

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?

Liikenne 12 -suunnitelmassa päätavoitteita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Näistä kestävyys on lisäksi jaoteltu taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen. Lisäksi päätavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Päätavoitetta tarkentavat lisäksi strategiset linjaukset, jotka korostavat mm. olemassa olevien verkkojen ja palveluiden toimivuuden varmistamista ja tehokasta hyödyntämistä. Erityisesti kaupunkiseuduilla korostetaan kestävästä liikkumisesta niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta. Kuitenkin suunnitelmaluonnoksen keskeisimpänä linjauksena vaikuttaa olevan se, että rahoitus kohdentuu erityisesti perusväylänpitoon kehittämisen sijasta.

Luonnoksessa kaupunkialueiden pääpainotus on olemassa olevan yhdys-kuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen, huomioiden silti joukkoliikenne- ja liikenneturvallisuustoimet. Toimivuustavoitteen osalta kaupunkiseuduilla painotetaan seudun sisäisten matkaketjujen sujuvuutta ja yhteyksiä kansainvälisen liikenteen solmuihin. On erittäin hienoa, että turvallisuustavoitteen osalta kaupunkiseutujen painotuksena ovat liikenneturvallisuuden sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen. Kestävyystavoitteen osalta kaupunkiseuduilla painotetaan kestävästä liikkumisesta pohjautuvaa liikennejärjestelmää ja kestävästä yhdyskuntarakennetta.

Lohjan kaupunki toteaa, että suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset ovat kaupunkiseutujen osalta kannatettavia. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpano tapahtuu kuitenkin käytännön tasolla Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmien kautta. Kokonaisuudessaan suunnitelmaluonnoksen linjaukset eivät kuitenkaan vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmän keskeisiin kehittämistarpeisiin. Suunnitelmaluonnoksen kokonaisrahoitustaso ei vastaa Lohjan

kaupungin näkemystä liikennejärjestelmän keskeisistä kehittämistarpeista. Maailman turvallisuustilanteen ja kansallisen tilanteen vuoksi kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulisi nostaa ja investointeja kohdentaa hankkeisiin, joilla on vaikutusta pitkälle tulevaisuuteen, vuosikymmenien päähän. Huolestuttavana tulkintana luonnoksesta on luettavissa, että suurten kaupunkiseutujen kuten Läntisen Uudenmaan ja Varsinaissuomen välttämättömiä kehityshankkeita ollaan luonnoksen mukaan asettamassa kilpailemaan niukkenevista resursseista, vaikka nämä kyseiset alueet määrittävät pitkälti koko Suomen kehitystä korkean tuottavuuden ja työpaikkamääriensä kautta. Resursseja ja investointeja tulisikin kohdentaa tehokkaasti suuria käyttöasteita omaavaan ja kestävästä kasvua edistävään infrastruktuuriin kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä.

Liikennejärjestelmien resilienssi ja häiriökestävyys ovat ajankohtaisia sekä tärkeitä juuri nyt ja näiden tärkeyttä tulisi korostaa. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee luoda tehokkaat ja toimivat järjestelmät, joilla voidaan toteuttaa joukkojen ja väestönsiirtoja tehokkaasti yhteiskunnan kriisi- ja häiriötilanteissa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa tulevat toimenpiteet jäävät epäselviksi, kun niitä ei konkretisoida. Tiedolla johtaminen ja vaikuttavuuteen perustuva päätöksenteko ovat kannatettavia periaatteita, joita tulee hyödyntää valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Luonnoksessa todetaan, että valtio yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisäämistä, ja että mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 % (rahoitus joko väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta tai ulkopuolisista rahoituslähteistä kuten maankäytön tuotot). Lohjan kaupunki toteaa, että tätä kohtaa tulisi tarkentaa, niin ettei siitä synny kuvaan, että keskitytään pelkästään kaupunkien sisäiseen raideliikenteeseen. Lisäksi kyseinen 30 %:n maksimi on selkeästi aivan liian pieni. Oleellisena asiana voidaan mainita, että ympäristöselostuksen mukaan suunnitelman merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurten kaupunkiseutujen ratahankkeista. Tästä syystä Lohjan kaupunki näkee, että valtion rahoitusosuuden ratahankkeissa olla vähintään 70 %, sillä yhteisrahoitteisiin hankkeisiin liittyy kunnalle koituvia kustannuksia esimerkiksi yhdyskuntarakentamisesta, katuverkosta ja joukkoliikenteestä.

Perusväylänpito

Lohjan kaupunki pitää kannatettavana luonnoksessa esitettyä perusväylänpidon tason nosto vuosina 2029–2037. Oleellista kuitenkin on se, miten rahoitus jakautuu perusväylänpidon kokonaisuuden sisällä. Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu hyvin se seikka, että varsinkin perusväylänpidon parantamishankkeiden merkitys on alueellisesti suuri. Luonnoksen mukaan vuodesta 2029 alkaen perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta varataan keskimäärin 50 miljoonaa euroa tällaisiin pieniin parantamishankkeisiin.

Joukkoliikenteen edellytysten parantaminen perusväylänpidon parantamishankkeilla tulee jatkossa huomioida rahoituksen kohdentamisessa kaupunkiseuduilla. Kestävien matkaketjujen mahdollistaminen ja liityntäpysäköintien parantaminen ym. pienet, mutta kustannustehokkaat

toimet ovat vaikuttavia, kun ne kohdistetaan paikallisesti tärkeimpiin joukkoliikenteen matkaketjuihin, jotka on tunnustettu esimerkiksi maakunnallisessa tai seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa

Rata- ja maantieverkkojen kehittäminen

Lohjan kaupunki haluaa korostaa, että suunnitelman rahoitustaso ei vastaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Resursseja tulee kohdistaa liikenne-turvallisuuteen ja kestävästä kasvusta edistävään infrastruktuuriin kaupunki-seutujen välillä. Väyläverkon kehittämisen painopisteistä suunnitelmaluonnos toteaa, että kehittämisessä huomioidaan muiden tavoitteiden ohella elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytykset, jotka ovat erittäin kannatettavia.

Rataverkkoja koskevassa kappaleessa käsitellään hankeyhtiöillä edistettävissä ratahankkeita. Luonnoksessa esitetään, että kyseisten ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään rakentamispäätöksen yhteydessä. Lohjan kaupunki toteaa, että hankeyhtiöiden kehittämät uudet ratayhteydet tulee integroida täysin julkiseen rata-verkkoon sekä toiminnallisesti että taloudellisesti, jotta hyödyt saavutettaisiin, maankäytön ja aluekehityksen osalta saadaan maksimoitua.

Maantieverkon osalta suunnitelmaluonnos linjaa, että valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Edelleen mainitaan, että parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös mm. elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävästä liikennestä edistäviin toimenpiteisiin. Lohjan kaupunki esittää, että valtion linjaukset maanteiden parantamisrahoituksen kohdentamisesta perustuvat aidosti alueen tai seudun monitoimijaiseen, yhteiseen liikennejärjestelmätyöhön, jossa myös viranomaistoimijat ovat osapuolina mukana.

Valtatie 25, Lohjan kaupunki haluaa tässä kohtaa nostaa erityishuolen-aiheena esille valtatie 25:n todellisen tilanteen.

Valtatie 25 eli Uudenmaan kehäväylä ei vastaa nykyisiin eikä tuleviin elinkeinoelämän tarpeisiin, todetaan tuoreessa valtatievarren kuntien ja kauppakamarien selvityksessä. Pääosin 1960- ja 70-luvuilla rakennettu tie ei vastaa nykyvaatimuksia, mikä näkyy turvallisuus- ja sujuvuusongelmina. Liikenneturvallisuuden osalta onnettomuustilastot tuovat esille tarpeen pikaisille toimenpiteille. Alueen yritykset ovat hyvin kasvuhakuisia, mutta tien tila huolestuttaa laajasti. Vyöhykkeelle on suunnitteilla yli 7 mrd. € arvosta investointeja.

Logistisen toiminnan laajentuminen Kehä III:n alueelta pohjoiseen näkyy kasvavina liikennemäärinä valtatie 25 vaikutusalueella. Hangon satama Suomen toiseksi suurimpana kappaleetavaran

satamana ja tiheällä Euroopan linjaliikenteellään houkuttelee kuljetuksia eri puolilta Suomea. Myös geopoliittisen toimintaympäristön muutos on kasvattanut tien merkitystä, erityisesti väestön ja joukkojen siirron näkökulmasta.

Valtatie 25 on tärkeä Uudellemaalle, koko Suomelle ja kansainvälisesti. Valtatien 25 sisäpuolisella alueella asuu lähes 1,5 miljoonaa ihmistä. Tien parempi toimivuus keventää pääkaupunkiseudun kehäväylien kuormitusta ja turvaa alueen saavutettavuutta poikkeustilanteissa. Valtatie 25 yhdistää valtakunnalliset päätiet turvaten yhteydet eri puolille Suomea. Tie toimii tärkeänä väylänä huoltovarmuskriittisille tuotteille Hangon ja Sköldvikin satamien kautta. Elinkeinoelämän kasvu ja Suomen toimintavarmuuden turvaaminen tulevat lisäämään liikennettä valtatiellä 25. Yrityskyselyyn (n=140) vastanneista yrityksistä 70 prosenttia näkee toimialallaan tapahtuvan kasvua lähivuosina. Vyöhykkeelle on suunnitteilla yli 7 mrd. € arvosta investointeja. Logistiikka-alan investointien kehitys ennustaa raskaan liikenteen määrän lisäystä huomattavasti ennustettua suurempana, erityisesti valtateiden 3 ja 4 välillä. Kasvua on tuettava hyvällä liikenneinfraalla. Tässä tilassa tie ei vastaa nykyisiin eikä tuleviin tarpeisiin. Geopoliittisesti tärkeän DCA-sopimuksen kannalta valtatie 25 on tärkeää infrastruktuuria. Nostona tässä kohdin vielä Liikenne 12 -suunnitelman päätavoitteet, joita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä alakohtana resilienssi.

Valtatien 25 varrella olevat kunnat sekä kauppakamarit ovat valmistelleet raportin ”Valtatie 25 - Uudenmaan kehäväylä raportti 2024” kuvaamaan valtatie 25 nykyistä tilannekuvaa (liite 1). Raportin perusteella voidaan selvästi todeta, että valtatie 25 on jäänyt valtakunnallisesti kehityksestä jälkeen ja vaatii laajemmän kehitysohjelman.

Valtatien 25 osalta yksittäisenä hankkeena Lohjan kaupunki kiirehtii Lempolan kohdalle suunnitellun eritasoliittymän toteutusta. Lohjan kaupunginhallitus on antanut eritasoliittymän tiesuunnitelmasta lausunnon 19.6.2023 § 260 ja suostunut Uudenmaan ELY-keskuksen esitykseen hankkeen kustannusjaosta. Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt kohteen tiesuunnitelman 6.11.2024. Eritasoliittymän toteuttaminen parantaa merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta Lohjan kohdalla.

Katuverkko

Luonnoksessa esitetään, että Liikenne 12 -suunnitelma koskee valtion väyläverkon lisäksi muiden hallintojen verkkoja, kuten yksityisteitä ja katuja. Kirjauksena tämä on hiukan hämmentävä, sillä mikäli suunnitelman on tarkoitus koskea myös kuntien katuverkkoa, suunnitelma tulisi valmistella ja myös hyväksyä yhteisesti valtio- ja kuntatoimijoiden kesken. Suunnitelma- luonnoksessa kuvataan, lisäksi että valtio jatkaa liikkumisen ohjauksen valtionavustusten myöntämistä, ja että aiemmasta poiketen ko. avustuksia kohdistetaan myös alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen, mikä kuulostaa erinomaiselta. Mutta kun huomioidaan se seikka, että valtio ei kuitenkaan ole nostamassa avustusten kokonaisrahoitustasoa, on kirjaus hämmentävä. Alueellisen

liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen on hyvä ja kannatettava tavoite, mutta sen rahoituksen tulisi olla selkeästi korva-merkittä

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin panostaminen edistää kaikkia suunnitelmaluonnoksen päätavoitteita. Tämän osalta rahoituksen riittämättömyys on selkeä ongelma. Rahoituksen ongelma nousee esille myös suunnitelmaluonnoksen ympäristöselostuksessa, jossa mainitaan, että nykyisestä laskeva rahoitustaso johtaa olosuhteiden pistemäiseen kehittämiseen, eivätkä turvallisuuspuutteet kohene. Lisäksi selostuksessa mainitaan, että rahoituksen vaikutukset kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen jäävät hyvin pieniksi.

Lohjan kaupunki toteaa, että kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on konkreettinen toimenpide, jolla laaja yhteiskunnallinen merkitys, joka lisäksi vähentää päästöjä. Investoinnit pyöräliikenteen ja kävelyn parantavat liikenneturvallisuutta ja vähentävät tarvetta investoida kalliimpaan infrastruktuuriin. Kävely on keskeisin joukkoliikenteen liityntämuoto, johon panostaminen lisää joukkoliikenteen käyttöastetta.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Kuten ympäristöselostuksessa todetaan, suunnitelmaluonnos lisää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Tätä ei voi valtion omien ilmastotavoitteidenkaan näkökulmasta pitää hyväksyttävänä. Suunnitelman tulisi sisältää selkeä ja pitkäjänteinen näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan valtakunnallisesti. Lisäksi suunnitelman rahoitusratkaisujen tulisi ohjata tähän suuntaan

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Lohjan kaupunki toistaa jo aiemmassa kohdassa esille tuomansa näkemyksen, että valtion rahoitusosuuden ratakankkeissa tulisi olla vähintään 70 %, sillä yhteisrahoitteisiin hankkeisiin liittyy kunnalle koituvia kustannuksia esimerkiksi yhdyskuntarakentamisesta, katuverkosta ja joukkoliikenteestä, jolloin kunnat joutuvat helposti kantokykynsä osalta kohtuuttomaan taloudelliseen tilanteeseen.

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

Lohjan kaupunki toteaa, että vaikutusarvioita tulee kehittää niin, että toimenpiteet tulee ensin viedä nykyistä tarkemmalle tasolle, jolloin vaikutusarviointia on mahdollista tehdä läpinäkyvästi sekä kehittää. Näin toimenpiteiden todellinen hyöty saadaan näkyväksi, jolloin myös vaikutusarviointi kohdistuu oikeaan asiaan.

Muut huomiot?

-

Turunen Hannele

Lohjan kaupunki - Lausunnon on laatinut Lohjan kaupungin tekninen johtaja

Markus Moisio. Lausunnon on syöttänyt palveluun hallintoasiantuntija

Hannele Turunen. Lausunnossa on mainittu liite, joka lähetetään

sähköpostilla erikseen.