



Väylävirasto
kirjaamo@vayla.fi

Lausuntopyyntönnä VÄYLÄ/4852/04.00/2021

ELY-keskusten lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta 2022-2029

Väylävirasto pyytää lausuntoa Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022-2029. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (myöhemmin ELY-keskukset) antavat suunnitelmasta yhteisen lausunnon. ELY-keskusten kommentit on kerätty yhdeksän liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen kautta.

Lausuntoja toivotaan ensisijaisesti lausuntopalvelun kautta, missä on myös esitetty kysymyksiä mihin toivotaan vastauksia. ELY-keskukset antavat vastausten sijaan vapaamuotoisen lausunnon, jotta lausunnossa voidaan tuoda esiin investointiohjelman vaikutukset ELY-keskusten vastuulla olevaan tienpitoon ja toisaalta ELY-keskusten toimintaan.

ELY-keskukset kiittävät Väylävirastoa mahdollisuudesta antaa asiantuntijankemeyksensä. Ensimmäiseksi ELY-keskukset toteavat, että investointiohjelman laatimisen yhteydessä Väylävirasto on käynyt hyvää vuoropuhelua ELY-keskusten kanssa. Tämän vuoropuhelun myötä ELY-keskuksissa on hyvä ymmärrys suunnitelman tavoitteista ja reunaehdoista. Tässä ELY-keskusten yhteisessä lausunnossa ei oteta kantaa yksittäisiin hankkeisiin.

ELY-keskusten rooli

ELY-keskukset ovat valtiohallinnon toimijoita alueillaan ja lakisääteisiin tehtäviimme kuuluvat muun muassa liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta ja tie- ja liikenneoloista huolehtiminen, maanteiden pito, julkisen liikenteen järjestäminen sekä merkittäviä liikennejärjestelmän kehittäjiä toiminta-alueillaan.

ELY-keskuksilla on laaja käsitys alueensa tieverkon tilasta, parantamistarpeista, tarvittavista toimenpiteistä sekä niiden kustannuksista. Samoin ELY-keskusten rooli on keskeinen muodostettaessa kokonaiskuvaa liikennejärjestelmän tilasta eri puolella Suomea esimerkiksi liikennejärjestelmäanalyysiin ja liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan. ELY-keskukset suunnittelevat ja toteuttavat liikenneverkon toimenpiteitä, useimmiten yhteisrahoitteisesti kuntien kanssa. Tieomaisuuden tehokkaan hallinnan ja pitkäjänteisen asiakastyytyvyyden varmistamiseksi tämä tieto on aivan olennainen tienpitoa koskevassa päätöksenteossa.

Monialaisena valtiohallinnon alueellisena toimijana ELY-keskukset ovat näköalapaikalla arvioidakseen toimivan liikennejärjestelmän merkitystä niin alueen yrityksille ja työllisyydelle kuin kansalaisten arjen sujuvuudelle.

Investointiohjelman tavoitteet ja priorisointi

Eduskunnan hyväksymän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) asettamissa raameissa investointiohjelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin varsin hyvin. Haaste on käytettävissä olevan rahoituksen niukkuus tarpeisiin nähden. Tarpeista on laaja yhteisymmärrys niin hallinnon sisällä kuin asiakas- ja sidosryhmäkentässä. Sekä kehittämisinvestointien että perusväylänpidon osalta jää hankelistausten ulkopuolelle huomattava määrä tavoitteiden kannalta perusteltuja hankkeita.

Kehittämisinvestointien priorisointi on tehty Liikenne12 -suunnitelman tavoitteet huomioiden. Hankkeiden vertailu on tehty analyttisesti asiantuntijanäkemyksin täydennettynä. Laajuudeltaan ja vaikutusmekanismeiltaan erilaisten hankkeiden vaikutusten arviointi on kuitenkin haasteellista ja arvioinnin kattavuutta on vaikea arvioida.

ELY-keskukset pitävät hyvänä, että investointiohjelma sisältää myös alueellisesti tarpeellisten pienempien ja keskisuurten investointien rahoituksen. Näiden priorisointi ja järjestykseen laittaminen on kuitenkin valtakunnallisesti vaikeaa. Etenkin pienempien hankkeiden yhteisvaikutusten kuvaus päätöksentekoa varten on haastavaa laatia kustannustehokkaasti.

