

Järvenpään kaupungin lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2023-2030

(Lausuntopyyntö 1.4.2022, Väylä/2156/ 04.00/2022)

Taustaa:

Väylävirasto laatii vuosittain väyläverkon 8 vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) -toimeenpanoa. Investointiohjelmaluonnoksesta 2023-2030 on pyydetty Järvenpään kaupungin lausuntoa www.lausuntopalvelu.fi -sivustolla 2.5.2022 määräaikaan mennessä.

Investointiohjelma toimii Väyläviraston vuosittain päivittyvänä esityksenä tärkeimmistä lähivuosien liikenteen infrastruktuurihankkeista. Investointiohjelman hankkeiden toteuttamisesta päättää eduskunta. Liikenne 12 suunnitelma määrittää investointiohjelman taloudellista kehystä. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Kokonaisuudessaan investointiohjelmassa uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä n. 2,7 miljardia euroa, joka jakautuu seuraavasti: maanteille n. 1,1 miljardia, rautateille n. 1,5 miljardia euroa ja vesiväylille n. 80 milj. euroa. Lopullinen rahoitus riippuu valtion tulevista kehys- ja talousarviopäätöksistä.

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.

Järvenpään lausunto:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on esitetty investointiohjelmassa selkeästi ja ymmärrettävästi. Kytkenät suunnitteluohjelmaan ja väylänpidon perussuunnitelmaan on tuotu selkeästi esiin. Hankkeiden vertailu ja valintaprosessien/periaatteiden osalta esitys voisi olla selkeämpi. Järvenpään kaupunki korostaa KUUMA-kuntien yhteislausunnon tavoin Helsingin seudun merkitystä kansantalouden näkökulmasta ja toivoisi sen heijastuvan vahvemmin investointiohjelman esityksissä.

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

Investointiohjelmassa on tunnistettu liikenneverkon kehittämisen ja parantamisen tarpeiden ja resurssien ristiriita, mistä johtuen useita tärkeitä hankkeita jää odottamaan toteuttamista myöhemmälle ajalle. Koronapandemian vaikutuksista johtuvia merkittäviä kansallisen ja kansainvälisen liikkumisen muutoksia on vaikea ennustaa, joten investointiohjelman vastaamista muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin on vaikea määrittää. Kansantaloudellisen näkökulman huomioon ottaminen investointien vaikutustenarvioinnissa on joka tapauksessa syytä pitää tärkeänä osa-alueena, ja sen vaikutus on ainoastaan korostunut Ukrainan sodan myötä.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelun on esitetty selkeästi ja niiden suhde vaikutusten arvioinnin tuloksiin on osoitettu. Järvenpään kaupunki toistaa kuitenkin KUUMA-yhteislausunnossa todetun toiveen siitä, että eri puolella Suomea sijaitsevien hankkeiden keskinäiset vertailuperusteet tulisi olla selkeästi esitettyinä.

Kansantaloudellisen näkökulman ylläpito investoinneissa on tärkeää mm. työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten näkökulmasta.

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

Vaikka investointiohjelmaan tai sen talouskehitykseen ei sisällykään MAL hankkeita, pitää Järvenpään kaupunki erittäin tärkeänä MAL suunnittelun ja investointiohjelman yhteensovittamista, sekä Helsingin seudun MAL -sopimuksessa olevan Keski-Uudenmaan pohjoisen logistiikkayhteyden rakentamista (MT 1452). Keski-uudenmaan pohjoisen logistiikkayhteyden osalta Järvenpään kaupunki korostaa nimenomaan yhteyden kansallista logistista vaikutusta, sekä vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Kaupunki on osaltaan edistänyt väylän suunnittelua ja on yhteistyössä ELY-keskuksen suunnittelemassa poikittaisyhteyksiin liittyvien alikulkujen ja risteysalueiden toteutusta. Lisäksi kaupunki on kustannuksellaan toteuttanut Haarajoella teollisuusalueen liittymäjärjestelyt Uudenmaan ELY:n vaatimuksia ja tulevaa yhteyttä huomioiden vuonna 2019. Vuosina 2021 ja 2022 toteutetaan Vähänummentien ja Puurtajankadun liittymäratkaisut Uudenmaan ELY:n ja tulevan yhteyden tarpeet huomioiden kaupungin kustantamana. Suunnittelu Uudenmaan ELY:n kanssa on aloitettu Vähänummentien ja Pohjoisväylän liittymäalueen rakentamiseen. Kaupungilla on hankkeessa alikulkuun liittyviä tavoitteita, risteysalueen rakentaminen on pitkälle riippuvainen ELY:n aikatauluista, kaupunki on osaltaan varautunut hankkeisiin liittyvien omien tarpeidensa rakentamiseen yhteishankkeissa vuodesta 2024 alkaen aina vuoteen 2031 asti.

Järvenpään kaupungin näkökulmasta Liikenne 12- suunnitelman mukainen yhteisrahoitusmalli ja periaate, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, on kohtuuton. Lähtökohdana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Valtion tulisi osallistua laajemmin kuntien tarpeiden mukaisiin maanteiden – ja radanvarsien kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksien toteutukseen, ja tarvittaessa vastata niiden suunnittelusta ja toimeenpanosta laajemmin, mikäli ne sijoittuvat usean kunnan alueelle.

Samalla kaupunki katsoo, että Väyläviraston investointiohjelmassa tulisi huomioida, että kaupunki on myös jo sijoittanut logistiikkayhteyteen liittyviin kaupungin alueella ELY-keskuksen hallinnoimien tieyhteyksien parantamiseen huomattavasti, jotta hanke voidaan toteuttaa aikataulussa. MAL sopimusvalmistelussa Keski-uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys osuu aikataulutukseltaan nyt lausuttavan valtion väyläverkon investointiohjelman määrääjälle.

Väyläviraston tulisi sisällyttää Keski-Uudenmaan pohjoisen logistiikkayhteyden rakentaminen (MT 1452) investointiohjelmaansa. Nykyinen poikittaisyhteys ei riittävästi palvele kasvavan logistiikkayhteyden tarpeita sekä kaupungin maankäytön kehittymistä. Logististen tarpeiden kasvaessa MT 1452:n mitoitus- ja turvallisuustarpeet ovat viime vuosina kasvaneet. Kaupungille on tärkeää, että valtio suunnittelee ja toteuttaa hankkeita pitkäjänteisesti, jotta myös kaupunki voi toteuttaa hankkeiden investoinnit oikea-aikaisesti.

Myös kaupungin läpi kulkevan Pohjoisväylän osalta tulee riittävässä määrin investoida peruskorjauksiin ja Väylän kehittämiseen joukkoliikenne ja erityisesti pyöräilyn tarpeet huomioiden.

Järvenpään kaupungin näkemyksen mukaan valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen MAL 2019 - suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nostaa 15 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Järvenpään kaupunki toistaa KUUMA- yhteislausunnon mukaisen toteamuksen siitä, että sisäisenä työnä valmistellussa Väyläverkon investointiohjelman laadinnassa voitaisiin tulevaisuudessa osallistaa kuntia enemmän. Liikenneverkon kehitys on vahvasti sidonnainen maankäytön kehittymiseen, ja kunnilla on useassa tilanteessa paras käsitys maankäytön kehittymisen edellytyksistä kullakin alueella.

Investointiohjelman seuranta varten tulisi perustaa seurantaryhmä, johon kutsutaan edustus kunnista

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Kahdeksalle vuodelle laadittava investointiohjelma luo tervetullutta pitkäjänteistä näkymää valtion väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon.