

## § Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025 - 2032

HL/529/03.11.03/2023

Väylävirasto pyytää 17.11.2023 saapuneella viestillä Hämeen liiton lausuntoa valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032.

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

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehityksen määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Vuosia 2025–2032 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.

Investointiohjelman hakkeiden toteutusjärjestykseen otetaan kantaa prioriteettiluokilla:

- Vaikutuksiltaan parhaat toteutusvalmiit hankkeet ovat prioriteettiluokkaa 1.
- Muut (prioriteettiluokkaan 1 kuulumattomat) toteutusvalmiit ja lähes toteutumiskykyiset (esim. tie- tai ratasuunnitelma valmistumassa) hankkeet ovat prioriteettiluokassa 2.
- Vielä suunnittelua vaativat hankkeet ovat prioriteettiluokassa 3.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen.

Lausunto on jäsenelty lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten perusteella. Lausunnot pyydetään jättämään 23.12.2023 mennessä [lausuntopalvelu.fi-palveluun](https://lausuntopalvelu.fi-palveluun), josta myös lausuntomateriaalit löytyvät.

Asian on valmistellut liikenneasiantuntija Juuso Helander, puh. 046 922 6643.

Esitys

Maakuntajohtaja: Maakuntahallitus päättää antaa Väylävirastolle seuraavan lausunnon:

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

Investointiohjelmassa tulisi näkyä vahvemmin Länsi-Suomen rooli muuttuneessa toimintaympäristössä. Toimintaympäristön muutoksessa Länsi-Suomen rooli korostuu, kun Venäjä-pakotteilla 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.

Muuttuneen toimintaympäristön vuoksi Länsi-Suomen satamien rooli ja niiden saavutettavuus on noussut entistäkin kriittisemmäksi. Myös sisämaasta rannikolle suuntautuvien poikittaisyhteyksien merkitys on kasvanut. Kanta-Häme on tärkeä satamiin suuntautuvan liikenteen läpikulkumaakunta.

Länsi-Suomen kestävä saavutettavuuden näkökulmasta raideyhteydet ovat merkittävässä roolissa, ja pääradalla ja sen liitännäisratojen muodostamalla kokonaisuudella on aivan keskeinen rooli Länsi-Suomessa. Päärata on tärkeä myös koko Suomen väestölle, elinkeinoelämälle ja kasvulle sekä liikenteen päästöjen vähentämiselle. Työmatkustamisen näkökulmasta rataverkon toimivat, laadukkaat ja turvalliset tietoliikennetyhteydet ovat erittäin merkittäviä. Lisäksi Länsi-Suomeen suunnitellun investoinnit lisäävät kysyntää kansainväliselle liikkuvuudelle (lento- ja raideliikenne), kun alueelle sijoittuu kansainvälisiä yrityksiä.

## **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.

PRIO-vaikutusarviolaskennoilla on tehty teoreettinen vertailu investointiohjelman hankkeiden ja investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden muiden hankearvioitujen hankkeiden kesken. Vertailussa on tarkasteltu, miten hyvin investointiohjelma huomioi eri tavoitealueet.

PRIO-laskenta on tehty myös Kanta-Hämeelle erittäin merkittävästä vt 3 Moreenin etl -hankkeesta (vaikutusten arviointi -taustaraportti). Kuitenkaan PRIO-laskettujen hankkeiden, kuten vt 3 Moreenin etl -hankkeen perusteita investointiohjelmasta poisjäännille ei ole tarkemmin avattu. Hämeen liitto huomauttaa, että PRIO-arviointi tulisi avata paremmin osana ohjelmaa, siten että hankkeiden kuvaukset ja perustelut poisjäännille olisivat selkeästi ja läpinäkyvästi esillä.

