

Lausuntopyyntö 23.12.2023 mennessä.

Tiivistelmä investointiohjelman luonnoksen sisällöstä

Investointiohjelman luonnokseen sisältyy Espoossa kolme hanketta:

- Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (38 milj. euroa). Hanke käsittää ajoradan uusimisen 1 km matkalla, kahden sillan uusimisen ja meluntorjunnan noin 1,5 km matkalla.
- Mt110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp (7,8 milj. euroa).
- Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat (MAL-kaupunkiseudulla). Hanke on osa investointiohjelmassa olevaa hanketta seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen. Hanke on suunnitteluohjelman 2023–2026 kohteissa.

Investointiohjelman ulkopuolella olevista hankkeista on luonnoksen liitteessä 4 Espoosta mainittu:

- Espoon kaupunkirata käynnissä tai käynnistymässä olevissa ratahankkeissa (valtion osuus 137,5 milj. euroa).
- Turun Tunnin Juna Oy hankeyhtiöissä. Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa 20.6.2023 todetaan, että valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen ja varautuu pääomittamaan rakentamisvaihetta varten rahoitusta kokoavaa yhtiötä.

Investointiohjelmaan sisällyttämättömistä MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisista mahdollisista hankkeista on luonnoksen liitteessä 4 kaksi hanketta Espoosta:

- HSL:n ehdottamia Espoon kaupunkirata -hankkeen lisätoimenpiteitä, jotka parantaisivat operoinnin, häiriöhallinnan ja kunnossapidon toimintaedellytyksiä. Toimenpiteet ovat niin laajoja, että ehdotetut toimenpiteet hankkeen nykyrahoituksella ja hankkeen aikataulussa eivät ole mahdollisia.
- Helsingin seudun keskisuurissa hankkeissa on Espoosta mukana Vt 1 Turunväylän ja Kehä II:n liittymäalueen parantaminen (12 milj. euroa).

MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin, joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa

Investointiohjelman liitteessä 4 listataan ohjelman ulkopuolelle jääneitä hankkeita. Espoosta listassa on eritasoliittymä Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla. Hankkeesta on laadittu kuvaus liitteeseen 4c.

Kustannustason nousun, käynnissä olevien hankkeiden rahoituspäätösten tarkistamisen, uusien hankkeiden toteutuspäätösten ja suunnittelussa olevien hankkeiden kustannusten nousun johdosta edellisessä investointiohjelmassa 2024–2031 esitettyjen maantieverkon kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset ovat nousseet noin 30 milj. euroa yli maantieverkon kehittämisen talouskehyksen (1249 M€). Tämän seurauksena investointiohjelmassa ei esitetä uusia maantieverkon kehittämishankkeita.

Espoos lausunto lausuntokohtiin

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

Investointiohjelmassa tulee jatkossa selkeämmin huomioida Espoota halkovan valtion ruuhkaisimman väyläverkon toimivuus, sekä toimenpiteet, joilla varmistetaan väylien liikenneturvallisuus, bussijoukkoliikenteen sujuvuus ja elinkeinoelämän kuljetukset.

Valtion tulisi panostaa enemmän omien väyliensä varsilla (maantiet ja radat) olemassa olevien jalankulku- ja pyöräteiden laadun parantamiseen. Näiden yhteysvälien parantaminen tiiviissä valtio-kunta-yhteistyössä nopeuttaisi merkittävästi esim. laadukkaan runkoyhteystasoisien pyöräliikenteen seudullisen verkon rakentamista ja etenemistä pyöräliikenteen tavoitteissa.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Hankekortit ja vaikutusarviointi tuottavat paljon tietoa hankkeista. Useilla hankkeilla vaikutusarviointi on vaillinaista ja perustelut nojaavat yhteen keskeiseen vaikutukseen esim. liikenneturvallisuuden parantamiseen. Merkittävä osa investointiohjelman valitusta 20 tiehankkeesta, joille on laskettu hyötykustannussuhde, ei ole hyöty-kustannussuhteeltaan tehokas. Kymmenestä raidehankkeesta, joille on laskettu hyöty-kustannussuhde, ainoastaan yksi raidehanke on hyöty-kustannussuhteeltaan tehokas. Vesiväylähankkeista vain yhdelle on laskettu hyöty-kustannussuhde, eikä sekään ole tehokas.

Vaikutusarviointia ei ole tehty samassa laajuudessa investointiohjelman ulkopuolelle jätetyille hankkeille. Hankearviointia tulee edelleen yhdenmukaistaa ja selkeyttää.

Lähtökohtaisesti valtio vastaa väyläverkoston kustannuksista ja kunnat katuverkon kustannuksista. Yhteisrahoitteisuutta tulee hyödyntää vain silloin, kun tämän peruseriaatteen osalta tilanne poikkeaa selkeästi. Nyt keskeisiä hankkeita valtion väyläverkolla (esim. Maarinsolmun etl Kehä I:llä) on siirretty osaksi MAL-prosessia, mikä ohjaa hankkeet yhteisrahoitteisuuden piiriin, vaikka hankkeet lähtökohdiltaan ja perusteluiltaan ovat valtion hankkeita.

