

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista

69/08.00.00/2021

Kunnanhallitus 22.02.2021 § 31

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Lausunnot pyydetään 23. helmikuuta 2021 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja ensisijaisesti Lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi. Palvelussa näkyvät myös lausuntopyyntöön liittyvät kysymykset. Lausuntopyyntö on avoin kaikille.

Lausuntopyyntö, kysymykset ja materiaali

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=49760799-deb6-4e2d-8beb-93e59468d6b7>

Tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuksista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021

talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä ennen päätöksentekoa ja vaikutusten arvioinnissa.

(Valmistelijat:

kuntakehitysjohtaja Vesa Gummerus, vesa.gummerus@mantsala.fi,
yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen, mika.ahonen@mantsala.fi,
toimistoinsinööri Matti Sulonen, matti.sulonen@mantsala.fi)

Kunnanjohtajan päätösesitys

Kunnanhallitus päättää antaa lausuntona Liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 ja sen vaikutusten arvioinnista seuraavaa:

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Rataverkon toimenpideohjelman osalta Mäntsälän kunta pitää erittäin tärkeänä, että Helsingin ratapihan kapasiteettia saadaan kasvatettua sekä lisättyä junavuoroja etenkin pääradalle, tekemällä esimerkiksi ns. pisaratai lentoratainvestointi. On myös syytä selvittää perusteellisesti mahdollistaako sivulla 32 mainittu junien kulunvalvontajärjestelmän uudistus raiteiden lisäkapasiteetin nostoa ilman varsinaisia uusia raitainvestointeja. Olemassa oleva raitainfra on syytä saada mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Uudet raitainvestoinnit mahdollistaisivat jatkossa myös oikoradan tiheämmän liikennöinnin. Mäntsälän kunta pitää erittäin tärkeänä, että Z-junaliikenteeseen saadaan mahdollisimman pian vähintään ruuhka-ajoille toinen junavuoro tunnissa suuntaansa (nyt yksi junavuoro tunnissa suuntaansa). Joukkoliikenteen vuorovälin on merkittävä tekijä joukkoliikenteen houkuttelevuudessa. Joukkoliikenteen käyttö vähentäisi myös tieverkon muuta ruuhkautumista etenkin Helsingissä ja vähentäisi merkittävästi myös liikenteestä syntyviä päästöjä.

Mäntsälään on sijoittunut merkittäviä logistiikkahankkeita ja jatkossakin mm. Kapulin yritysalueella on tilaa uusille logistiikkatoimijoille. Kehä V (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. 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.

Päätieverkon toteutusohjelman osalta Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että Kehä V:lle suunnitelmassa olevia parannustoimia viedään eteenpäin toteutukseen. ELY-keskus on käynnistämässä aluevaraussuunnitelman laatimisen Kehä V -Mäntsälän osuudelle. Mäntsälän kunta osallistuu myös rahallisesti em. aluevaraussuunnitelman laatimiseen. Mäntsälän kunta pitää erityisen tärkeänä, että Kapulin risteyksen toimivuutta parannetaan mahdollisimman nopealla aikataululla. Risteyksen toimivuus on tärkeää Kapulin yritysalueen toimijoille ja lisäksi mahdollistaa myöhemmin muita vireillä olevan yleiskaavan kehityskuvien mukaisia liikennehankkeita (mm. Isolammintien jatkaminen Sälinkääntielle asti).

Valtatie 4:n osalta Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että kehittämistoimissa voidaan huomioida myös sijaintikunnan kestävä yhdyskuntarakenteen käytön ja liikennejärjestelmän kannalta tärkeät ylikunnallista merkitystä omaavat hankkeet. Mäntsälän kunnan näkökulmasta näitä ovat bussipysäkkien toteuttaminen Mäntsälän aseman kohdalle, jolloin asemaseudusta muodostuu monipuolinen joukkoliikenteen vaihtopaikka, sekä Tuuliruusun palvelualue liittymän kehittäminen normaaliksi moottoritie liittymäksi, jolloin valtakunnallisestikin edullisesti logistista asemaa voidaan hyödyntää tehokkaammin ja turvallisemmin.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Suunnitelmassa mainitaan (mm. s. 18), että tieliikenteestä ei Suomessa peritä maksuja, toisin kuin lähes kaikissa muissa EU-jäsenvaltioissa. On huomattava, että ajoneuvoihin ja polttoaineisiin kohdistuu huomattavaa verotusta, ja sitä kautta tien käytölle muodostuu merkittävät maksut Suomessa nykyisellään. Mäntsälän kunta ilmoittaa aiemman kantansa mukaisesti, että ei hyväksy ruuhkamaksujen tai tiemaksujen käyttöönottoa. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla. Mäntsälässä on toiminnassa mm. biokaasulaitos, jonka tavoitteena on tuottaa biokaasua myös liikenteen tarkoitukseen. Esimerkiksi biokaasua tai ns. vihreää sähköä käyttämällä liikkumisesta aiheutuvat päästöt ovat hyvin minimaaliset.

