

MÄNTSÄLÄN KUNNAN LAUSUNTO VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMASTA VUOSILLE 2025–2032

Väyläviraston lausuntopyyntö 17.11.2023 (VÄYLÄ/6978/04.00/2023)

Mäntsälän kunnan lausunto Väylävirastolle

Mäntsälän kunnan viranhaltijat ja päätöksentekijät kiittävät mahdollisuudesta lausua valtion väyläverkon investointiohjelmasta.

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

Investointiohjelma vastaa melko hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin rajallisten resurssien puitteissa. Toimintaympäristön muutokset haastavat väyläverkon kehittämistä muun muassa kasvaneiden rakentamiskustannusten muodossa. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat joiltakin osin erisuuntaisia, joten kokonaisuus riippuu osaltaan eri tavoitteiden keskinäisistä painotuksista.

Mäntsälän kunta peräänkuuluttaa tarvetta edistää valtion väyläverkon sujuvuutta ja kestävästi liikemisen edistämistä liikenteen solmupisteissä, joissa on valtakunnallisesti merkittäviä elinkeinoelämän kuljetuksia osana seudullista ja paikallista liikennettä. Mäntsälän kunnan työpaikka-alueiden (Kapuli, Veturi, Mäntsälän portti) saavutettavuuteen investoiminen kestävästi ja turvallisesti valtion väyläverkon osalta vastaisivat Liikenne12-suunnitelman linjauksiin kestävästi liikemisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen osalta. Kyseiset kohteet ovat sekä valtakunnallisesti merkittäviä logistiikkakeskittymiä mutta myös seudullisia ja paikallisia työssäkäyntialueita. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennystavoitteiden näkökulmasta ja joukkoliikenteen kehittäminen sekä kestävästi liikemisen edellytykset ovat Mäntsälässä riippuvaisia valtion tieverkon investoinnista.

Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden nostaminen kasvavilla kaupunkiseuduilla on tärkeässä roolissa. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen vaativat määrätietoista otetta ja merkittävää taloudellista resursointia.

Investointiohjelman lähtökohdat, valmisteluperiaatteet ja taloudelliset reunaehdot on esitetty sangen selkeästi ja ymmärrettävästi. Myös suunnitteluohjelman ja perusohjelman roolit on kuvattu erikseen. Mäntsälän kunta korostaa pääkaupunkiseudun kehyskuntien tarpeiden näkyvää huomioon ottamista investointiohjelman valmistelussa. Esimerkiksi joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen, joukkoliikenteen pysäkkitarpeet ja liityntäpysäköinnin kehittäminen ovat nousseet tärkeäksi kysymykseksi Mäntsälässä.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma on perusteltu varsin selkeästi ja läpinäkyvästi vaikutusten arvioinnin tulosten pohjalta. Vaikutukset on arvioitu systemaattisesti hanketasolla, väylämuodon

tasolla ja koko investointiohjelman tasolla. Investointiohjelman hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyötyjen kohdentumista on tarkasteltu myös maakunnittain.

Investointiohjelmassa todetaan, ettei ohjelma ei ole yksittäisen tavoitteen näkökulmasta kaikkein optimaalisin. Yhden tavoitealueen painotus johtaisi siihen, että jokin muu tavoitealue jäisi vastaavasti heikommaksi. Mäntsälän kunta kiinnittää kuitenkin huomiota vaikutusten mittaluokkiin ja liikenneverkon kehittämistoimenpiteiden välillisiin vaikutuksiin esimerkiksi maankäytön kehittämispotentiaalin kannalta. Investointiohjelmassa tulisi pystyä tunnistamaan, minkälaisia vaikutuksia liikenteen solmupisteisiin panostamisella ja valtion liikenneverkon kehittämiseen sijoitetulla taloudellisella panostuksella paikallisesti olisi koko kansantalouden kannalta.