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

Maarinsolmun eritasoliittymän asemakaava on hyväksytty 12.12.2022 ja tullut voimaan 15.2.2023, minkä jälkeen jo v. 2017 valmistunut tiesuunnitelma voidaan hyväksyä. Espoo kiirehtii tämän kohteen sisällyttämistä investointiohjelman hankekoriin 1A ja rakennussuunnittelun aloittamista. Hanke vastaa investointiohjelman ensisijaisia tavoitteita pääkaupunkiseudun kriittisen väyläverkon elinkeinoelämän kuljetusten paremmasta kustannustehokkuudesta ja ennakoitavuuden paranemisesta (viitaten aikataulukriittisyyteen Länsisataman toimintoihin nähden). Hankkeella on potentiaalia myös CEF-rahoituksen piiriin pääsemiseksi.

Maarinsolmusta on valmistunut hankearviointi 2021. Maarinsolmun eritasoliittymällä korvataan Kalevalantien tasoliittymä, joka on välityskykyä ääri rajoilla ja joka sisältää hyvin yleisen meritulvariskin. Liittymäalue on painunut useita kymmeniä senttejä ja painuminen todennäköisesti jatkuu edelleen. Nykyisellä korkeustasolla keskimäärin viiden vuoden välein toistuva meritulva ylittää Tekniikantielle ja Kehä I:n itäiselle ajoradalle, jolloin pidempiaikaiset liikennekatkokset ovat mahdollisia. Valtakunnallisesti tärkeä Länsisataman tavaraliikenneyhteys muualle Suomeen kulkee liittymän kautta ja hanke parantaa valtakunnallisten ja pitkämatkaisten seudullisten kuljetusten matka-aikojen ennakoitavuutta. Hanke on kustannustehokas, hyöty-kustannussuhde on 2,1. Joka vuosi menetetään 2–3 milj. euron liikennehyödyt hankkeen toteuttamatta jättämisestä. Hanke kasvattaa henkilöautoilua ruuhkahuipun aikana vain 40–50 auton verran. Tästä 90 % johtuu reittimuutoksista (mm. Kehä I:lta siirtymää) ja vain 10 % kasvusta on henkilöautoilun määrällistä kasvua. Hankkeen ansiosta laskennallinen onnettomuusriski laskee noin puoleen. Hankkeen arvioinnissa on todettu, että liittymän vaikutuksia liikenteen CO2 päästöihin ei voida luotettavasti arvioida nykyisillä tiedoilla ja arviointimenetelmillä. Tavoitteet liittymän parantamisesta vastaamaan Kehä I:een kohdistuvia palvelutaso-odotuksia, vähentämään ruuhkaisuuden aiheuttamia päästöjä sekä lisäämään valtion tieverkon resilienssiä sääilmiöitä vastaan tulisi näkyä hankkeen arvioinnissa paremmin.

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

Espoon kaupunki toivoo valtion osapuolten kanssa säännöllisempää yhteydenpitoa keskeisten vaikuttavimpien hankkeiden tietopohjan parantamiseksi ja hankkeiden edistämiseksi.

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

Espoon kaupunki nostaa selkeästi esille tuodun vaikuttavuuden perusteella kärkihankkeeksi Maarinsolmun eritasoliittymän Kehä I:llä. Espoo kiirehtii myös Kehä I:n jatkotoimia ja tarvittavia investointeja yhteistyössä Väyläviraston kanssa: Keilaniemen, Kehä I:n ja Länsiväylän liittymäjärjestelyt eivät vastaa kasvaneen liikenteen toimivuus- ja turvallisuusvaatimuksia.

Kehä II:n (st 102) ja Länsiväylän (kt 51) liittymän palvelutasoa tulee parantaa. Molemmat väylät ovat maakunnallisesti merkittäviä erittäin vilkasliikenteisiä teitä ja tärkeitä pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen ja kuljetusten toimivuuden kannalta. Väylien liikenteen on ennustettu tulevaisuudessa kasvavan, mikä edelleen heikentää niiden välisen liittymän jo nykyisin huonoa toimivuutta.

Panostusta edellyttää Kehä III jaksolla Espoon keskus - kt 51. Tieosuus luokitellaan maakunnallisesti merkittäväksi väyläksi, jolla nopeustasotavoitteen tulisi olla vähintään 80 km/h. Nykyisellään yksiajoratainen tieosuus ei vastaa palvelutasoluokittelua. Sen liikenneturvallisuustilanne on heikko ja se on ainoa runsasliikenteinen yksiajoratainen korkean nopeustason väylä näin lähellä metropolialueen ydintä. Nykyisellään väylää ei pystytä hyödyntämään pääkaupunkiseudun yhteyksien näkökulmasta järkevästi.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

On hyvä, että mt 110 Nupurintie välillä Brobackantie ja Kirkkonummen raja painumakorjaus ja pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen on otettu mukaan investointiohjelman perusväylänpidon parantamishankkeisiin. Nupurintien tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä on valtion kanssa sovittu rakentamisen kustannusjaosta. Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen kustannukset (noin 5 milj. €) on sovittu jaettavan puoliiksi valtion ja kaupungin välillä.