

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta / Utlåtande om utkast till den nationella planen för transportsystemet

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 27.01.2021 § 5
133/08.00.00/2021

Valmistelija / Beredare: Liikennesuunnittelija / trafikplanerare Eva Lodenius, eva.lodenius(a)sipoo.fi, yleissuunnittelupäällikkö / översiktsplaneringschef Suvi Kaski, suvi.kaski(at)sipoo.fi

Suomen ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu on käynnistynyt liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimana vuonna 2019. Suunnitelmassa on analysoitu liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä sekä esitetty suunnitelman yhteiskunnalliset päämäärät ja liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet.

Suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman (vuodet 2021–2032), joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen vaikutuksia sekä suunnitelman seuranta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tekemisestä on säädetty liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Suunnitelma viimeistellään keväällä 2021 ja viedään valtioneuvoston hyväksyttäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja vaikutusten arviointiselostuksesta. Aineisto löytyy Valtioneuvoston internetsivuilta osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>. Lausunto pyydetään toimittamaan ensisijaisesti www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta.

KUUMA-seutu lausuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta koko KUUMA-seudun osalta. KUUMA-komission on tarkoitus hyväksyä yhteislausunto kokouksessaan 18.2.2021. KUUMA-seudun yhteisessä lausunnossa keskitytään koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkökulmat esimerkiksi liikennehankkeiden osalta eivät välttämättä välity kunnan oman näkemyksen mukaisella painotuksella. Näin ollen KUUMA-seudun yhteisen lausunnon lisäksi KUUMA-kunnat voivat antaa myös omat lausuntonsa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taustaa

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä koskeva analyysi, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 asti ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevat tavoitteet. Suunnitelmaluonnos ei näin ollen sisällä hankkeita tai määrärahojen alueellista kohdentamista. Suunnitelmaluonnoksen mukaan Väylävirasto laatii suunnitteluohjelman sekä investointiohjelman seuraavaksi 6–8 vuodeksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltyjen tavoitteiden ja kriteerien sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa esitetty visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 on kestävä ja saavutettava Suomi. Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

Suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman (vuodet 2021–2032), joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman.

Toimenpideohjelman valmisteluun ovat vaikuttaneet suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, parlamentaarisen ohjausryhmän ohjaus, vertailuvaihtoehto eli tieto siitä, millaiseen tilanteeseen nykyisin päätetyillä toimenpiteillä päädytään vuoteen 2032 mennessä, tutkimukset ja selvitykset sekä tieto liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista. Lisäksi toimenpideohjelman valmistelussa on hyödynnetty alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja -strategioita sekä huomioitu suunnitelman laatimisen aikainen laaja vuorovaikutus sidosryhmien kanssa. Toimenpideohjelman valmistelua on ohjannut vaikutusten arviointi, jota on tehty suunnittelun rinnalla.

Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa pyritään kehittämään myös tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa kehittämällä esimerkiksi liikennejärjestelmää ja sen kehitystä koskevaa tietoa sekä vaikutusten arviointia.

Suunnittelukauden ensimmäisinä vuosina julkisen talouden suunnitelma ja jo tehdyt päätökset rajoittavat liikkumavaraa uusien toimenpiteiden rahoituksen osalta. Tämän vuoksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määrärahakorotukset (esimerkiksi perusväylänpito, liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikennetukien korotukset) ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Kiireellisimpinä suunnitelman alkuvuosina aloitettaviksi uusiksi toimenpiteiksi on tunnistettu matkaketjujen kehittämiseen ja tiedon ja digitalisaation hyödyntämiseen liittyviä toimenpiteitä. Koronatilanteesta johtuvia joukkoliikenteen elvytykseen liittyviä toimenpiteitä varaudutaan toteuttamaan suunnittelukauden alkupuolella julkisen talouden suunnitelman ylityksinä. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen määrärahat vuosina 2021–2032. Valtion rahoitusohjelma tarkistetaan tarvittaessa julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ohjaavat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki sekä valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, joka perustui suunnitelman valmisteluprosessia pohtineen parlamentaarisen työryhmän loppuraporttiin. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta.

