

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Vihdin kunta 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 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. Näiden 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 vuodesta 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. Vihdin kunnan kannalta nykytilanne on erittäin haastava, sillä Vihdissä suuri osa 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.

Vihdin kunta pitää maantieverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoa liian alhaisena verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. Vihdin kunta 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. Vihdin kunta 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 kestävä liikunnan 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.

Vihdin kunta 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.

Suunnitelmaluonnoksessa ei ole käsitelty laajamittaisesti hankeyhtiöiden rahoitusta vaan todettu niistä tehtävien päätökset erikseen. Hankeyhtiöiden osalta on erikseen todettu mahdollisuus hakea CEF-rahoitusta, joka vähentää omistajilta vaadittavan pääomituksen määrää. Hankeyhtiöt tulisi ehdottomasti sisällyttää vahvemmin Liikenne 12-suunnitelman kontekstiin, koska niillä merkittävä vaikutus koko raideverkon rakentamiseen sekä suunnitelmalla tavoiteltaviin positiivisiin vaikutuksiin. Turun Tunnin junan osalta rakentamisvalmius saavutetaan suunnittelukaudella ja hankkeen todennäköinen toteutusvalmius on selkeästi suunnitelmassa arvioitua aikaisempi. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, ei ole perusteltua rajata valtakunnan merkittävimpiä liikennehankkeita suunnittelun ulkopuolelle. Linjaukset Turun tunnin junan toteutuksesta ja kokonaisuuden rahoituksesta tulee tehdä jo ennen lopullisen ratasuunnitelmien valmistumista. Turun tunnin junan hankekokonaisuus osana TEN-T -verkoston kehittämistä mahdollisti jo vuonna 2020 yhden suurimmista Suomen saamista CEF-rahoituspoteista, joka tulisi hankeyhtiön taustoituksessa tuoda myös esille. Raideyhteyden toteutuspäätöksellä varmistetaan CEF-rahoituksen saaminen myös rakentamisvaiheeseen ja mahdollistetaan raideyhteyden liittyvien yhteiskunnallisten hyötyjen realisoituminen jo ennen raideyhteyden rakentamista.

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

Vihdin kunta pitää tärkeänä seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Pitkälle suunnitellun Espoo-Salo (ESA) -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2019 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä.

- Digi-Ilmailun kehittämisessä sekä pilottirahoituksessa tulee huomioida Nummelan lentokentän mahdollisuudet ja lentokentällä jo tehty kehitystyö etälennonjohdon edistämiseksi sekä lentokentän droonien testausta ja sähkölentämistä tukevat erityispiirteet
- Valtatie 25 liikenneturvallisuutta etenkin Nummelan kohdalla tulee edistää määrätietoisesti, kuitenkin paikalliset olosuhteet ja kehittämistarpeet huomioiden. Valtatie 25 on vuonna 2030 Etelä-Suomen heikoin päätie ilman merkittävää perusparannusta. Valtatie 25 muodostaa kantatie 55:n kanssa Uudenmaan merkittävän pääväylän.
- Maantie 110 sijoittuu Vihdin alueella ensisijaisesti kehitettävälle maankäyttövyöhykkeelle. Maantien luokitusta tulee tarkastella maankäytön kehittyessä. Maantie 110 varteen suunniteltavaa kevyen liikenteen yhteyden toteuttamista tulee edistää, ja nähdä sen merkitys niin seudullisessa kuin paikallisessa mittakaavassa.
- Valtatie 2 aluevaraussuunnittelussa tulee korostua myös paikallisen liikennöinnin tarpeet ja kiinnittää erityisesti huomiota turvallisiin kevyen liikenteen yhteyksiin.
- 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.

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 kestävästi liikkumista tukeville alueille kuten asemanseuduille ja joukkoliikenteen reiteille, mutta tämän lisäksi tarvitaan myös nykyisten liittymien parantamista ja joissakin tapauksissa uusia liittymiäkin. Hankkeiden yhteydessä parannetaan pääväylien liikenteellistä toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuutta.

Vihdin kunta 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 vaikut-ta-maan merkittävästi liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

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.

Vihdin kunta pitää 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. Kunnissa on useita maanteille sijoituvia 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.

Vihdin kunta haluaa nostaa liikenneturvallisuuden parantamisen esiin, vaikka valtakunnallisessa liikenne-järjestelmäsuunnitelmassa 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. Vihdin kunnalla on tarve toteuttaa muun muassa keskisaarekkeellisia suojateitä, linja-autopysäkkilevennyksiä (parantavat koululaisliikenteen turvallisuutta) ja lukuisia muita liikenneturvallisuutta ja heikomman osapuolen tilannetta parantavia toimenpiteitä. Valtakunnallisessa liikenne-järjestelmäsuunnitelmassa 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 väli- sellä, että kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisellä tasolla perusväylänpidon, joukkoliikenteen palvelukokonai- suuden ja matkaketjutoimenpiteiden vaikutuksesta. Ympäristöselostuksen mukaan saavutettavuuden muu- tos kaupunkiseuduilla on myönteinen elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeiden kannalta. Suunni- telman 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. Osana vaikutusten arviointia tulisi huomioida myös raideyhteyksiä kehittävät hankeyhtiöt. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmät näkökulmat on otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa, mutta esimerkiksi liikenneturvallisuus tulisi prisoida 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?**

Vihdin kunta pitää muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja elinkeino- elämän kilpailukyvyn turvaamista tärkeinä näkökohtina suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioidessa. Vihdin kunta pitää myös tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten pienten toimenpidekokonaisuuksien (muun muassa KUHA-hankeohjelma) vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin.

Vaikuttavuusarviointi ja liikennejärjestelmäsuunnitelma nostaa esille kaupunkiseutujen mahdollisen ruuhkautumisen. Vihdin kunta vastustaa tiemaksuja/ruuhkamaksuja, jotka lisääisivät metropolialueella asuvien maksutaakkaa ja hankaloittaisivat perheiden arkea ja työssäkäyntiä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa viitatussa Hanko-Hyvinkää -välin raideyhteyden kehittäminen tulisi tehdä siten, että vaikuttavuusarvioinnissa esitetty raideliikenteen aiheuttaman tärinän merkittävä haitta lievenisi tällä yhteysvälillä. Kovarharin sataman rautateitse kulkeva hiilijunaliikenne aiheuttaa merkittävää ympäristöhaittaa Vihdin kunnan alueella. Ympäristöhaittoja tulisi lieventää rajoituksilla, radan perusparannuksen suunnitelmilla sekä radalla käytettävää kalustoa säätelemällä.

## **Yleistä**

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

Vihdin kunta 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. Vihdin kunta myös ehdottaa, että jatkossa valta- kunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisen yhteydessä yhteistyöryhmään otetaan mukaan myös Uudenmaan maakunta ja edustaja jostain seudun kunnasta tai kaupungista. On erityisen tärkeää, että kunnat otetaan mukaan myös suunnittelutyöhön, kun päätetään liikenne 12-suunnitelmakokonaisuutta tarkemmista hankelistauksista.

Luukkanen Antti  
Vihdin kunta - Kunnanjohtajaja Erkki Eerola.