Lisäksi ohjelman luettavuuden kannalta olisi selkeää koristaa liitteen 4 investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet esimerkiksi esisuunnittelu-, suunnittelu- ja toteutusvalmis -koreihin. Myös pieni perustelu ulosjäännille

hankkeiden yhteydessä lisäksi 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 toteutusvalmista Hämeenlinnan seudun ja Kanta-Hämeen kannalta keskeistä Moreenin eritasoliittymää valtatielle 3. Hankkeesta tosin on tehty osana ohjelman valmistelua vaikutusten arviointi - taustaraporttiin PRIO-tarkastelu, mutta moitimme, että mitään perusteita hankkeen ulosjäännille ei ole esitetty tai avattu.

Moreenin eritasoliittymän toteuttaminen on tällä hetkellä maakunnan keskeisin tie- ja logistiikkahanke, joka palvelee kahden kunnan alueelle levittyvää laajaa ja kasvavaa Industrial Park MORE -aluetta. Tällä hetkellä alueelle on sijoittuneena yli 90 yritystä ja työpaikkoja on lähes 1 500. Kaavoitettua yritys-aluetta on 680 hehtaaria. Moreenin eritasoliittymä tulee saada osaksi investointiohjelman prioriteettiluokkaa 1 seuraavin perustein:

Industrial Park MORE sisältää valtakunnallisesti kaksi merkittävää hankekokonaisuutta, jotka ovat:

- eritasoliittymän rakentaminen valtatielle 3 (toteutusvalmius)
- raskaan liikenteen ja HCT (High Capacity Transport) -kuljetusten tarpeita vastaavan, älyteknologialla varustetun palvelualueen toteuttaminen eritasoliittymän välittömään läheisyyteen.

Eritasoliittymähankkeen perustelut:

- Moren alueella on jo nykyisin yli 90 yritystä (mm. Fiskars Group, Tammer Brands, Lidl:n jakelukeskus). Raskaan liikenteen yksiköitä alueelle kulkee 800 ajoneuvoa vuorokaudessa ja yli 170 000 ajoneuvoa vuodessa (nousua viimeisen kahden vuoden aikana 40 000 yksikköä). Työpaikkoja tulee olemaan 3 000 vuoteen 2030 mennessä. 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.
- Hankkeen potentiaali ja tarve on tunnistettu laajasti. Hanke on saanut valtionvarainvaliokunnan esityksen mukaisesti Moreeni–Rastikankaan eritasoliittymän ja raskaan liikenteen palvelualueen suunnitteluun 500 000 euroa (v. 2022) ja Moreeni–Rastikankaan HCT-palvelualueen suunnitteluun 200 000 euroa (v.2023).
- Liittymätarve on tunnistettu Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhdeksi keskeisimmistä infrahankkeista Kanta-Hämeessä.

- Kyseessä on varsin poikkeuksellinen kuntayhteistyö, jossa kahden kunnan elinkeinoaluetta rakennetaan yhdessä.

Eritasoliittymään rakennettavan palvelualueen kuvaus ja perustelut:

- Valtion ja maakuntien yhdessä laatimassa Länsi-Suomen yhteisessä liikennestrategiassa MORE-hanke on nostettu toimenpideohjelman kärkitoimenpiteeksi: Toteutetaan älykkäitä, HCT-kuljetusten vaatimukset täyttäviä palvelualueita lataus- ja tankkausasemien yhteyteen. Palvelualueiden kehittäminen aloitetaan Hämeenlinnan MORE-hankkeella.
- Eritasoliittymän tiesuunnitelman mukaan valtatie 3:n varrella olevat kylmät levähdysalueet korvataan uudella palvelualueella Moreenin eritasoliittymässä. Hankkeen valmistelun yhteydessä on tullut vahvasti esiin merkittävästi nykyistä laajemman ja paremmin varustellun palvelualueen tarve lain edellyttämien ammattiliikenteen lepoaikojen ja taukojen turvaamiseksi.
- Digitalisaation keinoin MORE-palvelualue toimii mm. pääkaupunkiseudun liikenteellisen paineen purkajana. Tavaraliikenne voidaan synkronoida esimerkiksi Vuosaaren sataman aikatauluihin, jolloin ajoneuvojen pysäköimistarve kehä 3:n sisäpuolella saadaan merkittävästi vähenemään. Samalla edistetään liikenteen vähähiilisyystavoitteita.
- Palvelualue vastaa myös HCT-kuljetusten tarpeisiin: Suomen HCT-kuljetusmäärät ovat nousussa, poikkeusluvalla raskaampia yli 76 tonnin massalla liikennöiviä yhdistelmiä on liikenteessä jo useita kymmeniä. Tieverkollamme kulkee jopa yli 100 tonnin yhdistelmiä ja niiden määrä on kasvava. Hyvällä kansallisella ja alueellisella suunnittelulla vaikutetaan liikenteen sujuvuuteen, oikea-aikaisuuteen ja hiilipäästöihin.
- Lisäksi katsomme, että investointiohjelman parannushankkeisiin 2025–2032 listatun nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (valtatie 3, valtatie 4) laajentamisen (3,4 miljoonaa euroa) investointeja tulee arvioida käytettäväksi myös Moreenin eritasoliittymän ja erityisesti siihen kytkeytyvän HCT-ajoneuvojen palvelualueen kehittämiseen. Perusteluna tälle on, että Moren HCT-alue tulee vastaamaan nykyaikaisen tilantarpeen, geometrian, polttoainejakelun ja palveluvaatimusten tarpeisiin keskeisellä paikalla valtatie 3:lla.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio nykyisessä hintatasossa on noin 16,5 miljoonaa euroa. Hämeenlinnan kaupunki ja Janakkalan kunta ovat sitoutuneet siihen, että liittymän kokonaiskustannukset jaetaan kahtia seuraavasti: Hämeenlinna ja Janakkala vastaavat yhdessä 50 % kustannuksista ja valtio 50 %:sta.

MORE-alueeseen kohdistuu vahvaa kiinnostusta sekä kansallisten että kansainvälisten yritysten taholta ja on tärkeää, että liittymäkokonaisuus kyseisellä kansallisesti tärkeällä paikalla onnistuu tavoitteiden mukaisesti vuosina 2024–2025.

Hämeen liitto pitää laadittua investointiohjelmää muilta osin oikean suuntaisena. Erityisesti siinä on huomioitu koko Suomen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden

kannalta keskeinen päärata. Pääradan kehittämisen kannalta välttämätöntä on Helsinki–Tampere peruskorjaus (prioriteetti 2), sekä Pasila–Riihimäki 3. vaihe (prioriteetti 1). Pääradalla ja sen ruuhkaisimmilla rataosuuksilla tehtävät parannukset hyödyttävät koko Suomen raideliikennettä.

Helsinki–Tampere peruskorjaushankkeen (prioriteetti 2) kokonaisrahoitustarve on noin 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.

Pasila–Riihimäki 3. vaihetta (prioriteetti 1) Hämeen liitto pitää tärkeänä. Hankkeen toteutusta tulee kiirehtiä.

Lisäksi Kanta-Hämeessä ratojen raakapuun kuormaukseen liittyvät kysymykset ovat keskeisiä. Raakapuun lastaustermiinalin sijoittuminen Riihimäelle on todettu Väyläviraston selvityksissä parhaaksi sijainniksi Etelä-Suomessa. Raakapuun lastaustermiinalin uudelleensijoittaminen on metsäteollisuuden nykyisessä toimintaympäristössä välttämätöntä ja se tulisi ohjelmoida investointisuunnitelmaan. Kokonaisuuteen liittyy myös Hämeenlinnan keskustassa sijaitseva nykyinen raakapuun lastausalue ja tarve sen siirtämiseksi korvaavaan sijaintiin. Nykyinen lastausalueen vuoksi maankäytön kehittämistä ja asemanseudun tiivistämistä ei voida tehdä kuten potentiaalia olisi.

