

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

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

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

KUUMA-seutu korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet tulee ottaa huomioon valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valtion panostuksia Suomen talouden kannalta keskeisen Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa ja MAL-sopimuksen täytäntöönpanossa tulee lisätä nykyisestä.

Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohdana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. MAL 2019 sisältää muun muassa laajan toimenpideohjelman priorisoituine infrahankkeineen, jonka merkitys ja perustelut tulee tunnistaa myös valtakunnallisella tasolla.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Suunnitelmaluonnoksen mukaan maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, joka nostetaan 1,4 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Määrärahamitoituksessa otetaan huomioon korjaus- ja hoitokustannusten nousu. Väyläverkon palvelutaso sovitetaan koko väyläverkolla erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä liikennepalveluiden tarpeisiin. Valtion väyläverkon korjausvelka vähenee suunnittelukaudella 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 prosenttia, radoille 39 prosenttia ja vesiväylille 9 prosenttia.

Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen ja liikenneverkon korjausvelan hillitseminen pitkällä aikavälillä ovat erittäin kannatettavia toimenpiteitä. Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle ja etenkin Helsingin seudulle, jossa sijaitsee valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa sekä liikenteen solmukohtia. Helsinki - Vantaa on maan merkittävin kansainvälinen lentoasema, jonka kautta kulkee yli 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla olevan maantieverkon pituus on reilut 9.000 km, mikä on noin 12 % koko maan tieverkon pituudesta. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Nykyisin erityisesti alemmpitasoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan. KUUMA-seudun kannalta nykytilanne on erittäin haastava, sillä huomattavan suuri osa KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämisinvestointien rahoitus on noin 500 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä noin 6,1 miljardia euroa vuosina 2021–2032. Tästä uusiin kehittämishankkeisiin on käytettävissä 3,35 miljardia euroa, ja muu osa on sidottu jo päätettyihin kehittämishankkeisiin. Kehittämisrahoituksesta maanteiden osuus on 44 prosenttia, rataverkon 52 prosenttia ja vesiväylien 4 prosenttia.

KUUMA-seutu pitää maantieverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoa liian alhaisena verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. KUUMA-seutu korostaa myös MAL-kaupunkiseutujen kanssa

yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnatun rahoituksen (yhteensä 687 miljoonaa euroa) jäävän huomattavan vaatimattomaksi, kun rahoitustasoa verrataan esimerkiksi MAL-sopimusten mukaisten asuntotuotantotavoitteiden edellyttämiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Suuret kaupunkiseudut ovat myös keskeisessä roolissa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio nostaa kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahat vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa. Lisäksi liityntäpysäköintiin varataan valtion avustuksia kunnille yhteensä 30 miljoonaa euroa ja valtion verkolla panostetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja liityntäpysäköintiin. KUUMA-seutu pitää näitä kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä erittäin positiivisina ja oikeansuuntaisina, mutta toivoo myös avustuksiin liittyvien hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä ja nykyistä kevyempiä. Myönteisissä avustuspäätöksissä hankkeen aikaiset detaljivaatimukset lisäävät kuntien henkilöstön kuormitusta jo muutenkin raskaassa työtilanteessa. Oheisvaatimukset ja raportointi tulee olla kevyempää ja joustavampaa suhteessa työmäärään.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio panostaa kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin huomattavasti nykyistä enemmän, mikä on kestävästä liikkumisesta edistämisen kannalta erittäin tervetullut toimenpide. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea korotetaan 20 miljoonalla eurolla vuodessa, keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea 6 - 8 miljoonalla eurolla vuodessa ja ELY-keskusten järjestämää linja-autoliikenteen runkoverkoston tukea 6 miljoonalla eurolla vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Ilmastoperusteinen 20 miljoonan euron lisäys joukkoliikennetukiin jatkuu suunnittelukaudella.

KUUMA-seutu pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, kohtuuttomana. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

KUUMA-seutu pitää tärkeänä seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Pääradan kapasiteetin lisäämisen toinen vaihe (Pasila - Riihimäki) tulee käynnistää välittömästi ensimmäisen vaiheen jatkona.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen MAL 2019 -suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.

- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää Järvenpään ja Nurmijärven välistä logistiikan poikittaisyhteyttä tulee edistää.
- KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Kerava - Nikkilä -radalle suunniteltua henkilöliikenteen käynnistämisen mahdollistavaa sekä Keravan ja Sipoon maankäytön kehittämistä ja asumista edistävää hanketta tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -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 edistettävä.
- Pitkälle suunnitellun Espoo-Salo (ESA) -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2019 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävä 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.

Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Kunnat pyrkivät ohjaamaan maankäyttöä kestävää liikkumista tukeville alueille kuten asemanseuduille ja joukkoliikenteen reiteille, mutta tämän lisäksi tarvitaan myös nykyisten liittymien parantamisia ja joissakin tapauksissa uusia liittymiäkin. Hankkeiden yhteydessä parannetaan pääväylien liikenteellistä toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuutta. KUUMA-seudulla on useita liittymähanketarpeita, joilla tuetaan näitä tavoitteita. Valtion tulee osaltaan edistää ja osallistua näiden rahoitukseen. Esimerkkinä asumisen lisäämistä ja kestävä maankäyttöä tukevasta liittymätarpeesta voidaan mainita Masalanportin eritasoliittymä Kirkkonummella. Valtion tulee osallistua tieverkon liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

KUUMA-seutu kiinnittää huomiota myös valtakunnallisen logistiikan kannalta tärkeän Kehä V:n kehittämiseen. 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 työpaikka-alueiden kanssa kehityskäytävän. Kehä V:llä kulkee vuodessa noin 240 000 rekkaa. Liikenteen rakenteelle on ominaista, että valtakunnallisen raskaan liikenteen rinnalle sekoittuu samalle tielle runsasta lähikuntien välistä paikallisia pendelöintiä. Kehätien vaikutusalueella on 221 000 asukasta ja kuntien väestönkasvu on ollut yli 11 prosenttia viimeisen 20 vuoden aikana.

Ilman perusparannusta Kehä V (VT 25) on palvelutasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie. Kehä V:llä on nykyisellään enemmän onnettomuuksia kuin Kehä III liikennemääriin suhteutettuna. Nopeasti toteutettavia tien parantamistoimenpiteitä on mahdollista edistää vaiheittain. ELY-keskuksen vuonna 2019 tekemästä Valtatie 25 välillä Hanko-Mäntsälä: Hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivitys -työssä on arvioitu, että kohdentamalla 84 miljoonaa euroa Kehä V:n ensi vaiheen parannustöihin, pystytään vaikuttamaan merkittävästi liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Lisäksi on paikallisesti tunnistettu, että muita pikaisia parannuskohteita on noin 15 miljoonan euron edestä. Esimerkkinä Kehä V:een liittyvistä kehittämistarpeista voidaan nostaa esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän toteuttaminen.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hankkiman osto- ja velvoiteliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kuntalaisten mahdollisuudet käyttää juna- ja rautatieyhteyksiä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan turvataan pitkäjänteisesti. Osto- ja velvoiteliikenne sekä tähän linkittyvä liityntäpysäköinti vähentävät tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla ja vähentävät samalla myös liikenteen ympäristökuormitusta. Raidekäytävien varrella on hyvät edellytykset 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. Vuonna 2016 lakkautettu rantaradan valtion ostoliikenne (Y-junaliikenne Helsinki-Karjaa) tulee palauttaa takaisin, jolloin eri lähijunaliikenteen reittien kohtelu on yhdenmukaista ja parannetaan myös länsisuunnan lähijunan käytön edellytyksiä. Pää- ja oikoradan osto- ja velvoiteliikenteeseen tulisi lisätä myös muutamia yöajan junavuoroja. Helsingin seudulla sijaitsee paljon ympärivuorokautisesti toimivia työpaikkakeskittymiä, kuten esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema, sairaalat ja logistiikkakeskukset. Yöajan junatarjonta mahdollistaisi osaltaan vuorotyötä tekevien siirtymisen julkisen liikenteen käyttäjiksi oman auton sijaan. Myös viikonloppuisin junatarjontaa tulisi olla enemmän, sillä tämä mahdollistaisi asiointi- ja vapaa-ajan liikkumisen painopisteen siirtämisen omasta autosta raideliikenteeseen.

