

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?

KUUMA-seudun yhteisessä lausunnossa on keskitytty koko seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden osalta tulevat esiin kuntien omissa lausunnoissa.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan suunnitelman toimeenpanossa otetaan huomioon koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Etelä-Suomen osalta alueellisina painotuksina on tuotu esiin kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus sekä kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys ja huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä. Myös liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä esitetään painopistealueena.

KUUMA-seutu pitää Etelä-Suomen osalta tunnistettuja painotuksia oikeansuuntaisina. KUUMA-seutu on laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan monimuotoinen alue, joka sijoittuu kansainvälisten solmupisteiden äärelle ja toimii sekä valtakunnallisen että kansainvälisen logistiikan ja yritystoiminnan keskittymänä. Myös KUUMA-seudun joukkoliikennejärjestelmä on monimuotoinen. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuus liikkua joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvaan asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensisijaisesti MAL-sopimuksin. Helsingin seudulle laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus ilmentävät seudun yhteistä tahtoa kasvavan metropolialueen kehittämisessä. MAL 2023 -suunnitelma sisältää laajan toimenpideohjelman priorisoituine infrahankkeineen. KUUMA-seutu tuo esiin, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet on tärkeää ottaa huomioon Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteissä. Valtion tulee tunnistaa Suomen talouden kannalta merkittävän Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisen valtakunnallinen merkittävyys ja varmistaa resursointi pitkäjänteisesti.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

KUUMA-seutu korostaa oheisten näkökohtien huomioon ottamista Liikenne 12 -suunnitelmassa ja tämän toimeenpanoon liittyvän valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Pääradan kapasiteetin lisäämisen kolmas vaihe (Pasila - Riihimäki) tulee käynnistää toisen vaiheen toteuttamisen rinnalla.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon seuraavasta MAL-sopimuskaudesta alkaen.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvää Järvenpään ja Nurmijärven välistä logistiikan poikittaisyhteyttä tulee edistää.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeän valtatie 25 parantaminen tulee käynnistää kiireellisesti. Myös väylään liittyviä, logistiikan ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta tärkeitä liittymiä tulee edistää.
- Valtion tulee osallistua keskisuurten, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevien liikennehankkeiden edistämiseen.
- KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan kannusteita vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Kerava - Nikkilä -radalle suunniteltua, henkilöliikenteen käynnistämisen mahdollistavaa, Sipoon maankäytön kehittämistä ja asumista edistävää sekä Keravan kannalta tärkeää hanketta tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin MAL-sopimuksen mukaisesti.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvää Kehä IV -yhteyttä tulee edistää. Hanke tukee lentokentän pohjoispuolisen Focuksen logistiikka-alueen yhteyttä valtatie 3 suuntaan.
- Kehä III:n (kantatie 50) länsiosan, jonka maankäyttö tehostuu voimakkaasti, ja Länsiväylän (kantatie 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita tulee edistää.
- Pitkälle suunnitellun Espoo-Salo (ESA) -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2023 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan

maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävän liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä. Toisaalta ESA-rata ei saa heikentää rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa, ja rantarataa tulee jatkossakin kehittää samoin kuin sen lähijunaliikennettä.

KUUMA-seutu kiinnittää huomiota keskisuurten, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevien liikennehankkeiden edistämiseen. MAL-sopimuksissa kunnilta edellytetään asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Kuntien pyrkimyksenä on painottaa maankäyttöä kestävästä liikkumisesta tukeville alueille, kuten asemanseuduille ja joukkoliikennedyhteyksien äärelle. Kasvu edellyttää muun muassa liittymien parantamista ja joissakin tapauksissa uusia liittymiäkin. Hankkeiden yhteydessä parannetaan pääväylien liikenteellistä toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuuksi. KUUMA-seudulle sijoittuu useita näitä tavoitteita tukevia liittymähanketarpeita. Valtion tulee osaltaan edistää ja osallistua näiden rahoitukseen. MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvä Masalanportin eritasoliittymä Kirkkonummella on eräs KUUMA-seudun keskeisistä asumisen lisäämistä ja kestävästä maankäyttöä tukevista liittymätarpeista.

