

Kaupunginhallitus 08.02.2021 § 53

§ 53

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista

Valmistelijat / lisätiedot:
Hämäläinen Mauri
Tuovinen Samuel
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Teknisen toimen johtaja Isotalo Olli

Espoon kaupunginhallitus antaa liikenne- ja viestintäministeriölle Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021–2032 luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista seuraavan lausunnon:

Espoon tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Tällä hetkellä Espoossa liikenteen päästöt ovat noin kolmannes Espoon ilmastopäästöistä. Liikennejärjestelmällä on keskeinen vaikutus sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävyYTEEN.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2021-2032) merkitys kestäväen, hyvinvoivan ja elinvoimaisen Suomen rakentamisessa on keskeinen. Erityisesti suurten kaupunkien mahdollisuus toimia kestäväen uudistumisen ja innovaatioiden alustoina liikennejärjestelmien kehittämisessä ja synnyttämisessä tulisi ottaa vahvemmin huomioon. Paikallinen yhteistyö asukkaiden, kaupunkien, yritysten, yhteisöjen, yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa uudistusten toteuttamisessa on aivan avainasemassa.

Yleis- ja asemakaavoituksen pohjaksi tarvitaan mahdollisimman konkreettinen käsitys valtion liikennehankkeiden toteutuksesta, minkä vuoksi tavoite valtion investointiohjelman laatimisesta 6–8 vuodeksi on kannatettava. Investointiohjelman laatimisen tulee olla kuntia osallistavaa.

Esitetyt tiukennukset valtion kustannusosuuksiin suhteessa kuntiin eivät ole hyväksyttävissä. Tiukennukset johtaisivat hankkeiden suunnittelu- ja toteutusprosessien pysähtymiseen. Valtion ei tule rajoittaa hallinnoimansa liikenneverkon rahoitusosuutta 50 prosenttiin kaupunkiseuduilla ja siten siirtää valtion liikenneverkon rahoitusvastuuta kunnille. Niin ikään valtio ei voi määrittellä omissa hankkeissaan osallistumistaan euromääräisenä maksimina ilman, että kunnat toimivat vastaavasti kustannusarvioriskin suhteen.

Kunnat käyttävät nykyiset maakäyttömaksut kattamaan kunnallistekniikan toteutuksen kustannuksia, eikä rahoja ole siirrettävissä kattamaan valtion osuutta. Espoon jo nyt erittäin suuri 10-vuoden investointiohjelma ja käyttötalouden tasapainotustarpeet eivät mahdollista uusien vastuiden siirtämistä valtiolta. Päinvastoin Espoossa on paine leikata sekä investointeja että käyttötalouden kasvua (Taloudellisesti kestävä Espoo -ohjelma).

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kunnallistekniikan kustannuksia lisää entisestään se, että tontit ovat ahtaita ja niiden käyttöön saamiseen voi liittyä erilaisia kynnysinvestointeja, kuten purkamista, putki- ja johtosiirtoja, kalliita hulevesi- tai pysäköintiratkaisuja tai pilaantuneen maan puhdistamista.

Valtionavustusten jakaminen kunnille katuverkkoa koskeviin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin on kannatettavaa. Samoin valtion avustus katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen ja erityishuomion kiinnittäminen pyörien liityntäpysäköintiin. Vaikkakin esimerkiksi baanojen korkean laatu- ja kustannustason vuoksi avustussummat voisivat olla korkeampiakin.

Valtio varautuu pääosin vuosina 2021–2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen. Suunnitelmassa valtio ja kunnat lisäävät merkittävästi suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite joukkoliikenteen tarjonnan osalta on yhtenevä Espoon tavoitteiden ja suunnitelmien kanssa. Aikataulullisesti suunnitelmassa esitetty rahoituksen lisääminen on Espoon tavoitteita jäljessä. Espoossa on jo käynnissä mittavat raidehankkeet (Raide-Jokeri ja länsimetron kakkosvaihe), jotka valmistuvat arviolta 2023 ja lisäävät Espoon joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia merkittävästi jo vuodesta 2023 alkaen. Suunnitteilla on myös uusia runkobussilinjoja (520, 530) ja runkobussien reittien pidennyksiä (510), jotka astuvat voimaan arviolta 2023 ja lisäävät liikennöintikustannuksia. Lisäksi on käynnissä kaupunkiradan suunnittelu ja rakentaminen, joka ajoittuu nykyhetkestä vuoteen 2028. Rahoituksen jakaminen täytyisi tehdä suhteessa tehtyihin investointeihin ja kasvaneisiin liikennöintikustannuksiin kunnittain. Rahoituksen merkittävä lisääminen suurilla kaupunkiseuduilla tulisi astua voimaan jo vuodesta 2023 mahdollisen elvyttävän tukemisen lisäksi.