Vuorotarjonnan lisäksi tulisi kiinnittää huomiota myös junakaluston matkustajakapasiteetin riittävyyteen. Esimerkiksi Helsingin suuntaan liikennöivät aamujunat kuormittuvat jo varsin varhaisessa vaiheessa. Raideliikenteen houkuttelevuuden ja matkustusmukavuuden lisäämiseksi olisi tärkeää, että jokaiselle matkustajalle saataisiin turvattua istumapaikka koko matkan ajaksi tarvittaessa junayksiköitä lisäämällä.

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 Ristikydön 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. Monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

KUUMA-seudun kunnat pitävät erittäin tärkeänä, että valtion tulisi osallistua kaikkiin yleisten teiden varsille suunniteltaviin ja toteutettaviin jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen riippumatta siitä onko hanke ELY-keskuksen tarvekartoituslistalla vai ei. KUUMA-kunnissa on myös useita maanteille sijoitettavia kävelyä ja pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. Paras tieto on paikallisella tasolla kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista, joita valtion tulee osaltaan tukea ja edistää nykyistä voimakkaammin myös maantieverkolla, jotta valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukainen tavoite saavutetaan.

KUUMA-seutu haluaa nostaa liikenneturvallisuuden parantamisen esiin, vaikka valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan liikenneturvallisuuden olevan melko hyvällä tasolla. Yleisellä tieverkolla on edelleen paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan parantaa kustannustehokkaasti monenlaisin toimenpitein edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävät resurssit. KUUMA-seudulla on tarve toteuttaa muun muassa keskisaarekkeellisia suojateitä, linja-autopysäkkilevennyksiä (parantavat koululaisliikenteen turvallisuutta) ja lukuisia muita liikenneturvallisuutta ja heikomman osapuolen tilannetta parantavia toimenpiteitä. KUUMA-seudun valtion tieverkolla toimenpiteitä toteutetaan vain joitain vuosittain, vaikka puutteita on lukuisia määriä, joita nykyrahoitustasolla ei voida korjata ja poistaa. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee osoittaa ELY-keskuksille riittävät resurssit ja rahoitus hankekorien toimenpiteiden toteuttamiseen. Tämä on välttämätöntä liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksen mukaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet tukevat melko hyvin saavutettavuustavoitteen toteutumista. Saavutettavuus paranee sekä kansainvälisellä, alueiden välisellä, että kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisellä tasolla perusväylänpidon, joukkoliikenteen palvelukokonaisuuden ja matkaketjutoimenpiteiden vaikutuksesta. Ympäristöselostuksen mukaan saavutettavuuden muutos kaupunkiseuduilla on myönteinen elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeiden kannalta. Suunnitelman toimenpiteillä tuetaan kaupunkiseutujen yhteyksiä ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Vaikutusten arviointi

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu systemaattisesti, eikä olennaisia puutteita ole havaittavissa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmät näkökulmat on otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa, mutta esimerkiksi liikenneturvallisuus tulisi priorisoida vaikutusten arvioinnissa nykyistä korkeammalle tasolle. Merkittävä osuus henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu alempitaisoisella väyläverkolla, mikä tulisi tunnistaa myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

KUUMA-seutu pitää muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn turvaamista tärkeinä näkökohtina suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. KUUMA-seutu pitää myös tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten pienten toimenpidekokonaisuuksien (muun muassa KUHA-hankeohjelma) vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin.

Yleistä

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

KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa käydään keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Tiivis vuorovaikutus on välttämätöntä kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien nivomiseksi yhteen. KUUMA-seutu myös ehdottaa, että jatkossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisen yhteydessä yhteistyöryhmään otetaan mukaan myös Uudenmaan maakunta ja edustaja jostain seudun kunnasta tai kaupungista.

Helenius Henrik
KUUMA-seutu liikelaitos