Alueellisten hankkeiden priorisointi on myös jatkuva prosessi, joka edellyttää jatkuvaa vuoropuhelua alueellisten toimijoiden kanssa. Pysyvää poikkileikkauskuvaa pitkällä tulevaisuuteen on vaikea muodostaa. Tämä edellyttää vahvaa alueellisen asiantuntijanäkemyksen mukaan ottoa ja joustavaa ohjelmointiprosessia. Ohjelmassa hankkeita ei ole laitettu tärkeysjärjestykseen ja hankelista saattaa myös joltain osin muuttua alkuperäisestä. Pienten hankkeiden päätöksenteko olisi luontevaa tehdä alueilla osana perusväylänpidon ohjelmointia.

Vaikutuksissa tieverkon osalta mainitaan erikseen korjausvelan hallinta. Investointiohjelmassa tämä koskee lähinnä merkittäviä siltainvestointeja. Näiden toteutumisen varmistaminen keskitetysti on yksittäisen ELY-keskuksen rahoituksen kestokyvyn kannalta erittäin tarpeellinen. Ohjelmassa pitäisi varmistaa myös muiden suurten korjaushankkeiden tasapuolinen huomioiminen, jotta se toteuttaisi tavoitteita korjausvelan vähentämisestä. Esimerkiksi normaaleja, mutta kalliita teiden rakenteen parantamishankkeita ohjelmaan oli vaikea mahdollistaa puhumattakaan hankkeista, joissa korjaus- ja parantamistarpeet yhdistyvät.

Investointiohjelma

Maantieverkon kehittämisessä ja parantamisessa on tärkeää varmistaa hyvä suunnitelmavalmius, jotta käytössä olisi aina riittävä määrä lainvoimaisia ja toteutusvalmiita tiesuunnitelmia. Investointiohjelman pitkäjänteisyys edesauttaa tarkoituksenmukaisen suunnitelmavalmiuden ylläpitämistä kehittämissuunnitelmien osalta. Pitkäjänteisyyttä kaivataan myös keskisuurien ja pienten perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmointiin. Lisäksi on hyvä muistaa, että riittävä suunnitelmavalmius edellyttää resursseja suunnitelmien teettämiseen, niiden lainmukaiseen käsittelyyn ja hankalaksi pullonkaulaksi muodostuneeseen hyväksymiseen.

Investointiohjelmassa esitetään, että maantieverkon kehittämisrahoitusta kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen pistemäisissä kohteissa Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti.

Tilannekuva keskittyy pääväyläverkkoon ja samoin myös kehittämisinvestoinnit painottuvat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti pääväylille. ELY-keskukset pitävät pääväyläpainotteisuutta hyvänä ja kannatettavana, mutta nostavat myös huolensa siitä, että pääväyläverkon ulkopuolella on liikenteellisesti merkittäviä, vilkkaasti liikennöityjä teitä, joilla on kehittämis- ja parantamistarpeita huomattavasti enemmän kuin mihin suunnitelman mukaisilla rahoituskehysillä pystytään vastaamaan. Liikennejärjestelmän strategista tilannekuvan tarkasteluverkkoa tulisikin tämän vuoksi laajentaa. Rahoituksen ja tarpeiden epäsuhtaan vuoksi esimerkiksi asetettuihin liikenneturvallisuustavoitteisiin pääseminen on epätodennäköistä.

Pienemmissä investoinneissa hankkeiden arviointiprosessista ei saa muodostua kustannustehotonta prosessia, joka perustuu yksityiskohtaiseen hankekohtaiseen arviointiin. Perusväylänpidon investointitarpeita on paljon, moninkertaisesti verrattuna hankelistalla arviointiin. Näiden hankkeiden priorisoiminen ja suunnitelmavalmiuden parantaminen tehdään erilaisten tavoitekohtaisten arviointien pohjalta huomattavasti aikaisemmin kuin kohteet ovat investointiohjelman edes ehdolla. Pienten hankkeiden valtakunnallinen tärkeysjärjestys vaikutusten arvioinnin perusteella on mahdotonta yksiselitteisesti määrittää.

Investointiohjelman jatkuva ja joustava päivittämisprosessi on varmistettava, jotta muutokset esimerkiksi asiakastarpeissa, rahoitusmahdollisuuksissa, teknisissä ratkaisumalleissa ja eri osa-alueiden välisissä kytkennöissä ja rajapinnoissa voidaan ottaa huomioon. ELY-keskuksilla on paras liittymäpinta asiakkaisiin ja heidän tarpeisiinsa alueellisella tasolla, perusväylänpidon kustannusjakokysymyksiin sekä alueellisiin erityispiirteisiin. ELY-keskusten tietopohjaa on alueellisesti hyödynnettävä parhaalla mahdollisella tavalla etenkin perusväylänpidon rahoituksen suuntaamisessa.

