

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024-2031

61/08.00.00/2023

KH 20.02.2023 § 63

Valmistelija Tekninen johtaja Antti Heinilä, p. 03 4141 5340, antti.heinila (ät) forssa.fi

Väylävirasto pyytää 1.2.2023 saapuneella viestillä mm. Forssan kaupungin lausuntoa valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024-2031.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne12-suunnitelma. 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.

Lausunto on jäsennelty lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten perusteella. Lausunnot pyydetään jättämään 28.2.2023 mennessä lausuntopalvelu.fi -palveluun, josta myös lausuntomateriaalit löytyvät.

Lausuntoa on pyydetty kuntien lisäksi mm. Hämeen liitolta. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmän kokouksessa kuntien edustajat sopivat Hämeen liiton liikenneasiantuntija Juuso Helanderin kanssa, että Helander valmistelee liiton lausunnon ja jakaa sen luonnoksen kuntiin tarvittaessa hyödynnettäväksi. Kunnat voivat halutessaan ottaa esiin omia huomioitaan ja siltä osin kun kunta yhtyy Hämeen liiton lausuntoon vastataan lausuntopalvelun kyseiseen kohtaan, että "kunta yhtyy Hämeen liiton antamaan lausuntoon".

Hämeen liiton lausuntoluonnos valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024-2031:

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

Toimintaympäristön muutoksessa Länsi-Suomen rooli korostuu, kun Ukrainan sodalla ja siihen liittyvillä venäjäpakotteilla on ollut suoria vaikutuksia Venäjän suuntaiseen liikenteeseen ja käytännössä sen loppumiseen. Länsi-Suomi on kansallisesti verkottunut ja

kansainvälisesti kytkeytynyt alue. Länsi-Suomessa (Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Satakunta, Kanta-Häme ja Pirkanmaa) asuu 28% Suomen väestöstä, 35 % teollisuuden työllisistä ja alueella sijaitsee 43% teollisuuden avoimista työpaikoista. Ruoantuotannon ja huoltovarmuuden kannalta kuvaavaa on lisäksi, että alueella tuotetaan 39% ruokateollisuuden liikevaihdosta.

Suomen geopoliittinen asema Venäjän naapurimaana tulee huomioida hankkeiden 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. Raideliikenne onkin keskeisessä roolissa tehokkaassa ja päästöttömässä liikkumisessa.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Perustelut ovat selkeät investointiohjelmaan valittujen hankkeiden ja niiden vaikutusten osalta. Hämeen liitto pitää erittäin tärkeänä, että investointiohjelman hankkeet vähentävät junaliikenteen häiriöherkkyyttä ja parantavat täsmällisyyttä välityskyvyltään ongelmallisilla ratajaksoilla. Hankkeet myös lisäävät mahdollisuuksia lisätä henkilöliikenteen junatarjontaa erityisesti pääradalla. Investointiohjelman tiehankkeet parantavat kansainvälistä, alueellista ja alueiden sisäistä saavutettavuutta.

Kaikista investointiohjelman hankkeista ja osasta ohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista on tehty PRIO-laskelmia osana laajempaa vaikutusten arviointia. Taulukkomuotoinen esitystapa hankkeiden tavoitealueittaisista hyödyistä verrattuna kokonaiskustannuksiin on erityisen selkeä

Valittavasti investointiohjelmassa ei kuitenkaan käsitellä riittävästi aiempien investointiohjelmien lausunnoissa esitettyjä toimenpiteitä, jotka eivät sisälly investointiohjelmaan. Nämä hankkeet on luetteloitu liitteeseen 2b, mutta syitä hankkeiden ulosjäämiselle ei ole esitetty. Lisäksi vain osasta näistä hankkeista on tehtyjen PRIO-tarkastelu, joten hankkeiden lähempi tarkastelu ja vertailu on mahdotonta. Ohjelman luettavuuden kannalta olisi selkeää korittaa nämä hankkeet esimerkiksi esisuunnittelu, suunnittelu ja toteutusvalmis - koreihin. Myös pieni perustelu ulosjäännille hankkeiden yhteydessä lisäisi investointiohjelman luettavuutta, ymmärrystä ja läpinäkyvyyttä.

