitelmaa. Suomen kansainvälisen matkailun kärjistä Lappi ja Suomen saaristo (Finnish Archipelago) tarvitsevat erityishuomiota sekä kehittämistoimia, joilla ympärivuotista matkailuliiketoimintaa voidaan edistää.

Matkailuelinkeino tarvitsee nykyistä toimivammat matkaketjut, joissa kansainvälinen ja alueellinen saavutettavuus muodostaa joustavan ja ympärivuotisesti toimivan yhtenäisen kokonaisuuden. Matkustusmuotojen ja -palveluiden kehittäminen edellyttää uusien kustannustehokkaiden ja kannattavien palveluketjujen ja -muotojen kehittämistä. Matka kohteeseen on jo osa matkailun

palvelu- ja elämyskokonaisuutta. Matkailuyrityksillä on lisäksi sellaisia liiketoiminnan toteuttamiseen liittyviä huollon ja ylläpidon kuljetustarpeita, jotka vaativat kansallisen tason edistämistoimia.

Lentoliikenne

Turku korostaa Turun lentoaseman merkitystä. Suomi on Euroopasta katsottuna saari, jonka saavutettavuus kansallisessa lentoasemaverkossa jatkossakin edellyttää toimivat meri- ja lentoyhteydet. Finavia Oyj:n lausunnossa Turun lentoasema on luokiteltu kentäksi, jossa liikenteen arvioidaan säilyvän nykytasolla. Lounais-Suomi on usealla toimialalla kansainvälisen kilpailukyvyn ja kasvun moottori. Etenkin meriteollisuus, lääke- ja biotoimiala sekä matkailun edistäminen tarvitsevat jatkossakin toimivat ja kehittyvät kansainväliset lentoyhteydet. Turun lentoasema on matkustajamäärissä Suomen toiseksi vilkkain kasvussa oleva kansainvälinen kenttä ja usean lentoyhtiön varakenttä. Turun lentoasema tulee liittää kasvupotentiaalin omaaviin alue- ja matkailulentoasemien ryhmään ja sen tulee olla mukana kansainvälistä matkailua edistävissä logistisissa kehittämistoimissa.

Suunnitelman toimeenpano

Turku korostaa halukkuuttaan yhteistyöhön suunnitelman toimeenpanossa liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja suurten kaupunkiseutujen MAL-työhön tarvitaan kuitenkin lisää aitoa valtion ja kuntien välistä yhteistyötä.

Suunnitelmaluonnos sisältää monia toimenpiteitä, joita tulee suunnitella edelleen yhdessä kuntien kanssa ja kaupunkiseudut osallistuvat mielellään myös liikennejärjestelmän tilannekuvan valmisteluun. Valtakunnan suuralueisiin perustuva vuorovaikutus jättää huomiotta etenkin kasvavien kaupunkiseutujen näkökulman.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tuleekin tapahtua yhteistyössä eri osapuolten kanssa ja sen tulee olla osallistavaa, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

Turun kaupunki

Jyrki Lappi

Maankäyttöjohtaja