

Espoon kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta 2023–2030 seuraavan lausunnon:

Investointiohjelman luonnokseen sisältyy Espoossa vain yksi hanke:

- Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (27 milj. euroa). Hankkeeseen sisältyy myös siltojen uusiminen ja meluntorjunta.

Investointiohjelman liitteessä 2b listataan ohjelman ulkopuolelle jääneitä hankkeita, joilla mm. ei ole hyvää päätöksentekovalmiutta. Espoosta mainitaan St 101, Kehä I Maarinsolmu. Maarinsolmusta on valmistunut hankearviointi 2021. Maarinsolmun eritasoliittymällä korvataan Kalevalantien tasoliittymä, joka on välityskykynsä äärirajoilla. Valtakunnallisesti tärkeän Länsisataman tavaraliikenneyhteys muualle Suomeen kulkee liittymän kautta ja hanke parantaa kuljetusten matka-aikojen ennakoitavuutta. Hanke on kustannustehokas, hyöty-kustannussuhde on 2,1. Espoossa on kiirehditty panostettu Maarinsolmun eritasoliittymän asemakaavan laadintaan ja käsittelyyn, tarkoituksena saada kaava hyväksytyksi 2022, jonka jälkeen jo v. 2017 valmistunut tiesuunnitelma voidaan hyväksyä. Espoo kiirehtii tämän kohteen sisällyttämistä investointiohjelmaan hankekorin 1A ja rakennussuunnittelun aloittamista.

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.

Lisäksi 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.

Espoo edellyttää Vihdintien (mt 120) kokonaissuunnitelman laatimista välille Kehä III – Velskolantie. Kokonaissuunnitelman tulisi perustua valtion ja Espoon yhdessä määrittelemään tieosuuden tavoitelaan. Suunnitelmalle tulee määrittää myös toteutuksen vaiheistus ja sisällyttää se investointiohjelmaan. Tien liikennemäärät ovat jatkuvasti lisääntyneet, kapean tien liikenneturvallisuus on heikko ja sen lähialueille on tulossa paljon lisää etenkin asuntorakentamista. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pitää parantaa. Uudessa maakuntakaavassa Kalajärvi on pieni maakunnallinen keskus. Pienet kiertoliittymä- ja alikulkuhankkeet ovat parantaneet ja parantavat liikenneturvallisuutta etenkin Kalajärven alueella. Nämä ovat kuitenkin vain osaratkaisuja ongelmiin. Espoo korostaa myös kevyen liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parantavia toimia. Yksi näistä on Luukin ja Velskolantien väliltä puuttuva kevyelle liikenteelle tarvittava Vihdintien varren turvallinen yhteys tai oma kaista. Nuuksion kansallispuiston ja muiden virkistysalueiden käyttö ja lähialueiden lisääntyvä asuminen ovat jo nyt tuoneet Vihdintielle paljon lisää pyöräilyä ja osin myös kävelyä.

Lähtökohtaisesti valtio vastaa väyläverkoston kustannuksista ja kunnat katuverkon kustannuksista. Yhteisrahoitteisuutta tulee hyödyntää vain silloin, kun tämän peruseräyksen osalta tilanne poikkeaa selkeästi. Muutoin seurauksena on, että yhteisrahoitteisuuden piiriin vyöryy hankkeita, jotka lähtökohtaisesti ovat kokonaan valtion hankkeina. Eduskunta on kirjelmässään EK 23/2021 vp (eduskunta.fi) todennut: Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseräyksiä. Tämän evästyksen tulee näkyä Liikenne12 -suunnitelmassa sekä investointiohjelman sisällössä.

Yhteisrahoitteisuus mallina edellyttää periaatteiden selkeyttämistä, jota tulee edistää kuntien ja valtion välisessä yhteistyössä hyvissä ajoin ennen MAL-sopimusneuvotteluiden osuutta. Periaatteiden laatimisessa tulee huomioida kuntien muuttuva rahoitusympäristö. Hankekohtaiset kustannusjakoneuvottelut edellyttävät eri hankkeiden tapauskohtaisuuden huomiointia.

Investointiohjelmassa panostetaan rataverkkoon enemmän kuin maanteihin, vaikka ratahankkeiden hyödyt ovat selvästi pienemmät. Vaikutusarvioinnissa tulee pystyä esittämään objektiiviset vertailukelpoiset hyödyt, jotka perustelevat vahvan panostuksen rautatieliikenteeseen.

Investointiohjelman toimintamallin vakiinnuttua, voisi sen päivitysväliksi riittää esim. joka toinen vuosi vuosittain tehtävän päivityksen sijaan. Investointiohjelman hankkeiden siirtyminen toteutukseen vie aikaa, ja hankkeiden vaihtuvuus ei lyhyellä aikavälillä tulisi olla kovin suurta. Lisäksi tämä ohjaisi resurssien tehokkaaseen käyttöön ja mahdollistaa riittävän vuorovaikutuksen valtion ja kuntien toimijoiden kesken.