

Uudenmaan liiton lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2022–2029

Maakuntahallitus 19.08.2021 § 103
746/07.00.04.00.00/2021

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat tasapuolisia ja esitetty selkeästi. Ohjelmasta jää silti puuttumaan muutamia Uudellemaalle erityisen tärkeitä ja kannattavia toimenpiteitä, joiden sisällyttämistä tulee vielä harkita uudelleen. Kustannusraamin vuoksi ohjelmasta pois jätettävien hankkeiden karsiminen tulee perustella yhtä hyvin kuin mukaan otetut hankkeet. Investointiohjelmassa tulee arvioida väyläverkon kehityksen vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin suhteessa vähennystavoitteeseen. Ohjelmassa tulee esittää myös selkeä kokonaiskuva liikenneverkon kehittämisestä. Tulevien investointiohjelmien laatimisesta tulee informoida maakuntien liittoja ennakoivammin kuin tällä ensimmäisellä kerralla.

Asian vireilletulo

Väylävirasto pyytää lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Lausuntopyyntö on saapunut 2.7.2021 ja lausunto on annettava 15.9.2021 mennessä.

Asian tausta

Väylävirasto on laatinut valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 toimeenpanoa. Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on eduskunnan hyväksymään Liikenne 12 -suunnitelmaan ja Väyläviraston laatimaan liikenteen strategiseen tilannekuvaan perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

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

Investointiohjelmaluonnokseen sisältyy Uudenmaan alueelta pääradan kehittämisen kolmas vaihe välillä Helsinki–Riihimäki, Hanko-Hyvinkää-radnan peruskorjaus, valtatie 4 parantaminen Kehä I:n ja Kehä III:n välillä, Kehä III:n painumakorjauksen Espoonkartanon kohdalla, valtatie 2 liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantamisen maantien 120 ja Karkkilan liittymien välillä, Loviisan ja Koverharin satamien väylien syventäminen sekä useita perusväylänpitoon liittyviä maanteiden parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 – suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 – suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?
5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Ehdotus lausunnoksi

Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Ohjelmaan sisällytetyt hankeet on perusteltu kattavasti, mutta kustannusraamin vuoksi ohjelmasta pois jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu kevyesti. Varsinkin hankearvioinnilla kannattaviksi osoitettujen suurimpien hankkeiden karsiminen tulee perustella yhtä hyvin kuin hankkeiden sisällyttäminen ohjelmaan on perusteltu.

Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Ohjelmassa on esitetty kattavasti kunkin valitun hankkeen vaikutukset tavoitteisiin nähden. Myös ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat tasapuolisia ja esitetty selkeästi. Myös liitteessä 2 esitettyjen hyviksi todettujen hankkeiden ulkopuolelle jättäminen tulisi perustella vaikutusten kautta.

Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Vaikuttavuuden kannalta ohjelman tulee sisältää enemmän Uudellemaalle ja Etelä-Suomeen sijoituvia toimenpiteitä kuin luonnoksessa on esitetty.

Pisara+:n mukaiset toimenpiteet on otettava mukaan siltä osin, kun ne eivät sisälly Helsingin seudun MAL-suunnitelmaan. Pisara+ toimenpiteet tukevat kestävästä maankäytön lisäämistä mahdollisuuksien lähijunaliikenteeseen tukeutuen ja saavutettavuuden parantamista kaukojunaliikenteellä.

Joitain Hanko–Hyvinkää-radalla sekä valtatie 25 korjaus- ja parannustoimenpiteitä on esitetty, mutta Hangon sataman kautta kulkevan liikenteen kasvava määrä sekä liikenneturvallisuus edellyttävät enemmän toimenpiteitä ohjelmakaudella.

Kantatien 51 kehittämisen välillä Kirkkonummi–maantie 115 tulee alkaa tällä ohjelmakaudella. Tiejakson kehittämisellä parannetaan liikenneturvallisuutta sekä onnettomuuksista johtuvaa toimintavarmuutta. Tieosuudella on myös puutteita jalankulku- ja pyöräily-yhteyksissä.

Parantamista voidaan tehdä myös vaiheittain, toteuttamalla ensin esimerkiksi Sunnanvikin erotasoliittymä.

Masalan eritasoliittymän ripeä parantaminen Kehä III:lla on välttämätöntä liikenneturvallisuusongelmien vuoksi. Lisäksi liittymän parantaminen edesauttaa maankäytön kehittymisen edellytyksiä hiilidioksidipäästöjen kannalta kestäväälle alueelle. Hanketta ei ole voitu kokoluokkansa vuoksi sisällyttää Helsingin seudun MAL-sopimukseen.

Perusparannustarpeessa olevan Lahti-Loviisa radan liikennöitävyys tulee varmistaa, jotta mahdollisimman suuri osa Loviisan sataman kuljetuksista voidaan siirtää raiteille. Perusparannus kytkeytyy myös 1B korissa olevaan Loviisan väylän syventämiseen.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista?

Investointiohjelman laadinnasta tulee jatkossa informoida ennakoivammin. Hankkeiden priorisoinnista tulee informoida maakuntatasolla jo ennen luonnoksen valmistumista esimerkiksi maakuntien liikennejärjestelmätyöhön sisältyvissä kokouksissa.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurantamittareita tullaan käsittelemään liikennejärjestelmätyön kokouksissa. Näitä mittareita tulee hyödyntää tulevien investointiohjelmien laadinnassa.

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelmassa on esitetty vain hankkeet, jotka perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmaan. Ohjelma ei siis sisällä hankkeita, joista on jo tehty toteuttamispäätös, eikä hankkeita, joita edistetään MAL-sopimusten tai hankeyhtiöiden kautta. Myös suunnittelun käsittely erikseen rinnakkaisessa suunnitteluohjelmassa vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista. Investointiohjelmaan tulee tästä syystä liittää tiivistelmä ohjelman ulkopuolella etenevistä hankkeista sekä suunnitteluohjelmasta karttoina ja luetteloina.

Liikenneverkon kehittämisen kokonais kuvan hahmottamiseksi ja seurantaa helpottamaan tarvitaan erillisten dokumenttien lisäksi strategisen tilannekuvan sekä investointi- ja suunnitteluohjelmien kooste, josta käy ilmi vähintään kunkin pääväylän toimenpidetarpeet sekä toimenpiteiden eteneminen kussakin ohjelmassa.

Heikon suunnitteluvalmiuden vuoksi ohjelman ulkopuolelle jääviä, mutta muuten perusteltuja hankkeita tulee priorisoida voimakkaasti suunnitteluohjelmassa, **esimerkiksi Pisaran vaihtoehtoisten ratkaisujen selvittämistä ja Kehä IV: n seuraavia suunnitteluvaiheita.**

Valtakunnallisen liikennemallin valmistuttua investointiohjelmassa tulee arvioida väyläverkon kehityksen vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin suhteessa vähennystavoitteeseen.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Käsittely:

Käsittelyn aikana maakuntajohtaja täydensi lausunnon toiseksi viimeisen kappaleen muotoon (lisäykset on merkitty pöytäkirjaan lihavoineilla):
”Heikon suunnitteluvalmiuden vuoksi ohjelman ulkopuolelle jääviä, mutta muuten perusteltuja hankkeita tulee priorisoida voimakkaasti suunnitteluohjelmassa, esimerkiksi Pisanan vaihtoehtoisten ratkaisujen selvittämistä ja Kehä IV: n seuraavia suunnitteluvaiheita.”

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen ja esittelijän täydennysten mukaisen lausunnon.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntijat Petri Suominen, Heini Peltonen, Pasi Kouhia

Täytäntöönpano:

Väylävirasto