Suunnitelmassa on esitetty, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Kestävän kehityksen ja investointien tehokkaan käytön vuoksi on järkevää, että kunnat edistävät pysäköintialueiden tehokasta hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittymistä.

Vaikutusten arvioinnin mukaan: Suunnitelman vaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseen on marginaalinen mutta myönteinen. Suunnitelman rinnalla laaditaan mm. fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Ja vaikuttavuus konkretisoituu pääasiassa pidemmällä aikavälillä vuoden 2032 jälkeen.

Käsittely

Laiho Partasen kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

”On kuitenkin huomioitava, että pääkaupunkiseudulla tiiviin kaupunkirakentamisen ja maan korkean arvon takia liityntäpysäköinnin rakentaminen on kallista, mikä tulisi ottaa vahvemmin huomioon valtionavustuksen määrässä. Liityntäpysäköinnin lisäämisellä on suuri merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääjänä erityisesti raiteiden varrella”

Laiho Kauman ym. kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

”Espoo vastustaa tiemaksuja/ruuhkamaksuja, jotka lisäävät pääkaupunkiseudulla asuvien maksutaakkaa ja hankaloittaisivat perheiden arkea ja työssäkäyntiä.”

Partanen Kausteen kannattamana teki seuraavan lisäysehdotuksen:

”Espoolla tulee olla mahdollisuus osallistua mahdollisten ruuhkamaksujen käyttöönottoon liittyvään päätöksentekoon ja mikäli ruuhkamaksut otetaan käyttöön, niistä espoolaisilta kerättävät maksut tulee kompensoida alueen asukkaille käyttämällä ne Espoon joukkoliikenteen parantamiseen.”

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Laihon ensimmäinen lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeavia kannatettuja ehdotuksia, joiden johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan 1 äänestäessä tyhjää hyväksyneen Laihon toisen lisäysehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 7 äänellä 3 ääntä vastaan 4 äänestäessä tyhjää hylänneen Partasen lisäysehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Päätös

Espoon kaupunginhallitus antaa liikenne- ja viestintäministeriölle Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021–2032 luonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista seuraavan lausunnon:

Espoon tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Tällä hetkellä Espoossa liikenteen päästöt ovat noin kolmannes Espoon ilmastopäästöistä. Liikennejärjestelmällä on keskeinen vaikutus sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävytyteen.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2021-2032) merkitys kestävän, hyvinvoivan ja elinvoimaisen Suomen rakentamisessa on keskeinen. Erityisesti suurten kaupunkien mahdollisuus toimia kestävän uudistumisen ja innovaatioiden alustoina liikennejärjestelmien kehittämisessä ja synnyttämisessä tulisi ottaa vahvemmin huomioon. Paikallinen yhteistyö asukkaiden, kaupunkien, yritysten, yhteisöjen, yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa uudistusten toteuttamisessa on aivan avainasemassa.

Yleis- ja asemakaavoituksen pohjaksi tarvitaan mahdollisimman konkreettinen käsitys valtion liikennehankkeiden toteutuksesta, minkä vuoksi tavoite valtion investointiohjelman laatimisesta 6–8 vuodeksi on kannatettava. Investointiohjelman laatimisen tulee olla kuntia osallistavaa.

Esitetyt tiukennukset valtion kustannusosuuksiin suhteessa kuntiin eivät ole hyväksyttävissä. Tiukennukset johtaisivat hankkeiden suunnittelu- ja toteutusprosessien pysähtymiseen. Valtion ei tule rajoittaa hallinnoimansa liikenneverkon rahoitusosuutta 50 prosenttiin kaupunkiseuduilla ja siten siirtää valtion liikenneverkon rahoitusvastuuta kunnille. Niin ikään valtio ei voi määritellä omissa hankkeissaan osallistumistaan euromääräisenä maksimina ilman, että kunnat toimivat vastaavasti kustannusarvioriskin suhteen.

