

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan suunnitelman toimeenpanossa otetaan huomioon koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Ete-lä-Suomen osalta alueellisina painotuksina on tuotu esiin kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus sekä kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys ja huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä. Myös liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä esitetään painopistealueena.

Mäntsälän kunnan näkökulmasta suunnitelmatavoitteet toimivasta, turvallisesta ja kestävästä liikennejärjestelmästä on erittäin ajankohtainen. Kunnan näkökulmasta rahoitusohjelman pääpaino perusväylänpidossa ei vastaa kunnan näkökulmasta riittävästi havaittuihin liikennejärjestelmän solmupisteisiin, jotka sijoittuvat kansainvälisten solmupisteiden äärelle ja toimivat sekä valtakunnallisen että kansainvälisen logistiikan ja yritystoiminnan keskittymänä. Mäntsälän kunnan yhdyskuntarakenne ei tällaisenaan pysty hyödyntämään joukkoliikennettä raideliikenteen tai linja-autoliikenteen osalta vaan kestävästi liikkumiseksi tarvitsee yhteistyötä ja resursseja valtiojohtoisesti. Kunnan pinta-ala on laaja ja kattaa sekä harvaan asuttua maaseutua että tiiviimpää taajamarakennetta. Tiiviin maankäytön alueilla kunnan kirkonkylän asukkailla on tarjolla mahdollisuus liikkua joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, mutta tehdyn liikennepalveluselvityksen tutkimuksen mukaan raideliikenteen palvelutaso oikoradalla ei ole riittävä työmatkaliikkumisen tarpeisiin. Harvaan asutuilla alueilla ja kirkonkylän ulkopuolella henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensisijaisesti MAL-sopimuksin. Helsingin seudulle laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus ilmentävät seudun yhteistä tahtoa kasvavan metropoli-alueen kehittämisessä. MAL 2023 -suunnitelma sisältää laajan toimenpideohjelman priorisoituine infrahankkeineen. KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti Mäntsälän kunta tuo esiin, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet on tärkeää ottaa huomioon Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteissä. Valtion tulee tunnistaa Suomen talouden kannalta merkittävän Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisen valtakunnallinen merkittävyys ja varmistaa resursointi pitkäjänteisesti.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Mäntsälän kunta korostaen tuo esiin oheisten näkökohtien huomioon ottamisen tarpeet Liikenne 12 -suunnitelmassa ja tämän toimeenpanoon liittyvän valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeän valtatie 25 parantaminen tulee käynnistää kiireellisesti. Myös väylään liittyviä, logistiikan ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta tärkeitä liittymiä tulee edistää.
- Mäntsälän kunnan liikennejärjestelmää tulee tarkastella kunnan ja valtion yhteistyössä siten, että Valtatie 25, Seututien 140 ja Kantatien 55 solmupisteeseen kohdentuvalle liikenneverkolle pyritään toteuttamaan liikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä. Esimerkiksi mahdollisuus avata Tuuliruusuun uusi logistinen yhteys Valtatiellä 4 voisi siirtää liittymän logistisia paineita.
- Oikoradan junavuoromäärää tulisi lisätä kahteen vuoropariin tunnissa Keravan ja Lahden välillä.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon seuraavasta MAL-sopimuskaudesta alkaen.
- Valtion tulee osallistua keskisuurten, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevien liikennehankkeiden edistämiseen.
- Mäntsälän kunta vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan kannusteita vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla.

Mäntsälän kunta yhdessä KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti kiinnittää huomiota keskisuurten, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevien liikennehankkeiden edistämiseen. MAL-sopimuksissa kunnilta edellytetään asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Kuntien pyrkimyksenä on painottaa maankäyttöä kestävää liikkumista tukeville alueille, kuten asemanseuduille ja joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Kasvu edellyttää muun muassa liittymien parantamista ja joissakin tapauksissa uusia liittymiäkin. Hankkeiden yhteydessä parannetaan pääväylien liikenteellistä toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuutta. Näitä tavoitteita tukevia liittymähanketarpeita valtion tulee osaltaan edistää ja osallistua näiden rahoitukseen.

