

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?**

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Niukassa resurssitilanteessa tavoitteet on priorisoitu siten, että liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti. Valtaosa resursseista on järkevää suunnata esimerkiksi perusväylänpidon toimiin, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus kustannustehokkaimmin.

Valtakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on osoittanut tarpeellisuutensa liikennesysteemin kokonaiskuvana. Sille on asetettu tavoitteita mm. suunnittelun pohjana, kokoavana asiakirjana kunnista ja maakunnista tuleville suunnitelmille sekä toteutuksen rahoitukseen mittakaavaa antavana aikajakson työohjelmana ja suhteuttamisen työkaluna. Janakkalan kunnan näkökulmasta strategiset linjaukset vastaavat liikennejärjestelmän tarpeita ja ovat linjassa valtakunnallisen tilanteen kanssa. Perusväylänpitoon tarvitaan kustannustehokkaita ja järkeviä toimia unohtamatta haja-asutuksen sekä maaseudun tarpeita alemman tieverkon piirissä.

Kestävyyttä koskevissa strategisissa linjauksissa mainitaan, että kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla. Kestävää liikkumista tulisi korostaa valtakunnallisesti siellä missä se on kustannustehokkaasti ja liikennemääriltään järkevää. Ei vain kaupunkiseuduilla.

Suunnitelmaluonnoksen alueelliset painotukset (luvun 4 kohta 4.4) ovat niiden käyttötarkoituksen huomioon ottaen liian yksinkertaistavia ja yleispiirteisiä. Alueellisia erityispiirteitä ei ole tunnistettu riittävässä määrin. Alueellisissa painotuksissa on otettu yleispiirteisesti maininnalla hyvin huomioon haja-asutus ja maaseutumaiset alueet.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Janakkalan kunta nostaa lausunnossaan toimenpiteistä seuraavan esille:

Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa. Lisärahoituksella vähennetään huonokuntoistenteiden määrää ja sitä kohdistetaan pääosin keskiviikalle ja alemmanasteiselle tieverkolle ja parannetaan koko Suomen saavutettavuutta. (Luku 4.6.1.1)

Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensi sijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto. Vuodesta 2029 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet. (Luku 4.6.1.1)

Perusväylänpidon lisärahoitus on tärkeää haja-asutuksen ja maaseudun alkutuotannon kannalta valtakunnallisesti. Muun muassa maaseudun alkutuotanto sekä metsäteollisuus käyttävät ja rasittavat alempiasteista tieverkkoa. Toimimaton ja huonokuntoinen alempitieverkko nostaa alkutuotannon kuljetuskustannuksia ja päästöjä. Lisärahoitus nähdään hyvänä ja tärkeänä toimenpiteenä.

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)

Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua vuodesta 2029 alkaen, päättyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Tiestön päällystysten osalta korjausvelan pysäyttämiseen tarvitaan n. 4000 km:n päällystysohjelma ja n. 950 milj. euroa vuosittain tienpitoon. (Luku 4.6.1.1)

Janakkalan kunta näkee hyvänä toimenpiteenä kohdistaa määrärahaa myös pieniin parantamisiin. Määrärahan kohdistaminen on linjassa strategian kanssa ja sillä on merkitystä turvallisuuden ja

kestävyyden näkökulmasta. Jo yksittäinen pieni toimenpide saattaa parantaa turvallisuutta ja estää laajemmat vauriot vaikuttaen näin kestävyteen.

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 kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin. (4.6.1.2)

Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien huomioiminen on hyvä. Suunnitelmassa on valmiina kuntien ja elinkeinoelämän toimijoiden näkemys kehittämisen eri painopisteistä.

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

Janakkalan kunta pitää huonona mallia, jossa junaliikenteen ostopalvelut hankittaisiin kuntien ja valtion rahoitusmallilla. Junaliikenne on eri yhteysväleillä matkustajamääriltä ja laadultaan erilaista. Junaliikenteen tulisi edelleen olla kokonaisvastuullisesti valtion hankkimaa. Malli voi pahimmillaan aiheuttaa junaliikenteen määrän vähentymisen ja liikkumisen siirtymisen omaehtoiseen autoliikenteeseen. Tämä taas on ristiriitaisesti eri linjassa strategisten tavoitteiden sekä niitä yhdistävien tavoitteiden kanssa. Erityisesti kestävä, tehokkuus sekä saavutettavuus kärsivät.

Yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieverkon osan. Yksityisten tieosak-kaiden ylläpitämiä yksityisteitä on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli. (Luku 4.6.2)

#### Yksityistiet

Yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026-2028 on keski-määrin 6,1 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, jolla turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta. Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista määrärahatason sen salliessa.

Yksityisteiden huomioiminen suunnitelmassa pidetään tärkeänä. Avustusten nostoa on tärkeä toimenpide elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden turvaamisen näkökulmasta. Avustusten nostoa tulisi kuitenkin aikaistaa. Yksityistieverkolla on kiireellisiä toimenpiteitä vaativia kohteita. Avustusmäärärahojen noston aikaistamisella varmistettaisiin riittävän aikaiset korjaustoimenpiteet.

