

Vantaan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarvioiti)

Vantaan kaupungin lausunto on laadittu vastauksen muodossa Lausuntopalvelussa esitettyihin kysymyksiin:

- Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
- Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
- Muut huomiot?

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

Suunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ja näitä yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Suunnitelman tavoitteista johdetaan toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset.

Strategiset linjaukset ovat sinänsä hyviä, mutta valitettavasti ne eivät käytännössä näy toimenpiteissä. Strategisista linjauksista puuttuu myös kytkentä liikenteen sekä maankäytön ja palveluverkon suunnitteluun, jotka ovat keskeisiä tekijöitä päivittäisessä liikkumistarpeessa.

Suunnitelmassa pitäisi selvemmin näkyä suurten kaupunkiseutujen merkitys. Kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti ja vaativat siten myös liikennejärjestelmän vahvaa kehittämistä. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa asukasmäärän ennustetaan kasvavan nykyisestä 1,6 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tulee tukea suurten kaupunkien kestävä kasvua, koska sillä on valtava vaikutus koko Suomen taloudelle. Suurten kaupunkien kasvua mahdollistavia runkohankkeita ei pitäisi jättää vain hankeyhtiöiden varaan.

Toimivuuteen liittyvä strateginen linjaus: ”Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen” on sisältönsä puolesta ristiriitainen. Kilpailukyky ja kasvu

tarkoittaisi panostusta suurten kaupunkien ja niiden väliseen liikennejärjestelmään, kun taas alueiden saavutettavuus tarkoittaa panostamista koko Suomen kattavaan saavutettavuuteen. Käytännössä tämä strateginen linjaus ei siten linjaa kovinkaan selkeästi suunnitelmaa.

Myös toisessa toimivuuteen liittyvässä strategisessa linjauksessa: "Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa" sisältö jää valitettavan epäselväksi.

Strateginen linjaus: "Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti" on kannatettava. Vantaan kaupunki tekee jatkuvasti yhteistyötä valtion, Fintrafficin, HSL:n ja muiden kaupunkien kanssa erilaisiin liikennetietohankkeisiin liittyen. Suomessa ollaan monessa asiassa pitkällä, mutta yhteistyötä voisi ulottaa aiempaa enemmän yritysten ja EU:n suuntaan yhteisten rahoitusmallien ja kansallinen koordinoinnin avulla. Tämä voisi lisätä merkittävästi linjauksen vaikuttavuutta.

Kaupunki katsoo, että sekä liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäiseminen että niiden seurauksien minimoiminen ovat tärkeää. Vantaa tekee omalta osaltaan jatkuvaa työtä vaaralliseksi havaittujen kohteiden parantamiseksi. Vantaan alueella on paljon kaupungin katuverkon ja valtion tieverkon liittymäkohtia, joiden turvallisuuden parantamiseksi kummallakin osapuolilta täytyy löytyä taloudellisia resursseja turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin. Monet liikenneturvallisuutta merkittävästikin parantavista toimenpiteistä voivat olla varsin pieniäkin, mutta käytännössä valtion väyläviranomaisilla ei ole ollut viime vuosina rahoitusta edes pieniin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin valtion tieverkolla.

Kestävyyttä koskevista strategilinjauksista ensimmäinen: "Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden" linjaa myös epäselvästi. Mitä väestöryhmää priorisoidaan, jos korostetaan eri väestöryhmiä?

Kaksi viimeistä linjausta: "Olemassa olevaa liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti" sekä "Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta" vastaavat Vantaankin tavoitteita ja tukevat resurssiviisasta maankäytön suunnittelua. Toivottavasti linjaus aidosti tarkoittaa myös MAL-kaupunkiseutujen kestävä kasvun liikennehankkeiden rahoituksen varmistamista jatkossa.

