

Vihdin kunnan lausunto - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030

Kunnanhallitus 25.04.2022 § 88
144/00.04.00/2022

Vihdin kunnan lausunto/Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030.

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/2156/04.00/2022

Taustaa

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023-2030. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 2.5.2022 mennessä. Lausunto pyydetään antamaan alla oleviin kysymyksiin pohjautuen.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2023-2030 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Vihdin kunnanhallitus on antanut lausunnon Väyläviraston investointiohjelmasta vuosille 2022-2029 1.3.2021 lausuntopalvelun kautta.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Lausuntokierroksella saatu palaute käydään läpi, ja huomioidaan kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa.

Valmistelija	Laura Kilpeläinen, etunimi@sukunimi@vihti.fi, puh. 044-4675444
Esittelijä	Kunnanjohtaja Erkki Eerola
Ehdotus	Kunnanhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon lausuntopyyntöön VÄYLÄ/2156/04.00/2022 Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030.

Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Valmistelunperiaatteet on kuvattu selkeästi ja ymmärrettävästi. Yksittäisten hankkeiden vaikutusten arviointi on esitetty, samoin kuin se, miten se on yhteydessä Liikenne 12 tavoitteisiin. Hankkeiden tavoitteiden ja vaikutusten arviointia on selkeytetty edellisestä investointiohjelmasta. Vihdin kunta korostaa kaupunkiseutunäkökulman huomioon ottamista investointiohjelman valmistelussa ja kiinnittää huomiota Suomen kansantalouden näkökulmasta merkittävän Helsingin seudun rooliin ja tarpeisiin liikenneverkon kehittämisessä.

Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Vaikutusten arvioinnin perusteella investointiohjelma vastaa hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin ottaen huomioon liikenneverkon kehittämiseen ja parantamiseen käytettävissä olevat rajalliset resurssit. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat keskenään osittain erisuuntaisia, mutta lopputulos on vaikutuksiltaan varsin tasapainoinen.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi Länsi-Uudellamaalla.

Saavutettavuustavoitteen osalta Vihdin kunta kiinnittää huomiota investointiohjelman mahdollisuuksiin parantaa seutujen sisäistä saavutettavuutta ja edistää kestäväää sekä turvallista liikkumista. Kaupunkiseutujen merkitys on hyvin keskeinen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää, esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen edellyttää määrätietoista kehittämisotetta.

Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelut on esitetty selkeästi ja ymmärrettävästi vaikutusten arvioinnin tuloksiin peilaten. Vaikutukset on arvioitu systemaattisesti SOVA-lain edellyttämällä tavalla. Läpinäkyvyyden varmistamiseksi investointiohjelmassa olisi kuitenkin hyvä tuoda selkeästi esille, miten eri puolilla Suomea sijaitsevia hankkeita on käytännössä vertailtu keskenään väylämuodoittain ja priorisoitu vaikuttavuuden perusteella.

Vihdin kunta pitää erittäin tärkeänä tunnistaa, miten investointiohjelma tukee 1,6 miljoonan asukkaan Helsingin seudun kasvua, elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisesti. Esimerkiksi työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen on erittäin tärkeää.

Vihdin kunta toteaa, että Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle. Sään ääri-ilmiöt ovat aiheuttaneet haasteita tieverkon kunnolle kuluvan talven aikana ja aiheuttaneet merkittävää korjausvelkaa tieverkolle. Myös alempitasoisen tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

Miten muuttaisitte investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

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 kestäväälle kehittämiselle. MAL-suunnitelman hankekorit ja MAL-sopimuksen asettamat reunaehdot tulee ottaa huomioon investointiohjelman valmistelussa. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden, Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta tulee edistää, jotta mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa.

Investointiohjelmaan kuuluu Vt2 parantaminen välillä Mt120-Karkkila (hankekorit 1B). Tavoitteena on pääväyläasetuksen mukainen tavoitetila liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden suhteen, mahdollistaen kuitenkin myös alueen kehittämisen etenkin taajamaosuuksilla Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan alueilla. Vihdin kunta toteaa, että kehittämisselvitys toteutetaan Karkkila-Nummela yhteysvälillä ja näin ollen väyläviraston investointiohjelmassa täytyy hanke esittää kokonaisuutena Vt2 parantaminen välillä Nummela-Karkkila. Hanke edistää pääväyläasetuksen saavuttamista ja parantaa Vihdissä alueiden sisäistä saavutettavuutta. Hanke parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välisen puuttuvan jalankulun ja pyöräilyn väylän osalta.

