

Kouvolan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta, SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi

8712/00.04.00/2024

Tekninen lautakunta 26.02.2025 § 39

Valmistelija: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 1287, jani.arponen(at)kouvola.fi;

Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi (Liikenne12-suunnitelma) vuosille 2026–2037 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Lausuntopyyntö on avoin kaikille. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja 5.3.2025 mennessä Lausuntopalvelun kautta, <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=47f126a9-4eea-43c5-a4ba-c57137827636>. Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä ennen päätöksentekoa ja vaikutusten arvioinnissa. Lausuntopyyntöön pyydetään ottamaan kantaa lausuntopalvelussa mainittuihin kysymyksiin koskien suunnitelman sisältöä, kattavuutta ja vaikutusten arviointia. Kouvolan kaupungin lausunto on muodostettu vastaamaan näihin Lausuntopalvelun määritetyn rakenteen mukaisiin kysymyksiin seuraavasti väliotsikoihin jaoteltuna.

Liikenne12-suunnitelma vuosille 2026–2037 on luonteeltaan strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Ensimmäinen Liikenne12-suunnitelma valmistui vuonna 2021, ja nyt on käsillä tällöin laaditun suunnitelman päivittäminen. Suunnitelman päivittämisen valmistelu aloitettiin vuonna 2023, ja päivitetty suunnitelma on tarkoitus viedä vuonna 2025 valtioneuvoston päätettäväksi ja edelleen selontekona eduskunnalle toimitettavaksi syksyllä 2025. Suunnitelmaa on valmisteltu parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Orpon Hallitusohjelmassa mainitut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sekä lentoliikennestrategia on integroitu nyt lausuttavana olevaan suunnitelmaan osaksi suunnitelmaa. Suunnitelmassa esitettävä visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 mennessä (Kestävä

ja saavutettava Suomi) pitää sisällään päivitettyt tavoitteet ja strategiset linjaukset sekä aluekohtaiset painotukset.

Liikenne12- suunnitelmaan liittyvät täydentävät suunnitelmat ja strategiat. Näitä strategioita ovat Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä, Logistiikan digitalisaation periaatepäätös, Esteettömyysvisio, Liikenneturvallisuusstrategia ja sitoutuminen 0-visioon, Suomen digitaalinen kompassi, Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, Aluekehittämisspätös, Kyberturvallisuusstrategia, MAL-sopimukset, Puolustuselonteko ja Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko. Aiemmin erillisinä strategioina suunnitelmaan vaikuttaneet Lentoliikennestrategia sekä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on sisällytetty hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti päivitettyyn suunnitelmaan.

Asian valmistelun tausta ja päätösvallan perusteet

Kouvolan kaupungin 1.1.2025 voimaan tulleen hallintosäännön 26 §:n mukaisesti tekninen lautakunta vastaa mm. liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain mukaan kunnalle kuuluvista tehtävistä lukuun ottamatta muille toimielimille säädettyjä tai määrättyjä tehtäviä.

Kouvolan kaupungin lausunto Liikenne12- suunnitelmasta vuosille 2026–2037

Suunnitelman yleinen sisältö tiivistetysti

Suunnitelman päivitettyt tavoitteet ovat seuraavat: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tärkeimmiksi seikoiksi edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi on suunnitelmassa mainittu seuraavat tekijät: resurssien kohdentaminen olemassa olevan verkon toimintaedellytysten vahvistamiseen, kokonaisturvallisuuden edistäminen huomioiden huoltovarmuuden ohella myös sosiaalisen liikkuvuuden sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kestävä hyödyntäminen koko maassa. Toimivuustavoitteessa korostuu kasvavien kaupunkiseutujen merkitys liikennejärjestelmän tärkeimpinä solmukohtina ja kestävä liikumisen edistäjänä. Turvallisuustavoite ilmenee ns. kokonaisturvallisuutena eli huoltovarmuus ja sotilaallinen turvallisuus korostuvat liikenneturvallisuuden ohella. Kestävyystavoite painottaa olemassa olevan infrastruktuurin ja yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä. Lisäksi sosiaalinen kestävyys liikkumismahdollisuuksien osalta on lisätty uutena elementtinä suunnitelmaan.

