

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Osana lausuntoaan kauppakamari viittaa Keskuskauppakamarin ja alueellisten kauppakamareiden yhteiseen lausuntoon, sekä esittää lisäksi lausuntonaan seuraavaa:

Liikenne12-suunnitelmaluonnos ei sisällä varsinaista investointiohjelmaa. Suunnitelmasta erillään tehdyn teknisen liikenneverkon strategisen tilannekuvan pohjalta on tarkoitus laatia erikseen valtion väyläverkkoa koskeva suunnitteluohjelma ja investointiohjelma. Kauppakamari pitää tärkeänä, että strategisen tilannekuvan päivittämiseen sekä suunnittelu- ja investointiohjelmien valmisteluun otetaan tiiviisti mukaan myös alueelliset viranomaiset ja elinkei-noelämän edustajat.

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittamisen tärkeys on tunnistettu luonnoksessa, mutta sen merkitystä voisi tuoda esille huomattavasti useammassa kohdassa. Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on välitön vaikutus alueiden ja kuntien maankäytön suunnitteluun, minkä vuoksi ne tulee kytkeä tiiviimmin yhteen. Esim. raskaan liikenteen taukopaikat ja liityntäpysäköintialueet ovat tärkeä osa kuljetus- ja matkaketjujen toimivuutta, mutta ne eivät toteudu ilman kuntien myötävaikutusta. Siihen voidaan valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla vaikuttaa tunnistamalla suunnitelman maankäyttövaikutukset ja ottamalla ne osaksi suunnitelman toimenpideohjelmaa.

Rataverkko

Suunnitelmaluonnoksessa painotetaan nykyisen rataverkon peruskorjaus- ja parantamistarpeita sekä suurimpien kaupunkiseutujen välisten ratayhteyksien kehittämistä. Valtakunnallisten raideyhteyksien kapasiteetin lisääminen edellyttää samalla raideinfran kapasiteettiongelmiin

ratkaisemista Helsingissä. Näitä ovat mm. Helsingin seudun MAL-sopimukseen sisällytetyt ja valtion rahoitusta edellyttävät lähijunaliikenteen varikot ja Helsinki-Pasila -välin ratakapasiteetin lisäämisen kokonaisuus (Pisara+ -selvityksen mukaisesti), jotka tulee ottaa huomioon investointiohjelmaa laadittaessa.

Tiettyjä kaupunkiseutujen välisiä ratayhteyksiä kehitetään valtion ja kuntien yhteistyössä hankeyhtiömallilla (Tunnin juna, Suomi-rata, Itärata), eikä niiden rahoitus sisälly Liikenne12-suunnitelman talousraamiin. Rataosuuksien toteutuksesta tehdään erikseen päätökset hankeyhtiöihin liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Suurten ratakankkeiden puuttuminen suunnitelmasta vaikeuttaa huomattavasti kokonaiskuvan saamista rataverkon kehittämisestä tulevaisuudessa. Suurilla raideinvestoinneilla on merkittävä vaikutus koko liikennejärjestelmään, yhdyskuntarakenteen kehittymiseen, kuntien maankäytön suunnitteluun ja yritysten investointeihin. Koska on epätodennäköistä, että kaikki suuret ratakankkeet toteutettaisiin yhtä aikaa, on niiden priorisointi välttämätöntä.

Uusien nopeiden junayhteyksien tavoitteena on parantaa muun Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle. Helsingin seudun näkökulmasta tärkeää on lisäksi laajentaa seudun lähijunaliikenneverkkoa työssäkäyntialueella. Uudet lähijunaliikennettäkin mahdollistavat ratakäytävät lännen ja idän suuntaan luovat mahdollisuuksia myös yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle asemien vaikutuspiirissä.

Maantieverkko

Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan n. 200 tiekilometrillä on kaikkein merkittävimpiä puutteita palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Metropolialueella suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtatielle 2 (Hki-Pori), valtatielle 25 (Hanko-Hyvinkää) ja kantatielle 50 (Kehä III).