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

Investointiohjelmassa ei ole esitetty Hämeenlinnan seudun ja Kanta-Hämeen kannalta keskeistä kehityshanketta Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymää valtatielle 3. Hämeenlinnan Moreeni ja Janakkalan Rastikangas muodostavat yhdessä kuntarajalleen valtakunnallisesti merkittävän logistiikka- ja yritysalueen (MORE), jonka yhteyksien parantaminen valtatielle 3 on ajankohtaista ja kiireellistä. Moreeni-Rastikangas-eritasoliittymä tulee saada osaksi investointiohjelman 1A koria seuraavin perustein:

Merkittävimmät alueen infrainvestoinnit ovat:

- eritasoliittymän rakentaminen valtatielle 3
- raskaan liikenteen ja HCT-kuljetusten tarpeita vastaava, älyteknologialla varustettu palvelualue eritasoliittymän yhteyteen. "

Perustelut:

- Moren alueella on jo nykyisin yli 80 yritystä (mm. Fiskars Group, Tammer Brands, Lidl:n jakelukeskus) ja raskaan liikenteen yksiköitä alueelle kulkee 800 ajon./vrk ja yli 170 000 ajon./v. Työpaikkoja tulee olemaan 3 000. Eritasoliittymä tulee parantamaan merkittävästi alueen saavutettavuutta ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.
- Kansallisen ja kansainvälisen elinkeinoelämän kiinnostus aluetta kohtaan on suuri ja yksityisen sektorin panostukset alueella ovat tähän mennessä yli 200 miljoonaa euroa.
- HCT-palvelualue tulee vastaamaan erityisesti HCT-kuljetusten tarpeisiin ja toimii älykkäitä logistisia palveluita ja satamia tukevana alueena lähellä pääkaupunkiseudun liikenteellisiä hubeja. Palvelualue on vastaus myös taukopaikkojen kysyntään, pääkaupunkiseudun raskaan liikenteen taukopaikkojen kapasiteetti on riittämätön.
- HCT-palvelualueen osalta on yhteistyössä tunnistettu myös merkittäviä mahdollisuuksia älyteknologian hyödyntämiselle esimerkiksi Helsingin satamiin suuntaavan liikenteen check-in -palveluiden ja oikea-aikaisen ajoittamisen osalta.
- Hankkeeseen potentiaali ja tarve hankkeen edistämiseksi on tunnistettu laajasti. Hanke on saanut valtionvarainvaliokunnan esityksen mukaisesti Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymän ja raskaan liikenteenpalvelualueen suunnitteluun 500 000 euroa (v. 2022) ja Moreeni—Rastikankaan HCT-palvelualueen suunnitteluun 200 000 euroa (v.2023).
- Kyseessä on varsin poikkeuksellinen kuntayhteistyöhanke, jossa kahden kunnan elinkeinoaluetta rakennetaan yhdessä.
- Hanke on tavoitteellista toteuttaa yhteisrahoitushankkeena yhdessä valtion ja alueen kanssa. Hämeenlinnan kaupunki ja Janakkalan kunta ovat omalta osaltaan valmiit osallistumaan eritasoliittymän kustannuksiin.
- Liittymätarve on tunnistettu Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskeisimpiin infrahankkeisiin Kanta-Hämeessä.
- Moreeni–Rastikangas-eritasoliittymällä ja siihen kytkeytyvällä HCT-palvelualueella on suunnittelun puolesta toteuttamisvalmius 2024-. Eritasoliittymän tiesuunnitelman mukainen kustannusarvio on 12,1 miljoonaa euroa, ja nykyisessä hintatasossa arviolta noin

14 miljoonaa euroa. Moreeni-rastikangas-eritasoliittymä tulee kytkeä osaksi investointiohjelman 1A koria.

- Lisäksi katsomme, että investointiohjelman parannushankkeisiin 2024-2031 listatun nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (vt 3, vt 4) laajentamisen (3,2 M€) investointeja tulee arvioida käytettäväksi myös Moreeni-Rastikankaan eritasoliittymän ja erityisesti siihen kytkeytyvän HCT-ajoneuvojen palvelualueen kehittämiseen. Perusteluna tälle on, että more:n HCT-alue tulee vastaamaan nykyaikaisen tilantarpeen, geometrian, polttoainejakelun ja palveluvaatimusten tarpeisiin keskeisellä paikalla vt 3:lla.

