

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiset linjaukset on jaettu suunnitelman tavoiteteemojen (turvallinen, kestävä ja toimiva) mukaisesti kolmeen luokkaan: toimivuutta koskeviin, turvallisuutta koskeviin ja kestävyyttä koskeviin strategisiin linjauksiin.

Toimivuutta koskevilla strategisilla linjauksilla korostetaan verkkojen ja palveluiden kilpailukykyä, alueiden saavutettavuutta sekä sujuvaa liikkumista. Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuutta koskevilla strategisilla linjauksilla korostetaan liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia.

Kestävyyttä koskevilla strategisilla linjauksilla korostetaan olemassa olevan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä sekä erityisesti kaupunkiseuduilla kestävästä liikkumisesta. Lisäksi korostetaan eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Hämeen liitto toteaa strategisten tavoitteiden olevan pääosin hyviä lähtökohtia suunnitelman toimeenpanolle. Kuitenkin tavoitteissa tulisi kestävyteen liittyen vielä paremmin näkyä kulkutapajakaumaan vaikuttaminen, sekä lisäksi tulisi linjata selkeämmin kestävien matkaketjujen ja

vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen ja osuuden lisääminen erityisesti alueiden välisessä liikenteessä.

Huomioiden suunnitelmaan ja sen sisältöihin vaikuttanut ristipaine ja talouden heikko tilanne, on suunnitelmassa onnistuttu erinomaisesti huomioimaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Toisaalta kolikolla on kääntöpuolensa, minkä ansiosta Liikenne 12:ssa esitetyt toimenpiteet ovat pääosin vaatimattomia ja kirjaukset jäävät monin paikoin yleisluonteisiksi.

Vaikka suunnitelmassa mainitaan useampaan kertaan, että alueelliset erityispiirteet huomioidaan, ei ainakaan suunnitelma ole tunnistanut niitä. Alueellisia painotuksia on käsitelty luvussa 4.4. Ne voisivat yhtä hyvin kuvata mitä tahansa aluetta Suomesta.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Hämeen liitto pitää suunnitelman toimenpiteitä pääosin hyvinä, kuitenkin seuraavin huomioin.

Valtion yhteistyössä maakuntien liittojen, alueiden ja kuntien kanssa tehtävistä toimenpiteistä ja yhteistyökirjauksista Hämeen liitto tekee seuraavat nostot:

- Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. (Luku 4.6.2.1)

Hämeen liitto pitää täysin kestävämmänä ja hyväksyttävänä junaliikenteen ostopalvelusopimuksen mallia, jossa kaikki junaliikenteen ostopalvelut hankittaisiin kuntien ja valtion yhteisrahoitusmallilla. Lähijunaliikenne on eri alueilla ja yhteysväleillä hyvin erilaista. Kaupunkiseutujen sisällä tapahtuva seutujunaliikenne eroaa merkittävästi esimerkiksi nykyisestä R-junaliikenteestä Helsingin ja Tampereen välillä. Tällaisilla runkoyhteyksillä, joissa lähijunaliikenne on myös merkittävä osa kaukoliikennettä sitä täydentäen, junaliikenteen tulisi olla edelleen valtion rahoitusvastuulla. Muiltakin osin valtiolla tulisi olla edelleen kokonaisvastuu lähijunaliikenteen kehittämisestä ja ostamisesta. Eri asia on kaupunkiseutujen sisäinen lähijunaliikenne, jossa yhteishankinta voisi olla tarkoituksenmukaista.

- Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen kanssa jatkaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäanalyysin ja tietopohjan kehittämistä ja laajentamista. Tiedon tuottamiseen osallistuvat osaltaan myös mm. kunnat ja maakuntien liitot. (Luku 4.5.1)

- Valtio yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia. (Luku 4.5.1)
- Valtio ja kunnat kehittävät kävelyyn ja pyöräilyn tietopohjaa ml. määriin liittyvä seuranta ja hyötyjen arviointi

Hämeen liitto pitää edellä olevia tavoitteita hyvänä, toivomme Länsi-Suomen maakuntien osalta tiivistä ja riittävää vuoropuhelua parhaan lopputuloksen aikaan saamiseksi. Hämeen liitto toteaa myös, että tietopohjan tuottamisesta ei tule syntyä maakuntien liitoille ja kunnille uusia velvoitteita, vaan yhteistyön lähtökohtana tulee olla päällekkäisyyksien karsiminen ja vuoropuhelun tehostaminen.

Muutoinkin monet toimenpiteet ohjelmassa on kirjattu ”kehitetään yhteistyössä”. Rahoitusvastuun siirtäminen tällä tavoin valtiolta kunnille ei ole mielekästä, ellei samalla tarjolla ole myös riittävästi rahoitusvälineitä. Kunnat kipuilevat muutenkin taloutensa sopeuttamisen kanssa.

Kansainvälisten yhteyksien ja yhteistyön seuraavien kirjausten osalta Hämeen liitto tekee nostoja seuraavista kirjauksista:

- Valtio syventää pohjoismaista yhteistyötä erityisesti läntisten yhteyksien osalta, sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestäväen ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä. (Luku 4.5.3)
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. (Luku 4.6.1.2)
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvitettävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan, ml. junalauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.(Luku 4.8.1)

Hämeen liitto pitää tärkeänä läntisten yhteyksien ja yhteistyön vahvistamista, sillä Suomen menestys kasvaa lännessä. Onkin erittäin tärkeää, että kansainvälisen läntisen yhteistyön ohella myös Länsi-Suomen merkitystä korostetaan. Länsi-Suomen väylät, satamat sekä muut yhteydet liikenteellisine solmupisteineen ovat merkittävä osa tätä yhteistyötä ja yhteyksien toimivuutta sekä huoltovarmuutta. Valtion läntisiin yhteyksiin ja yhteistyöhön liittyvän tahtotilan tuleekin näkyä myös Länsi-Suomen koskeissa päätöksissä, investoinneissa ja muissa linjauksissa.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tunnistettujen kehitystarpeiden osalta Hämeen liitto toteaa, että suunnitellut toimenpiteet ovat lähtökohtaisesti hyviä. Hämeen liitto kuitenkin korostaa, että raidelevyden muutosta arvioitaessa tulee objektiivisesti selvittää myös raidelevyden muuttaminen koko pääradalla. Päärata tulee mahdollisesti pidemmällä aikavälillä kytkeytymään mm. Vaasassa merenkurkun kiinteään yhteyteen ja Helsingissä Tallinnan tunneli-hankkeeseen. Vaikka em. hankkeiden toteutuminen ottaakin aikaa, niin raidelevyden muutoksen osalta valtiolla tulisi olla tiekartta näiden hankkeiden ja kansainvälisten yhteyksien kokonaiskuvasta, jossa hyvänä työkaluna toimisi kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta.

Väyläverkkoon liittyvien kirjausten osalta Hämeen liitto tekee nostoja seuraavista kirjauksista:

- Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttäminen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Radoilla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset. Maanteillä tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin. (Luku 4.6.1.2)
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Rahoitusta ohjataan suunnitteluun ja ennakoiville töille vuosille 2026–2028 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan kehittäminen"-paketista. Vuodesta 2029 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.). (Luku 4.6.1.2)

Hämeen liitto toteaa, että painotus hankkeiden edistämisen osalta tulee olla TEN-T-verkon vaatimusten täyttämisessä, kuten suunnitelmaan erikseen kirjatun pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. Hämeen liitto pitää pääradan nostamista suunnitelmaan erillisenä kirjauksena erittäin tärkeänä ja tahtotilaa kuvaavana nostona. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata kuitenkin myös muulle päätie- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti. Esitys pääradan rahoituksesta 30 M€/vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla lähes 35 vuotta.

- Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarpeen mukaan pienet

parantamishankkeet (50 M€ vuodessa) toteutetaan kehittämisen momentilta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan. (Luku 4.6.1.1)

- Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. (Luku 4.6.1.1)

Hämeen liitto pitää erittäin tärkeänä kirjauksena myös rahoituksen, joskin suuruudeltaan pienen, ohjaamista pieniin parantamishankkeisiin. Pienillä yksittäisillä investoinneilla voi olla paikallisesti hyvin suuri merkitys esimerkiksi turvallisuuden edistämiseen. Toisaalta Hämeen liitto suhtautuu jossakin määrin kriittisesti kirjaukseen, jonka mukaan valtio laskisi väyläverkon palvelutasoa tai jopa luopuisi väylistä; Yleisesti alemman tieverkon osalta on kasvava huoli lisääntyvistä päällystepuruista ja sitä kautta verkon ”korjaamisesta” sitä huonontamalla. Hämeen liitto edellyttää tällaisten toimenpiteiden yhteydessä kattavaa vaikutustenarviointia sekä läpinäkyvää ja vuorovaikutteista osallistamista.

- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. (Luku 4.5.1)

Hämeen liitto on linjannut, että Kanta-Hämeen päätieverkon hallinnollisten luokkien osalta tarkistus pitää tehdä kantatien 54 luokitukseen: Kantatie 54 tulisi liikenteellisen profiilinsa vuoksi nostaa ehdottomasti valtatieksi valtatie 10:n tavoin. Asiasta on tehty useita selvityksiä, joissa yksi toisensa jälkeen on todettu kantatien 54 olevan erittäin tärkeä raskaan liikenteen reitti ja pitkämatkaista liikennettä palveleva yhteys, jota pystytään vaikuttavasti kehittämään. Tien nykyinen kantatieluokitus ei siis vastaa sen merkitystä liikennejärjestelmässä ja nykyisen tieluokituksen on todettu olevan jopa nurinkurinen sen liikenteelliseen rooliin nähden.

- Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestäväää liikkumista edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin. (Luku 4.6.1.2)

Hämeen liitto pitää kirjausta parantamisrahoituksen kohdistamiseksi alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tunnistettuihin kohteisiin erittäin hyvänä ja tarkoituksenmukaisena. Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat koko alueen kuntien, elinkeinoelämän ja viranomaisten yhteinen näkemys kehittämisen painopisteistä.

- TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfran kehittyminen teknologianeutraalisti. (Luku 4.6.1.2)

Hämeen liitto nostaa kirjauksen vaihtoehtoisten käyttövoimien ja EU-asetuksen säätelemän raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittymisen täysin markkinaehtoisesti. Viikkaimmalla tieverkolla nykyiset palveluasemat tulevat todennäköisesti tarjoamaan näitä palveluita riittävän laajasti tulevaisuudessa nykyisen kattavan palvelurakenteen ansiosta. Kuitenkin maakuntien välisillä hiljaisemmilla päätieyhteyksillä palvelurakenne on nykyisellään hyvin paljon harvempaa ja palveluasemien välinen etäisyys kymmeniä kilometrejä. Mikäli harvan palvelun alueilla nykyisiä palveluasemia ei riittävästi kehitetä ja uusia asemia ei synny, niin EU-asetuksien vaatimukseen pääsemiseksi voidaan tarvita myös valtion koordinaatiota.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Rahoitusohjelmassa rahoituksen pääpaino on vahvasti perusväylänpidossa. Nykyisen verkon kunnosta huolehtiminen ja erityisesti alemman tieverkon ja alkutuotannon näkökulmasta nykyisen verkon kunnosta huolehtiminen on tärkeää. Kuitenkin myös kehittämishankkeisiin ja elinkeinoelämän investointeja tukeviin infrahankkeisiin pitää pystyä tarvittaessa vastaamaan myös väyläverkkoa kehittämällä.

Hämeen liitto korostaa myös, että liikenteen palveluille tulee ohjata riittävä rahoitus, jotta joukkoliikenne olisi varteenotettavan kulkumuoto myös kaupunkikeskusten ulkopuolella ja seutujen välisillä yhteysväleillä. Valtion tulee varmistaa riittävä rahoitus myös junaliikenteen ostoihin 2030-luvulla, jotta vähintään seutujen välinen lähijunaliikenne on yhä valtion hankkimaa liikennettä.

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

-

### **Muut huomiot?**

Suunnitelmassa korostuvat suuret kaupunkiseudut muiden kaupunkien yli. Raideliikenteen ostosopimukset suosivat suurimpia kaupunkeja, koska pienillä ei ole varaa. MAL-sopimukset on tehty vain seitsemän suuren kaupungin kanssa. Sopimista tulee laajentaa vastaavin sopimisjärjestelmin myös kasvaviin ja kehittyviin kaupunkiseutuihin sekä keskisuuriin kaupunkeihin.

Helander Juuso  
Hämeen liitto - Maakuntahallitus 17.2.2025 § 16