Kauppakamari pitää tärkeänä, että em. kohteiden lisäksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja investointiohjelmassa otetaan huomioon Helsingin seudun MAL-sopimuksessa kuntien priorisoimat hankkeet:

- Hämeenlinnanväylän kehittäminen
- Kehä III kehittäminen
- Malmin uuden maankäytön yhteydet
- Kehä I kehittäminen
- Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet

- Lahdenväylän (Vt 4) kehittäminen

Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksistä kauppakamari pitää kiireellisimpänä eteläisintä yhteyttä Kehä IV:ää, joka tukee lentokentän pohjoispuolisten alueiden maankäytön kehittämistä, parantaa Keski-Uudenmaan poikittaisia yhteyksiä myös henkilöliikenteen kannalta ja keventää ruuhkaisen Kehä III:n liikennettä.

Kauppakamari pitää erittäin hyvänä, että suunnitelmaluonnos sisältää toimenpiteitä raskaan liikenteen taukopaikkapulan ratkaisemiseksi. Pääkaupunkiseudun akuutin 2–3 taukopaikan tarpeen helpottaminen vaatii sekä lähitulevaisuudessa toteutettavia väliaikaisratkaisuja että taukopaikkojen ottamista huomioon maankäytön suunnittelussa. Kysymyksessä on ennen kaikkea seudullinen maankäytön ongelma, jonka ratkaisemisesta kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen.

Luonnoksen mukaan taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkkoa kehitetään siellä, missä tarve on suurin ja suunnitelmat valmiita. Pääkaupunkiseudulla tarve on epäilemättä suurin. Valtion on varmistettava, että tarvittavat suunnitelmat valmistuvat mahdollisimman pian MAL-sopimuksen mukaisesti. Kuntien tai valtion on osoitettava alueita taukopaikoille, vaikka se tarkoittaisikin maa-alueiden luovuttamista keskeisiltä paikoilta vähemmän tuottavaan käyttöön.

Katuverkko

Kuntien katuverkko on tärkeä osa valtakunnallista liikennejärjestelmää, mikä korostuu mm. kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohtien saavutettavuudessa. Helsingin seudulla sijaitsevat valtakunnan tärkein lentoasema ja satama. Lisäksi seudulla varaudutaan uusiin kansainvälisiin raideyhteyksiin. Kauppakamari pitää hyvänä suunnitelmaluonnoksen kirjausta siitä, että henkilöliikenteen kannalta tärkeät yhteydet solmupisteisiin sekä tavaraliikenteen kannalta tärkeät sujuvat yhteydet mm. satamiin varmistetaan. On äärimmäisen tärkeää, ettei kansainvälisen liikenteen solmukohtien saavutettavuutta ja kehittämisedellytyksiä heikennetä alueellisella tai kuntakohtaisella maankäytön ja liikenteen suunnittelulla.

Liityntäpysäköinti

Helsingin seudun voimakas väestönkasvu tuo haasteita kestäväälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle. Liikenteen sujuvuus ja sen päästöjen vähentäminen edellyttävät, että liikkuminen seudulla perustuu tulevaisuudessa yhä enemmän joukkoliikenteeseen – erityisesti raideliikenteeseen. Seudulla on kuitenkin paljon alueita, joille ei kannata järjestää joukkoliikennettä. Niiden osalta joukkoliikenteen saavutettavuutta tulee parantaa lisäämällä liityntäpysäköintimahdollisuuksia.

Luonnoksen mukaan suurimmilla kaupunkiseuduilla kiinnitetään erityishuomiota pyörien liityntäpysäköintiin. Kauppakamari pitää vähintään yhtä olennaisena henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittämistä. Henkilöauto tulee olemaan tärkeä liikkumisväline Helsingin seudullakin vielä pitkään erityisesti keskusten ulkopuolella. Mitä lähempänä omaa asuinpaikkaa kulkuväline vaihtuu joukkoliikenteeseen, sitä paremmin liikennejärjestelmä toimii keskuksissa.

Luonnoksessa todetaan, että liityntäpysäköinnin valtionavustuksen ehtona on kuntien omarahoitusosuus. Helsingin seudun MAL-sopimuksissa on jo aiemmin sovittu liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteista valtion ja kuntien kesken. Yhtään kohdetta ei kuitenkaan ole toteutettu sovittujen periaatteiden mukaisesti. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että valtio pitää kiinni yhteisesti sovitusta periaatteista. Jotta suunnitelmiin sisällytetyt pysäköintipaikat saadaan toteutettua, on liityntäpysäköinnin vastuutahoista ja rahoituksesta saatava aikaan sitova ratkaisu.