Hämeen liitto pitää laadittua investointiohjelmää muilta osin oikean suuntaisena. Erityisesti siinä on 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.

Päärata kuuluu myös koko Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkkoon, joka on Euroopan laajuisista liikenneverkon tasoista ensimmäisenä toteutettava. Ydinverkon valmistumisen tavoitevuosi on 2030. Myöhemmin toteutettavan laajennetun ydinverkon hankkeet eivät saa mennä ydinverkko -hankkeiden edelle eivätkä hidastaa ydinverkon 2030 toteuttamista. Pääradan Helsinki-Tampere yhteysvälin osalta suunnitellut ja osin jo toteutuksessa olevat investoinnit pitää toteuttaa suunnitellussa aikataulussa riippumatta siitä, miten Suomi-rata oy:n suunnitelmat nopeasta Helsinki-Tampere-junayhteydestä etenevät.

Helsinki-Tampere peruskorjaushankkeen (1B) kokonaisrahoitustarve on n. miljardi euroa, hanke on valtakunnallisesti merkittävä ja vaikuttava sekä henkilö- että tavaraliikenteelle, sitä tulee kiirehtiä ja sille tulee varata riittävästi rahoitusta hankkeen valmiiksi saattamiseksi kohtuullisessa ajassa. Mielestämme hankkeelle osoitettu rahoitustaso ei ole riittävä hankkeen valtakunnalliseen ja kansainväliseen vaikuttavuuteen nähden. Hämeen liitto toteaa myös, että hankkeeseen sisältyvien uusien junaliikenteen lisäkohtauspaikkojen rakentaminen tulee priorisoida siten, että vähintään radan nykyinen palvelutaso säilyy tulevina vuosina. Lisäksi lisäkohtauspaikkojen mahdollinen CEF-tukikelpoisuus tulee selvittää.

Pasila–Riihimäki 3. vaihetta (1A) Hämeen liitto pitää tärkeänä. Hanke tulee käynnistää nopeassa aikataulussa, sillä kuten investointiohjelmassa on todettu, niin selviä kustannushyötyjä saataisiin, kun hankkeen toteutus kytkettäisiin käynnissä olevan 2. vaiheen toteutukseen.

Hämeen liitto kiittää, että Lounais-Hämeen saavutettavuuden kannalta keskeinen valtatie 2 ja siihen liittyvä Humppilan kohdan parantaminen (1A) on huomioitu investointiohjelmassa. Valtatiellä 2 on laajoja palvelutaso-, turvallisuus- ja standardipuitteita.

Kanta-Hämeen itä-länsisuuntaiset yhteydet välillä Turku–Forssa–Lahti valtateiden 10 ja 12 kautta sekä kantatien 54 kautta ovat Kanta-Hämeen sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä ja niiden kehittäminen on Kanta-Hämeen

liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide. Teistä hiljattain valmistuneiden kehittämissuunnitelmien keskeiset ensimmäisen vaiheen toimenpiteet tulee saada näkyviksi ja ajoittaa osaksi valtion investointiohjelmia.

Investointiohjelmassa on tunnistettu myös keskeiset hankkeet seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittämiseksi. Kanta-Hämeestä mukana on kaksi hanketta.

Hämeen liitto katsoo, että hankkeet tukevat mm. alueiden välistä saavutettavuutta ja työmatkaliikkumista:

- Mt 2804/2821 Jokioinen–Tammela 17,0 km
 - Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki 10,0 km
- Ohjelmassa on linjattu vaikuttavuuden perusteella myös isoimmat perusväylänpidon hankkeet. Näiden toteutuksesta päättävät ELY-keskukset ja Väylä. Kanta-Hämeestä nimettyjä hankkeita ovat:
- Riihimäki-Tampere-välin matkustajalaitureiden pidentäminen (Ryttylä, Turenki, Parola, Iittala, Viiala, Lempäälä) (yht. 3,5–5,5 M€)
 - Vt 3 / kt 57 Ojoisten eritasoliittymän eteläisen rampin liikennevalot, Hämeenlinna (0,7 M€)
 - Vt 10 ja mt 284 Vieremän pohjaveden suojaus ja tiejärjestelyt, Forssa (4,1 M€)
 - Mt 132 Loppi-Sajaniemi jkp-tie, Loppi (0,6 M€)
 - Nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (vt 3, vt 4) laajentaminen (3,2 M€)

