

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän luonnoksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Kehittäminen on olennaista muun muassa alueiden käytön, alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta. Suunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Hämeenlinnan kaupunki katsoo, että erityisesti ennakoitavuus ja läpinäkyvyys parantavat liikennejärjestelmään liittyvää kehittämistä sekä antavat hyvän pohjan myös kuntien pitkäjänteiselle suunnittelulle.

#### Toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön viime vuosien muutokset on kuvattu hyvin johdannossa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) aikaperspektiivistä johtuen suunnitelmassa tulisi arvioida myös mahdollisia tulevaisuuden muutoksia suhteessa viime vuosien kehitykseen. Tällöin myös muiden kuin suurten kaupunkiseutujen kasvu-urat erityisesti Etelä-Suomessa nousevat näkyviin. Etenkin keskisuuret kaupungit nousevat kasvukeskuksiksi suurten kaupunkien kehyskuntien rinnalle. Myös koronaviruksen johdosta kasvava etätyön tekeminen ja monipaikkaisuus tulevat selviämään vasta lähivuosina, joten näiden vaikutusta on hyvä selvittää tarkemmin suunnitelman toteutusaikana.

Viime vuosien kehitys on edelleen vahvistanut Suomen kasvukäytävän keskeistä merkitystä Suomen elinvoiman kannalta. Kasvukäytävän merkitys Suomen suurimpana työmarkkina-alueena, keskeisenä

bruttokansantuotteen tuottajana ja innovaatioalustana näyttää edelleen vain kasvavan. Suunnitelmalla on suuri merkitys koko kasvukäytävän potentiaalin hyödyntämisessä.

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

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

### Yhteisrahoitusehdotus

Esitetty yhteisrahoitusehdotus on kestävä. Suomen kunnat ovat talouden näkökulmasta hyvin erilaisissa tilanteissa, mikä epätasa-arvoistaa elinkeinojen kannalta keskeistä kehittämistä. Kunnat maksavat tiehankkeisiin liittyvien katujen investoinnit, jotka ovat maankäytön alueilla vähintään yhtä merkittäviä kuin tiehankkeisiin kohdistuvat kustannukset. Hämeenlinnan kaupunki näkee tärkeänä, että valtio vastaa verovaroin tiestöön liittyvistä kustannuksista. Myös yritys yhteistyöhön liittyy ongelmia, sillä se eriarvoistaa yrityksiä ja siirtää määräysvaltaa keskeisestä infrasta suurille yhtiöille. Tiestöstä koitua hyöty on kansantalouden kannalta hyvin merkittävä eikä siitä koituvia kustannuksia voida jakaa vain joidenkin kannettavaksi. Toinen vaihtoehto voisi olla se, että kustannusjaossa otettaisiin huomioon myös maankäyttöön liittyvä katuinfran rakentaminen osana liikennejärjestelmän kokonaisinvestointia. Tiepidon rahoitustaso on ylipäätään liian matala, mikä haastaa jo perusväyläpidon.

### Sopimuksellisuus

Toteutusneuvotteluissa mainitaan erityisesti MAL-sopimukset. Hämeenlinnan kaupunki toivoo, että valtion ja keskisuurten kaupunkiseutujen välille voitaisiin kehittää kevyempi sopimusmenettely, jossa voitaisiin MAL-sopimusten tavoin päättää yhteisistä päämääristä, toimista niiden saavuttamiseksi ja kustannusten jakautumisesta. Tämä toisi ennustettavuutta käytännön työhön.

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

### Visio, tavoitteet, linjaukset

Visio on hyvin laadittu. Tavoitteissa tulisi painottaa myös muiden kuin kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta. Alueiden kansainvälisessä saavutettavuudessa tulisi korostaa yhteyksiä maakunnan

lentokentille sekä matkaketjujen toimivuuteen maakuntakeskusten lentoasemilta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ulkomaille. Strategisiin päämääriin tulisi ottaa myös tavaraliikenteen parannettavat yhteydet lentokentille, maaliikennekeskuksiin ja satamiin. Strategiset linjaukset on ylipäätään hyvin laadittu ja perusteltuja. Liikenneverkon korjausvelan lyhentäminen tulee kuitenkin suunnata palvelutasoluokitusten mukaan eikä ainoastaan kysynnän mukaan, mikäli kysyntä tarkoittaa liikennemääriä.