Suunnitelman hyväksyy valtioneuvosto. Ennen hyväksymistä suunnitelma annetaan eduskunnalle selontekona.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesitykseen. Osin siihen pohjautuen Sipoon kunta lausuu valtakunnallisesta liikennejärjestelmäluonnoksesta seuraavaa:

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa on onnistuttu käsittelemään monipuolisesti liikennejärjestelmän eri osa-alueita, eri liikennemuotoja ja kehittämistarpeita. Sipoon kunta pitää hyvänä, että valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Sipoon kunta toteaa kuitenkin, että suunnitelma on jäämässä yleispiirteiselle tasolle, ja että myös vuorovaikutusprosessissa olisi parannettavaa. Suunnitelmaluonnos ei sisällä hankkeita tai määrärahojen alueellista kohdentamista. Suunnitelmaluonnoksen mukaan Väylävirasto laatii suunnitteluohjelman sekä investointiohjelman seuraavaksi 6–8 vuodeksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltyjen tavoitteiden ja kriteerien sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta. Valmistelun vuorovaikutusta ei ole kuvattu.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon 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. KUUMA-seutu myös ehdottaa, että jatkossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisen yhteydessä yhteistyöryhmään otetaan mukaan myös Uudenmaan maakunta ja edustaja jostain seudun kunnasta tai kaupungista.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, 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 lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. MAL 2019 sisältää muun muassa laajan toimenpideohjelman priorisoituine infrahankkeineen, jonka merkitys ja perustelut tulee tunnistaa myös valtakunnallisella tasolla. Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä valtion panostuksia kaupunkiseutujen kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen edistäviin hankkeisiin ja joukkoliikenteen kehittämistä mahdollistavaan infraan niin raideliikenteen kuin linja-autoliikenteen osalta.

Sipoon kunnan näkökulmasta keskeisinä joukkoliikenteen edellytyksiä parantavana ja kestävästä liikkumisen edistämisen hankkeena on Kerava–Nikkilä-rataosuuden avaaminen henkilöliikenteelle, jonka kunta toivoo kuuluvan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman. Hanke sisältyy MAL 2019-suunnitelmassa vuoteen 2030 toteutettaviin hankkeisiin. Keravan ja Nikkilän välillä kulkevan hyväkuntoisen sähköistetyn radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle on järkevä ja kustannustehokas tapa hyödyntää olemassa olevaa

raideinfrastruktuuria toimivan joukkoliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla. Henkilöliikenteen käynnistäminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää suhteellisen pieniä investointeja kokonaan uuteen rataan verrattuna.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä myös 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.
- 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.
- Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, joka nostetaan 1,4 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. 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. Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että 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. Sipoon kunta korostaa, että vt 4:n ja vt 7:n toimivuuden varmistaminen on erittäin tärkeää Helsingin seudun itäisen kehityskäytävän aluerakenteen ja elinkeinotoiminnan kannalta. Toimivat liikenneyhteydet ovat tärkeitä alueiden saavutettavuudelle ja parantavat niiden kehittymisen edellytyksiä.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle, jossa sijaitsee valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa sekä

liikenteen solmukohtia. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat tällä alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Nykyisin erityisesti alemmpitasoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan. Valtion rahoitus liikenneverkkoon ei ole pysynyt ajantasaisena, ja tämä näkyy rapistuvina väylinä ja kehittämishankkeiden viivästymisenä. Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että nykytilanne on KUUMA-seudun kannalta erittäin haastava, sillä huomattavan suuri osa KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle. Kestävän liikkumisen edistämisen lisäksi on tärkeä parantaa alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta parantamalla tie- ja katuverkon ongelmakohtia sekä huolehtimalla myös alempiasteisen tiestön liikennöitävyydestä ja kuljettavuudesta. Sipoon kunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa, ml. joukkoliikenteen toimintaedellytysten näkökulmasta, ja kuljetuksissa on merkittävä.

