



LAUSUNTO

22.2.2023

Väylävirasto

www.lausuntopalvelu.fi

Asia: VÄYLÄ/150/04.00/2023, Väyläviraston lausuntopyyntö 1.2.2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031, luonnos

Vuosia 2024–2031 koskeva investointiohjelman luonnos on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain avoimella lausuntopyynnöllä seuraavan vuoden talousarviovalmistelua varten. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta talousarviopäätösten yhteydessä. Pienemmistä parantamishankkeista päättävät Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset, Hämeen kauppakamarin alueen osalta Uudenmaan ELY-keskus. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti seuraavien kysymysten kautta:

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

Luonnoksessa on kuvattu hyvin investointiohjelman valmisteluperiaatteet sekä kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12) ja talouskehukseen.

Toimintaympäristö on muuttunut paljon viimeisen vuoden aikana ja erityisesti kustannusten nousu haastaa väyläverkon kehittämistä. Väyläverkolla ja erityisesti maantieverkolla on jo vuosia ollut kehittämistarpeita enemmän kuin toteuttamismahdollisuuksia. Liikenne12-suunnitelman odotetaan tuovan pitkäjänteisempää ja ennustettavampaa näkymää väyläverkon kehittämishankkeisiin.

Suomen geopoliittinen asema Venäjän naapurimaana tulee huomioida myös rata- ja maantiehankkeiden priorisoinnissa ja toimeenpanossa. Keskeisimpien yhteyksien, kuten Länsi-Suomen kautta koko Suomen läpi kulkevan pääradan merkitys tulee nähdä myös sotilaallisen liikkuvuuden kannalta aiempaa keskeisempänä tekijänä. Lisäksi pääradalla on Suomen läpi kulkevana väylänä keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle. Muuttunut toimintaympäristö lisää entisestään myös energian saatavuuteen liittyviä haasteita, mikä vauhdittaa energiamurrosta ja fossiilisista polttoaineista luopumista. Kiihtyvä tahti uusiutuviin energiamuotoihin siirtymisessä edesauttaa myös Euroopan greendeal-tavoitteiden saavuttamista. Muun muassa raideliikenne onkin keskeisessä roolissa tehokkaassa ja päästöttömässä liikkumisessa sekä Kanta-Hämeen että Päijät-Hämeen maakunnissa.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman luonnoksessa on esitetty kattavasti mukana olevien hankkeiden vaikutukset tavoitteisiin nähden (esim. taulukko 3, s. 37). Vastaavaa vertailua ei kuitenkaan ole esitetty ohjelmaluonnoksessa toteutuksen ulkopuolelle jääneistä hankkeista. Hämeen kauppakamarin mielestä toteutuksen ulkopuolelle jääneistä hankkeista tulisi esittää vastaavat perustelut.



Esimerkiksi vt 12 Lahti–Kouvola 1. vaihe (Uusikylä–Tillola) on jätetty investointiohjelman luonnoksen ulkopuolelle. Hankkeen kuvatut (Liite: Maantiehankkeet, s. 95/119) vaikutukset ovat pelkästään myönteisiä, vaikka hankkeella ei ole havaittavia vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin. Hämeen kauppakamari näkee kuitenkin, että hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun tie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentävät jarruttelua ja mahdollistavat tieosuudella runsaasti liikennöivien raskaiden sekä hitaampien rekkojen ohittamisen turvallisesti.

Investointiohjelman luonnokseen valittujen hankkeiden yhtenä keskeisenä valintakriteerinä on ollut hankkeen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Siinä todetaan, että kaikkien investointiohjelman valittujen tiehankkeiden, joista on tehty hankearviointi, hyöty-kustannussuhde (H/K-luku) on vähintään yksi. Ohjelmaluonnokseen on kuitenkin sisällytetty useita hankkeita, joiden hyöty-kustannussuhde on selvästi alle yhden. Lisäksi osalle hankkeista on esitetty useita H/K-lukuja siten, että kustannukset, joista ei saada laskennallisia hyötyjä, on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Epäselväksi jää, sisältyvätkö tällaiset toimenpiteet hankkeiden kustannuksiin ja investointiohjelman, mikä hankaloittaa kokonaiskuvan muodostamista arvioinnin tasapuolisuudesta.

Hämeen kauppakamari muistuttaa, että vt 12 Lahti–Kouvola välillä Uusikylä– Tillola-hankkeen H/K-luku on tiesuunnitelman mukaan 0,9 ja yleissuunnitelman mukaan 1,1–1,6 riippuen toteutusvaihtoehdosta. Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyvät tiejaksojen tie- ja liittymäjärjestelyt, meluntorjunnat, pohjavesisuojuukset sekä muut tarvittavat toimenpiteet parannettavilla osuuksilla. Hanke ja yhteiskuntataloudellinen laskelma sisältää esimerkiksi tärkeiden pohjavesialueiden suojauksen, mikä ei näy hyötynä yhteiskuntataloudellisissa laskelmissa.