Suomen ainoan metropolialueen, 1,6 miljoonan asukkaan Helsingin seudun kasvulla, elinvoimaisuudella ja kilpailukyvyllä on niin valtakunnallista kuin kansainvälistäkin merkittävyyttä. Työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen Mäntsälän ja koko KUUMA-seudun tieverkon osalta on ensiarvoisen tärkeää. Seudulla sijaitsee muun muassa valtakunnallisesti tärkeitä joukkoliikenteen solmupisteitä, logistiikkakeskuksia, mutta myös satamia ja Helsinki-Vantaan lentoasema. Esimerkiksi valtateiden 4 ja 25 liittymien, kantatien 55 ja Mäntsälän kunnan keskustan lävistävän seututien 140 sujuvuuden ja turvallisuuden edistäminen ovat sekä Mäntsälän kautta kulkevan valtakunnallisen läpikulkuliikenteen että Mäntsälästä lähtevien ja tänne tulevien elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeitä investointikohteita. Valtakunnallisesti merkittävillä liikenteen pääväylillä tulee entistä paremmin huomioida myös seudulliset ja paikalliset kestävän liikkumisen tavoitteet ja niiden edellytykset tulee varmistaa valtion tienpitäjän toimesta yhteistyössä paikallisen maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteydessä.

Lisäksi Lahden oikoradan ja sen vuorotarjonnan (Z-juna) kehittyminen ja toiminnan turvaaminen eivät saa jäädä Tunnin juna- ja pääradan kehittämisen jalkoihin, sillä Helsinki-Mäntsälä-Lahti-rata on merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen raide- ja logistiikkayhteys. Riittävä rahoitus ja liikennöinnin tiheys lähijunaliikenteessä Lahden ja Helsingin välillä palvelisi seudullista kestävää liikkumista ja maankäytön kehittämistä alueella. Kunnassa nähdään tärkeäksi liityntäpysäköinnin ja matkaketjujen kehittäminen raideliikenteen ja tieliikenteen solmupisteissä. Ne nähdään valtakunnallisen kestävän liikkumisen edistämisen toimenpiteinä, jotka parantaisivat myös paikallisesti tehtävää liikkumisen ohjausta ja ilmastotyötä.

KUUMA-seutu on lausunnossaan korostanut myös, että Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Väyläverkon kuluminen on nopeaa suurten liikennemäärien myötä, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle ja tiheimmälle päällystystarpeelle. Pääväylien rinnalla myös alemmpitasoisen tieverkon kunnossapito kasvavalla seudulla tulee ottaa huomioon. Liikenneturvallisuuden merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

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

Esimerkiksi seudulla kehittyvien suurten yritys- ja elinkeinoalueiden sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason elinvoimavaikutusten näkökulmasta valtion resursointi näyttäytyy vaatimattomana. Valtion tulisi omalta osaltaan varautua suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteuttamiseen ja mahdollistaa liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovitus liikennejärjestelmän toteutuksessa. Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että liikennehankkeiden suunnittelulle varataan riittävät resurssit. Elinvoiman sekä elinkeinoelämän näkökulmat painottuvat myös hallitusohjelmassa.

Valtion tulee huolehtia huoltovarmuuden kannalta merkittävän Kehä V:n logistiikkavyöhykkeen saavutettavuuden turvaamisesta. Valtatiehen 25 liittyvistä kehittämistarpeista Mäntsälän kunta tuo esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän toteuttamisen, joka parantaisi sekä alueen logistiikkakuljetusten että alueen kautta kulkevien kuljetusten liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta.

Mäntsälän kunta pitää myös tärkeänä, että valtio sitoutuu maanteiden varteen suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. Seudun maantieverkolle sijoittuu useita kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita olisi tärkeää edistää kuntien ja ELY-keskusten yhteistyönä. Monet jalankulku- ja pyöräverkkotarpeet eivät välttämättä sisälly ELY-keskuksen tarveselvitykseen. Yhteistyössä kuntien kanssa tehtävissä hankkeissa saadaan hyvä käsitys kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista työpaikka-alueilla paikallisella tasolla.

KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti Mäntsälän kunta tuo esiin myös tarpeen parantaa liikenneturvallisuutta. Maantieverkolle sijoittuu useita pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää väyläviranomaiselta riittävää resursointia. Näihin lukeutuvat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset sekä liittymien turvallisuutta parantavat pienet toimenpiteet.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaikuttaa myönteisesti terveyteen ja hyvinvointiin. Kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyy kuitenkin paljon hanketarpeita, joista monet odottavat valtion rahoitusosuutta. Vastaavasti kunnilla saattaa olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

Konkreettisena kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämistoimenpiteenä Mäntsälän kunta esittää aluevaraussuunnitelman päivittämisen valtateiden 4 ja 25 ja seututien 140 alueella Mäntsälässä. Mäntsälän kunnan näkökulman mukaan nykyisten ilmastotavoitteiden ja kustannusten nousun vuoksi liittymäaluetta tulee tarkastella liikenteellisesti uudelleen kustannustehokkuuden ja kestävä liikkumisen edellytykset huomioiden.

KUUMA-seudun lausunnon mukaisesti Mäntsälän kunta 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.

Mäntsälän kunta pitää tärkeänä seuraavien seikkojen huomioon ottamista valtion väyläverkon investointiohjelman ja suunnitteluohjelman valmistelussa:

- Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittainen rahoitus Helsingin seudun pienhankeohjelmaan (KUHA) tulee nostaa 15 miljoonaan euroon vuodesta 2024 alkaen.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvää valtatie 25 välistä logistiikan poikittaisyhteyttä (välillä Hyvinkää-Mäntsälä) tulee edistää.
- Raskaan liikenteen taukopaikkoja ja Mäntsälän portin aluetta Mäntsälässä tulee liikenteellisesti edistää.
- Mäntsälän kunta vastustaa tiemaksujen ja ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla Mäntsälän kunta kiinnittää huomiota keskisuuriin, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukeviin tie- ja liittymähankkeisiin, jotka on nostettu esiin MAL 2023 -suunnitelmassa

Mäntsälän kunta pitää erittäin positiivisena, että valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe sisältyy investointiohjelmaan. Kunta kuitenkin korostaa tarvetta priorisoida hanke korkealle tasolle. Edelliseen investointiohjelmaan (2024–2031) verrattuna liikennehankkeiden priorisoinnin luokittelu on muuttunut kaksitasoisesta (luokat 1A ja 1B) kolmitasoiseksi (luokat 1, 2 ja 3). Valtatie 25 kehittämisen ensimmäinen vaihe oli aikaisemmin luokassa 1B, mutta nyt hanke on merkitty luokkaan 3 vielä suunnittelua vaativana hankkeena. Väylän kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että ensimmäistä vaihetta edistetään ja seuraavat vaiheet suunnitellaan ja toteutetaan heti ensimmäisen vaiheen jatkona. Valtatiellä 25 on suuri merkitys huoltovarmuudelle ja tilaa vaativalle elinkeinotoiminnalle. On syytä ottaa huomioon, että raskaan liikenteen määrät kasvavat voimakkaasti valtakunnallisen logistiikan keskittyessä Keski-Uudenmaan alueelle. Esimerkiksi Tokmannille valmistui Mäntsälän Kapulin alueelle syksyllä 2023 noin 55 000 neliömetrin uusi logistiikkakeskus ja Kesko toteuttaa parhaillaan Hyvinkäälle noin 82 000 neliömetrin logistiikkakeskusta, joka valmistuu vaiheittain vuosina 2025–2030. Nämä vaikuttavat merkittävästi valtatie 25 ja Mäntsälän kautta kulkeviin kuljetuksiin.

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

Mäntsälän kunta pitää tärkeänä, että investointiohjelman luonnos valmisteltaisiin nykyistä laajemmassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa. Kunnat ja seudut olisi tärkeää osallistaa mukaan ohjelmaluonnoksen työstämiseen, jotta kunta- ja seututaso tieto liikenneverkon kehittämistarpeista saataisiin mukaan työhön. Liikenneverkon kehittämisen kytkentä maankäytön ja asumisen kehittämiseen tulisi varmistaa myös valtion väyläverkon investointiohjelman laadinnan puitteissa. Varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla ratkaisuilla on suuri merkitys.

Investointiohjelman seurantaa varten tulisi perustaa seurantaryhmä, johon kutsutaan edustus kunnista.

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

Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta tulee edistää, jotta mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa. Esimerkkinä kunta nostaa esiin Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien, esimerkiksi valtatie 25 kehittämisen seuraavat vaiheet, suunnitteluvalmiuden parantamisen. Logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistarve on tuotu esiin myös MAL 2023 -suunnitelmassa.