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. Sipoon kunta pitää KUUMA-kuntien tavoin maantieverkon kehittämisinvestointien rahoitustason laskevaa trendiä haasteellisena kysymyksenä verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta korostaa, että MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnatun rahoituksen 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. Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että kestävän liikkumisen edistävät toimenpiteet ovat erittäin positiiviset ja oikeansuuntaiset. KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta toivoo myös, että avustuksiin liittyvät hakuprosessit olisivat kuntien kannalta selkeitä. Lisäksi Sipoon kunta korostaa, että hakuprosessit tulisi pitää mahdollisimman kevyinä, jotta parannetaan myös pienempien kuntien mahdollisuuksia osallistua valtionavustushakuihin.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio panostaa kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin huomattavasti nykyistä enemmän. KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää tätä kestävän liikkumisen edistämisen kannalta erittäin tervetulleena toimenpiteenä. 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. Valtion lisätuki

kunnille edellyttää kunnilta vastaavia lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen. Sipoon kunta korostaa, että kaupunkiseudut vastaavat jo nyt pääosasta joukkoliikennepalvelujen rahoituksesta.

Valtio vastaa saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain nojalla. Suunnitelmaluonnokseen on kirjattu, että valtio säilyttää yhteysalusliikenteen määrärahat nykyisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella tasolla ja laatii yhteistyössä saaristoasian neuvottelukunnan kanssa yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet. Järjestämisperusteet laaditaan vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen. Uusien yhtenäisten järjestämisperusteiden käyttöönoton jälkeen valtio muodostaa yhteysalusreiteistä toiminnallisesti ja taloudellisesti tehokkaita kokonaisuuksia. Lisäksi valtio vahvistaa yhdessä palveluntuottajien kanssa maantielautta- ja yhteysalusliikenteen digitaalisen aikataulutiedon tarjontaa. Sipoon kunta pitää hyvänä, että yhteysalusliikenne on huomioitu osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta. Sipoon kunta toteaa, että Sipoon saaristo on yksi Suomen tiheimmin rakennetuista saaristoalueista ja elävä saaristo edellyttää toimivaa kuljetusverkkoa. Yhteysalusliikenteen tulee palvella saaristossa liikkuvia ja saaristoliikenteen digitaalisen aikataulutiedon lisääntyminen ja yhteysalusliikenteen kehittäminen parantaisi saaristoalueiden saavutettavuutta.

Suomessa julkinen sektori (valtio ja kunnat) vastaavat suurimmasta osasta liikenneverkkojen rahoituksesta ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnos linjaa liikenneverkon rahoitusta. Suunnitelmaluonnos sisältää esityksen yhteisrahoitusmallista sekä periaatteita yhteisrahoitusmallin soveltamiseksi erityyppisissä hankkeissa. Esityksen mukaan yhteisrahoitusmallia hyödynnetään nykyistä kattavammin, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (esim. kunnat). Sipoon kunta toteaa, että ehdotettu yhteisrahoitusmalli ei ole hyväksyttävissä. Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Pienille kunnille on mahdotonta ottaa kannettavakseen valtion kustannuksia esitetyllä tavalla. Yhteisrahoitusmallin muodostamisessa ja soveltamisessa tulisi huomioida katuverkon ja muun yhdyskuntarakenteen kehittämisen kustannusrasitus kunnalle. Sipoon kunta korostaa, että esimerkiksi valtion kävely- ja pyöräilyinfran kehittämistä ei tule maksattaa kunnilla. Useat kunnat ovat osallistuneet ELY:n hankkeiden rahoitukseen, jotta välttämättömiä hankkeita on saatu liikkeelle ELY:n niukasta resurssoinnista huolimatta. Yhteisrahoitusmallissa on syytä ottaa huomioon kuntien ja valtion tehtävät, vastuut ja rahoitusasema kokonaisuutena. Tulee myös huomioida, että kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa. Kustannusjaon pohjaesitystä tulee vielä suunnitella yhdessä kuntien kanssa.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että 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. 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 elinkeinon, työssäkäynnin ja asumisen tarpeiden kannalta. Suunnitelman toimenpiteillä tuetaan kaupunkiseutujen yhteyksiä ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Sipoon kunta pitää KUUMA-kuntien tavoin 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.

Esittelijä / Föredragande Kehitysjohtaja / Utvecklingsdirektör Siren Pirjo

Ehdotus / Förslag

Maankäyttöjaosto päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande om utkast till den riksomfattande trafiksystemplanen enligt beredningstexten ovan till Kommunikationsministeriet.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut

Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen teknisellä korjauksella.

Markanvändningssektionen beslöt enhälligt godkänna föredragandens förslag med tekniska korrigeringar.