Muun muassa kappaleessa 5.5. kuvataan mm. maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksia. Mäntsälä on mukana Helsingin seudun MAL-sopimuksessa. MAL-sopimukseen sopimukseen sisältyy rahoitusosuus seudullisesti tärkeisiin kustannustehokkaisiin liikennejärjestelmän parantamishankkeisiin (ns. Kuha-kohteet). Valtion rahoitusosuus kaudella 2020-23 tähän on yhteensä 15 miljoonaa euroa Helsingin seudulla. Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät vastaavan summan toimenpiteisiin kuin valtio. Mäntsälän kunta

pitää em. rahavarausta tärkeänä keinona edistää kuntien kannalta keskeisiä hankkeita ja siksi valtion rahoitusosuutta tulisi edelleen kasvattaa, joka mahdollistaisi seudun kunnille tärkeimpien hankkeiden (etenkin asuinalueet ja työpaikka-alueet) etenemisen. Siksi em. rahavaraus tulisi nostaa suunnitelmakaudella selkeästi suuremmaksi valtion puolelta 60 miljoonaan euroon ja vastaavalla määrällä myös kuntien osalta.

Lisäksi Mäntsälän kunta esittää, että kuntien sisäiseen ja kuntien väliseen joukkoliikenteeseen (erityisesti linja-autovuorot) tulisi lisätä rahoitusta selvästi, jotta voidaan turvata kuntien palvelujen asiointikäyttö ja samalla vähentää yksityisautoilua.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Pääosin sisältää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa korostetaan useasti kevyen liikenteen ja etenkin pyöräilyn edistämistä. Mäntsälän kunta tukee tavoitetta ja samalla esittää, että etenkin pitkän matkan pyöräilyn edistämiseen tulee luoda edellytyksiä etenkin kevyen liikenteen väylien rakentamisella. Mäntsälässä monen keskeisen valtion väylän vierestä puuttuu kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen väylien rakentamiseen tulee myös varautua silloin kun väylillä tehdään muita liikenneinvestointeja (esim. Kehä V). Lisäksi kevyen liikenteen edistämiseen tarkoitettujen avustusten hakuprosessien tulee olla kuntien kannalta selkeitä ja myös pienempiä kuntia ja hankkeita tulee saada mukaan rahoituksen piiriin.

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

Mäntsälä pitää erittäin tärkeänä, että valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnassa käydään jatkuvaa ja riittävää keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa.

Muihin esitettyihin kysymyksiin Mäntsälän kunnalla ei ole lausuttavaa. Edellä olevien lisäksi Mäntsälän kunta yhtyy KUUMA-seudun yhteiseen lausuntoon.

Käsittely:

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahosta kuultiin asiantuntijana pykälän yhteydessä.

Käsittelyn kuluessa kunnanjohtaja täydensi kohdan "Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?" esitystään seuraavasti:

Valtatie 4:n osalta Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että kehittämistoimissa voidaan huomioida myös sijaintikunnan kestävä yhdyskuntarakenteen käytön ja liikennejärjestelmän kannalta tärkeät ylikunnallista merkitystä omaavat hankkeet. Mäntsälän kunnan näkökulmasta näitä ovat bussipysäkkien toteuttaminen Mäntsälän aseman kohdalle, jolloin asemaseudusta muodostuu monipuolinen joukkoliikenteen vaihtopaikka, sekä Tuuliruusun palvelualue liittymän kehittäminen normaaliksi moottoritie liittymäksi, jolloin valtakunnallisestikin edullisesti logistista

asemaa voidaan hyödyntää tehokkaammin ja turvallisemmin.

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetyt esitykset mukaan.