KUUMA-seutu pitää valtakunnallisen logistiikan kannalta keskeisen Kehä V:n kehittämistä erittäin kiireellisenä ja korostaa tarvetta priorisoida hanke korkealle tasolle. Valtatie 25 Hangon ja Mäntsälän välillä kuuluu maanteiden pääväyliin. Yhdessä Mäntsälän ja Porvoon välillä kulkevan kantatie 55 kanssa näistä teistä muodostuu Kehä V. Tieosuus muodostaa yhdessä Hangon radan ja työ- ja paikka-alueiden kanssa kehityskäytävän. Valtatiellä 25 on suuri merkitys huoltovarmuudelle ja ti-laavaativalle elinkeinotoiminnalle. On syytä ottaa huomioon, että raskaan liikenteen määrät kasvavat voimakkaasti valtakunnallisen logistiikan keskittyessä Keski-Uudenmaan alueelle. Ilman perusparannusta Kehä V (VT 25) on palvelutasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie.

TEN-T-verkoston rooli korostuu entisestään valtatie 25 kehittämisessä. TEN-T (Trans-European Transport Network) on Euroopan laajuinen liikenneverkko, jonka tavoitteena on edistää kestävästä ja sujuvaa tavaroiden ja ihmisten liikkumista jäsenmaiden välillä. TEN-T-verkoston kattavan osan tulee olla valmis vuoteen 2050 mennessä, ja siihen kuuluville teille on asetettu tiukat laatu- ja turvallisuusvaatimukset, kuten taukopaikkojen ja erilaisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri. Koska valtatie 25 on nyt osa TEN-T-verkostoa, hankkeisiin on mahdollista hakea EU-rahoitusta, mikä mahdollistaa entistä tehokkaamman kehittämisen.

Esimerkkeinä valtatiehen 25 liittyvistä kehittämistarpeista KUUMA-seutu tuo esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän toteuttamisen, Hyvinkään kaupunkijakson (Rajamäen th - Hyvinkään itäinen ohikulkutie) liikenneturvallisuuksi ja sujuvuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamisen sekä merkittävien palvelutasopuutteiden korjaamisen Vihdin Nummelassa.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pääosin palautuneet vuoden 2019 tasolle ja osalla kaupunkiseuduista lähteneet kasvuun. Erityisesti pitkämatkaisessa

markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on kuitenkin jouduttu karsimaan huomattavasti. Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin, ettei yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ole aina mahdollista vähenevien resurssien takia. Varsinkin syrjäisemmillä alueilla tarjontaa voidaan joutua vähentämään huomattavasti.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnittelu- kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla, kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että alueellista lähijunaliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa ja asukkaille turvataan mahdollisuudet käyttää juna-työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan. Pitkän aikavälin näkymän muodostaminen henkilöjunaliikenteen palvelujen, ostojen, infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta on erittäin kannatettava toimenpide. Henkilöjunaliikenne ja mahdollisuus liityntäpysäköintiin vähentävät osaltaan liikenteen ympäristökuormitusta ja tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla. Raidekäytävät tarjoavat hyviä mahdollisuuksia liityntäliikenteen ja -pysäköinnin kehittämiseksi.

Helsingin seudun ratakäytävien yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja kasvun myötä pääradan osto- ja velvoiteliikenteen tarjontaan tulisi lisätä kolmas junapari tuntia kohti. Oikoradan liikenteeseen tulisi puolestaan lisätä toinen junapari tuntia kohti ainakin aamu- ja iltapäivien ruuhkatuntien ajaksi. Pää- ja oikoradan osto- ja velvoiteliikenteeseen tulisi lisätä myös muutamia yöajan junavuoroja. Helsingin seudulla sijaitsee paljon ympärivuorokautisesti toimivia työpaikkakeskitymiä, kuten esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema, sairaalat ja logistiikkakeskukset. Vuorotarjonnan lisäksi tulisi kiinnittää huomiota myös junakaluston matkustajakapasiteetin riittävyteen. Esimerkiksi Helsingin suuntaan liikennöivät aamujunat kuormittuvat jo varsin varhaisessa vaiheessa.

Uusien nopeiden valtakunnallisten raideyhteyksien lähiliikennepotentiaalin tunnistaminen ja yhteyksien kytkeminen Helsingin seudun liikennejärjestelmään on tärkeää. Raidehankkeiden rinnalla liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi varautua myös tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien uusien juna-asemien rakentamiseen. Esimerkkeinä voidaan nostaa esiin Tuusulan Risti-kydön ja Hyvinkään Palopuron alueet.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osalta maantieverkolle tarvittavat yhteydet muodostavat nykytilanteessa haasteen, sillä valtiotoimijan varsin niukkojen taloudellisten resurssien takia kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon kohteita enenevässä määrin itse. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että valtio osallistuu maantieverkolle suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maanteille sijoittuvia kävelyä ja

pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää väyläviranomaisen kanssa. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