Vaikka tieverkon kunto onkin näkyvästi esillä päivittäisessä julkisessa keskustelussa, niin rahoituksen kohdentaminen olemassa olevan tieverkon kunnan varmistaminen jää usein investointien varjoon.

Osin myös jää epäselväksi, mikä on investointiohjelman suhde muihin rahoitusta ohjaaviin prosesseihin ja ohjelmiin. Tästä esimerkkinä kaupunkiseutujen kanssa laadittavat MAL-sopimukset.

TEN-T verkon palvelutasovaatimukset

ELY-keskukset toteavat, että TEN-T verkolle tehtyjä suunnitelmia ei ole laadittu TEN-T ydinverkon kriteerien pohjalta. Ratkaisut perustuvat todettuun ja arvioituun liikenteen tarpeeseen, huomioiden ydinverkon merkitys osana eurooppalaista liikenneverkkoa. TEN-T-ydinverkolla on hyvin erilaisia osuuksia, eikä TEN-T ydinverkon kaikilla osilla ole perusteltua tavoitella TEN-T ydinverkon kriteerien edellyttämää tasoa vuoteen 2030 mennessä. Moni ydinverkon tiejakso kaipaa merkittävää parantamista ja osalla TEN-T-ydinverkkoa kriteerien edellyttämä taso on hyvin perusteltu ja selkeä tavoite vuoteen 2030 mennessä.

15.9.2021

Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) uudistettu asetukset hyväksyttiin heinäkuussa 2021. CEF2 -ohjelmakaudella (2021-2027) on huomioitu Suomen edistämisen Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävän laajentaminen pohjoiseen. Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä jatkuu nyt Suomen kautta Ruotsin Luulajan satamaan. Tämä laajennus ei investointiohjelmassa vielä näy. Laajennus on huomioitava suunnitteluohjelmassa, jotta uuden ydinverkkokäytävän hankkeiden suunnitteluvaihtoehtoja saataisiin kohotettua ja mahdollinen EU-rahoitus hyödynnettyä.

Investointiohjelman rahoitustaso

Investointiohjelma perustuu Liikenne12 -suunnitelmassa esitettyihin periaatteisiin ja tavoitteisiin. ELY-keskukset esittävät huolensa tulevien vuosien väylänpidon rahoitustasosta. Investointiohjelman laajuus riippuu vuosittain julkisen talouden suunnitelmassa (JTS) esitetystä rahoitustasosta. Mikäli vuosittainen rahoitustaso jää merkittävästi Liikenne12 -suunnitelman rahoitustason alle, niin silloin olisi hyvä käydä priorisointikeskusteluja Liikenne12 -suunnitelman linjauksista sekä investointiohjelman priorisoinneista. ELY-keskukset pitävät tärkeänä, että valtion maantieverkon kehittämiseen ja korjausvelan vähentämiseen varataan riittävästi rahoitusta sekä kehittämisinvestoinneissa ja etenkin perusväylänpidossa.

ELY-keskukset korostavat, että myös pienemmille ja keskisuurille parantamishankkeille tarvitaan pitkäjänteisyyttä perusväylänpidon rahoitukseen siten, että suunnittelu ja toteutus etenevät johdonmukaisesti. Vaihtoehtona on luoda useampia pienempiä toimenpiteitä sisältäviä hankekokonaisuuksia rahoitettavaksi kerralla isompina kehittämishankkeina tietyllä yhteysvälillä. Tällä voitaisiin saada hankkeille myös parempaa vaikuttavuutta kuin yksittäisiä pieniä parantamistoimia toteuttamalla.

Lopuksi

ELY-keskukset kiittävät mahdollisuudesta lausua väyläverkon investointiohjelmasta. Investointiohjelma tuo kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen rahoituksen asettamien reunaehdoin. ELY-keskukset pitävät tärkeänä, että tulevina vuosina ELY-keskukset ovat keskeisesti mukana strategisen tilannekuvan päivityksessä, investointiohjelman jatkolaadinnassa ja suunnitteluohjelman valmistelussa yhtenä valtion alueellisena toimijana tuoden vahvan alueellisen asiantuntemuksensa.

Jakelu
Tiedoksi

Väylävirasto
ELY-keskukset

Tämä asiakirja KEHA/4861/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/4861/2021 har godkänts elektroniskt

Hyväksyjä Lehtinen Jukka 15.09.2021 11:24

Hyväksyjä Sammallahti Juha 15.09.2021 11:30