Myös investointiohjelman ulkopuolelle jäävien, MAL-sopimusneuvottelujen kautta ratkaistavien keskisuurten hankkeiden suunnittelua tulee edistää. Mainintoina investointiohjelman ulkopuolelle jäävistä hankkeista kunta mainitsee muun muassa;

- Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä, joka on todettu merkittäväksi kohteeksi pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuuden, matka-aikojen ennustettavuutta sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Hankkeen kustannusarvio on ollut aiemmin 13 M€ (MAKU 145; 2020=100). Mäntsälän kunta tuo esiin, että kustannustason noustua vuonna valtatie 25 aluevaraussuunnitelmaa tulisi tarkastella uudelleen valtatie 25, seututien 140 ja kantatie 55 yhdistävän liittymän osalta. Nykyisin liikennevalo-ohjattuna liittymänä toimiva risteys tulisi tarkastella uudelleen 60 km/h -ajonopeudet mahdollistavana turbokierto liittymänä nousseiden rakennuskustannusten sekä ilmasto- ja ympäristötavoitteiden vuoksi. Toteutus mahdollistaisi nopeita ja kustannustehokkaita ratkaisuja sekä valtakunnallisiin että seudullisen liikenteen sujuvoittamiseksi mutta myös liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- Mäntsälän kunta toivoo entistä vahvempaa valtionohjausta liikkumisen ohjaukseen sekä investointeja joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämiseen valtatiellä 4, Mäntsälän rautatieasemalla sekä kyläkeskuksissa. Matkaketjut raideliikenteen ja linja-autoliikenteen välillä sekä markkinaehtoisien linja-autoliikenteen edellytysten varmistaminen kunnassa ovat riippuvaisia valtion tieverkon ja sen solmupisteiden kehittämisestä. Toteuttamalla linja-autopysäkit valtatielle 4 sekä Mäntsälän eritasoliittymän kohdalle (valtatie 25 yhteyteen)

voidaan edesauttaa yksityisautoilun vähentämistä ja vihreää siirtymää Mäntsälässä. Ilman valtion investointeja kestävä liikunnan edistämiseksi konkreettisilla liikunnan ohjauksen ratkaisuilla kunnan on vaikea saavuttaa hiilineutraalien kuntien verkoston (HINKU) ja kuntien energiatehokkuussopimuksen (KETS) tavoitteita kasvihuonepäästövähennyksistä liikenteen osalta. Mäntsälän kunnan tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 80 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta ja kunta on aloittanut liikenne- ja ilmastosuunnitelman laadinnan tavoitteisiin pääsemiseksi.

- Kestävän ja turvallisen asuinympäristön osalta Mäntsälän kunta toivoo, että valtion alemmaa tieverkkoa voidaan huomioida Väyläverkon investointiohjelmassa tai eduskunnan jakovarakohteissa. Uudenmaan ELY-keskuksen seutu- ja yhdystiet (Seututie 140 Saaren kylälle, yhdystie 1471 Sälinkäälle, yhdystie 11732 Sääksjärvelle, yhdystie 1494 Pornaisiin sekä yhdystie 1456 Hirvihaaran kautta Järvenpähän) ovat sekä tärkeitä koulureittejä Mäntsälässä, mutta myös koko Keski- ja Itä-Uudenmaan pyöräilyn tavoiteverkkojen pääreittejä. Näiden reittien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin panostaminen on panostamista tulevien sukupolvien liikenneturvallisuuteen ja liikunnanohjaukseen.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman taloudellinen raami on valitettavan niukka väyläverkon tarpeisiin nähden. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa (MAL 2023) on tunnistettu kestävä kasvun kannalta merkittävimpiä liikenneverkon kehittämistoimia, joita olisi tärkeää edistää yhdessä valtio-osapuolen kanssa. Yleisellä tasolla investointiohjelman valmisteluprosessia ja sen suhdetta kaupunkiseutujen MAL-suunnitteluun sekä kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimusmenettelyyn olisi hyvä kuvata nykyistä seikkaperäisemmin. MAL-sopimusten toimenpiteillä pyritään osaltaan vaikuttamaan liikunnatarpeisiin kaupunkiseuduilla ja edistämään kestävä liikuntaa, millä voi olla myös valtakunnallisen tason merkittävyyttä. Investointiohjelman tuoma pitkäjänteinen näkyminen valtion väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on erittäin tervetullutta.