Vihdin kunta pitää erittäin myönteisenä, että valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe on sisällytetty investointiohjelmaan. Valtatie 25:n ensimmäisen vaiheen suunnittelua täytyy edistää määrätietoisesti, jotta hankekokonaisuus voidaan toteuttaa seuraavien vuosien aikana. Väylän kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että seuraavat vaiheet suunnitellaan ja toteutetaan heti ensimmäisen vaiheen jatkona.

Vihdin kunta toteaa, että Hanko-Hyvinkää radan peruskorjaus on kannatettava hanke. Hankkeen suunnittelun yhteydessä tulisi selvittää mahdollisuuksia tärinähaittojen vähentämiseksi ongelmakohteissa. Radalla kuitenkin kulkee jo nykyisellään venäläisiä kivihiilijunia, joiden liikennöinti aiheuttaa merkittävää tärinä- ja meluhaittaa. Vihdin kunta esittää, että radan peruskorjauksen yhteydessä tutkitaan mahdollisuudet hyödyntää kumipohjaimellisia betoniratapölkkyjä pahimmilla tärinäalueilla. Vihdin kunta on esittänyt laajempaa nopeusrajoitusalueita tärinähaittojen

minimoimiseksi kuin väylävirasto on toteuttanut. Väylävirasto on vedonnut ratageometrian haasteisiin päättäessään nykyisestä nopeusrajoitusalueesta todeten, että mäkeen jäämisen riski on liian suuri. Näissä kohteissa tulisi peruskorjauksen yhteydessä tutkia muita keinoja tärinähaittojen poistamiseksi.

Pitkälle suunnitellun Espoo-Salo (ESA) -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2019 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävän liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä.

Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nostaa 15 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.

Vihdin kunta pitää Liikenne 12 -suunnitelman mukaista 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.

Vihdin kunta kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisa joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia. Tällaisia hanketarpeita ovat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Kävelyn ja pyöräiliikenteen hanketarpeita on kuitenkin paljon ja monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa 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. Vihdin osalta Maantie 110 kevyen liikenteen väylän toteuttaminen tukee useita Liikenne 12 -suunnitelman strategisia linjauksia.

Valtion osallistuminen maanteiden varsilla sijaitseviin jalankulun ja pyöräväylien toteutuksiin ei voi rajautua ainoastaan seudullisesti merkittäviin yhteyksiin. Pääve 2.0-työssä seudullisia yhteyksiä osoitetaan kehyskuntiin hyvin rajallisesti vedoten pitkiin yhteysväleihin. Maailmantilanteen muuttuessa ja polttoaineiden hintojen kasvaessa pyöräilyn merkitys kasvaa entisestään liikkumismuotona. Lisäksi sähköpyörien yleistyminen mahdollistaa entistä pidempiä vapaa-ajan ja työmatkaliikenteen osuuksia.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Vihdin kunta pitää erittäin tärkeänä, että Väyläviraston investointiohjelman laadinnassa käytäisiin keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Tiivis vuorovaikutus on välttämätöntä kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien nivomiseksi yhteen. Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisi toimia pohjana valtakunnalliselle investointiohjelmalle. Vihdin kunta painottaa, että kyseisellä investointiohjelmalla on merkittävää vaikutusta kuntien kehitykseen. Näin ollen prosessin kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota riittävään vuorovaikutukseen ja riittäviin lausunnonantomahdollisuuksiin.

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Vihdin kunta toivoo, että investointiohjelma on laadittu realistisesti ja siinä esitetyt hankkeet on tosiasiallisesti mahdollista toteuttaa vuoteen 2030 mennessä. Näin investointiohjelmalla on mahdollista tuoda uusia hankkeita ohjelman päivitysten yhteydessä, kuitenkin niin, etteivät uudet hankkeet aiheuta investointipainetta ohjelmassa jo olevien hankkeiden osalta. Vihdin kunta pitää tärkeänä, että pitkäjänteisyys näkyisi myös suunnitteluohjelmassa ja suunnittelun resursoinnissa.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan ehdotuksen yksimielisesti.