KUUMA-seutu haluaa nostaa liikenneturvallisuuden parantamisen esiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 181 ihmistä, mikä on pienin määrä nykymuotoisen tieliikenneonnettomuustilastoinnin historiassa. Väkilukuun suhteutettuna Suomessa kuitenkin tapahtuu kaksinkertaisesti liikennekuolemia Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan myös esiin, etteivät vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä ole juuri vähentyneet kymmenen viime vuoden aikana.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että valtio osallistuu tieverkon liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Yleisellä tieverkolla on paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan korjata kustannustehokkaasti edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävä resursointi. Kasvavalla KUUMA-seudulla on tarpeita toteuttaa esimerkiksi keskisaarekkeellisia suojateitä, koululaisliikenteen turvallisuutta parantavia linja-autopysäkkilevennyksiä ja muita liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Nykyinen rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista kuin muutamien kohteiden toteuttamisen vuosittain 330 000 asukkaan KUUMA-seudulla. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee osoittaa riittävät resurssit hankekorien toimenpiteiden toteuttamiseen. Tämä on välttämätöntä liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029–2037. Perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso nousee noin 1,73 miljardista eurosta 1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 saakka vuosittaiset rahoitustasot on sovitettu julkisen talouden suunnitelman mukaisiksi. Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa, jolla vähennetään huonokuntoisten teiden määrää. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia. Käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Suunnitelmaluonnoksen mukaan korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu taittuu vuodesta 2029 alkaen, päättyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

KUUMA-seutu pitää perusväylänpidon rahoitustason nostamista, liikenneverkon korjausvelan hillitsemistä ja pienten parantamistoimenpiteiden edistämistä erittäin positiivisina toimenpiteinä.

Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata kasvun ja yhdyskuntarakenteen tiivistymisen tarpeisiin. Uusinvestointien ohella kunnossapito tukee sujuvia, tehokkaita ja turvallisia kuljetuksia niin tavara- kuin henkilöliikenteessä.

Helsingin seudulle sijoittuu suuri osa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon kansainvälistä sekä valtakunnallista logistiikkaa. Helsinki - Vantaa on maan tärkein kansainvälinen lentoasema, jonka kautta kulkee yli 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostamiselle on tarvetta useammin kuin muualla maassa. Nykytilanteessa erityisesti alemmpitasoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan. Huomattavan suuri osa KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu kuitenkin alemmpitasoiselle tieverkolle.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin, että 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. KUUMA-seutu tuo esiin huolen valtion väyläverkon supistumisen mahdollisista negatiivisista vaikutuksista kunnille tulevaisuudessa. Lisäksi KUUMA-seutu kiinnittää huomiota kaduksi otettavien maanteiden kuntoon ja mahdollisiin korjaustarpeisiin.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa, mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet. Jo päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia euroa. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta noin 9 miljoonaa euroa vuodessa kohdistetaan väylien suunnitteluun vuodesta 2029 alkaen. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa.

Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Lisäksi valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla.

KUUMA-seutu pitää maantieverkon parantamisrahoituksen kohdentamista oikeasuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien rahoitustasoa kuitenkin riittämättömänä verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. KUUMA-seudulla kehittyvien suurten yritysalueiden sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason elinvoimavaikutusten kannalta valtion resursointia liikenneverkon kehittämiseen tulisi lisätä. Elinvoiman sekä elinkeinoelämän näkökulmat painottuvat myös hallitusohjelmassa. Valtion tulisi omalta osaltaan olla mahdollistamassa suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteutumista ja

liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovitusta. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että liikennehankkeiden suunnittelulle varataan riittävät resurssit.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista. KUUMA-seutu pitää valtioavustuksia tervetulleena ja oikeansuuntaisena toimenpiteenä, mutta toivoo myös hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä ja nykyistä vähemmän kuormittavia.

Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuudelle varataan yhteensä 51,6 miljoonaa euroa vuosittain vuosien 2026–2028 aikana ja 61,6 miljoonaa euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen. Junaliikenteen ostoihin varataan 34,9 miljoonaa euroa vuosittain, mikä vastaa nykyistä tasoa. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on vuosittain 9,8 miljoonaa euroa ja keskisuurten kaupunkiseutujen 8,1 miljoonaa euroa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen varataan vuosittain 32,3 miljoonaa euroa vuoteen 2028 saakka ja 42,3 miljoonaa euroa vuodesta 2029 alkaen.

