

## KUUMA-SEUDUN LAUSUNTO VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMASTA VUOSILLE 2023 - 2030

Väyläviraston lausuntopyyntö 1.4.2022 (VÄYLÄ/2156/04.00/2022)

LUONNOS 11.4.2022/HH

### Taustaa

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023 - 2030. Lausunto on pyydetty toimittamaan [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi) -sivuston kautta 2.5.2022 mennessä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään toisen 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 kehityksen.

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 2,7 miljardia euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,1 miljardia euroa, rautateille noin 1,5 miljardia euroa ja vesiväylille noin 80 miljoonaa 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.

### Lausunto

*Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?*

Investointiohjelman lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on esitetty varsin yksiselitteisesti ja ymmärrettävästi. Myös kytkennät suunnitteluohjelmaan ja perusohjelmaan on tuotu selkeästi esiin. KUUMA-seutu korostaa kaupunkiseutunäkökulman huomioon ottamista investointiohjelman valmistelussa ja kiinnittää huomiota Suomen kansantalouden näkökulmasta merkittävän Helsingin seudun rooliin ja tarpeisiin liikenneverkon kehittämisessä.

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

Vaikutusten arvioinnin perusteella investointiohjelma vastaa sangen onnistuneesti sille asetettuihin tavoitteisiin ottaen huomioon liikenneverkon kehittämiseen ja parantamiseen käytettävissä olevat rajalliset resurssit. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat keskenään osittain erisuuntaisia, mutta lopputulos on vaikutuksiltaan varsin tasapainoinen.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi muun muassa Helsingin seudulla.

Saavutettavuustavoitteen osalta KUUMA-seutu kiinnittää huomiota investointiohjelman mahdollisuuksiin parantaa seutujen sisäistä saavutettavuutta ja edistää kestävää sekä turvallista liikkumista. Kaupunkiseutujen merkitys on hyvin keskeinen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta. Kestävien kulkumuotojen kulkupaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää, esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen edellyttää määrätietoista kehittämisotetta.

*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.

KUUMA-seutu 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.

KUUMA-seutu korostaa, että Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle. Myös alemmitasoisien tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

*Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen 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 ulkopuolelle jääneiden, Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta tulee edistää, jotta mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa.

KUUMA-seutu esittää seuraavien seikkojen huomioon ottamista valtion väyläverkon investointiohjelman ja suunnitteluohjelman valmistelussa:

- Pääradan kapasiteetin lisäämisen kolmas vaihe (Pasila - Riihimäki) tulee käynnistää toisen vaiheen toteuttamisen rinnalla.
- Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja liityntä-pysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nostaa 15 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.

- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää valtateiden 3 ja 4 välistä logistiikan poikittaisyyhteyttä (Järvenpää - Nurmijärvi) tulee edistää.
- KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Kerava - Nikkilä -radalle suunniteltua henkilöliikenteen käynnistämisen mahdollistavaa sekä Keravan ja Sipoon maankäytön kehittämistä ja asumista edistävää hanketta tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin. Hanke tulee sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023 - 2030 MAL-sopimuksen mukaisesti.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää Kehä IV -yhteyttä tulee edistää. Hanke tukee lentokentän pohjoispuolisen Focuksen logistiikka-alueen yhteyttä valtatie 3 suuntaan.
- Kehä III:n (kantatie 50) länsiosan, jonka maankäyttö tehostuu voimakkaasti, ja Länsiväylän (kantatie 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita edistettävä.
- Espoo - Salo -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2019 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävä liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä. Toisaalta ESA-rata ei saa heikentää rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa, ja rantarataa tulee jatkossakin kehittää samoin kuin sen lähijunaliiikennettä.

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. Esimerkkinä asumisen lisäämistä ja kestävä maankäyttöä tukevasta liittymätarpeesta voidaan mainita Masalanportin eritasoliittymä Kirkkonummella.

KUUMA-seutu pitää erittäin myönteisenä, että valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe on sisällytetty investointiohjelmaan. Väylän kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että seuraavat vaiheet suunnitellaan ja toteutetaan heti ensimmäisen vaiheen jatkona. Esimerkkinä valtatiehen 25 liittyvistä kehittämistarpeista KUUMA-seutu tuo esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän toteuttamisen.

KUUMA-seutu 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.

Valtion tulisi osallistua suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maantieverkolle sijoittuvia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. KUUMA-seutu toteaa kuntatasolla olevan hyvä käsitys kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista.

KUUMA-seutu kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisa joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia. KUUMA-seudulla 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, monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti

kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

*Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?*

Väylaverkon investointiohjelman luonnos on valmisteltu Väyläviraston sisäisenä työnä, kuten edelliselläkin ohjelmakierroksella. KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että kunnat ja seudut osallistetaan keskeisinä sidosryhminä mukaan ohjelmaluonnoksen työstämiseen. 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.

*Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Kahdeksalle vuodelle laadittava investointiohjelma luo tervetullutta pitkäjänteistä näkymää valtion väylaverkon kehittämiseen ja ylläpitoon. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että pitkäjänteisyys näkyisi myös suunniteluohjelmassa ja suunnittelun resursoinnissa.