

Asikkalan kunnan lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

KHALL 03.03.2025 § 56
106/08.00.00/2025

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) vuosille 2026–2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Sen laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ja suunnitelman luonnoksesta pyydetään nyt lausuntoja. Liikenne 12 luonnos sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja aluekohtaiset painotukset sekä valtion ja kuntien toimenpiteet tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusarvioinnista. Vuosien 2026–2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelmassa ei esitetä yksittäisiä liikenneverkon hankkeita, vaan se ohjaa valtion rahoituksen kohdentamista. Liikenne 12 -suunnitelmaa toteutetaan Väyläviraston laatimilla investointiohjelmalla, suunnitteluohjelmalla sekä perusväylänpidon perussuunnitelmalla. Suunnitelmaluonnoksessa tunnistetaan kuntien ja kaupunkien katuverkon merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä ja odotetaan kuntien parantavan näiden kulkutapojen olosuhteita. Lisäksi huomioidaan maanteiden ja katujen infrastruktuurin kunnossapidon ja kehittämisen vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja sujuvuuteen. Katuverkon osalta suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet liittyvät eri teemojen valtionavustuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt lausuntopyynnössään viisi kysymystä ja Asikkalan kunnan vastaukset näihin kysymyksiin on esitetty alla. Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ennen päätöksentekoa. Lopullinen Liikenne 12 –suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana.

Valmistelija

Kunnanjohtaja Rinna Ikola-Norrbacka
puh. 040 778 0210, sähköposti: etunimi.sukunimi(a)asikkala.fi

Kaavoituspäällikkö Kimmo Sutinen
puh. 044 778 0270, sähköposti: etunimi.sukunimi(a)asikkala.fi

Esittelijä

Kunnanjohtaja Ikola-Norrbacka Rinna

Päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet toimiva, turvallinen ja kestävä ovat kannatettava tausta niiden pohjalta laadituille strategisille linjauksille. Nämä kolme teemaa myös

ohjaavat mainitussa järjestyksessä toimenpideohjelmaa. Liikenne 12 on kuitenkin luonteeltaan strateginen suunnitelma ja se, miten linjaukset ja painotukset ohjaavat konkreettisia toimenpiteitä, jää tässä vaiheessa epäselväksi. Olisi hyvä pyrkiä konkretisoimaan, miten linjaukset näkyvät tulevaisuuden käytännön toimenpiteissä.

Suunnitelmalle esitetyt tavoitteet vastaavat liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, mutta eivät kaikilta osin esitettyjä toimenpiteitä esim. joukkoliikenteen kehittämisen tai teiden kunnossapidon näkökulmasta. Vaikka kestävyys on esitetty yhtenä tavoitteena ja kestävä liikunnan rooli on tunnistettu, ovat toimenpiteet kestävä liikunnan edistämiseksi varsin vaatimattomia ja rahoitusta kestävä liikunnasta edistäviin toimenpiteisiin on osoitettu vähän.

Luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset ovat varsin laajoja ja turhan yleispiirteisiä. Esimerkiksi Lahden kaupunkiseudun voi tulkita kuuluvan kolmeen viidestä alueellisesta painotuksesta: Länsi-Suomeen, Etelä-Suomeen sekä kaupunkiseutuihin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Luonnoksen mukaan tästä periaatteesta voidaan poiketa sopimalla. Luonnoksessa viitataan ensimmäisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin periaatteisiin yhteisrahoituksesta. On syytä korostaa, että valtio ja kunnat eivät ole sopineet kyseisistä periaatteista yhdessä. Kirjaus on syytä muuttaa tai siinä tulee tunnistaa, etteivät periaatteet perustu yhteiseen sopimukseen. Valtion tulee vastaisuudessaakin vastata oman verkkonsa rahoituksesta, myös kunnossapidon osalta. Kuntien taloustilanne on haastava, eikä kuntien rahoitettavaksi tule osoittaa valtion väyläverkon kehittämistä tai kunnossapitoa. Kunnat ja kaupungit vastaavat asemakaavoitettujen alueiden katuverkosta, eikä kuntien vastuita tule laimentaa myöskään tieverkon hallinnollisen luokan muutoksilla maanteistä kaduiksi.

Luonnoksen toimenpiteissä todetaan, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevissa MAL-sopimuksissa käsitellään mm. joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkakettujen kehittämistä. Viimeisimmissä sopimusneuvotteluissa nämä teemat jäivät hyvin vähälle huomiolle ja toteutettavissa väyläverkon toimenpiteissä painottuvat valtion väyläverkon kohteet. MAL-sopimukset tulisi palauttaa niiden alkuperäiseen tarkoitukseen kehittämään kestävä aluerakennetta ja liikennejärjestelmää kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitus jäi uusissa MAL-sopimuksissa hyvin vähäiseksi, eikä rahoitusraamissa esitetä tasokorotusta tuleville vuosille.

MAL-sopimuksen kokonaisuuteen kuuluvat olennaisesti myös kuntien katuverkolla sijaitsevat hankkeet. Tähän mennessä valtio on osallistunut MAL-seuduilla toteuttavien kaupunkiraideliikenteen hankkeiden kustannuksiin. Valtion osallistuminen tulisi laajentaa kattamaan myös seudullisen linja-autoliikenteen infra kehittävät hankkeet, jotta joukkoliikenteen eri muodot olisivat tasapuolisessa asemassa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Lisäksi todetaan, että tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja

yhteisrahoittamisessa. Asikkalan kunta yhtyy Lahden kaupungin näkemykseen, jonka mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallistumista alueellisen junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisäresurssi alueellisen junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulisi osoittaa valtiolta, ei alueilta. Myöskään asemanhaltijan tehtäviä ei tulisi osoittaa kunnille, sillä ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä kuuluu maanomistajalle. Asemanseuduilla on tyypillisesti useita maanomistajia ja asemanhaltijan tehtävät tulisi osoittaa valtion toimijalle.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa perusväylänpito korostuu kehittämisrahoituksen kustannuksella. On toki tärkeää huolehtia olemassa olevan väyläverkon toimivuudesta, mutta samalla ei voida unohtaa tarpeellisia kehittämishankkeita. Väyläverkon rahoituksen kokonaisuus myös pirstoutuu, kun liikenneverkon hankkeita toteutetaan rahoitusohjelman lisäksi erillisellä investointiohjelmalla. Toisella kädellä leikataan ja toisaalta tarjotaan lisärahoitusta. Suunnitelmaluonnoksen rahoitusraamin ulkopuolella ovat myös uusiin ratayhteyksiin liittyvät hankeyhtiöt.

12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena oli tuoda pitkäjänteisyyttä liikenneverkon kehittämiseen. Parlamentaarisen valmistelun tuli taata poliittinen sitoutuminen myös rahoitukseen yli hallituskausien. Edellisessä, vuonna 2021 hyväksytyssä Liikenne 12 - suunnitelmassa rahoitusta luvattiin nostaa tämän hallituskauden aikana, mutta kuluvalle hallituskaudella rahoitusta leikattiin. Tätä samaa on nyt tarjolla suunnitelmaluonnoksessa: rahoitusta luvataan lisätä taas seuraavalla hallituskaudella. Tavoite rahoitusnäkymän pitkäjänteisestä näkymästä ei suunnitelmaluonnoksessa ole toteutunut.

On tärkeää tunnistaa mahdollisuuksia ulkopuoliseen rahoitukseen esimerkiksi EU:n kautta. Muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten toteuttamisessa EU:n myöntämällä rahoituksella on olennainen rooli. Niukka kehittämisrahoitus ei anna parhaita eväitä ulkopuolisen rahoituksen hankkimiselle.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Koska Liikenne 12 -suunnitelma on strategisen tason suunnitelma, on myös vaikutustenarviointi yleispiirteinen ja se vastaa suunnitelman tarkkuustasoa. Arviointiraportin perusteella voi todeta, että suunnitelmaluonnoksen vaikutukset suhteessa tavoitteisiin (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) ovat pääosin suotuisia, mutta suuruusluokaltaan pieniä. Tarkemmat vaikutukset konkretisoituvat vasta siinä vaiheessa, kun hankkeita toteutetaan. Vaikutukset voivat olla myös monitahoisia ja näin yleispiirteisellä tasolla niitä on osin haastavaa arvioida.

Kuntien osalta arvioinnissa todetaan, että suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta menot voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja. Asikkalan kunta vastustaa tällaista kehityssuuntaa, joka välillisesti entisestään vaikeuttaa kuntien taloutta.

Muut huomiot?

Lentorata-hankeyhtiöistä on suunnitelmassa hyvin vähän mainintoja ja hankkeiden kytkentä valtakunnalliseen suunnitteluun jää epäselväksi. Lentoradan suunnittelun ja toteuttamisen edistäminen on kansallisesti merkittävä asia.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, että väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Olisi kuitenkin syytä nähdä investointiohjelma ja alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat toistensa kanssa vuorovaikutteisina asiakirjoina. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma osoittaa mm. alueensa tärkeimmät väyläverkon kehittämistarpeet ja näiden hankkeiden soisi näkyvän myös Väyläviraston laatimassa investointiohjelmassa. Asikkalan kunta on jo pitkään tehnyt niin maakunnallista kuin ylimaakunnallista yhteistyötä VT 24 kehittämisen osalta, myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Tämänkaltaiset tieverkon kehittämishankkeet tulisi näkyä vahvemmin valtion tienpidon toimenpiteissä.

Pykälä tarkastetaan kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Pykälä tarkastettiin kokouksessa.