Satamat

Satamien saavutettavuuden ja raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta kauppakamari viittaa aiemmin lausumaansa.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan väylähankkeiden toteutuksessa hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan valtion ja satamien yhteisrahoitusta, jota varten määritellään yhtenäiset käytännöt ja taataan oikeudenmukainen kohtelu eri toimijoiden välillä. Kauppakamari korostaa, että satamia tulee kohdella rahoitusosuuksia ym. yhteisrahoituksen ehtoja määriteltäessä yhdenmukaisesti ja tasa-arvoisesti ilman aluepoliittisista tai muista vastaavista syistä johtuvia poikkeuksia. Tähän mennessä kustannusjakopäätökset eivät ole noudattaneet yhtenäistä linjaa.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen

Luonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin päävastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta, mutta rahoituspohjaa halutaan laajentaa hyödyntämällä ns. yhteisrahoitusmallia nykyistä kattavammin ja johdonmukaisemmin. Sitä sovellettaisiin, kun väylähankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille kuin kyseisen väylän hallinnoijalle (esim. kunnille tai yksittäisille yrityksille). Luonnokseen on kirjattu valtion maksimikustannusosuudeksi yhteisrahoitus-hankkeissa 30-50 %.

Eryteisesti tie- ja rataverkon rahoitus on ollut tarpeisiin nähden riittämättömällä tasolla jo pitkään, eikä nykymallin mukaisella liikenteen rahoitusmallilla ole odotettavissa tilanteen parantumista vaan päinvastoin heikentymistä. Kauppakamari korostaa, että valtion tulee kuitenkin pyrkiä rahoitustason

nostoon muilla keinoin kuin sysäämällä entistä suuremman vastuun liikenneverkon kehittämisestä kuntien hartioille.

Luonnoksessa todetaan olevan luontevaa, että liikennehankkeen aiheuttamalla maan arvonnousulla katetaan liikenneinfran kehittämisen kustannuksia. Tämän periaatteen mukaisesti on jo toimittu mm. Helsingin seudun MAL-sopimuksissa, joissa on myös ollut nähtävissä valtion pyrkimys pienentää osuuttaan Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa (vuosien 2012-2019 sopimuksissa 85 % => 28 %) samanaikaisesti, kun seudun asuntotuotantotavoitteita on kasvatettu. Vielä Kehäradan rahoitukseen valtio osallistui n. 70 % osuudella, mutta tuoreimmassa MAL-sopimuksessa sitoutui yhtä lailla valtakunnallisesti tärkeän Espoon kaupunkiradan rahoitukseen vain 50 % osuudella.

Liikennehankkeet nostavat maan arvoa eniten voimakkaasti kasvavilla kaupunkiseuduilla, joissa arvonnousun kunnille tuomia tuloja käytetään kasvun vaatimien pakollisten infrainvestointien kattamiseen. Jos arvonnousua vaaditaan käytettäväksi vielä aiempaa enemmän valtion vastuulla olevien väylien investointien maksamiseen, heikentyvät kuntien mahdollisuudet rahoittaa muun yhdyskuntarakenteen kehittämistä, mikä puolestaan heikentää niiden elinvoimaa.

On myös otettava huomioon, että kaupungit investoivat jo nyt liikenneinfran rakentamiseen huomattavasti enemmän kuin valtio, joka saa hyväkseen mm. tieliikenteen verotulot ja hyötyy muutenkin monin tavoin kaupunkiseutujen kasvusta.