Mäntsälän kunta pitää KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti erittäin kiireellisenä valtakunnallisen logistiikan kannalta keskeisen Kehä V:n kehittämistä ja korostaa tarvetta priorisoida hanke korkealle tasolle. 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. Valtatiellä 25 on suuri merkitys huoltovarmuudelle ja tilaa vaativalle elinkeinotoiminnalle. On syytä ottaa huomioon, että raskaan liikenteen määrät kasvavat voimakkaasti valtakunnallisen logistiikan keskittyessä Keski-Uudenmaan alueelle. Ilman perusparannusta Kehä V (VT 25) on palvelu-tasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie.

TEN-T-verkoston rooli korostuu entisestään valtatie 25:n kehittämisessä. TEN-T (Trans-European Transport Network) on Euroopan laajuinen liikenneverkko, jonka tavoitteena on edistää kestävää ja sujuvaa tavaroiden ja ihmisten liikkumista jäsenmaiden välillä. TEN-T-verkoston kattavan osan tulee olla valmis vuoteen 2050 mennessä, ja siihen kuuluville teille on asetettu tiukat laatu- ja turvallisuusvaatimukset, kuten taukopaikkojen ja erilaisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri. Koska valtatie 25 on nyt osa TEN-T-verkostoa, hankkeisiin on mahdollista hakea EU-rahoitusta, mikä mahdollistaa entistä tehokkaamman kehittämisen. Esimerkkeinä valtatiehen 25 liittyvistä kehittämistarpeista esitetään Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän toteuttamista.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pääosin palautuneet vuoden 2019 tasolle ja osalla kaupunkiseuduista lähteneet kasvuun. Erityisesti pitkämatkaisessa markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on kuitenkin jouduttu karsimaan huomattavasti. Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin, ettei yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ei ole aina mahdollista vähenevien resurssien takia. Varsinkin syrjäisemmillä alueilla tarjontaa voidaan joutua vähentämään huomattavasti.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnittelu- kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla, kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen.

Tässä vaiheessa Mäntsälän kunta ei voi antaa tarkempaa kantaa tai sitoumusta rahoitusosuuteen ja mahdollisuuteen, ennen kuin tarkemmin on laskettu mahdollista rahoitusosuutta ja myös tarkennettu kustannusjakomallia. Lisäksi on eriteltävä HSL –liikenteen osuus kustannuksista. Kyseessä on iso periaatteellinen kustannusjakomuutos valtiolta kuntien vastuulle tai maksuosuuksiksi. On tärkeä, että kustannusjakomallista käydään riittävä vuoropuhelu eri kuntien kesken. Lähtökohtaisesti Mäntsälän kunta pitää kohtuuttomana kuntien rahoitusosuuksia kuntien nykyisessä taloustilanteessa. Nykyisen liikennöintimallin vaatima rahoitusosuus voi tarkoittaa useiden satojen tuhansien eurojen nettokustannusta Mäntsälälle.

Mäntsälän kunta tukee KUUMA-seudun näkemystä, että alueellista lähijunaliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa ja asukkaille turvataan mahdollisuudet käyttää junaa työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan. Pitkän aikavälin näkymän muodostaminen henkilöjunaliikenteen palvelujen, ostojen, infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta on erittäin kannatettava toimenpide. Henkilöjunaliikenne ja mahdollisuus liityntäpysäköintiin vähentävät osaltaan liikenteen ympäristökuormitusta ja tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla. Raidekäytävät tarjoavat hyviä mahdollisuuksia liityntäliikenteen ja -pysäköinnin kehittämiseksi.

Potentiaalisten uusien joukkoliikenteen pysäkkien mahdollisuuksia on tarpeen myös tutkia ja toteuttaa tulevaisuudessa. Mäntsälän vireillä olevassa koko kunnan strategisessa yleiskaavassa potentiaalissa joukkoliikenteen pysäkkien paikkoja on tunnistettu Helsinki-Lahti moottoritien (vt 4) ja Hyvinkääntien (vt 25) varteen.