Hämeen liitto pitää hankelistausta Kanta-Hämeen osalta vaikutettavuuden kautta arvioiden perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena. Perusväylänpidon hankkeita ei ole suunnitelmassa priorisoitu, mutta vt 10 / mt 284 Vieremän pohjavedensuojaus –hanke on toteutusaikataulultaan erityisen kiireinen. Lisäksi kuten yllä todettu, 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.

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

Valtio laatii useita toisiinsa kytkeytyviä liikenteellisiä ohjelmia ja tarkasteluja, Näiden väliseen seurantaan ja tiedonkulkuun, niin sisällön, kuin vuorovaikutuksenkin osalta, olisi hyvä jatkossa kiinnittää huomioita.

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

Suunnittelun osalta valtatie 10:n ja kantatie 54:n kehittämisselvityksissä tunnistettuja toimenpiteitä tulee saada tarkempaan jatkosuunnitteluun ja ohjelmoida, jotta teiden osalta saadaan hankkeita toteutusvalmiuteen ja toteutukseen. Tiet ovat merkittävä poikittaisliikenteen yhteys maakuntien välillä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?
Hämeen liitto toteaa, että investointiohjelman ja keskeisten hankkeiden lisäksi valtion tulee huolehtia alempiasteisen tieverkon korjausvelan kasvun taittamisesta elinkeinoelämän ja maaseudun väestön toimintaedellytysten, liikkumisen ja monipaikkaisen asumisen 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. Investointiohjelmaan sisältyvät maantieverkon kehittämishankkeet on jaettu TEN-T ydinverkon hankkeisiin ja muihin hankkeisiin. Jako on selkeä. Ehdotamme, että myös ratahankkeille tehdään vastaava jako.

Esittelijä

Kaupunginjohtaja vs. Timo Finning

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024-2031 seuraavan lausunnon:

Forssan kaupunki haluaa korostaa vt 2:n laajoja palvelutaso-, turvallisuus- ja standardipuutteita. Investointiohjelmaluonnoksen toimenpiteet kohdistuvat tieosuudelle Humppilasta Poriin. Yhteysvälin Nummela-Karkkila toimenpiteet on jätetty investointiohjelmaluonnoksen ulkopuolelle. Forssan kaupungin elinvoimaisuuden näkökulmasta ratkaisevaa on vt 2:n ominaisuudet ja olosuhteet erityisesti Forssasta kohti pääkaupunkiseutua. Forssan kaupunki onkin systemaattisesti lausunnoissaan korostanut tämän yhteysvälin kehittämisen tärkeyttä. Tästä syystä vt 2 toimenpiteitä pitää kohdentaa myös vt 2:n eteläisimmille osuuksille ja vt 2 parantaminen välillä Nummela – Karkkila tulee ottaa investointiohjelmaan 2024-2031 mukaan.

Vt 10 / mt 284 Vieremän pohjavedensuojaus –hanke on sisällytetty perusväylänpidon parantamishankkeisiin. Se on toteutusaikataulultaan erityisen kiireinen koska liikenne erityisesti vt 10:n ohituskaistaosuudella muodostaa merkittävän uhan kaupungin vesihuollolle. Hankkeeseen tulisi liittää myös vt 10 kehittämissuunnitelman mukainen uuden eritasoliittymän rakentaminen.

Investointiohjelmaan esitetty kevyenliikenteen väylä mt 2804/2821 Jokioinen–Tammela 17,0 km vaikuttaisi olevan päällystetty viime vuosien aikana. Forssan kaupungille jää epäselväksi mitä toimenpiteitä mainitun kevyenliikenteen yhteyden parantaminen pitää sisällään. Kaupunki on valmis myös esittämään korvaavia rakentamisen tai parantamisen kohteita kuten esimerkiksi kevyenliikenteen väylän jatkaminen Mt 284:n varteen Forssasta kohti Koijärveä.

Muilta osin Forssan kaupunki yhtyy Hämeen liiton antamaan lausuntoon.

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen.

Ptk tark.