KUUMA-seutu pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä rahoitustason nostoa vuodesta 2029 alkaen positiivisena toimenpiteenä joukkoliikenteen vähimmäispalvelutason säilyttämiseksi. Kokonaisuutena valtion rahoitustaso julkisen joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen jää kuitenkin vaatimattomaksi. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta rahoitustasoa tulisi nostaa. Suurilla kaupunkiseuduilla on keskeinen merkitys päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12-suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. KUUMA-seutu pitää kohtuuttomana periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu asianmukaisesti ja systemaattisesti. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmät näkökulmat on otettu varsin kattavasti huomioon vaikutusten arvioinnissa.

KUUMA-seutu pitää myönteisenä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden arvioidaan vastaavan varsin hyvin suunnitelmalle useisiin asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksen mukaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Erityisesti perusväylänpitoon ohjattavalla lisärahoituksella katsotaan olevan merkittävä vaikutus tavoitteen saavuttamisen kannalta. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa tehdyt strategisen linjauksen liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon arvioidaan tukevan taloudellisen kestävyuden tavoitetta. Myös sosiaaliseen kestävyteen liittyvien vaikutusten arvioidaan olevan lievästi myönteisiä, koska liikkumisen mahdollisuudet paranevat. Toisaalta ympäristöselostuksessa tuodaan esiin, ettei henkilöliikenteen palveluiden osalta merkittävää, ostovoimakorjausta huomioivaa määrärahalisäystä ole tehty, vaan rahoituksella pyritään varmistamaan ainoastaan vähimmäispalvelutaso.

Elinkeinoelämän kilpailukykyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuteen ja logistiikan toimivuuteen liittyvät vaikutukset ovat tärkeitä näkökohtia suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. KUUMA-seutu nostaa esiin myös tarpeen tuottaa arviointitietoa erilaisten pienten toimenpiteiden vaikutuksista liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Muut huomiot?

KUUMA-seutu pitää kuntien ja valtion välistä vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä erittäin tärkeänä. Yhteistä keskustelua ja ymmärrystä tarvitaan kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien yhteensovittamiseksi. Myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa käytävällä vuoropuhelulla on suuri merkitys.

KUUMA-seutu pitää myös tärkeänä, että uudistuva valtionosuusjärjestelmä tukee kasvavien kuntien mahdollisuuksia investoida kasvun edellyttämään infrastruktuuriin.

Nurmijärven kunnan täydentävä lausunto

Nurmijärven kunta pitää hyvänä kaikkia maanteiden suunnitteluun, toteutukseen ja parantamiseen liittyviä hankkeita, jotka kohdistuvat Nurmijärven kunnan alueelle tai kunnan vaikutusalueelle. Tällaisia hankkeita ovat mm. Järvenpää-Nurmijärvi poikittaisyhteys, Kehä IV Tuusulassa sekä kantatien 45 ja valtatie 25 parantaminen. Em. hankkeet tukevat Nurmijärven kunnan houkuttelevuutta yritysten näkökulmasta sekä parantavat kuntalaisten sujuvia liikenneyhteyksiä.

ELY-keskus ja Hyvinkään kaupunki suunnittelevat yhteistyössä valtatie 25 parantamista Hyvinkään kaupungin alueella. On tärkeää, että valtatie 25 parantamista suunnitellaan, mutta erikoista on se, että valtatie 25 parantamistoimenpiteiden suunnitteluun käytetään vähäisiä KUHA-rahoja. Valtatie 25 tasoisen väylän suunnitteluun tulisi valtion osoittaa oma määrärahasa.

Nurmijärven kunta esittää, että valtio varaisi tuleville vuosille määrärahaa maantien 1320 Klaukkalantien parantamiseen Vantaan kaupungin puolella. Nurmijärven kunta on varaamassa määrärahaa Klaukkalantien katuosuuden parantamiseen Nurmijärven kunnan puolella. Alustavan arvion mukaan maantien 1320 Klaukkalantien parantamiskustannukset Vantaan puolella olisivat noin 4,4 M€.

Nurmijärven kunta esittää myös, että valtio varaisi tuleville vuosille määrärahaa valtatie 3 kehittämiseen mt1320 Klaukkalantien eritasoliittymästä Helsingin suuntaan lisäämällä joukkoliikenteelle omat kaistat. Tämä parantaisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta merkittävästi.

Kylväjä Outi
Nurmijärven kunta - Kunnanhallitus