

Vihdin kunnan lausunto - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031

Kunnanhallitus 27.02.2023 § 40
90/00.04.00/2023

Vihdin kunnan lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031. Lausuntopyynnön diaarinumero: (VÄYLÄ/150/04.00/2023)

Taustaa

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024 - 2031. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 28.2.2023 mennessä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Ohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenteen infrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee investointiohjelman taloudellisen kehyksen.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3,0 miljardia euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 miljardia euroa, rautateille noin 1,6 miljardia euroa ja vesiväylille noin 0,2 miljardia euroa. Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu valtion kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on eräs keskeinen lähtökohta investointiohjelmalle. Strateginen tilannekuva sisältää kuitenkin enemmän tarpeita, kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelman luonnosta on kehitetty jatkuvasti arvioinnin perusteella tavoiteltuun suuntaan.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen. Väylävirasto pyytää

tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

Valmistelija

Laura Kilpeläinen etunimi.sukunimi(at)vihti.fi, p. 044-4675444

Esittelijä

Kunnanjohtaja Erkki Eerola

Ehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon lausuntopyyntöön VÄYLÄ/150/04.00/2023 Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031.

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

Investointiohjelma vastaa melko hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin ottaen huomioon merkittävät toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat joiltakin osin erisuuntaisia, mutta lopputulos on vaikutuksiltaan varsin tasapainoinen.

Vihdin kunta kiinnittää huomiota investointiohjelman mahdollisuuksiin parantaa seutujen sisäistä saavutettavuutta ja luoda mahdollisuuksia kestäväälle ja turvalliselle liikkumiselle. 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 ja riittävää resursointia.

Muun muassa kustannustason nousun, käynnissä olevien hankkeiden rahoituspäätösten tarkistamisen ja uusien hankkeiden toteutus päätösten seurauksena edellisessä investointiohjelmassa 2023 - 2030 esitettyjen maantieverkon kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset ovat ylittäneet maantieverkon kehittämisen talouskehityksen noin 200 miljoonalla eurolla. Tämän johdosta investointiohjelmassa 2024 - 2031 ei esitetä uusia maantieverkon kehittämishankkeita ja ohjelman ulkopuolelle on jäänyt neljä aikaisemmin esitettyä kehittämishanketta mukaan lukien vt2 kehittäminen välillä Nummela-Karkkila.

Investointiohjelman lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on esitetty varsin yksiselitteisesti ja ymmärrettävästi. Myös kytkennät suunnitteluohjelmaan ja perusohjelmaan on tuotu esiin. Vihdin kunta korostaa kaupunkiseutunäkökulman nykyistä vahvempaa huomioon ottamista investointiohjelman valmistelussa. Esimerkiksi joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen on noussut tärkeäksi kysymykseksi Länsi-Uudellamaalla.

2. 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 alemmpitasoisen tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa 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 mukaan Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 miljoonan euron rahoitus sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierroksen toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla (Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Oulu, Tampere ja Turku). Vihdin kunta pitää rahoitustasoa yleisellä tasolla riittämättömänä ottaen huomioon Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet.

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 painottaa, että Hanko-Hyvinkää radan perusparannuksen yhteydessä tulee väyläviraston vastata kunnan katualueille sijoittuvista muutoksista. Esimerkkinä Vihdin kunta nostaa esille Hanko-Hyvinkää radan sähköistämisen yhteydessä tulleet tasoristeyksien poistamisesta johtuvat uudet liikennejärjestelyt.

Vihdin kunta painottaa, että investointiohjelmaan aiemmassa vaiheessa kuulunut Vt2 parantaminen välillä Nummela-Karkkila (hankekorit 1B) on

nostettava takaisin investointiohjelmaan. Tavoitteena on pääväyläasetuksen mukainen tavoitetila liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden suhteen, mahdollistaen kuitenkin myös alueen kehittämisen etenkin taajamaosuuksilla Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan alueilla.

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 1B-luokan hankkeena. Väylän kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että seuraavat vaiheet suunnitellaan ja toteutetaan heti ensimmäisen vaiheen jatkona.

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.

Valtion tulisi osallistua kaikkien maanteiden varteen suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maantieverkolle sijoituvia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. Monet jalankulku- ja pyöräverkkotarpeet eivät ole ELY-keskuksen tarveselvityksessä mukana, vaikka ne edistävät selvästi jalankulkua ja pyöräilyä. Vihdin kunta korostaa, että kuntatasolla on hyvä käsitys kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista.

Vihdin kunta kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisia 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 jalankulun- ja pyöräilyväylän toteuttaminen tukee useita Liikenne 12 -suunnitelman strategisia linjauksia.

Valtion osallistuminen maanteiden varsilla sijaitseviin jalankulun ja pyöräilyväylien 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.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Vihdin kunta pitää tärkeänä, että kunnat ja seudut kutsutaan jatkossa keskeisinä sidosryhminä mukaan ohjelmaluonnoksen työstämiseen, jotta kunta- ja seututason tieto liikenneverkon kehittämistarpeista saataisiin suoraan työn tueksi. Liikenneverkon kehitys ei saisi eriytyä maankäytön ja asumisen kehityksestä ja näihin liittyvistä tarpeista. Varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla ratkaisuilla on suuri merkitys. Investointiohjelman seurantaa varten tulisi perustaa seurantaryhmä, johon kutsutaan edustus kunnista.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden, Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta tulee edistää, jotta mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa. Vihdin kunta nostaa esimerkkinä Valtatie 25 hankearvioinnin ja kehittämiselityksessä tunnistetut liittymäkohteet Vihdin alueella.

Myös investointiohjelman ulkopuolelle jäävien, MAL-sopimusneuvottelujen kautta ratkaistavien keskisuurten hankkeiden suunnittelua tulee edistää.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Investointiohjelman valmistelun suhdetta kaupunkiseutujen MAL-suunnitteluun sekä kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimusmenettelyyn olisi hyvä kuvata nykyistä laajemmin. MAL-sopimusten toimenpiteillä pyritään osaltaan vaikuttamaan liikkumistarpeisiin kaupunkiseuduilla ja edistämään kestävästä liikkumisesta, millä voi olla myös valtakunnallista merkitystä. Investointiohjelman tuoma pitkäjänteinen näkymä valtion väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on erittäin tervetullutta.

Pöytäkirja tämän asiakohdan osalta tarkastetaan heti kokouksessa.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan ehdotuksen yksimielisesti.

Pöytäkirja tämän asiakohdan osalta tarkastettiin heti kokouksessa.

Tiedoksi

väylävirasto