Kunnat käyttävät nykyiset maakäyttömaksut kattamaan kunnallistekniikan toteutuksen kustannuksia, eikä rahoja ole siirrettävissä kattamaan valtion osuutta. Espoon jo nyt erittäin suuri 10-vuoden investointiohjelma ja käyttötalouden tasapainotustarpeet eivät mahdollista uusien vastuiden siirtämistä valtiolta. Päinvastoin Espoossa on paine leikata sekä investointeja että käyttötalouden kasvua (Taloudellisesti kestävä Espoo - ohjelma).

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kunnallistekniikan kustannuksia lisää entisestään se, että tontit ovat ahtaita ja niiden käyttöön saamiseen voi liittyä erilaisia kynnysinvestointeja, kuten purkamista, putki- ja johtosiirtoja, kalliita hulevesi- tai pysäköintiratkaisuja tai pilaantuneen maan puhdistamista.

Valtionavustusten jakaminen kunnille katuverkkoa koskeviin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin on kannatettavaa. Samoin valtion avustus katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen ja erityishuomion kiinnittäminen pyörien liityntäpysäköintiin. Vaikkakin esimerkiksi baanojen korkean laatu- ja kustannustason vuoksi avustussummat voisivat olla korkeampiakin. On kuitenkin huomioitava, että pääkaupunkiseudulla tiiviin kaupunkirakentamisen ja maan korkean arvon takia liityntäpysäköinnin rakentaminen on kallista, mikä tulisi ottaa vahvemmin huomioon valtionavustuksen määrässä. Liityntäpysäköinnin lisäämisellä on suuri merkitys joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääjänä erityisesti raiteiden varrella.

Espoo vastustaa tiemaksuja/ruuhkamaksuja, jotka lisääisivät pääkaupunkiseudulla asuvien maksutaakkaa ja hankaloittaisivat perheiden arkea ja työssäkäyntiä.

Valtio varautuu pääosin vuosina 2021–2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen. Suunnitelmassa valtio ja kunnat lisäävät merkittävästi suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite joukkoliikenteen tarjonnan osalta on yhtenevä Espoon tavoitteiden ja suunnitelmien kanssa. Aikataulullisesti suunnitelmassa esitetty rahoituksen lisääminen on Espoon tavoitteita jäljessä. Espoossa on jo käynnissä mittavat raidehankkeet (Raide-Jokeri ja länsimetron kakkosvaihe), jotka valmistuvat arviolta 2023 ja lisäävät Espoon joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia merkittävästi jo vuodesta 2023 alkaen. Suunnitteilla on myös uusia runkobussilinjoja (520, 530) ja runkobussien reittien pidennyksiä (510), jotka astuvat voimaan arviolta 2023 ja lisäävät liikennöintikustannuksia. Lisäksi on käynnissä kaupunkiradan suunnittelu ja rakentaminen, joka ajoittuu nykyhetkestä vuoteen 2028. Rahoituksen jakaminen täytyisi tehdä suhteessa tehtyihin investointeihin ja kasvaneisiin liikennöintikustannuksiin kunnittain. Rahoituksen merkittävä lisääminen suurilla kaupunkiseuduilla tulisi astua voimaan jo vuodesta 2023 mahdollisen elvyttävän tukemisen lisäksi.

Suunnitelmassa on esitetty, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Kestävän kehityksen ja investointien tehokkaan käytön vuoksi on järkevää, että kunnat edistävät pysäköintialueiden tehokasta hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittymistä.

Vaikutusten arvioinnin mukaan: Suunnitelman vaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseen on marginaalinen mutta

myönteinen. Suunnitelman rinnalla laaditaan mm. fossiilitoman liikenteen tiekarttaa. Ja vaikuttavuus konkretisoituu pääasiassa pidemmällä aikavälillä vuoden 2032 jälkeen.

Selostus

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Suunnitelmaluonnos, vaikutusten arviointi ja esittelykalvot löytyvät osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>.

Päätöshistoria