

Asia: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

Lausunnonantajan lausunto

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

Investointiohjelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin ja ottaa huomioon merkittävät toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Ohjelmassa on esitetty kattavasti vaikutukset tavoitteisiin nähden niin kokonaisuuden, väylämuodon kuin hankkeiden osalta.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arvioinnin kuvauksessa kerrotaan, että käytetyssä PRIO-menetelmässä ei ole voitu ottaa huomioon kaikkia Liikenne 12 -suunnitelmassa määriteltyjä arvioitavia vaikutuksia. Ulkopuolelle kokonaan tai merkittävässä määrin ovat jääneet mm. luonnon monimuotoisuuteen, yhdyskuntarakenteen kestävyys, luonnonvarojen käyttöön ja vesiin, sekä terveyteen ja hyvinvointiin kohdistuvia vaikutuksia. Kattavimmin PRIO-menetelmässä on pystytty huomioimaan saavutettavuuteen, taloudelliseen kestävyys ja turvallisuuteen liittyvät tekijät ja vaikutukset.

Vaikutusten arvioinnissa on kuitenkin ollut mukana ns. kestävyyskori, jossa on mukana ympäristökestävyttä ja terveyden edistämistä koskevia näkö-kulmia. Tämä aiheuttaa epäselvyyttä paitsi kestävyyskorin käytettävyydestä, myös eri hankekorien vertailtavuudesta ja tasapuolisuudesta. Hankekorikohtaisissa arvioinneissa sekä monitavoiteoptimoinneissa olisi selkeämpää pitäytyä niissä teemoissa, jotka PRIO-menetelmässä voidaan parhaiten huomioida ja arvioida hankkeiden kestävyttä muilla tavoilla.

Vaikutusten arvioinnin päätelmissä on tunnistettu PRIO-menetelmän puut-teet. Olisi ollut hyvä, että puutteet olisi huomioitu myös arviointitulosten ana-lyyseissa. Sinänsä PRIO-menetelmänä on erinomainen väline hankkeiden väliseen vertailuun ja priorisointiin. Sen erityisiksi kehittämiskohteiksi on tunnistettu ympäristökestävyys ja terveyden tavoitealueet, joten tulevaisuudessa menetelmä palvelee paremmin myös kestävyys teemoja.

Ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat kuitenkin tasapuolisia ja selkeitä.

Vaikutusten alueellinen jakautuminen ja kohdentuminen tukee sitä, että Etelä- ja Länsi-Suomen hankkeet ovat tehokkaita. Vaikka Uusimaa saa absoluuttisesti katsottuna maakunnista suurimman hyödyn, hyöty on asukasta kohden jaettuna lähellä valtakunnallista keskiarvoa. Uudenmaan elinvoimaisuutta tukevat toimenpiteet, ovat merkittäviä myös valtakunnallisesti. Erityisen suuri vaikutus on pääradan kehittämisellä sekä parantuneilla yhteyksillä Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotoکوhtaisten talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Uudenmaan liitto tuo esille jo edellisessä lausunnossaan mainitut hankkeet, joita ei ole huomioitu toivotulla tavalla investointiohjelmassa.

Kantatien 51 kehittämisen välillä Kirkkonummi–maantie 115 tulee alkaa tällä ohjelmakaudella. Tiejakson kehittämisellä parannetaan liikenneturvallisuutta sekä onnettomuuksien heikentämää toimintavarmuutta. Tieosuudella on puutteita myös jalankulku- ja pyöräily-yhteyksissä. Parantamista voidaan tehdä myös vaiheittain, toteuttamalla ensin Sunnanvikin erotasoliittymä (prioriteetti 1). Inkoon Joddböleen suunnitellut suurhankkeet nostavat parantamisen tarvetta kantatiellä 51 entisestään etenkin liittymien osalta. Liittymien suunnitteluun ja kehittämiseen tulee osoittaa rahoitusta, jotta kantatien sujuvuus ja turvallisuus saadaan turvattua myös maankäytön toteutuessa (prioriteetti 3).

Valtatielle 2 Nummelan ja Karkkilan välille tehdyn kehittämisselvityksen toimenpiteiden suunnittelu on aloitettava välittömästi ja toteutus heti suunnit-telun edettyä (prioriteetti 3). Väylää käyttävä raskas liikenne ja olosuhteet aiheuttavat valtatiellä muun muassa turvallisuusongelmia.

Perusparannustarpeessa olevan Lahti-Loviisa radan liikennöitävyys tulee varmistaa myös siinä tapauksessa, että se ei toteudu hallitusohjelmaan kirjatun investointiohjelman kautta (prioriteetti 3). Radan perusparannus mah-dollistaa sen, että mahdollisimman suuri osa Loviisan sataman kuljetuksista voidaan siirtää raiteille. Perusparannus kytkeytyy myös suunnittelussa olevaan Loviisan väylän syventämiseen.

Investointiohjelmassa mainitun henkilöliikennepaikkojen parantamisen tulee sisältää jo edellisen investointiohjelman parantamishankkeissa mainitut Karjaa–Hanko-välin matkustajalaiturien pidennykset sekä Inkoon aseman käyttöönoton edellyttämät toimenpiteet prioriteetilla 1, jotta välille suunniteltu sähkömoottorijunaliikenne on mahdollista aloittaa.

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

Investointiohjelma vaikutusten arviointineen on niin laaja kokonaisuus, että lausunnon valmisteluun ja käsittelyyn olisi syytä antaa jatkossa enemmän aikaa.

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

Investointiohjelman luonnoksessa prioriteetilla 3 esitetyn Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaiheen suunnittelua tulee edistää, jotta se voidaan nostaa mahdollisimman nopeasti prioriteettiin 1.

Lisäksi suunnittelua tulee edistää seuraavissa kohteissa:

- Helsinki–Tampere pääradan peruskorjaus
- Hanko–Hyvinkää-radon peruskorjaus ja Hyvinkää–Kirkniemi 250 kN akselipainon kehittäminen sen osana
- Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet (Järvenpää–Nurmijärvi-yhteys sekä Kehä IV)
- Valtatien 25 kehittämisen seuraavat vaiheet
- Koverharin sataman tieyhteys
- Raskaan liikenteen palvelualueet Helsingin seudun MAL-alueen lisäksi Länsi- ja Itä-Uudellamaalla
- Lahti–Loviisa-radon perusparannus

Lisäksi suunnittelua tulee jatkaa seuraaviin vaiheisiin seuraavissa selvityksissä ja suunnitelmissa tunnistetuissa kohteissa:

- Valtateiden 2 ja 6 sekä kantateiden 51 ja 55 kehittämissuunnitelmat
- Valtatien 1 aluevarausuunnitelma

Suunnittelua tulee edistää myös seuraavissa tämän investointiohjelman aikajänteen jälkeen toteutettavissa kohteissa:

- Helsinki–Tallinna tunneli yhteys
- Helsinki–Tallinna tunneliin liittyvä ratayhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalta Hanko–Hyvinkää radalle, mukaan luettuna rataan liittyvä rahtiterminaali ja varikko

Lisäksi tulee edistää niiden investointiohjelman ulkopuolelle jäävien, Helsingin seudun MAL-sopimusneuvottelujen kautta ratkaistavien hankkeiden suunnittelua, jotka koskevat valtion väyläverkkoa. Näistä Uudenmaan liitto nostaa kiireellisenä Espoon ja Kirkkonummen rajaseudulle sijoittuvan raskaan raideliikenteen varikon.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Niiden hankkeiden ajoituksessa, joihin on mahdollista saada CEF-rahoitusta, tulee ottaa huomioon, että tällä rahoituskaudella jaettavaa rahaa on jäljellä niukasti. Ellei hankkeelle ole mahdollista hakea rahoitusta viimeistään vuonna 2024, hanke kannattaa siirtää suosiolla alempaan prioriteettiin ja varmistaa, että sillä on valmius hakea rahoitusta heti seuraavan rahoituskauden alussa vuonna 2028.

Investointiohjelmassa tulee esittää hankkeet, jotka ovat pudonneet pois aikaisemmasta investointiohjelman ehdotuksesta, mutta eivät ole edenneet rahoituspäätökseen.

Investointiohjelmassa tulee esittää vaihtoehtoisten energianlähteiden käyttöönoton edellyttämät valtion toimenpiteet.

Salmi Petra
Uudenmaan liitto - Uudenmaan maakuntahallitus