Suunnitelman strategiset linjaukset on johdettu suunnitelman tavoitteista. Olemassa olevien verkkojen ja palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla alueiden kilpailukyky ja kasvu sekä hyödyntämällä monipuolisesti digitalisaatiota ja tietoa ja panostamalla liikenneverkon toimivuuteen. Turvallisuudessa painotetaan edellä mainitusti kokonaisturvallisuutta. Kestävyys toteutuu hyödyntämällä olemassa olevaa liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta

mahdollisimman tehokkaasti sekä eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostamalla. Liikennejärjestelmän nykytilaa on suunnitelmassa analysoitu kuljetusten, saavutettavuuden, korjausvelan, liikenneturvallisuuden, joukkoliikenteen sekä kulkutapaosuuksien ja liikenteen päästöjen näkökulmista. Suunnitelmassa on lisäksi arvioitu laajasti liikennejärjestelmään vaikuttavia toimintaympäristön, kuten kansainvälisen saavutettavuuden, yhdyskuntarakenteen, ympäristön, liikenteen palveluiden, muutosta.

Suunnitelma sisältää myös toimenpideohjelman sekä siihen kytketyn rahoitusohjelman suunnitelmakauden ajalle. Rahoitusohjelma noudattelee julkisen talouden suunnitelmaa vuosille 2026–2029. Orpon hallitusohjelmassa sovitun väyläverkon investointiohjelman hankkeet on kuitenkin sovittu rahoitettaviksi myös 2029 jälkeen. Toimenpideohjelmassa käsitellään maantie-, rautatie- ja vesitieverkolle sekä muiden kuin valtion hallinnoimille verkoille suunniteltuja toimenpiteitä vuoteen 2032 mennessä. Lisäksi ohjelmassa käsitellään henkilöliikenteelle tarjottavien palveluiden kehittämistä.

Suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat myös valikoidut alueelliset panostukset. Liikenne12- suunnitelma on tarkoitus muodostaa pohjan Valtioneuvoston valmisteleman itäisen Suomen ohjelman liikenneteemojen kanssa. Itä-Suomen osalta alueelliset panostukset ovat seuraavat:

- Erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta (toimivuus)
- Teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus (turvallisuus)
- Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa (ml. Yksityistiet) hyödyntäen (kestävyys)

Lisäksi nimeämättömien kaupunkiseutujen osalta suunnitelmassa on mainittu seuraavat panostukset:

- Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin
- Erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen
- Kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävän yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Strategisten linjausten (ml. alueelliset painotukset) vastaavuus suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin

Strategisissa liikennejärjestelmävisioissa ja tavoitteissa tulee korostaa liikennejärjestelmän merkitystä sekä alue- ja kaupunkikehitykselle että yksityisten ja julkisten investointien edistäjänä. Liikennejärjestelmän

kehittämällä ja alueille investoimalla pidetään myös maakuntakeskukset ja keskisuuret kaupunkiseudut elinvoimaisina. Suomen menestys nousee alueiden ja kaupunkien menestyksestä. Suunnitelman strategiset kirjaukset ovat melko yleisluontoisia, eivätkä esitä konkreettisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Konkreettiset toimenpiteet ja niiden esittäminen jääkin suurimmaksi osaksi väyläverkon investointiohjelmien varaan. Erityisen suuri huolenaihe suunnitelmassa on rahoituksen ja tavoitteiden välinen epäsuhta; haastavassa rahoitustilanteessa tavoitteiden saavuttaminen on epävarmalla pohjalla.

Alue- ja kaupunkiseutukohteisten menestystekijöiden huomiointia varten suunnitelmaan on oikeutetusti tuotu alueelliset ja valtakunnalliset painotukset koko maan tasoisten painopisteiden lisäksi. Suunnitelmassa on onnistuneesti tunnistettu Kouvolan asema osana eteläisen Suomen kaupunkiverkostoa ja yhtenäistä työssäkäyntialuetta, jonka yhteyksien kehittäminen on keskeistä. Samalla suunnitelmassa tulisi myös tunnistaa Kouvolan ja laajemmin Kymenlaakson maakunnan rooli osana sekä Etelä-Suomea että myös Itä-Suomea, jonka haasteet rakennemuutoksesta ja geopoliittisen tilanteen muutoksesta säteilevät vahvasti myös liikennejärjestelmään.

Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan alueellisista painotuksista puuttuu Itä-Suomen osalta aivan olennainen tekijä: huoltovarmuus. Itäisen Suomen painopisteiksi mainitut matkailun ja teollisuuden tarpeiden edistäminen ovat sinänsä hyviä ja oikeita, mutta suunnitelmaan tulisi ehdottomasti tuoda näkyväksi itäisen Suomen rooli koko maan kannalta strategisesti tärkeänä alueena. Verrattuna alkuperäiseen vuoden 2021 suunnitelmaan on geopoliittisen tilanteen muutos ohjannut kuljetusvirtoja ja liikennettä merkittävästi uudelleen esimerkiksi Kaakkois-Suomessa. Tämä merkittävä rakenteellinen muutos ei kuitenkaan näy suunnitelmassa erityisen hyvin, vaan huoltovarmuutta parantavat toimet keskittyvät voittopuolisesti Länsi- ja Pohjois-Suomeen. Suunnitelmassa tulisi vahvemmin tunnistaa itäisen Suomen erityinen merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta sekä panostaa tältä osin välttämättömiin hankkeisiin. Panostuksella olisi myös aluetaloudellinen merkitys itäisen Suomen kärsittyä suuresti Venäjän rajan sulkemisesta ja rajaliikenteen loppumisesta. Liikenne12-suunnitelma tulisi myös vielä vahvemmin kytkeä Itä-Suomen valmisteilla olevaan ohjelmaan niin strategisten tavoitteiden kuin toimenpiteidenkin osalta. Myös itärajalle suuntautuva infrastruktuuri tulee pitää kunnossa.

Kehittyvät kaupunkiseudut ovat luonnollisesti talouskasvumme vetureja ja elinympäristöltään houkuttelevia. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutus kaupunkiseutujen kasvuun, alue- ja kaupunkikehitykseen sekä koko Suomen menestykseen globaalissa taloudessa on kiistaton. Täten on hyvä, että myös kaupunkiseuduille on suunnitelmassa laadittu omat panostuksensa. Kaupunkiseutujen panostus on nähtävästi tehty

erityisesti suurten kaupunkien näkökulmasta, joilla on myös parhaat resurssit esimerkiksi kestävien liikkumismuotojen edistämiseen. Kaupunkiseutuihin kohdistuvissa panostuksissa tulisi erikseen ottaa huomioon suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut sekä niiden erilaiset lähtökohdat ja mahdollisuudet kaupunkiseutujen sisäisen liikennejärjestelmän ja kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Rahoitusta voisi olla paikallaan kanavoida keskisuurille ja suurille kaupunkiseuduille erikseen.

Suomi on vuoden 2022 ilmastolain myötä sitoutunut kansallisella ja kansainvälisellä tasolla ilmastotavoitteisiin. Täten onkin merkillistä, miten vähäisellä pohjalla suunnitelman strategisissa tavoitteissa ja toimenpiteissä ilmastotavoitteet näkyvät. On hyvin todennäköistä, ettei liikenteeseen kohdistuvia ilmastotavoitteita saavuteta suunnitelman keinoin. Vaikka ilmastoon ja kestävään liikkumiseen liittyviä toimenpiteitä onkin suunnitelmassa, ne uhkaavat jäädä vaillinaisiksi ja kunnianhimmottomiksi, etenkin rahoituksen riittämättömyyden takia. Toimenpiteitä esimerkiksi liikennetarpeen vähentämisen suhteen, tulisi esittää enemmän. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää muutakin kuin vain käyttövoimamuutosta.

Kouvolan kaupunki esittää huolensa Liikenne12-suunnitelman sitovuudesta ja merkityksestä. Poliittinen sitoutuneisuus suunnitelmaan yli hallituskausien olisi äärimmäisen tärkeää, jo suunnitelman merkityksen ja mielekkyyden kannalta. Nyt poliittisen sitoutumisen taso ja keinot sitoutumisen vahvistamiseksi jäävät suurelta osin osoittamatta. Suunnitelmaa on tärkeää voida tarkistaa ja päivittää esimerkiksi juuri geopoliittisen tilanteen muutosten myötä, mutta silti tulisi pitää huolta sitoutumisesta ns. pitkän linjan investointi- ja kehittämistarpeisiin. Kullekin hallituskaudelle on tarpeen jättää suunnitelmassa tietty ns. nimeämättömien hankkeiden varaus, mutta samalla olisi huolehdittava, että esim. perusväylänpidon ja kehittämisen tietyt resurssit pysyisivät vakaina koko suunnitelmakauden ajan. Tulevien hallituskausien varaan rakennetaan suunnitelmassa liian paljon, mikäli poliittista sitoutuneisuutta suunnitelman noudattamiseen ei paranneta. Visiot ja strategiset suunnitelmat vaativat tuekseen ja toteutuakseen sitoutumista.

Näkemykset suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä

- Perusväylänpito ja kehittäminen

Suunnitelma ei sisällä varsinaisia hankkeita tai hankelistauksia, vaan yleiset, strategisen tason toimenpidelinjaukset. Toimenpiteiden runkona mainittu perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus on erittäin tarpeellinen ja kipeästi kaivattu eritoten nykyjärjestelmän toimivuuden, toimintavarmuuden ja tehokkuuden kannalta. Huolenaiheena onkin, miten suunnitelman puitteissa perusväylänpitoon panostamisesta voidaan pitää kiinni haasteellisen rahoitustilanteen vallitessa. Yhteiskunnan kehittyessä ja tarpeiden muuttuessa ei

liikennejärjestelmän kehittämisessä voida nojautua pelkästään perusväylänpitoon, vaan myös kehittämiseen on panostettava; liikennejärjestelmä ei voi kehittyä, ellei myös väylien kehittämiseen panosteta. Kouvolaa, Kymenlaaksoa ja itäistä Suomea koskevat kehittämistarpeet esimerkiksi logistiikan, sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden osalta edellyttävät myös kehittämistoimenpiteitä. Suunnitelman huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät kehittämistoimenpiteet sijoittuvat ylikorostuneesti Länsi- ja Pohjois-Suomeen, mikä ei ole hyväksyttävää alueellisenkaan tasapuolisuuden kannalta. Kansainväliset yhteydet suurimpien satamien kautta ovat keskeisiä yhteyksiä, joka on tuotu hyvin esille monissa kohdin Liikenne 12 -suunnitelmaa. Takamaayhteydet suurimpiin teollisuuden ja logistiikan keskittymiin ovat tärkeitä, ja näiden yhteyksien tulisi olla priorisoituna perusväylänpidossa sekä kehittämisessä. Pienet parantamishankkeet voitaisiin toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella rahoitustason kehittyessä positiivisesti. Kehittämisen vapaa rahoitus tulisi osoittaa investointiohjelman mukaisesti tärkeimmille ja merkittävimmille hankkeille.

Raideliikenteen kehittämishankkeiden kannalta on hyvä, että hankeyhtiöiden kautta edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankeyhtiöiden kautta edistettävien hankkeiden asema tulee muutenkin turvata rahoituksessa esimerkiksi takaamalla hankkeiden suunnittelun eteneminen hallituskausien yli. Kouvolan kaupunki pitää tärkeänä, että valtio muodostaisi raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta.

- Kansainväliset yhteydet

Suunnitelmassa on ansaitusti tunnistettu yhteyksien kehittämistarve Länsi-Eurooppaan ja muhin Pohjoismaihin erityisesti pitkällä tähtäimellä. Myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet on suunnitelmassa tunnistettu. Suunnitelman arvioinnin mukaan Suomen kansainvälinen saavutettavuus meriliikenteen osalta on heikompaa kuin EU:n verrokkimaissa. Tämä seikka korostaa paisti meriliikenteen ja satamainfrastruktuurin kehittämisen tarvetta, myös maayhteyksien parantamista Länsi- ja Keski-Eurooppaan. Suunnitelmassa tulisi täten esitettyä vahvemmin korostaa myös Suomenlahden yli suuntautuvaa liikennekäytävää tärkeänä kansainvälisenä yhteytenä, ja esittää, miten Itärata- ja Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Suunnitelmassa tulisi myös vielä vahvemmin huomioida TEN-T-vaatimusten täyttäminen maan sisäisillä, kansainvälisesti tärkeillä liikenneverkolla sekä EU:n tavoitteiden huomiointi raideliikenteen kulkutapaosuuden nostamisesta.

Kansainvälisesti ja huoltovarmuuden kannalta merkittävistä yhteyksistä korostuvat Kymenlaaksossa Kotkan ja Haminan satamien yhteydet tie- ja rautatieverkkoon esimerkiksi Kouvolan ratapihan ja RR-terminaalin kautta sekä itä-länsisuuntaiset yhteydet (erityisesti valtatie 12).

- Kestävät liikennemuodot ja ilmastotoimet

Suunnitelmassa näkyy valitettavasti se tosiseikka, ettei kävelyn ja pyöräilyn erillistä kehittämishanketta enää ole. Jo tapahtunut kävelyn ja pyöräilyn väylien rahoituksen radikaali pieneminen ei edistä suunnitelman tavoitteita kestävydestä niin ilmastovaikutusten, kansanterveyden kuin liikenneturvallisuudenkaan kannalta. Päivitetty suunnitelma vaikuttaa tässä suhteessa jatkavan pitkälti nykytilan mukaista linjaa, ja vasta suunnitelmakauden loppuilla rahoituksen suurenemisen myötä tilanteen voi olettaa paranevan. Suunnitelma vaikuttaa siirtävän vastuuta kestävä liikenteen toimenpiteistä yhä enemmän kunnille ja kaupungeille, mikä asettaa alueet eriarvoiseen asemaan. Rahoitusta tulisikin kohdentaa keskisuurille ja pienille kaupunkiseuduille enemmän, mikäli strategisesta tavoitteesta liikennemuotojen edistämiseksi halutaan pitää kiinni. Suunnitelmassa keskitytään liikenteen päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Jää kuitenkin suunnitelman perusteella hiukan epäselväksi, mitä energiatehokkuutta parantavat toimet ovat. Kuten strategisissa linjauksissa, myös toimenpideohjelmassa ilmastotoimet jäävät vajaiksi ja suurelta osin vain käyttövoimamuutoksen varaan. Ilmastotoimet vaatisivat onnistuakseen huomattavasti kunnianhimoisempia toimenpiteitä, kuten liikennetarpeiden vähentämistä, liikennesuunnittelun vahvempaa kytkemistä yhdyskuntasuunnitteluun sekä arkiliikkumisen kulkutapaosuuden muutosta kestäviä liikennemuotoja suosivaksi.

- Kaupunkiseutujen liikennehankkeet

Väyläverkon kehittämishankkeista useat eivät pysähdy MAL-sopimusalueen rajoille, vaan niillä on selkeästi laajempaa merkitystä. Tämän takia suunnitelmassa tulisi esitettyä paremmin huomioida myös muiden keskisuurten kaupunkiseutujen tarpeet ja ottaa huomioon MAL-seuduilla toteutettavien hankkeiden valtakunnallinen konteksti. Kaupunkiseutujen liikennehankkeita voisi suunnitelmassa olla aiheellista luokitella kahteen erilliseen koriin, joista toisessa ovat MAL-kaupunkiseudut ja toisessa muut kaupunkiseudut. Kaikilla kaupunkiseuduilla on yhteisiä haasteita mahdollisuuksia, mutta olosuhteet ja resurssit eroavat myös suuresti kaupunkien välillä.

- Joukkoliikenteen järjestäminen ja muut joukkoliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet

Joukkoliikenteen järjestämistapaan on tulossa suuria muutoksia etenkin alueellisen ja paikallisen junaliikenteen osalta vuoden 2030 jälkeen.

Suunnitelman kirjaus valtion vastuusta joukkoliikenteen järjestämisestä alueilla, joissa markkinaehtoista liikennettä ei synny, on kannatettava. Toisaalta junaliikenteen järjestämisen tahtotila vuoden 2030 jälkeen vaikuttaa olevan se, että alueiden ja/tai kuntien tulee vastata suuremmalla osuudella nyt harjoitettavasta liikenteestä, liikenteen kehittämisestä puhumattakaan. Junaliikennettä ei Kouvolan kaupungin näkemyksen saa jättää pelkästään alueiden rahoittamaksi. Suunnitelmassa tulisi siis linjata, miten esimerkiksi alueellista tai lähijunaliikennettä järjestetään 2030 jälkeen ja mitkä ovat erityisesti valtion ja kuntien rahoitusvastuut. Vaikka esimerkiksi Kouvola-Kotka-yhteysväli on kahden kaupungin välinen tärkeä alueellinen junayhteys, toimii yhteys myös syöttöliikenteenä kaukojuniin, ja täten yhteysvälillä on merkitystä myös valtakunnallisen junaliikenteen ja saavutettavuuden kannalta. Kyseistä ja muita vastaavia yhteysvälejä tulee kehittää nyt käytössä olevan junapilotin pohjalta.

Nyt esitetyillä toimenpiteillä ja rahoitustasolla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ei saatane lisättyä. Joukkoliikenteen rahoitustason säilyminen nykyisellään tarkoittaa todellisuudessa, inflaatio huomioiden, liikenteen kehittämisen pysähtymistä ja myös olemassa olevan palvelutason vaarantumista.

Mahdollinen joukkoliikennelain muutos saattaa heikentää eri liikennemuotojen yhteistoimivuutta, jos kaupunkien yhteisestä Waltti-järjestelmästä siirrytään pirstaleiseen kokonaisuuteen missä kaupungeilla on omia lippujärjestelmiään. Joukkoliikenteen matkaketjujen yhdistämisestä suunnitelma herättää kysymyksiä, että miten varmistetaan kaupunkien ja hyvinvointialueiden yhteistyö? Suunnitelmassa ainoastaan todetaan, että olisi hyvä, että päästäisiin yhdisteltyihin henkilökuljetuksiin, mutta ei osoiteta siihen mitään keinoa tai resurssia. Esimerkiksi Kymenlaaksossa yhteistyötä on yritetty edistää, mutta ilman ulkopuolista ohjausta on vaarana, että hyvinvointialueet ja kaupungit jäävät erimielisyyteen jaettavista kustannuksista.

- Muiden hallinnoimat verkot

On positiivista, että suunnitelmassa on tunnistettu yksityistieverkoston merkittävä rooli maaseutu- ja haja-asutusalueilla arkiliikkumisen sekä pääväyliä syöttävän liikenteen kannalta. Kuntien ja kaupungin hallinnassa olevan katuverkoston kannalta merkityksellistä on, että suunnitelma mahdollistaisi yhteisrahoittamisen käytön myös verkon kunnossapidollisiin toimiin yhteisrahoitteisesti toteutetuissa hankkeissa.

Yhteisrahoittamista kunnossapitoon ei tule laajentaa, ja yhteisrahoitusmalli ei voi toimia kaavamaisesti 50 %:n mukaan, kuten suunnitelmassa on kirjattu. Laskennalliset perusteet mallille puuttuvat. Täten yhteisesti rahoitettavien hankkeiden problematiikkaan suunnitelma ei tarjoa vastauksia, vaan näitä kysymyksiä tulee ratkoa vielä erikseen kuntien ja valtion välillä. Kaavamainen rahoitusmalli ei ole

missään tapauksessa kuntien ja kaupunkien kannalta hyväksyttävä. Yhteisrahoitus tulee siis olla mahdollista vain erikseen sovittaessa ja niissä tapauksissa, joissa kaupunki tai kunta saa todennetusti hankkeesta erityistä hyötyä. Erityisen hyödyn toteaminen ei voi olla yleisesti kaikkia kuntia koskeva, vaan tapauskohtainen. Yhteisvastuuta ei tule laajentaa kunnossapitoon. Hankkeita ei tule myöskään priorisoida keskenään sen mukaisesti, mihin hankkeeseen yhteisrahoitusta on saatavissa ja sovittavissa.

Rahoituksen kohdentaminen suunnitelman rahoitusohjelman sisällä

Suunnitelman rahoitusohjelma sopeutettu julkisen talouden 2026–2029 rahoitussuunnitelmaan. Talousraami huomioiden rahoitusohjelma on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan oikeansuuntainen, ja panostukset perusväylänpitoon tervetulleita. Huoli herää erityisesti siitä, että suunnitelman rahoituksen lisäpanostukset nojautuvat suurelta osin vuoden 2029 jälkeiseen aikaan. Ei ole kuitenkaan takuita siitä, että valtion rahoitustilanne helpottuu ja suunnitelman mukaisia panostuksia voidaan tehdä 2029 jälkeen. Rahoitusohjelman tulisi siis olla ajallisesti tasapainoisempi, talousraami huomioiden. Korjausvelan taittamistoimenpiteitä tarvittaisiin kipeästi jo nyt, ja toimenpiteiden viivyttäminen tulee lopulta kalliimmaksi. Kuten aiemmin lausunnossa todettua, Kouvolan kaupunki katsoo, että kehittämistoimenpiteiden rahoitustaso on erityisesti pitkällä tähtäimellä riittämätön.

Yksityisteiden tukitason nostaminen on positiivinen asia eritoten Kouvolan kaltaisen, pinta-alaltaan laajan kaupungin kannalta, missä yksityistieverkostolla on arkiliikkumisen kannalta merkittävä rooli. Lentoliikenteen rahoitukseen ja verkoston laajuuteen tulisi löytää kestävä, hallituskaudet ylittävä rahoitus- ja kehittämiskäytäntö lyhyen tähtäimen tukimuotojen sijaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palveluihin kohdistettavasta rahoituksesta valtion hankkimien henkilöliikennepalvelujen, kuten junien ostoliikenteen, taso tulee säilyttää vähintään nykytasolla, jotta turvataan taajamajunakalustolla hoidetut maakunnalliset ja maakuntien väliset henkilöjunaliikennepalvelut myös tulevaisuudessa. Nyt rahoitus tosiasiallisesti pienenee inflaation vaikutukset huomioiden. Jää myös epäselväksi kohdennetaanko julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen 10 miljoonan euron rahoituslisäys kaupunkien väliseen vai sisäiseen liikenteeseen. Rahoitusohjelmasta saa myös käsityksen, että joukkoliikenteen kunnille myönnettävät avustukset suuntautuvat tulevaisuudessa lähinnä liikenteen kehittämiseen, muttei enää liikenteen ostoon. Tämä olisi merkittävä muutos rahoituksen suuntaamisessa.

Näkemys suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista SOVA-lain (200/2005) mukaisesti

Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. On tärkeää kehittää arvioinnin menetelmiä ja käytäntöjä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Vaikutusarvioinnin subjektiivisuutta tulisi vähentää ottamalla laajaan asiantuntijatyöhön mukaan alueita ja niiden liikennejärjestelmää hyvin tuntevia asiantuntijoita. Vaikka kyse on valtakunnallisesta suunnitelmasta, niin vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon aluekehitysvaikutukset, mitä syntyy väyläinvestointien seurauksena, tai jättämällä väyläinvestointeja toteuttamatta.

Liikenne 12 -suunnitelman ympäristöselostuksessa on tunnistettu hyvin tärkeimmät ympäristöä koskevat tavoitteet sekä analysoitu suunnitelman vaikutuksia tavoitteiden kehittymiseen. Nykytilaa kuvaava vertailuvaihtoehto on esitetty, johon Liikenne 12 - suunnitelman vaikutuksia verrataan. Vertailuvaihtoehto sisältää jo päätetyt toimenpiteet mutta kokonaisuutena liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys heikkenevät. Ympäristöselostuksessa on todettu, että Liikenne 12 –suunnitelmassa ei esitetä kohdennettuja toimenpiteitä liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen kehitykseen sekä ilmanlaatuun liittyen. Kuten tässä lausunnossa on strategisten tavoitteiden osalta jo todettu, on jopa todennäköistä, että suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät riitä niiden ympäristötavoitteiden saavuttamiseen.

Muita huomioita

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia tulee kehittää vuorovaikutteisempaan suuntaan. Toimialan ja kaupunkien asiantuntijoille tulee antaa paremmat mahdollisuudet tuoda asiantuntijanäkemyksiä esiin valtion johtamaan prosessiin aluekehitysnäkökulmasta. Toivottavasti esimerkiksi liikennejärjestelmäfoorumi tai vastaavat tilaisuudet tarjoavat tähän mahdollisuuden. Alueellisilla liikennejärjestelmäsuunnitelmilla olisi myös paljon annettavaa valtakunnalliseen suunnitelmaan.

Tietoon perustuvan päätöksenteon prosessissa tulisi varmistaa käytettävän tiedon kuten liikenneverkon strategisen tilannekuvan oikeellisuus ennen johtopäätösten tekemistä. On ehdottoman tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja valinnat tehdään oikein perustein. Tiivis yhteistyö maakuntien keskuskaupunkien kanssa on tarpeen valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittämisessä sekä osana tehtäviä vaikutusarviointeja. Myös esimerkiksi huoltovarmuustekijöiden tehokas huomiointi edellyttää yhteistyötä valtion ja eri kuntien sekä alueiden välillä.

Lisätietoja: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 1287, jani.arponen(at)kouvola.fi; liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh.

020 615 4934, antti.tamminen(at)kouvola.fi; joukkoliikennesuunnittelija
Jussi Eskola, jussi.eskola(at)kouvola.fi, puh. 020 615 9077

Teknisen johtajan ehdotus:

Kouvolan kaupungin tekninen lautakunta päättää antaa Liikenne- ja viestintäministeriölle oheisen lausunnon koskien päivitettyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta ja ympäristöselostusta.

Tekninen lautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävillä yleisessä tietoverkossa 27.2.2025 lukien.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Tekninen lautakunta myönsi johtava yleiskaavoittaja Jani Arposelle läsnäolo- ja puheoikeuden. Hän oli asiantuntijana läsnä kokouksessa tämän asian käsittelyn aikana.