Alueellisissa painotuksissa Etelä-Suomessa toimivuuden ja turvallisuuden osalta priorisoidaan suunnitelmassa kansainvälisiä yhteyksiä. Suurten kaupunkien seudullinen ja niiden välinen liikkuminen pitäisi kuitenkin nostaa kansainvälisten yhteyksien rinnalle. Pääkaupunkiseutu on Suomen mittakaavassa ainutlaatuinen alue, sekä asukasluvun että talouden näkökulmasta ja se olisi perusteltua nostaa ihan erilliseksi painopistealueekseen.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Henkilöautojen liikennesuoritteiden ennustetaan kasvavan 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Suunnitelmassa todetaan, että se tarkoittaisi ajoneuvoliikenteen kasvua vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi siten merkittävää maantieverkon lisäkapasiteetin rakentamista. Ennusteen epävarmuudet liittyvät sähköautojen määrään ja ennen kaikkea niiden käyttökustannusten tasoon, jotka heijastuvat suoraan suoritteeseen ja kulkutapajakaumaan. Suunnitelmassa ei kuitenkaan oteta mitenkään kantaa, millä toimenpiteillä valtio aikoo vaikuttaa ennusteen toteutumiseen. Vantaan kaupungin näkökulmasta em. kehityskulku on kestävämmästä mm. ympäristö-, tilankäyttö-, taloudellisuus-, tai liikkumisen tasa-arvosyistä.

Parhaillaan on käynnissä liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen selvittäminen. 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toivoisi ottavan myös tavoitteellisesti kantaa keinoihin, joilla liikennemäärien kehitystä tullaan taloudellisesti ohjaamaan.

Hallituksen päätös laskea polttoaineiden jakeluvelvoitteita yhdessä sähköautojen määrän jatkuvaan lisääntymiseen ovat liikennejärjestelmän näkökulmasta haasteellisia erityisesti pääkaupunkiseudulla. Jatkuvasti laskevat autoilun yksikkökustannukset lisäävät henkilöautoilua ja siten pahentavat tie- ja katuverkon ruuhkia. Suuri osa päätieverkosta on tilanteessa, jossa pienehkötkin lisäykset suoritteessa alkavat vaatia kapasiteetin kasvattamista investoinneilla, joihin ei ole esitetty mitään rahoitusta.

Autoilun yksikkökustannusten kehityksellä on suora vaikutus myös joukkoliikenteen kilpailukykyyn aiheuttaen putoavien lipputulojen muodossa taloudellisia haasteita kattavan joukkoliikenteen järjestämiselle. Vasta nyt 2024 Vantaalla ylitettiin vuoden 2019 eli koronapandemiaa edeltävä taso joukkoliikenteen käytössä. Useissa kaupungeissa ei olla vielä samassa pisteessä ja vuoden 2025 joukkoliikenteen kilpailukykyä haastaa myös arvonlisäveron korotus. Kaupungeilla on mahdollisuuksia ohjata henkilöautoilua pääasiassa pysäköintipoliittisin keinoin, mutta kokonaisuutena tämä ei riitä. Valtiota tarvitaan mahdollistamaan tehokkaampia toimia tulevia vuosia varten, kuten liikenteen hinnoittelua erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämä tulisi selvästi tuoda Liikenne 12 suunnitelmassa esiin. Vaikka hinnoittelua ei otettaisi heti käyttöön, olisi valmius sen ottamiseksi hyvä olla olemassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet keskittyvät pitkälti olemassa olevan liikenneverkosta huolehtimiseen. Kuitenkin suunnitelmassakin kuvatut muutokset kuten Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen väestönlisäys sekä Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun mukaisella jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuuden kasvu ja intensiivinen joukkoliikennevyöhykkeen kehittyminen suurimmilla kaupunkiseuduilla pitäisi näkyä myös toimenpiteissä. Suunnitelmassa todetaan myös, että kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä ja pyöräliikenteellä on kuitenkin merkittävä potentiaali, mutta strategisissa linjauksissa tämä ei riittävällä tasolla näy. Kestävää liikkumista edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävä ja tehokas kasvua mahdollistamalla.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Valtion toimenpiteitä ja rahoitusta pirstaloituu edelleen useaan kohteeseen muutaman vuoden syklillä, vaikka Liikenne 12 suunnitelman piti auttaa kokoamaan näköalaa 12 vuodeksi eteenpäin. Rahoitus ja seuraavien vuosien näkymä jakautuu perusväylänpidon rahoitukseen, MAL-seutujen sopimuksiin, hallitusohjelmiin sekä hankeyhtiöihin. Tämä johtaa väistämättä kokonaisuuden sekavuuteen sekä siihen, että vain yhtä suunnitelmaa ei ole mielekästä kommentoida vaan nämä ovat käytännössä toisiinsa sidottuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelman ulkopuolelle jäävä MAL-sopimuksiin käytettävissä oleva rahoitus on sisällöltään samantyyppistä kuin liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisen rahoitus. Tästä syystä on pääkaupunkiseudun näkökulmasta erittäin huolestuttavaa, että sekä MAL-sopimusten rahoituskehys että Liikenne12-suunnitelman väyläverkon kehittämisen raha ovat pienentyneet.