Matkaketjut

Joukkoliikenteen suosioon vaikuttaa olennaisesti sen käytön helppous. Jotta suunnitelman kunnianhimoiset tavoitteet kestävien liikkumismuotojen suosion lisäämisestä saavutetaan, tulee lippu- ja maksujärjestelmiä yksinkertaistaa ja yhtenäistää sekä aikataulu- ja reittitietojen saatavuutta parantaa. Valtion tulee ottaa aiempaa aktiivisempi rooli, jotta asiassa viimein päästäisiin konkreettisiin toimenpiteisiin ja parannuksiin.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) laaditaan 12 vuodelle. Sillä tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelman ja kaksi kertaa vuodessa päivitetävän liikenneverkon strategisen tilannekuvan pohjalta laaditaan varsinainen valtion väyläverkkoja koskeva investointiohjelma 6-8 vuodeksi.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelussa 12 vuotta on verraten lyhyt aika. Esim. Uudenmaan tuoreen maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050, ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on hahmoteltu liikennejärjestelmän kehittämistä vuoteen 2050 saakka. Myös pääkaupunkiseudun kuntien yleiskaavat tähtäävät vuosisadan puoleen väliin. Mikäli valtakunnallisessa suunnitelmassa pidättäydytään vain seuraavaan 12 vuoteen, säilyy valtakunnan tason suunnittelu edelleen alueellista suunnittelua lyhytjänteisempänä, mikä on omiaan vaikeuttamaan alueellista maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelua.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että vaikka täsmällisemmät kehittämistoimet rajattaisiin koskemaan seuraavia 6-8 vuotta, tulee valtakunnallisen suunnitelman sisältää myös huomattavasti pidemmän aikavälin tarkastelun ja kehittämislinjauksia. Alueellisen ja valtakunnallisen suunnittelun yhteensovittaminen, merkittävimpien liikenneinvestointien (mm. suuret ratahankkeet) edistäminen ja EU-rahoituksen maksimointi edellyttävät pidempää aikaperspektiiviä. Pelkkä visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 ei vastaa em. tarpeisiin.

Liikenne12 -suunnitelmasta ei saa selkeää kuvaa valtion tahtotilasta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä johtuen osittain konkretian puutteesta. Suunnitelmasta erillään valmistellaan varsinaista investointiohjelmaa, liikenteen päästövähennyksiä linjaavaa fossiilittoman liikenteen tiekarttaa sekä liikenteen verotuksen ja maksujen uudistamista. Lisäksi suurten valtakunnallisten raidehankkeiden valmistelu on erotettu kolmeksi itsenäiseksi kokonaisuudekseen. Ko. hankkeet vaikuttavat kuitenkin suoraan tai välillisesti liikennejärjestelmän kehittämiseen reilusti suunnitelmakautta pidempään, joten niiden edellyttämät toimenpiteet tulee jatkossa sisällyttää osaksi Liikenne12-suunnitelmaa selkeämmän kokonaiskuvan muodostamiseksi. Suunnitelman konkreettisuutta tulee huomattavasti lisätä.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikenne12-suunnitelma on tärkeä liikennepoliittinen linjaus, jonka valmistelussa tulee ottaa huomioon valtakunnan eri osat. Liikenne- ja viestintäministeriö perusti suunnitelman valmistelua varten yhteistyöryhmän, jonka tehtävänä oli mm. varmistaa vuorovaikutus ja yhteistyö olennaisten sidosryhmien kanssa ja osallistua suunnitelman tekemiseen. Ryhmässä oli edustettuina ministeriöiden ja virastojen lisäksi useita maakuntia ja kaupunkeja eri puolilta Suomea, mutta ei yhtään varsinaista edustajaa Helsingin seudulta tai edes Uudeltamaalta.

Helsingin seudulla on kokemusta seudullisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta jo 1990-luvulta lähtien. Seudulla asuu 27 % Suomen väestöstä, sijaitsee 32 % työpaikoista ja tuotetaan 37 % bruttokansantuotteesta. Helsingin satamien kautta saapuu valtaosa kaupan tuontitavarasta ja seudun logistiikkakeskusten kautta jakelu tapahtuu koko valtakuntaan. Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti, ennusteiden mukaan jopa 500 000 asukkaalla ja 300 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Pääkaupunkiseudulle pendelöi n. 120 000 työntekijää joko muualta seudulta tai valtakunnasta.

Kauppakamari vaatii, että jatkossa koko valtakunnan ylivoimaisesti merkittävin talousalue otetaan mukaan suunnitelman valmisteluun.

Lisäksi elinkeinoelämä tulisi osallistaa suunnitelman valmisteluun huomattavasti enemmän ja syvemmin. Yritysten vaikutus liikennejärjestelmään nähdään yleensä ensisijaisesti vain tavaraliikenteen näkökulmasta, mutta vaikutus on vähintään yhtä merkittävä niin työmatka-, asiointi- kuin vapaa-ajanliikenteeseenkin. Yritysten toiminnalla, tarpeilla ja sijainnilla on niin huomattava merkitys koko liikennejärjestelmällemme, että ne tulee kytkeä paljon tiiviimmin suunnitelman valmisteluun.

Pasuri Tiina
Helsingin seudun kauppakamari