

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Vantaan kaupungilta lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. Vantaan kaupunki lausuu asiasta seuraavaa:

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Vantaan kaupunki katsoo, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on tärkeää huomioida seuraavat asiat:

- Suunnitelmasta pitää tulla selkeästi ilmi, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan.
- Kestävän liikkumisen kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa siellä missä se on kannattavinta, ja missä myös kunnat panostavat siihen eniten
- Valtion joukkoliikenteen tukea suurille kaupunkiseuduille tulee nostaa uudelle tasolle. Joukkoliikenteen subventiotason noston on todettu mm. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa olevan yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavaa. Hallitusohjelmassa mainittu joukkoliikenteen arvonlisäveron nosto on näin ollen yhteiskuntataloudellisesti haitallista. Joukkoliikenne ei ole vielä toipunut korona-aikaa edeltävälle tasolle.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjana tulee jo valmisteluvaiheessa näkyä aiemmin hyväksytyt selvitykset ja suunnitelmat kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen verot ja maksut -työ sekä liikenneturvallisuusstrategia.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee huomioida hallitusohjelman mukaisesti MAL-seutujen hyväksytyt MAL-suunnitelmat sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet.
- Investointiohjelman laadinnassa tulee neuvotella yhteishankkeita rahoittavien kaupunkiseutujen kanssa.
- Liikennejärjestelmän suunnitteluprosessin tulee olla vuorovaikutteinen ja kuntia osallistava siten, että kunnat pystyvät arvioimaan hankkeita ja niiden vaikutuksia tavoitteisiin jo suunnitteluprosessin aikana. Tätä ei saa jättää lausuntovaiheeseen.

Ajantasainen tieto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman edistymisestä on tärkeää, jottei kuntien ja seutujen käynnissä olevien suunnitelmien ja valtakunnallisen suunnitelman välillä synny ristiriitoja. Eri osapuolten riittävän aktiivinen vuorovaikutus auttaa huomioimaan suunnittelutasojen erilaiset näkökulmat. Olemassa olevien verkostojen hyödyntäminen on tehokasta, mutta sen lisäksi on pystyttävä tunnistamaan mahdollisia uusiakin yhteistyökumppaneita unohtamatta asukkaita ja elinkeinoelämää. On huolehdittava siitä, että erilaiset liikkujat ja erilaiset alueet tulevat riittävästi kuulluksi valmistelussa.

Vantaa korostaa hyvän hallintotavan edellyttävän, että kunnalle varataan riittävästi lausuntoaikaa. Suunnitelman lausuntopyyntömateriaali esittelytililaisuuksineen tulisi lähettää viimeistään 1,5 kuukautta ennen lausuntojen jättämisspäivämäärää, jotta kunnat ehtivät tutustua aineistoon, kirjoittaa lausuntoesityksensä ja käyttää sen asianmukaisissa kunnallisissa toimielimissä. Tämän lausuntopyynnön lausuntoaika on ollut aivan liian lyhyt, jotta se voitaisiin valmistella huolella ja sen jälkeen käsitellä kaupungin eri päätöksentekoeleimissä tavanomaisessa järjestyksessä.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Voimassa oleva valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio on kattava huomioiden eri liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat, mutta

- Raideliikenteen kehittäminen on nostettu visiossa esille, mutta muu joukkoliikenne jää varsin vähälle. Visiossa pitäisi tuoda esille joukkoliikenteen kilpailukyvyn vahvistaminen henkilöautoon verrattuna kaupunkiseuduilla. Tämä tarkoittaa sekä palvelutason vahvistamista että joukkoliikenteen lipunhintojen edullisuutta.
- Visiossa on nostettu esille etätyöskentely merkittävilta osin tietotyössä sekä etäteknologian hyödyntäminen palveluissa. Yhdessä kaupunkirakenteen ja palveluverkon kanssa nämä vaikuttavat liikkumistarpeeseen ja palveluiden saavutettavuuteen, mitä ei ole kuitenkaan erikseen nostettu esille.
- Visiossa olisi hyvä tuoda esille laajemmin kaupunkilogistiikan murrosta, kuten kotiin tuotavien palveluiden yleistymisen ja niiden automatisoituminen. Tätä tulisi käsitellä myös jakelurobottien sekä droonien kannalta.

Arviointiohjelman mukaan vaikutuksia arvioidaan suhteessa suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin. Voimassa olevan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat kuitenkin aivan liian yleispiirteisiä, jotta voitaisiin oikeasti verrata toimenpiteiden vaikutuksia tavoitteiden saavuttamiseen. Tavoitteissa pitää näkyä vahvemmin samat teemat kuin arvioitavissa vaikutuksissa.

Voimassa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty tavoitteet hyvin lyhyesti, eikä niissä näy inhimillinen näkökulma, kuten hyvän elämän ja arjen liikkumisen tarpeet tai tasa-arvo ja yhdenvertaisuus. Tavoitteissa tulisi näkyä vahvasti myös liikenteen haittojen vähentäminen ja liikenneturvallisuus sekä rakentamisen ja kunnossapidon kestävyys.

Tavoitteissa pitäisi näkyä myös enemmän kunnianhimoa: sen sijaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat, pitäisi puhua siitä, että kestävämmät liikkumismuodot olisivat nykyistä houkuttelevampia.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Vantaan kaupunki katsoo, että vaikutusten arvioinnissa on esillä laajasti eri teemoja ja olennaiset osa-alueet. Edellistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tehtäessä oli toisinaan vaikea hahmottaa toimenpiteiden sijainteja ja mahdollisia vaikutuksia. Suunnitelman vuorovaikutus ja vaikutustenarviointi kaipaivat tuekseen kehittyneempää paikkatietopohjaista esitystapaa.

Liikenneinvestointien hyötyjä ei täysin osata arvioida eikä liikenneteknistä hyötykustannussuhdetta voida pitää kovinkaan luotettavana tapana arvioida laajempia vaikutuksia. Uudenlaista kaupunkirakennetta mahdollistavat hankkeet voivat tuottaa huomattavasti hyvinvointia ja suoria tuloja valtiolle, kunnille, elinkeinoelämälle ja asukkaille, vaikka sen arviointiin ei vakiintuneita täsmällisiä työkaluja olekaan. Valtio on usein hyötymässä uusien liikenneyhteyksien läheisen kiinteistökehityksen valtavista hankkeista mm. tuloverojen ja arvonalisäveron muodossa.

Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää näkyä inhimillinen näkökulma, kuten hyvän elämän ja arjen liikkumisen tarpeet, sekä tasa-arvo ja yhdenvertaisuus. Liikenneköyhyys on merkittävä eriarvoisuutta lisäävä ja työllistymistä estävä ilmiö, jonka tulee olla osana arviointia.

Kaupunkiseutujen saavutettavuuskysymyksissä on syytä ottaa tarkasteluun matka-ajat. Tiiviimmillä alueilla esimerkiksi ruuhka-aikoina matka-ajat saattavat venyä pitkiksi ja siten aiheuttaa käytännön saavutettavuushaasteita.

Joukkoliikenteen osalta tulee arvioida matka-aikoja suhteessa henkilöautoon: vaikka joukkoliikennematka olisikin mahdollinen, se ei välttämättä ole houkutteleva matka-ajan ollessa yli kaksinkertainen henkilöautomatkaan verrattuna.

Liikenneturvallisuuden arvioinnissa ei riitä ainoastaan onnettomuuksien vähentäminen vaan yhä enemmän keskeiseksi nousee myös turvallisuuden tunteen vahvistaminen ja tätä on syytä pystyä arvioimaan myös. Esimerkiksi pelko asemien käyttämisestä saattaa estää joukkoliikenteen käyttämisen, tai lapset viedään autolla kouluun, mikäli liikenneympäristö koetaan liian vaaralliseksi.

Liikenteen haittoja ja erityisesti melupäästöjä ja sille altistuvien kehittymistä on tärkeää arvioida osana tavoitteita. Vantaalla on paljon korkean nopeusrajoituksen tieverkkoa, jonka läheisyydessä altistuu tuhansia asukkaita tiemelulle. Melutilanne on kehittynyt vuosikymmenten aikana huonompaan suuntaan ja tilanteen helpottamiseksi tulisi löytää keinoja. Yksinkertaisin keino on nopeuksien alentaminen vilkasliikenteisillä väylillä kaupunkiseuduilla, mutta myös muita keinoja tulee kehittää ja kartoittaa valtion ja kuntien yhteistyönä. Meluongelmat ovat jääneet liian vähälle huomiolle liikennepolitiikassa eikä sen haasteiden ratkomiseksi ole panostettu riittävästi.

Esitämme, että toimenpiteistä arvioidaan myös työllisyysvaikutukset ja kuinka nopeasti ne tukevat rakennusalaan tämänhetkisessä kriittisessä suhdannetilanteessa.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS