

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?**

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.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensi-sijaisesti 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. Hyvinkään kaupunki painottaa, 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.

Valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n välinen sopimus henkilöjunaliikenteen hankinnasta on voimassa 31.12.2030 asti. Kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta. Valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa.

Henkilöjunaliikenteen pitkäjänteinen kehittäminen on positiivinen asia, mutta Hyvinkään kaupungin näkemyksen mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallis-tumista alueellisen

junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisärahoitus junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulee osoittaa valtiolta.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

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

### **Päärata**

Pääradan Pasila-Riihimäki osuuden 3. vaiheen ratasuunnitelma on hyväksytty. Rata-suunnitelma käsittää kahden lisäraiteen rakentamisen Jokelan ja Riihimäen välille sekä lisäksi tavararaiteen toteuttamisen Hyvinkäältä Riihimäelle. Hyvinkää esittää, että Pasila-Riihimäki osuuden 3. vaihe toteutetaan kokonaisuudessaan ja toteutus ajoitetaan ajallisesti 2. vaiheen rakentamisen jatkoksi tai niin, että 2. ja 3. vaihetta voitaisiin toteuttaa osittain myös samanaikaisesti.

### **Valtatie 25**

Hyvinkää kiinnittää huomiota valtakunnallisen logistiikan kannalta tärkeän valtatie 25:n kehittämiseen. Valtatie 25 kuuluu asetuksen mukaiseen maanteiden pääväyliin sekä Euroopan laajuiseen TEN-T-verkostoon. Tieosuus muodostaa yhdessä Hyvinkää-Hanko radan ja laajojen työpaikka-alueiden kanssa kehityskäytävän. Liikenteen rakenteelle on ominaista, että valtakunnallisen raskaan liikenteen rinnalle sekoittuu samalle tielle runsasta lähikuntien välistä paikallisia pendelöintiä. Vuosien 2019–2023 ai-kana valtatiellä 25 on tapahtunut yli 200 liikenneonnettomuutta. Liikenneonnettomuuksien lisäksi valtatiellä 25 tapahtuu lähes 300 riistaonnettomuutta vuodessa. Tien liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta on parannettava mahdollisimman pian. Valtatien 25 parantaminen vastaa juuri Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa Etelä-Suomelle asetettuihin painotuksiin.

### **Liityntäpysäköinnin kehittäminen**

Liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen ei ole enää järkevää tai mahdollista toteuttaa tiivistyvissä kaupunkikeskustoissa maantasopysäköintinä. Pysäköinti toteutetaan laitostyyppisesti, joka nostaa autoaikan hintaa moninkertaiseksi verrattu maantaso-pysäköintiin. Liityntäpysäköinnin kehittämistä ei voida säilyttää pelkästään kuntien vastuulle. Valtion tulee varmistaa, että valtion eri virastojen ja laitosten omistamia maa-alueita voidaan ottaa liityntäpysäköinnin käyttöön sekä liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen varataan riittävä valtion rahoitusosuus toteuttamistavasta riippumatta.

### **Tiemaksut**

Hyvinkään kaupunki vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tie-maksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan kannusteita vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla.

### **Pienet kehittämishankkeet**

Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA). Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon seuraavasta MAL-sopimuskaudesta alkaen

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

Hyvinkään kaupunki pitää perusväylänpidon rahoitustason nostamista, liikenneverkon korjausvelan hillitsemistä ja pienten parantamistoimenpiteiden edistämistä erittäin positiivisina toimenpiteinä. Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata kasvun ja yhdys-kuntarakenteen tiivistymisen tarpeisiin. Kuitenkin kehittämisinvestointien rahoitustaso on riittämätön verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä noin 6,1 mrd. €. Keskimäärin kehittämisen rahoitusta on käytössä noin 500 milj. € vuodessa. Kehittämissuunnitelma-kaudella suunnattavasta rahoituksesta noin 2,45 mrd. € on varattu jo päätetyille hankkeille. Uusiin kehittämisinvestointeihin on suunnittelukaudella käytettävissä vain noin 3,22 mrd. €.

Valtion tulisi olla omalta osaltaan mahdollistamassa suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteutumista ja liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovitusta. Myös liikennehankkeiden suunnittelulle on varattava riittävät resurssit.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty yhteisrahoitusmallia, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa.

Tämä yhteisrahoitusmalli koskisi kaikkia kaupunkiseutuja ja osittain myös kaikkia kuntia. Hyvinkään osalta malli sisältää lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä ole Hyvinkään kannalta hyväksyttävissä. Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Yhteisrahoitusmalli lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta, kun valtion hankkeiden käynnistyskriteeriksi tulisi kuntien kyky osallistua hankkeiden kustannuksiin. Lähtökohtana tulee olla, että Liikenne 12 -suunnitelmalla ei tule kasvattaa kuntien menoja tai siirtää valtion rahoitusvastuita kuntien kannettavaksi.

ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määräraha kasvaa vuodesta 2029 alkaen 10 miljoonalla eurolla. Nykyiseen verrattuna palvelutaso kuitenkin todennäköisesti heikkenee, koska määräraha pysyy samalla tasolla vuoteen 2028 saakka, mikä kustannusten noustessa johtaa todennäköisesti tarjonnan supistamiseen. Korotusta ei voida pitää kovin suurena suhteessa tavoitteeseen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi, koska ELY-keskukset rahoittavat toimivalta-alueellaan pienten toimivaltakaupunkien lisäksi linja-autoliikenteen runkoverkostoa. Määrärahaa tulisi korottaa ja nostamisen ajankohtaa tulisi ehdottomasti aikaistaa.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olo-suhteiden parantamista katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026 - 2028. Vuodesta 2029 alkaen avustus on keskimäärin 4,15 M€ vuodessa. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin panostaminen edistää kaikkia suunnitelmaluonnoksen päätavoitteita. Onkin kannatettavaa, että luonnoksessa on tunnustettu tarve kunnille kohdistetulle kävelyn ja pyöräilyn valtion-avustukselle, mutta esitetty rahoitustaso on riittämätön. Edellisen kauden Liikenne 12 -kauden suunnitelmassa valtio lupasi nostaa kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahat vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa.

## **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.

Elinkeinoelämän kilpailukykyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuteen ja logistiikan toimivuuteen liittyvät vaikutukset ovat tärkeitä näkökohtia suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa.

### **Muut huomiot?**

Hyvinkään kaupunki 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.

Hyvinkään kaupunki pitää tärkeänä, että uudistuva valtionosuujärjestelmä tukee kasvavien ja kehittyvien kuntien mahdollisuuksia investoida kasvun edellyttämään infrastruktuuriin.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on tuoda pitkäjänteisyyttä liikenneverkon kehittämiseen. Parlamentaarisen valmistelun tuli taata poliittinen sitoutuminen yli hallituskausien. Näin ei kuitenkaan ole käynyt ja tavoite rahoitusnäkökymän pitkäjänteisyydestä ei toteutunut suunnitelmaluonnoksessa.

Hyvinkään kannalta on positiivista, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen mukaan hallitus on valmis luokittelemaan lentoasemaverkon ja luomaan lentoasemaverkoston kokonaan uudelta pohjalta. Eli lentoasemien erilaiset roolit ja toimintamallien kehittämistarpeet tunnustetaan. Luonnoksen mukaan hallitus haluaa kehittää alueelliseen lentoliikenteeseen uusia toimintamalleja.

Vt25 on Uudenmaan ja Metropolialueen huoltovarmuusreittinä merkittävä väylä, jonka avulla taataan koko Suomen huoltovarmuuden säilyttäminen. Valtatie yhdistää Hangon ja Kotka-Haminan satamat ja valtatie 1-7 sekä toimii mm. kriisiaikoina kehien I ja III korvaavana reittinä.

Kiuru Kimmo  
HYVINKAA - Kaupunginhallitus 3.3.2025