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. KUUMA-seudun mukaisesti Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että valtion osallistuu maantieverkolle suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. Kunnissa on useita maanteille sijoittuvia kävelyä ja pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää väyläviranomaisen kanssa. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

Mäntsälän kunta tukee KUUMA-seudun näkökulmaa liikenneturvallisuuden parantamisen esiinnostamisesta. Suunnitelmaluonnoksen mukaan vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 181 ihmistä, mikä on pienin määrä nykymuotoisen tieliikenneonnettomuustilastoinnin historiassa. Väkilukuun suhteutettuna Suomessa kuitenkin tapahtuu kaksinkertaisesti liikennekuolemia Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Suunnitelma-luonnoksessa tuodaan myös esiin, etteivät vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä ole juuri vähentyneet kymmenen viime vuoden aikana.

KUUMA-seudun tavoin Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että valtio osallistuu tieverkon liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Yleisellä tieverkolla on paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan korjata kustannustehokkaasti edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävä resursointi. Kasvavalla KUUMA-seudulla on tarpeita toteuttaa esimerkiksi keskisaarekkeellisia suojateitä, koululaisliikenteen turvallisuutta parantavia linja-autopysäkkilevennyksiä ja muita liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Nykyinen rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista kuin muutamien kohteiden toteuttamisen vuosittain 330 000 asukkaan seudulla. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee osoittaa riittävät resurssit hankekorien toimenpiteiden toteuttamiseen. Tämä on välttämätöntä liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029–2037. Perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso nousee noin 1,73 miljardista eurosta 1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 saakka vuosittaiset rahoitustasot on sovitettu julkisen talouden suunnitelman mukaisiksi. Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa, jolla vähennetään huonokuntoisten teiden määrää. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia. Käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Suunnitelmaluonnoksen toimenpide-ohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Suunnitelmaluonnoksen mukaan korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu taittuu vuodesta 2029 alkaen, päättyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

Mäntsälän kunta pitää perusväylänpidon rahoitustason nostamista, liikenneverkon korjausvelan hillitsemistä ja pienten parantamistoimenpiteiden edistämistä erittäin positiivisina toimenpiteinä. Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata kasvun ja yhdyskuntarakenteen tiivistymisen tarpeisiin. Uusinvestointien ohella kunnos-sapito tukee sujuvia, tehokkaita ja turvallisia kuljetuksia niin tavara- kuin henkilöliikenteessä.

Helsingin seudulle sijoittuu suuri osa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon kansainvälistä sekä valtakunnallista logistiikkaa. Helsinki - Vantaa on maan tärkein kansainvälinen lentoasema, jonka kautta kulkee yli 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostamiselle on tarvetta useammin kuin muualla maassa. Nykytilanteessa erityisesti alemmipitoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitus-taso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. KUUMA-seudun näkökulmaa tukien Mäntsälän kunta tuo esiin huolen valtion väyläverkon supistumisen mahdollisista negatiivisista vaikutuksista kunnille tulevaisuudessa. Erityisesti huomion kiinnittävät kaduksi otettavien maanteiden kunto ja mahdolliset korjaustarpeet.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa, mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistä-mättömät hankkeet. Jo päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia euroa. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta noin 9 miljoonaa euroa vuodessa kohdistetaan väyliä suunnitteluun vuodesta 2029 alkaen. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa.

Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väyliä, tievalais-tuksen ja liittymien parantamisiin. Lisäksi valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla.