### Maantie- ja yksityistieverkosto

Maantien- ja yksityistieverkoston toiminnallinen luokitus esitetään päivitettäväksi yhteistyössä yksityistietoimijoiden ja kuntien kanssa. Valtion maantieverkosto on keskeisin lähtökohta syntyneelle haja-asumiselle. Maantiestön siirtoa kuntien tai asukkaiden ylläpidettäväksi tulee tarkastella kriittisesti. Nykyisin haja-asutusta pyritään ohjaamaan olemassa oleviin kyliin niiden elinvoimaa tukien. Maaseudulla maantieverkosto on keskeinen kylien yhteys keskuskaupunkeihin ja palveluihin. Myös näiden yhteyksien ylläpito on valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää. Yksityisteiden rahoitustason nostoa pidetään hyvänä, mutta tärkeimpänä pidetään maantieverkon ylläpitoa tasapuolisesti eri puolella Suomea.

### Rataverkon kehittäminen

Rataverkon kehittämiseksi on esitetty paljon toimia. Myös rahoitustasoa on suunniteltu nostettavaksi. Hämeenlinnan kaupunki painottaa, että ratasuunnittelussa tulee ottaa huomioon aluetalousvaikutukset kokonaisuudessaan, ei vain matka-ajat. Ratojen osalta on tarpeen arvioida matkustusmäärien kehittyminen ratakäytävällä matkaketjut huomioiden. Hämeenlinnan kaupunki painottaa, että nykyisen pääradan kehittäminen on rataverkon kehittämisessä prioriteettilistalla korkeimpana. Mikäli uutta ratalinjausta Tampereelta Helsinki-Vantaan lentoasemalle tutkitaan, tulisi talousvaikutusten arvioinnissa huomioida myös pääradan kehittäminen samaan aikaan. Pääradan kehittämistä ei voida jättää tekemättä missään vaihtoehdossa. Uusi ratalinjaus Tampereelta Helsinki-Vantaan lentoasemalle on alustavien laskelmien mukaan merkittävästi kalliimpi kuin nykyisen ratalinjauksen kehittäminen ja kapasiteetin nostaminen. Mahdollinen uusi linjaus hajottaisi myös aluerakennetta. Matka-aikojen lyhentäminen on erityisen tärkeää myös Hämeenlinnalle samalla tavalla kuin mullekin maakuntakeskuksille; nykyisin juna ei ole Hämeenlinnan seudulla riittävän houkutteleva vaihtoehto verrattuna henkilöautoliikenteeseen.

Raakapuun kuormausalueen siirto pois Hämeenlinnan keskustasta on kaupunkikeskustan kehittämisen kannalta erittäin tärkeä. Sitä pidetään tärkeänä myös siksi, että kuormausalueen sijaan edistetään nykyaikaisen ja metsäteollisuutta mahdollisimman kustannustehokkaasti palvelevan terminaalin syntyä Etelä-Suomen alueelle.

Henkilöliikenteessä tulisi tarkastella liityntäliikennettä sekä erityisesti liityntäpysäköintiä, joka tuottaa kunnille suuria kustannuksia. Pysäköinti tulisi tarkastella yhtenä liikennejärjestelmän

keskeisenä kokonaisuutena ja sitä koskevaa valtion ohjaustarvetta tulisi tutkia. Esimerkiksi rataliikenteen liityntäpysäköinnin järjestämisessä on tarpeen tukea kuntia.

Luonnoksessa ei mainita toimenpiteitä Baltian ratayhteyden edistämiseksi.

### Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kaupunki pitää hyvänä, että suunnitelmassa panostetaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Vaikka kyse on pääosin kuntien järjestämästä liikkumisesta, tulisi huomioida lähitulevaisuudessa mm. sähköpyörien yleistymisen, mikä lisää pyöräilyä myös maantieverkolla. Kaupunkipyöräjärjestelmiä kehitetään yleisesti osana julkisen kaupunkiliikenteen verkostoa. Jatkossa julkisen liikenteen valtionavustuksen piiriin tulisi saada myös kaupunkipyörät.

### Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen edistämässä valtion rooli tulisi olla nykyistä voimakkaampi seutukeskusten välisessä liikenteessä. Viime vuosina ei-markkinaehtoista seutukeskusten välistä linja-autoliikennettä on siirretty kuntien kustannettavaksi. Maksuosuuksia on pyritty tarkastelemaan matkustajien nousujen ja reitin kuntakohtaisien pituuksien mukaisesti. Pitkän matkan liikenteestä aluetaloudelliset hyödyt jakautuvat koko reitille, joten liikenteen kustannuksia ei tulisi jakaa epätasaisesti eri kunnille. Selkeintä olisi aiempi käytäntö, missä valtio vastaa seutukeskusten välisestä liikenteestä samaan tapaan kuin raideliikenteessäkin. Eri liikennemuodoissa tulisi olla samat periaatteet. Tämä johtaisi luotettavampaan ja huokuttavampaan liikenteeseen myös asiakasnäkökulmasta. Nykyinen epäselvä käytäntö kannustaa lähinnä oman auton käyttöön.

### Tavarakuljetukset

Suunnitelmassa tulisi paremmin ottaa huomioon tavarakuljetukset. Selvityksessä todetaan, että henkilöliikenteen palveluissa valtiolla ja kunnilla on suurempi rooli kuin tavaraliikenteen palveluissa, joista yritykset vastaavat. Aiemmin tehdyistä selvityksistä ei voi tehdä tällaista johtopäätöstä. Tavarakuljetukset ovat keskeinen tiestön, rataliikenteen ja lentoliikenteen käyttäjä ja Suomen kasvun kannalta on keskeistä, että liikennejärjestelmää kehitetään samalla painoarvolla myös tästä näkökulmasta. Myös kuntien katuinvestoinneissa elinkeinoalueiden osuus on hyvin merkittävä.

### Digitalisaatio

Liikenteen digitalisaation ei nähdä käytännössä etenevän riittävän nopeasti markkinaehtoisesti, joten tähän osoitetut hanketuet ovat tervetulleita. Yleisesti katsoen tietoa henkilö- ja tavaraliikenteestä tulisi olla helposti ja vapaasti saatavilla avoimissa rajapinnoissa. Teletietoihin perustuvat matkustusanalyysit tulisi olla valtion toimesta kaikkien saatavilla, sillä niistä saadut hyödyt ovat merkittäviä. Nykyisin tietoja voi ostaa vain suoraan yhdeltä operaattorilta, joten niiden analysointi esimerkiksi tutkimuskäytössä on vähäistä. Digitalisaation hyötyjä ei saavuteta ilman laajaa avointa kehittämiskulttuuria.

## Vähäpäästöinen liikenne

Uusien käyttövoimien hyödyntäminen tulisi ottaa esitettyä paremmin huomioon luonnoksessa. Vähäpäästöisen liikenteen edistämiseksi ei ole vielä selkeää, vakiintunutta vaihtoehtoa. Teknologia ei ole vielä kovin kehittynyttä, vaikka muutos esimerkiksi sähköajoneuvoihin henkilöliikenteessä on jo käynnissä. Tulisi lisäksi selvittää, miten uudet käyttövoimat otetaan huomioon huoltovarmuuden näkökulmasta. Tällä hetkellä tavoitteet ovat osin ristiriitaisia. Helsinki – Hämeenlinna – Tampere – akselin liikennevirrat ovat maan suurimmat. Tällä välille tulee myös luoda kattava vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkko.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Toimenpideohjelman laatiminen

Kaupunki esittää, että jatkossa toimenpideohjelmaa laatiessa tullaan huomioimaan maakuntakeskuksen keskeisimmät hankkeet. Näitä ovat pääradan kehittäminen ja raakapuun kuormausalueen siirto pois Hämeenlinnan keskustasta sekä siihen liittyvän nykyaikaisen puunlastaustermiinalin rakentaminen Etelä-Suomeen yhdessä alan toimijoiden kanssa. Toisena hankkeena tulisi huomioida Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymän sekä siihen liittyvän hct-ajoneuvojen levähdysalueen rakentaminen. Lisäksi VT3:n ja VT10:n kehittämistoimenpiteiden tulisi edistyä jo seuraavan 12 vuoden kuluessa. VT10:n osalta valtatie linjauksen tulisi kulkea Hämeen liiton esittämällä tavalla Forssasta Hämeenlinnan kautta Riihimäelle.

## Vaikutusten arviointi

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

Tätä voidaan harkita, mutta on otettava myös huomioon, että suunnittelu on jatkuva prosessi, jota tarkennetaan ja joka muuttuu vuosittain.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Suurelta osin kyllä.

## Yleistä

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

Yhteistyö on tärkeää koko ohjelmakaudella.

Lähteenmäki Niklas  
Hämeenlinnan kaupunki