

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2024–2031

Maakuntahallitus 27.02.2023 § 19
54/07.00.04.00.00/2023

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat tasapuolisia ja esitetty selkeästi, ja ohjelma ottaa huomioon toimintaympäristön merkittävät muutokset. Vaikutusten arvioinnissa käytetty PRIO-menetelmä on tunnustetuista heikkouksistaan huolimatta erinomainen väline hankkeiden väliseen vertailuun ja priorisointiin.

Ohjelmasta jää puuttumaan muutamia Uudellemaalle erityisen tärkeitä ja kannattavia toimenpiteitä, joiden sisällyttämistä tulee vielä harkita uudelleen. Riittämättömän suunnitteluvalmiuden vuoksi koriin 1B sijoitettujen Uudellemaalle tärkeiden hankkeiden suunnittelua tulee priorisoida, jotta niiden toteutus ohjelmakauden aikana voidaan varmistaa. Kustannusraamin vuoksi ohjelmasta pois jätettävien hankkeiden karsiminen tulee perustella yhtä hyvin kuin mukaan otetut hankkeet.

Asian vireilletulo

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031. Lausuntopyyntö on saapunut 1.2.2023 ja lausunto on annettava 28.2.2023 mennessä.

Asian tausta

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Eduskunnan tekemät talousarviopäätökset ovat kuitenkin poikenneet tästä kehyksestä niin, että tällä hetkellä talousarvio- ja kehyspäätösten mukainen määräraha on vuosien 2021–2026 osalta noin 267 miljoonaa euroa pienempi kuin Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehys.

Vuosia 2024–2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Investointiohjelmaluonnokseen sisältyy Uudenmaan alueelta pääradan kehittämisen kolmas vaihe välillä Helsinki–Riihimäki, Helsinki–Tampere-radan peruskorjaus, Hanko-Hyvinkää-radan peruskorjaus, valtatie 4 parantaminen Kehä I:n ja Kehä III:n välillä, valtatie 25 Hanko–Mäntsälä ensimmäisen vaiheen parannukset, Kehä III:n painumakorjauksen Espoonkartanon kohdalla, Inkoon, Loviisan ja Koverharin satamien väylien syventäminen sekä useita perusväylänpitoon liittyviä maanteiden parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte ohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Ehdotus lausunnoksi

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.

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 ympäristökestävyyttä ja terveyden edistämistä koskevia näkökulmia. 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 kestävyyttä muilla tavoilla.

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

Ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat kuitenkin tasapuolisia ja selkeitä. Vaikutusten alueellisen jakautuminen ja kohdentuminen osoittaa, että tehokkuuden kriteeri täyttyy Länsi- ja Etelä-Suomessa huomattavasti paremmin kuin Pohjois- ja Itä-Suomessa. Tämä

on otettava huomioon hankkeiden valinnassa investointiohjelmaan, jotta Liikenne 12 -suunnitelman tehokkuustavoite täyttyy paremmin.

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

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

Hanko–Hyvinkää-radon sekä valtatie 25 korjaus- ja parannustoimenpiteitä on esitetty 1B korissa, mutta Hangon sataman kautta kulkevan liikenteen kasvava määrä sekä liikenneturvallisuus edellyttävät toimenpiteitä jo ohjelmakauden alkupuolella.

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 esimerkiksi Sunnanvikin erotasoliittymä. Joddbölen maankäytön kehitys nostaa tarpeita kantatiellä 51 etenkin liittymien osalta. Liittymien kehittämiseen tulee osoittaa rahoitusta, jotta kantatien sujuvuus ja turvallisuus saadaan turvattuun myös maankäytön toteutuessa.

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 seuranta?

Investointiohjelmassa on hyvä lisäys investointihankkeiden toteutumisen seurannasta. Lisäys olisi hyvä säilyttää myös jatkossa, jotta hankkeiden toteutumista voidaan seurata myös pidemmältä aikajaksolta

Seurantaan tulisi lisätä myös esimerkiksi kirjallinen kuvaus toimintaympäristöstä ja sen muutoksista valtakunnallisella tasolla. Etenkin ulkoiset muuttajat olisi hyvä kuvata esimerkiksi tilannekuvana. Tilannekuvassa tulisi tuoda esille ne muuttajat, jotka ovat vaikuttaneet liikenteeseen ja näin ollen myös investointien suuntautumiseen.

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

Suunnittelua tulee edistää seuraavilla investointiohjelman luonnoksen 1B korin hankkeilla

- Hanko-Hyvinkää-radon peruskorjaus
- Helsinki-Tampere pääradan peruskorjaus
- Hyvinkää–Kirkniemi 250 kN akselipainon kehittäminen, jossa suunnittelua tulee edistää viimeistään vuonna 2024 CEF- rahan saamiseksi vuonna 2023
- Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe
- Loviisan väylän syventäminen

Lisäksi suunnittelua tulee edistää seuraavissa kohteissa:

- Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet (Järvenpää-Nurmijärvi -yhteys sekä Kehä IV)
- Valtatien 25 kehittämisen seuraavat vaiheet
- Karjaa-Hanko –välin matkustajalaitureiden pidentäminen (Hanko-pohjoinen, Santala, Lappohja, Tammisaari, Dragsvik)
- Inkoon aseman käyttöönoton edellyttämien toimien selvittäminen ja suunnittelu
- Koverharin sataman tieyhteys
- Raskaan liikenteen palvelualueet Helsingin seudun MAL-alueen lisäksi Länsi- ja Itä-Uudellamaalla
- Lahti–Loviisa-radon parannus

Lisäksi suunnittelua tulee jatkaa seuraaviin vaiheisiin seuraavissa kohteissa:

- Vt 2, Vt 6 ja Kt 55 kehittämissuunnitelmat
- Vt 1 ja Kt 51 aluevarausuunnitelmat

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

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

Lisäksi tulee edistää kaikkia 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.

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 koriin 1B 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.

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

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian käsittely:

Asian käsittelyn aikana esittelijä täydensi ehdotustaan seuraavasti:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntijat Petri Suominen, Heini Peltonen, Pasi Kouhia, Tanja
Lamminmäki, Sakari Saarinen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Väylävirasto