

Vihdin kunnan lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032

Kunnanhallitus 11.12.2023 § 279

546/08.00.00/2023

Väyläviraston lausuntopyyntö 17.11.2023 (VÄYLÄ/6978/04.00/2023)

Taustaa

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025 - 2032. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 22.12.2023 mennessä.

Väylävirasto on laatinut järjestyksessään neljännen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Ohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenteen infrahankkeet. Investointiohjelmaa hyödynnetään muun muassa valtion talousarvioesitysten valmistelussa. Väylävirasto valmistelee investointiohjelman lisäksi muun muassa suunnitteluohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman, joiden sisältö tasapainotetaan ja sovitetaan yhteen investointiohjelman kanssa.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutuksesta päättää eduskunta. Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset puolestaan päättävät pienemmistä parantamishankkeista. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä. Investointiohjelma on tarkoitus päivittää seuraavan kerran Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen jälkeen keväällä 2025.

Investointiohjelman talouskehys perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan. 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. Polttoaineiden ja raaka-aineiden viime vuosien jyrkkä hinnannousu on kasvattanut väylähankkeiden kustannuksia, mikä näkyy myös investointiohjelman hankkeiden kustannusarvioissa. Hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelmaa 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.0444675444
Esittelijä	Kunnanjohtaja Erkki Eerola
Ehdotus	Vihdin kunnanhallitus päättää antaa Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032 seuraavan lausunnon.

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

Investointiohjelma vastaa melko hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin rajallisten resurssien puitteissa. Toimintaympäristön muutokset haastavat väyläverkon kehittämistä muun muassa kasvaneiden rakentamiskustannusten muodossa. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat joiltakin osin erisuuntaisia, joten kokonaisuus riippuu osaltaan eri tavoitteiden keskinäisistä painotuksista.

Vihdin kunta kiinnittää huomiota tarpeeseen edistää seutujen sisäistä saavutettavuutta ja tukea kestävää sekä turvallista liikkumista. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennystavoitteiden näkökulmasta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden nostaminen kasvavilla kaupunkiseuduilla on tärkeässä roolissa. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen vaatii määrätietoista otetta ja merkittävää taloudellista resursointia.

Investointiohjelman mukaan kustannustason nousun, käynnissä olevien hankkeiden rahoituspäätösten tarkistamisen, uusien hankkeiden toteutuspäätösten ja suunnittelussa olevien hankkeiden kustannusten nousun takia edellisessä investointiohjelmassa 2024 - 2031 esitettyjen maantieverkon kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset ovat nousseet noin 30 miljoonaa euroa yli maantieverkon kehittämisen talouskehityksen. Tämän seurauksena investointiohjelmassa ei esitetä uusia maantieverkon kehittämishankkeita. Useita merkittäviä kohteita jää näin ollen odottamaan toteutusta mukaan lukien Vt2 kehittäminen välillä Nummela- Karkkila.

Investointiohjelman lähtökohdat, valmisteluperiaatteet ja taloudelliset reunaehdot on esitetty sangen selkeästi ja ymmärrettävästi. Myös suunnitteluohjelman ja perusohjelman roolit on kuvattu erikseen. Vihdin kunta korostaa kasvavien kaupunkiseutujen tarpeiden näkyvää huomioon ottamista investointiohjelman valmistelussa. Esimerkiksi joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen on noussut tärkeäksi kysymykseksi Länsi-Uudellamaalla.

Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma on perusteltu varsin selkeästi ja läpinäkyvästi vaikutusten arvioinnin tulosten pohjalta. Vaikutukset on arvioitu systemaattisesti hanketasolla, väylämuodon tasolla ja koko investointiohjelman tasolla. Investointiohjelman hankearvioitujen maantie- ja ratakankkeiden hyötyjen kohdentumista on tarkasteltu myös maakunnittain.

Investointiohjelmassa todetaan, ettei ohjelma ole yksittäisen tavoitteen näkökulmasta kaikkein optimaalisin. Yhden tavoitealueen painotus johtaisi siihen, että jokin muu tavoitealue jäisi vastaavasti heikommaksi. Vihdin kunta kiinnittää kuitenkin huomiota vaikutusten mittaluokkiin ja liikenneverkon kehittämistoimenpiteiden välillisiin vaikutuksiin esimerkiksi maankäytön kehittämispotentiaalin kannalta. Investointiohjelmassa tulisi pystyä tunnistamaan, minkälaisia vaikutuksia Helsingin seudun liikenneverkon kehittämiseen sijoitetulla taloudellisella panostuksella on koko kansantalouden kannalta.

Suomen ainoan metropolialueen, 1,6 miljoonan asukkaan Helsingin seudun kasvulla, elinvoimaisuudella ja kilpailukyvyllä on niin valtakunnallista kuin kansainvälistäkin merkittävyyttä. Työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen on erittäin tärkeää. Seudulla sijaitsee muun muassa valtakunnallisesti tärkeitä joukkoliikenteen solmupisteitä, logistiikkakeskuksia, satamia ja Helsinki-Vantaan lentoasema. Esimerkiksi pääradan ja sen liikennetarjonnan kehittyminen sekä lentoaseman saavutettavuuden ja toiminnan turvaaminen ovat kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeitä näkökohtia.

Vihdin kunta toteaa myös, että Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Väyläverkon kuluminen on nopeaa suurten liikennemäärien myötä, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle ja tiheämmälle päällystystarpeelle. Pääväylien rinnalla myös alemmpitasoisen tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee ottaa huomioon. Liikenneturvallisuuden merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

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

Helsingin seudulle laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma sekä kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kestäväälle kehittämiselle. MAL-suunnitelman hankekorit ja MAL-sopimuksen linjaukset tulee ottaa huomioon investointiohjelman valmistelussa.

Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 miljoonan euron rahoitus sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla (Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Oulu, Tampere ja Turku). Vihdin kunta pitää rahoitustasoa riittämättömänä ottaen huomioon koko Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet. Esimerkiksi KUUMA-seudulla kehittyvien suurten yritys- ja elinkeinoalueiden sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason elinvoimavaikutusten näkökulmasta valtion resursointi näyttäyty vaatimattomana. Valtion tulisi omalta osaltaan varautua suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteuttamiseen ja mahdollistaa liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovitus. Vihdin kunta pitää tärkeänä, että liikennehankkeiden suunnittelulle varataan riittävät resurssit. Elinvoiman sekä elinkeinoelämän näkökulmat painottuvat myös hallitusohjelmassa.

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. Lisäksi radan sähköistämisen johdosta Meritien silta tulee rakentaa uudelleen korkeampana, joka aiheuttaa nykyiselle katuverkolle haasteita.

Vihdin kunta painottaa, että investointiohjelmaan aiemmassa vaiheessa kuulunut Vt2 parantaminen välillä Nummela-Karkkila 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 pyöräilyväylän osalta.

Vihdin kunta pitää erittäin positiivisena, että valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe sisältyy investointiohjelmaan. Vihdin kunta kuitenkin korostaa tarvetta priorisoida hanke korkealle tasolle. Edelliseen investointiohjelmaan (2024 - 2031) verrattuna liikennehankkeiden priorisoinnin luokittelu on muuttunut kaksitasoisesta (luokat 1A ja 1B) kolmitasoiseksi (luokat 1, 2 ja 3). Valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe oli aikaisemmin luokassa 1B, mutta nyt hanke on merkitty luokkaan 3 vielä suunnittelua vaativana hankkeena. Osassa valtatie 25 kehittämiselvityksen hankkeista suunnitelmavalmius ei vastaa luokkaa 3, vaan hankkeet ovat toteuttamiskelpoisia. Väylän kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että ensimmäistä vaihetta edistetään ja

seuraavat vaiheet suunnitellaan ja toteutetaan heti ensimmäisen vaiheen jatkona. Valtatiellä 25 on suuri merkitys huoltovarmuudelle ja tilaa vaativalle elinkeinotoiminnalle.

Vihdin kunta pitää tärkeänä, että valtio sitoutuu maanteiden varteen suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. Vihdin kunnassa maantieverkolle sijoittuu useita kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita olisi tärkeää edistää kuntien ja ELY-keskusten yhteistyönä. Monet jalankulku- ja pyöräverkkotarpeet eivät ole ELY-keskuksen tarveselvityksessä mukana, vaikka ne edistävät selvästi jalankulkua ja pyöräilyä. 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.

Vihdin osalta Maantie 110 jalankulun- ja pyöräilyväylän 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. Vihdin kunta korostaa, että kuntatasolla on hyvä käsitys kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

Vihdin kunta tuo esiin myös tarpeen parantaa liikenneturvallisuutta. Maantieverkolle sijoittuu useita pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää väyläviranomaiselta riittävää resursointia. Tällaisia hanketarpeita ovat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset sekä liittymien turvallisuutta parantavat pienet toimenpiteet. Myös automaattivalvonnan lisääminen taajamien sisään tuloväylille ja kuntien kanssa yhdessä määriteltäviin paikkoihin alemmalla tie- ja katuverkolla parantaisi liikenneturvallisuutta kustannustehokkaasti hyödyttäen myös valtio-osapuolta. Automaattisen valvonnan lisääminen tulisi ottaa huomioon investointiohjelman budjetoinnissa.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Vihdin kunta esittää, että investointiohjelman luonnos valmisteltaisiin nykyistä laajemmassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa. Kunnat ja seudut olisi tärkeää osallistaa mukaan ohjelmaluonnoksen työstämiseen, jotta kunta- ja seututaso tietoa liikenneverkon kehittämistarpeista saataisiin mukaan työhön. Liikenneverkon kehittämisen kytkentä maankäytön ja asumisen kehittämiseen tulisi varmistaa myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnan puitteissa. Varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla ratkaisuilla on suuri merkitys.

Investointiohjelman seurantaan varten tulisi perustaa seurantaryhmä, johon kutsutaan edustus kunnista.

Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta tulee edistää, jotta mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa. Esimerkkinä Vidin kunta nostaa esiin valtatie 25 kehittämisen seuraavat vaiheet ja niiden suunnitteluvalmiuden parantamisen, sekä Vt2 Nummela-Karkkila välin suunnitelmavalmiuden parantamisen.

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Investointiohjelman taloudellinen raami on valitettavan niukka väyläverkon tarpeisiin nähden. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa (MAL 2023) on tunnistettu kestävä kasvun kannalta merkittävimpiä liikenneverkon kehittämistoimia, joita olisi tärkeää edistää yhdessä valtio-osapuolen kanssa. Yleisellä tasolla investointiohjelman valmisteluprosessia ja sen suhdetta kaupunkiseutujen MAL-suunnitteluun sekä kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimusmenettelyyn olisi hyvä kuvata nykyistä seikkaperäisemmin. MAL-sopimusten toimenpiteillä pyritään osaltaan vaikuttamaan liikkumistarpeisiin kaupunkiseuduilla ja edistämään kestävää liikumista, millä voi olla myös valtakunnallisen tason merkittävyyttä. Investointiohjelman tuoma pitkäjänteinen näkymä valtion väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on erittäin tervetullutta.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan päätösehdotuksen yksimielisesti.

Tiedoksi

Väylävirasto