

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Olemme mukana Keskuskauppakamarin ja kauppakamarien yhteisessä lausunnossa, jota täydennämme vain muutamien näkökulmien osalta.

Länsi-Uudenmaan satamien, eli ulkomaankaupalle tärkeiden Hangon satamien ja Inkoon sataman saavutettavuus ja merkitys on mielestämme huomioitava tarkemmin. Tämän tarkastelun pitäisi myös lisätä valtatie 25 (Kehä V) ja kantatien 51 painoarvoa teiden luokittelussa niin, että kantatie 51 tulee mukaan pääväyläverkostoon.

Henkilöautoliikennettä ei voida korvata nykyisin käytössä olevilla muilla liikkumisen keinoilla osittain harvaan asutulla alueellamme, tämä pitäisi mielestämme ottaa huomioon liikennesuunnitelmassa. Tällöin harjualueesta huolimatta tankkaus- ja latauspaikat ovat ehdottoman välttämättömiä sekä polttonesteille että sähkölle, mutta tulevaisuudessa myös vetyasemille. Alueen asukkaille, elinkeinoelämälle ja yrittäjille kustannusten pieneneminen vision mukaisesti on tärkeää, on löydettävä uusia päästöttömän liikenteen ratkaisuja. Esimerkiksi vetyautot ovat yksi kehittyvä mahdollisuus, joka on tulossa sähköautojen rinnalle. Kävely ja pyöräily täydentävät hyvin pienehköillä alueilla paikallista liikkumista, myös työmatkoilla, mutta niistä ei saa elinkeinoelämän ja talouden tarvitsemaa kattavaa kuljetusmuotoa.

Junaliikenteen muutokset luovat mahdollisuuksia Länsi-Uudellamaalla, mutta myös edellyttävät toimenpiteitä.

Rantaradan liikenteen kehittäminen, siltojen ja tunnelien kunnostaminen sekä erityisesti kohtaamispaikkojen rakentaminen palvelee alueen työmatkaliikennettä ja vapaa-ajan

matkustamista. Samalla se parantaisi viiveettä myös Turku - Helsinki välin tarpeita ja siten helpottaisi välittömästi tilannetta. Suunnitelmassa mainittu Espoon kaupunkiradan investointi ei yksinään riitä. Rantaradan vaikutusalueella Espoosta aina Hankoon asti on rakennettu infrastruktuuria ja palveluja, jotka ovat erittäin tärkeitä alueen elinkeinoelämälle ja asukkaille. Länsi-Uudellamaalla on runsaasti teollisuuden työpaikkoja ja yrittäjyyttä. Työmatkaliikenteen lisäksi suuntautuu pääkaupunkiseudulta länteen paljon vapaa-ajan matkustamista, joka aiheuttaa ajoittain entistäkin pahempaa ruuhkautumista.

Turun tunnin junahanke on edennyt erillisrahoituksen kautta suunnitteluvaiheeseen. Lohja on TEN-T ydinverkon tärkeä solmupiste, joten kaukojunien aseman tulisi sijoittua Lempolan alueelle. Silloin ratayhteys palvelee parhaiten myös alueen selkeästi suurinta taajamaa Lohjaa, josta on työmatkaliikennettä sekä Helsingin että Salon suuntaan. Tämä yhteys mahdollistaa Turun ja Helsingin välisen nopeamman yhteyden lisäksi kaupunkijunaliikenteen Lohjalta Helsinkiin. Työmatkaliikenteen siirtyminen raiteille helpottaa myös läntisellä suunnalla Helsingin sisäisen liikenteen ruuhkia. Lohjalla Lempolan aseman seudulle suunnitellut investoinnit infrastruktuuriin lisääisivät Länsi-Uudenmaan elinkeinoelämän ja asumisen kehitysmahdollisuuksia todella merkittävästi.

### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

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

Taloudellisen raamin koko ei ole riittävä, koska meillä on jo nyt paljon korjaus- ja investointivelkaa. Kehittämisinvestoinneilla nimensäkin mukaisesti kehitetään yhteiskuntaa, joten niitä ei voida linjata tehtäviksi vain, kun se on merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemiseksi välttämätöntä.

Rahoituspohjan laajentaminen on suositeltavaa. Erityisesti EU:n suunnasta hankerahoituksen saamiseen tarvitsemme suunnitelmallisuutta ja pitkäjänteisyyttä, jota tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma parhaimmillaan edustaa. Kaupunkien ja kuntien rahoitusosuutta tulisi kuitenkin mieluummin supistaa kuin lisätä, koska kuntasektorin osuuden kasvu rahoituksesta vain lisääisi velkaa, kun taas valtio kerää liikenteeltä verotuloja. Liikenteen maksuja tai veroja ei tule enää lisätä, vaan suunnitelman vision mukaan liikkumisen ja logistiikan kustannukset pienentyvät.

Satamat generoivat liikennettä, kuten suunnitelmassa on aivan oikein todettu. Kehä V, johon kuuluu valtatie 25 ja kantatie 55 Hangosta Porvooseen sekä Hanko- Hyvinkää rata, on tärkeä valtakunnallinen kehitysvyöhyke, jossa on pitkin matkaa runsaasti teollisuutta ja logistiikka-alan yrityksiä. Kehä V on paikoitellen todella vaarallinen, kapea ja mutkainen tie, jossa on runsaasti normaalia enemmän onnettomuuksia. Rekkaliikenne, 240 000 rekkaa vuodessa, Hangon ja Inkoon

satamista kulkee monien taajama-alueiden läpi, joten vaarallisia risteyskohtia on useita. Investointi voidaan aloittaa välittömästi, sillä valmiiksi suunniteltuja osuuksia on useita ja niiden yhdistäminen menossa olevaan Hango - Hyvinkää radan sähköistyshankkeeseen olisi taloudellisesti järkevää. Valtatie 25 on mainittu suunnitelmassa ja hankkeen toteuttamisella on kiire, vaikutusalue vientiteollisuuden toimituksiin ja kaupan logistiikkaan leviää laajalle ympäri Suomea. Kehä V olisi myös syytä kohottaa TEN-T verkkoa uudistettaessa ydinverkon tasoon. Inhoon sataman liikenne ohjautuu Kehä V:n lisäksi kantatielle 51, joka tulisi modernisoida alkaen liittymien turvallisuuden kohottamisella. Kantatie 51 on esitetty pilotiksi älytiehankkeeseen "Route 51". Harvaan asutussa maassamme tietoverkot ja erilaiset tiedon uudet mittaukset sekä niiden hyödyntäminen kuulostavat hyvältä avaukselta uuteen teknologiaan. Inhoon satamaan tulisi rakentaa pistoraide logististen ilmastovaikutusten vähentämiseksi.

#### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

-

#### **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?**

On tärkeää kommunikoida kaikkia alueita edustavien sidosryhmien kanssa, jotta saadaan mahdollisimman monipuolinen ja kattava kuva liikennejärjestelmään kohdistuvista tarpeista.

Hettula Eero  
Länsi-Uudenmaan kauppakamari