Mäntsälän kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemukseen, että maantieverkon parantamisrahoituksen kohdentaminen on oikeansuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien rahoitustasoa kuitenkin riittämättömänä verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. Seudulla kehittyvien suurten yritysalueiden sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason elinvoimavaikutusten kannalta valtion resursointia liikenneverkon kehittämiseen tulisi lisätä. Elinvoiman sekä elinkeinoelämän näkökulmat painottuvat myös hallitusohjelmassa. Valtion tulisi omalta osaltaan olla mahdollistamassa suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteutumista ja liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovittamista. Seudulla pidetään tärkeänä, että liikennehankkeiden suunnittelulle varataan riittävät resurssit.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista. KUUMA-seudun tapaan Mäntsälän kunta pitää valtioavustuksia tervetulleena ja oikeansuuntaisena toimenpiteenä, mutta toivoo myös hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä ja nykyistä vähemmän kuormittavia.

Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuudelle varataan yhteensä 51,6 miljoonaa euroa vuosittain vuosien 2026 – 2028 aikana ja 61,6 miljoonaa euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen. Junaliikenteen ostoihin varataan 34,9 miljoonaa euroa vuosittain, mikä vastaa nykyistä tasoa. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on vuosittain 9,8 miljoonaa euroa ja keskisuurten kaupunkiseutujen 8,1 miljoonaa euroa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen varataan vuosittain 32,3 miljoonaa euroa vuoteen 2028 saakka ja 42,3 miljoonaa euroa vuodesta 2029 alkaen.

Mäntsälän kunta pitää KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti suunnitelmaluonnoksessa esitettyä rahoitustason nostoa vuodesta 2029 alkaen positiivisena toimenpiteenä joukkoliikenteen vähimmäispalvelutason säilyttämiseksi. Kokonaisuutena valtion rahoitustaso julkisen joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen jää kuitenkin vaatimattomaksi. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta rahoitustasoa tulisi nostaa. Suurilla kaupunkiseuduilla on keskeinen merkitys päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12-suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. KUUMA-seutu pitää kohtuuttomana periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosiin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu asianmukaisesti ja systemaattisesti. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmät näkökulmat on otettu varsin kattavasti huomioon vaikutusten arvioinnissa.

Mäntsälän kunta pitää myönteisenä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden arvioidaan vastaavan varsin hyvin suunnitelmalle useisiin asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksen mukaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Erityisesti perusväylänpitoon ohjattavalla lisärahoituksella katsotaan olevan merkittävä vaikutus tavoitteen saavuttamisen kannalta. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa tehdyt strategisen linjauksen liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon arvioidaan tukevan taloudellisen kestävyuden tavoitetta. Myös sosiaaliseen kestävyteen liittyvien vaikutusten arvioidaan olevan lievästi myönteisiä, koska liikkumisen mahdollisuudet paranevat. Toisaalta ympäristöselostuksessa tuodaan esiin, ettei henkilöliikenteen palveluiden osalta merkittävää, ostovoimakorjausta huomioivaa määrärahalisäystä ole tehty, vaan rahoituksella pyritään varmistamaan ainoastaan vähimmäispalvelutaso.

Elinkeinoelämän kilpailukykyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuteen ja logistiikan toimivuuteen liittyvät vaikutukset ovat tärkeitä näkökohtia suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. KUUMA-seudun näkökulmaa tukien Mäntsälän kunta nostaa esiin myös tarpeen tuottaa

arviointitietoa erilaisten pienten toimenpiteiden vaikutuksista liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Muut huomiot?

Mäntsälän kunnan tavoitteiden mukaisesti kuntien ja valtion välinen vuorovaikutus liikennejärjestelmän kehittämiseksi on erittäin tärkeänä. Yhteistä keskustelua ja ymmärrystä tarvitaan kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien yhteensovittamiseksi. Myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa käytävällä vuoropuhelulla on suuri merkitys.

KUUMA-seudun näkökulman mukaisesti Mäntsälässä pidetään myös tärkeänä, että uudistuva valtiosuusjärjestelmä tukee kasvavien kuntien mahdollisuuksia investoida kasvun edellyttämään infrastruktuuriin.

Gummerus Vesa
Mäntsälän kunta - kunnanjohtaja 5.3.2025 § 1