Hämeen kauppakamari pitää erittäin tärkeänä nykyisen rataverkoston kehittämistä ja, että investointiohjelman ratahankkeet vähentävät junaliikenteen häiriöherkkyyttä ja parantavat täsmällisyyttä välityskyvyltään ongelmallisilla ratajaksoilla. Hankkeet myös lisäävät mahdollisuuksia lisätä henkilöliikenteen junatarjontaa erityisesti pääradalla. Esimerkiksi jo olemassa olevan Riihimäen kolmioraitteen käyttöönotto laajentaisi Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen työssäkäyntialueita.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelman Liikenne 12 mukaisen liikennemuohto-kohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Hämeen kauppakamari pitää ohjelmaluonnoksen ulkopuolelle jääneen valtatie 12 Uusikylä–Tillola tiehankkeen pois jättämistä perusteettomana ja edellyttää hankkeen sisällyttämistä investointiohjelman. Hankkeen tiesuunnitelma on jo valmis.

Perustelut Valtatie 12 Uusikylä–Tillola-tiehankkeen sisällyttämisestä investointiohjelman:

Valtatie 12 Uusikylä–Tillola-tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja palvelutasoluokkaan I, mutta tiejaksoilla on tunnistettu lukuisia palvelutasopuutteita ja muita haasteita: vaihteleva laatutaso, heikko turvallisuustilanne, alhaiset nopeusrajoitukset (pääasiassa 60 km/h ja 80 km/h), kapeus ja huono geometria, heikot ohittamismahdollisuudet, raskaan liikenteen suuri määrä, jonoutuminen, tasoliittymien suuri määrä ja tielle liittymisen vaikeus sekä häiriöherkkyys. Lisäksi tiejakso on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa.



Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa ja osa pääväyläverkkoa. Lisäksi se on merkittävä yhteysväli erityisesti elinkeinoelämän raskaan liikenteen kuljetusreitinä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä sekä satamiin. Myös huoltovarmuuden kannalta tieyhteyden merkitys on korostunut.

Useat yritykset ovat aikeissa investoida tai suunnittelevat mahdollista investointia Pippo-Kujalan uudelle teollisuusalueelle Lahdessa ja liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti-Kouvola välillä. Myös Lahden eteläisen kehätien ja Kouvolan rautatie- ja maantietermiinalin valmistuminen korostaa palvelutasopuutteita ja pullonkauloja kyseisellä tieosuudella. On myös huomioitava, että tieosuus on tärkeä eteläisen Suomen pääväylä ja Etelä-Suomen liikennestrategian kärkihanke.

Investointiohjelmassa ei ole myöskään esitetty Hämeenlinnan seudun ja Kanta-Hämeen kannalta keskeistä kehityshanketta Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymää valtatielle 3. Hämeen kauppakamari pitää tärkeänä, että eritasoliittymä tulee saada osaksi investointiohjelman 1A hankekorja, jossa hankkeiden suunnitelmavalmius ja vaikuttavuus on riittävä päätöksen tekoa varten tai ne ovat muuten kiireellisiä.

Perustelut Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymän valtatielle 3 sisällyttämisestä investointiohjelmaan:

Hämeenlinnan Moreeni ja Janakkalan Rastikangas muodostavat yhdessä kuntarajalleen valtakunnallisesti merkittävän logistiikka- ja yritysalueen (MORE), jonka yhteyksien parantaminen valtatielle 3 on ajankohtaista ja kiireellistä. Moren alueella on nykyisin jo yli 90 yritystä ja raskaan liikenteen yksiköitä alueelle kulkee 800 ajoneuvoa/vrk ja yli 170 000 ajoneuvoa/v. Työpaikkoja tulee olemaan 3 000. Eritasoliittymä parantaisi merkittävästi alueen saavutettavuutta ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Kansallisen ja kansainvälisen elinkeinoelämän kiinnostus MORE-aluetta kohtaan on suuri ja yksityisen sektorin panostukset alueella ovat tähän mennessä yli 200 miljoonaa euroa. Kyseessä on varsin poikkeuksellinen kuntayhteistyöhanke, jossa Hämeenlinnan kaupungin ja Janakkalan kunnan elinkeinoaluetta rakennetaan yhdessä elinkeinoelämä- ja korkeakoulu yhteistyössä (tki).

Nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (vt 3, vt 4) laajentamisen investointeja tulee arvioida käytettäväksi myös Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymän ja erityisesti siihen kytkeytyvän HCT-ajoneuvojen palvelualueen kehittämiseen.

Hämeen kauppakamari katsoo, että investointiohjelman luonnoksessa on mukana useita yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomampia kehityshankkeita kuin valtatie 12 Uusikylä-Tillola-tiehanke ja Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymä valtatielle 3.

Hämeen kauppakamari pitää hyvänä, että investointiohjelmassa on erityisesti huomioitu koko Suomen kilpailukyvyyn ja saavutettavuuden kannalta keskeinen päärata. Pääradan kehittämisen kannalta välttämätöntä on Helsinki–Tampere peruskorjaus (1B), sekä Pasila–Riihimäki 3. vaihe (1A). Pääradalla ja sen ruuhkaisimmilla rataosuuksilla tehtävät parannukset hyödyttävät koko Suomen raideliikennettä.



Myös Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen itä-länsisuuntaiset yhteydet välillä Turku–Forssa–Lahti valtateiden 10 ja 12 kautta sekä kantatien 54 kautta ovat sekä Kanta-Hämeen että Päijät-Hämeen sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä ja niiden kehittäminen on maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide. Teistä hiljattain valmistuneiden kehittämissuunnitelmien keskeiset ensimmäisen vaiheen toimenpiteet tulee saada näkyviksi ja ajoittaa osaksi valtion investointiohjelmaa.

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

Investointiohjelmassa tulee jatkossa esittää selkeämmin muutokset suhteessa edelliseen investointiohjelmaan. Ohjelmaluonnos on laaja ja vaikeaselkoinen useine liitteineen. Osin epäyhtenäinen esitystapa hankaloittaa sisällön ymmärtämistä. Esimerkiksi vain osa kohteista on merkitty tai numeroitu karttoihin ja osaa hankkeista käsitellään tarkemmin kuin toisia selventämättä kuitenkaan miksi.

Lisäksi investointiohjelman valmistelussa tulisi käydä Väyläviraston ja kunkin MAL-kaupunkiseudun kesken yhteinen keskustelu investointiohjelmaan soveltuvista MAL-hankkeista. Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittäminen MAL-kaupunkiseuduilla on valtion sekä seudun kuntien yhteinen intressi.

Valtio laatii myös useita toisiinsa kytkeytyviä liikenteellisiä ohjelmia ja tarkasteluja. Niiden seurantaan ja tiedonkulkuun, niin sisällön kuin vuorovaikutuksenkin osalta, olisi hyvä jatkossa kiinnittää huomiota erityisesti elinkeinoelämälähtöisesti.

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

Valtatie 10:n ja kantatie 54:n kehittämisselvityksissä tunnistettuja toimenpiteitä tulee saada tarkempaan jatkosuunnitteluun, jotta teiden osalta saadaan hankkeita toteutusvalmiuteen ja toteutukseen. Tiet ovat merkittäviä poikittaisliikenteen yhteyksiä maakuntien välillä.

Lisäksi Hämeen kauppakamari haluaa edistää vt 12 Joutjärvi–Uusikylä-tiesuunnitelman laatimista sekä Kerava–Lahti–Kouvola-lisäraiteiden yleissuunnittelun käynnistämistä, koska liikennemäärien ennakoitaan kasvavan Lahti-Kouvola välillä.

Myös Lahti-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere-junayhteyden käyttöönotto Riihimäen valmiin kolmioraiteen kautta palvelisi työmatkalaisia ja nopeuttaisi Itä- ja Länsi-Suomen välistä liikennettä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Hämeen kauppakamari toteaa, että investointiohjelman ja keskeisten hankkeiden lisäksi valtion tulee huolehtia alempiasteisen tieverkon korjausvelan kasvun taittumisesta elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi. Alempi tieverkko palvelee erityisesti alkutuotannon tarpeita, elinkeinonharjoittajia sekä bioenergia- ja metsäteollisuutta. Lisäksi sillä on merkitystä myös huoltovarmuuden kannalta. Alempiasteista tieverkkoa ei kuitenkaan käsitellä ohjelmassa riittävällä tasolla.



Hämeen kauppakamari edellyttää, että MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin osoitettu rahoitus kohdentuu tasapuolisesti kaikille MAL-kaupunkiseuduille. Kauppakamari katsoo, että valtion tulee vastata myös valtion oman väyläverkon investointikustannuksista. Kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen ei tule olla hankkeiden toteutuksen edellytyksenä.

HÄMEEN KAUPPAKAMARI
Jussi Eerikäinen
toimitusjohtaja