Investointiohjelma sisältää myös matkustajalaitureiden pidentäminen eri rataosilla -parantamishankkeen. Hämeen liitto kuitenkin moittii, että hanketta tai sen tarkoittamia matkustajalaitureita ei ole investointiohjelmassa missään avattu tarkemmin, jolloin kirjausten kommentoiminen on vaikeaa. Kuitenkin edellisessä investointiohjelmassa (2024–2031) mainittu pääradan matkustajalaitureiden pidentäminen Ryttylässä, Turengissa, Parolassa, liitalassa, Viialassa ja Lempeälässä tulee olla osana investointiohjelmaa ja kiirehtiä.

Kanta-Hämeessä on valmistunut myös Kestävät matkaketjut selvitys, jossa on tunnistettu keskeisimmät matkaketjut ja kaikkein tärkeimmät matkaketjujen solmut, eli laatusolmut. Kanta-Hämeen rautatieasemista tällaisiksi laatusolmuiksi on tunnistettu Humppilan, Hämeenlinnan, Turengin ja Ryttylän rautatieasemat. Hämeen liitto pitää tärkeänä, että Väylä radanpidon viranomaisena edistää ja kehittää keskeisiä matkaketjujen solmupisteitä osana muita pääradan hankkeita ja muita investointeja.

Lounais-Hämeen saavutettavuuden kannalta keskeinen valtatie 2 ja siihen liittyvä Humppilan kohdan parantaminen (prioriteetti 2) on huomioitu investointiohjelmassa. Hämeen liitto kuitenkin huomauttaa, että hanke tulee siirtää prioriteetti 1-hankkeeksi, sillä se on aiemmin ollut osa 1A-hankkeita. Hanke sisältää tien leventämistä, tien reunaympäristön pehmentämistä, vähäisiä liittymäjärjestelyjä ja liittymien väistötiloja, riista-aitaa, sillan leventämisen, tiekaiteita sekä pohjavedensuojausta. Hanke parantaa valtatie liikenteen sujuvuutta, kuljetusten toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Hanketta tulee edistää kiireellisesti.

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:

- maantie 2804/2821 Jokioinen–Tammela 17,0 kilometriä
- maantie 2850 Hyvinkää–Riihimäki 10,0 kilometriä.

Ohjelmassa on linjattu vaikuttavuuden perusteella myös isoimmat perusväylänpidon hankkeet. Näiden toteutuksesta päättävät ELY-keskukset. Kanta-Hämeestä nimettyjä hankkeita ovat:

- valtatie 3 / kantatie 57 Ojoisten eritasoliittymän eteläisen rampin liikennevalot, Hämeenlinna (0,7 miljoonaa euroa)
- valtatie 10 ja maantie 284 Vieremän pohjaveden suojaus ja tiejärjestelyt, Forssa (4,9 miljoonaa euroa)
- maantie 132 Loppi–Sajaniemi jkp-tie, Loppi (0,7 miljoonaa euroa)
- nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (valtatie 3, valtatie 4) laajentaminen (3,4 miljoonaa euroa).

Hämeen liitto pitää hankelistausta Kanta-Hämeen osalta vaikutettavuuden kautta arvioiden perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena. Perusväylänpidon hankkeita ei ole suunnitelmassa priorisoitu, mutta valtatie 10 / maantie 284 Vieremän pohjavedensuojaus -hanke on toteutusaikataulultaan erityisen kiireinen. Lisäksi kuten yllä todettu, nykyisten raskaan liikenteen palvelualueiden (valtatie 3, valtatie 4) laajentamisen investointeja tulee arvioida käytettäväksi myös Moreenin 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, erityisesti elinkeinoelämälähtöisesti.

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

Suunnittelun osalta valtatie 10:n ja kantatie 54:n kehittämiselvityksissä 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 taitumisesta 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 (Trans-European Transport Network) -ydinverkon hankkeisiin ja muihin hankkeisiin. Jako on selkeä. Ehdotamme, että myös ratahankkeille tehdään vastaava jako.