Yhteisten hankkeiden kustannusjakoperiaatteista on vuosien kuluessa sovittu yhdessä valtion ja kaupunkien kesken ja niihin tulee kaikkien osapuolten sitoutua pitkäjänteisesti. Esimerkiksi kaupunkiraidehankkeet sekä raskaan liikenteen palvelualueet ovat pitkäaikaisia maankäytön kehittämisprosesseja ja niiden osalta on tärkeää voida luottaa sovittuihin kustannusjakoihin. Hankkeet määritellään jo maakuntakaavasta ja yleiskaavoituksesta lähtien, jolloin on tärkeää, että kaupungit tietävät mihin ovat sitoutumassa tulevien vuosien ja jopa vuosikymmenten ajan.

Pääkaupunkiseutu kasvaa erittäin voimakkaasti ja sen liikenneverkko vaatii investointeja kestävän kasvun mahdollistamiseksi. Liikenne12-tavoitteet toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys osalta puhuvat rahoituksen lisäämisen puolesta, mutta käytännössä tämä ei näy toimenpiteissä.

Kaupunkiraidehankkeet ovat työkalu kestävän kasvun mahdollistamiseen tiiveimmillä ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. Ne ovat myös viesti elinkeinoelämälle siitä, mihin rahaa kannattaa suunnata ja madaltaa siten niiden investointikynnystä. Julkisvallan pitkäjänteisten raideinvestointien on osoitettu houkuttelevan julkiseen rahaan nähden moninkertaisia investointeja myös yksityisen rahan puolelta. Erityisesti nyt matalasuhdanteen aikoina olisi tärkeää tukea raidehankkeiden mahdollisuuksia myös kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta. Valtiolla voi tukea myönteistä kehitystä omalta osaltaan viestimällä vahvasti, että se kannattaa kestävää kasvua ja osallistuu jatkossakin hyvien raidehankkeiden tukemiseen 30 % osuudella. On myös syytä huomata kaupunkikehityshankkeen ja valtion väyläverkon hankkeiden ero, kun arvioidaan hankkeiden kannattavuutta. Valtion väyläverkolle kehitetty hankearviointiohje ei parhaalla tavalla sovellu kaupunkikehityshankkeiden kannattavuuden arviointiin.

Perusväylänpidon rahoitus vaikuttaa kohtuulliselta, mutta kehittämisen rahoitus kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen osalta on täysin riittämätöntä. Samoin suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuki, joka on ollut samalla tasolla vuosikausia, vaikka kaupunkiseutujen väkimäärä sekä kestävän liikkumisen tavoitteet, joukkoliikenteen mittakaava ja joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset ovat nousseet samaan aikaan täysin eri tasoille.