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

Rahoitusohjelman pääpaino on perusväylänpidossa. Nykyinen tieverkko on haasteellisessa kunnossa ja korjausvelan näkökulmasta vaatii merkittäviä toimenpiteitä ja rahoitusta. Alemman tieverkon ja yksityisteiden huomioiminen alkutuotannon ja huoltovarmuuden kannalta on erityisen tärkeää. Rahoitus on näiltä osin kohdistettu hyvin.

Rahaa tulisi myös varata tehokkuuden, toimivuuden ja saavutettavuuden näkökulmasta järkeviin kehittämishankkeisiin. Elinkeinoelämää tukevien infrainvestointien tulisi olla mukana sekä huomioituna suunnittelussa. Tulevaisuutta tukeviin infrainvestointeihin pitää pystyä varautumaan rahallisesti riittävän aikaisessa vaiheessa.

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

Ei huomautettavaa

### **Muut huomiot?**

Valtakunnallisille suunnitelmille olisi eduksi niin sitovuus kuin itseään täydentävä mekanismi. Liikenteen teknisten muutosten vuoksi tätä erityisesti toivoisi lisää. Kyseessä olisi kansallinen ohjaavuus esimerkiksi vaihtoehtoisten liikenne-energioiden ja vaikkapa julkisen liikenteen supistumisen huomioiminen matkaketjusuunnittelussa yli hallintorajojen. Nykyisin vuorojen ja linjojen väheneminen lisääntyy, eikä tälle ole ylätasoa vaikuttavaa mekanismia.

Valtakunnallisesti merkittävien kulkuyhteyksien ansiosta Janakkalan kunta liittyy fyysisesti merkittävällä tavalla myös liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suomen päärata ja Vt3 sijaitsevat lähes 30 km:n osuudella kunnan alueella. Väyliin liittyy mm. poikittaisliikenteen, matkaketjujen ja varsinaisten liikenteen solmukohtien lisäksi palvelutarpeita. Eteläisen Suomen logististen toimijoiden ja yritysten suorien kuljetustarpeiden sekä ammattiliikenteen tarpeiden huomioiminen vaatii aktiivista työtä, jonka perustana on tieto olosuhteista. Ammattiliikenne edellyttää vaihtoehtoisten energioiden jakeluverkon järjestämistä ja suunnitelmallista huolto- ja taukopaikkojen järjestämistä.

Ns. perille saakka ulottuvien tavaratoimitusten sujuvuus näkyy ja vaikuttaa koko yhteiskunnassa ja kaikilla käyttäjätasolla. Näin ollen valtakunnan laajuudessa suunnittelussa liikennejärjestelmä on osatekijöidensä summa, jossa pienemmätkin kriittiset "pullonkaulat" voivat merkitä paljon. Tästä syystä kuntakohtaisia huomioita kehoitetaan tarkastelemaan huolellisesti.

Uusia tähän suunnitelmaan liittyviä uusia suunnittelukohteita ei Janakkalan kunnan alueella ole. Toisaalta olemassa olevaan palvelutaso 1 luokan (vt3) väylään kohdistuvan nykyaikaistamisen, tai muun suunnittelun osalta toivotaan jatkuvan kehittämisen ja kuulemisen mallia operaatioita ja niihin valmistautumista silmällä pitäen. Kunnissa ja seuduilla käyttäjäkunnan, kuten asukkaiden ja

elinkeinoelämän, vuoropuhelu on aktiivista. Tämän tiedon ja paikallisten selvitysten sekä suunnittelun myötä pystytään asiantuntijoiden keskinäiseen tiedon siirtoon valtion suuntaan.

Vuoden 2024 aikana valmistunut selvitys kokosi radan varren kuntia Janakkala mukana lukien. Yhteistyö oli keskustelevaa ja kuulevaa sekä sen jaottelu toiminnallisiin kokonaisuuksiin helpotti yhteistä työtä. Tämän myötä luottamus valtakunnan suunnitelman toteutumiseen parantui huomattavasti. Suunnitelmalle on myös hahmotettava toteutusjärjestys, sen osa-alueille on voitu tehdä kustannuslaskentaa ja myös ajalliselle toteutukselle on näköpiirissä oleva aikaikkuna.

Suunnitelmassa korostui aika ajoin MAL-sopimukset ja suuret kaupunkiseudut. MAL-sopimusalueiden ulkopuolelle jäävät alueet/kaupunkiseudut tulisi huomioida vahvemmin. Näillä alueilla on krooninen määrärahojen kohdistusvaje ja valtakunnallisesti olisi hyvä kehittää korvaava mekanismi keskisuurten kaupunkien sekä kasvavien ja kehittyvien kaupunkiseutujen alueelle.

Vierikka Harri  
Janakkalan kunta