Uusimpana joukkoliikenteen arvonlisäveromuutos lisää kustannuksia entisestään sekä matkustajille että kaupungeille joukkoliikenteen järjestämisestä. Arvonlisäveron muutos on täysin ristiriitainen samaan aikaan valmistellut Liikenne 12 suunnitelman kestävyystavoitteiden kanssa ja heikentää suoraan joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Koska kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus on täysin kestävämmällä tasolla, tulee perusväylänpidon rahoituksen kautta turvata kaupunkiseutujen tarpeelliset kävelyn ja pyöräliikenteen väylien olosuhteet.

Lisäksi haluamme huomauttaa, että vuosittain kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen avustusten hakemusten laatimiseen ja käsittelyyn kuluu henkilöresursseja kestävämmän suuri osuus suhteessa jaettavana olevaan olemattoman pieneen rahasummaan 2 milj.euroa.

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

Vantaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Liikenne12-suunnitelman toimenpiteet vaikuttava hyvin vähäisesti kasvihuonekaasupäästöihin. Suurin huoli nousee jakeluvelvoitteen pienentämisen ja sähköautojen yleistymisen aiheuttamasta henkilöautoilun yksikkökustannusten laskusta, mikä lisää liikennemääriä. Ympäristöselostuksen mukaan liikennemäärät kasvavat kestävämmällä tavalla erityisesti pääkaupunkiseudun päätieverkolla, joka jo nykytasolla on ajoittain kapasiteettinsa äärirajoilla. Liikenne12-suunnitelman osoittama kehittämisen rahoituksen väheneminen (eli esimerkiksi lisäkapasiteetin rakentaminen) johtaa siihen, että liikenneverkon kapasiteetti tulee auttamatta vastaan monin paikoin. Tämä aiheuttaa esteitä pääkaupunkiseudun elinvoimalle ja kasvulle.

Valtion tulee kantaa vastuunsa kestävien kulkutapojen kilpailukyvyyn varmistamisessa. Liikenne12-suunnitelman kävelyn ja pyöräilyn edistämisen avustusten sekä suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneavustusten määräraha on auttamatta liian pieni. Arvonlisäveron korotuksen taloudellinen vaikutus kaupungeille on kokonaisuutena samaa luokkaa kuin kestävien liikkumismuotojen avustukset Liikenne12-suunnitelmassa. Tämänkaltaisen liikennepolitiikka tekee kaupunkien ilmastomuutoksen vastaisen työn erittäin vaikeaksi liikenteen osalta.

Muut huomiot?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena oli mm. rahoituksen pitkäjänteisyys, mutta valitettavasti se ei ole toteutunut. Pitkäjänteisyys ja sitoutuneisuus loistavat poissaolollaan myös MAL-suunnittelun yhteistyössä. Esimerkiksi edellisen MAL-sopimuskauden aikana edistettävien raskaan liikenteen palvelualueiden rahoituksen osalta valtion rahoitusosuudeksi sovittiin 75 prosenttia. Vantaa on edistänyt sovittujen kohteiden toteutusta sillä oletuksella, että aiemmin sovitut kustannusjakoperiaatteet ovat kaikkien osapuolten tiedossa. Toimintaympäristössämme mikään ei ole olennaisesti muuttunut ja raskaan liikenteen palvelualueet palvelevat edelleen ensisijaisesti päätieverkon pitkien matkojen kuljetusketjuja. Kaupungit mahdollistavat tieverkon levähdysalueisiin verrattuna moninkertaisen määrän raskaan

liikenteen pysäköintiä katuverkolla. Esimerkiksi Vantaan katuverkolla on noin 300 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille. Tieverkon levähdysalueiden ja pitkän matkan kuljetusten vaatimien levähdysaikojen olosuhteiden järjestämisen päävastuu kuuluu kansallisille väylätoimijoille.