

Lausuntopyyntö Valtion väyläverkon investointiohjelmasta 2022-2029

Kaupunkikehityslautakunta 24.08.2021 § 15

Valmistelija

kaupunkikehitysjohtaja Mika Mannervesi, mika.mannervesi@salo.fi, puh. 02 778 5001

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Väylävirasto laatii valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa (Liikenne 12). Liikenne 12 -suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa 1.7.2021. Lausunto pyydetään toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 15.9.2021 mennessä.

Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet ja niiden mahdollinen toteuttamisjärjestys. Investointiohjelmaa hyödynnetään muun muassa valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Ohjelma sisältää isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia, pienempiä parantamishankkeita sekä EU-tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva kuvaa ne tarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Tarpeita on enemmän kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata ja siksi tilannekuvan mukaisia hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset. Hankkeiden kokonaisvaikutusten arviointia on tehty suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain (ns. SOVA-laki) yleisen arviointivelvollisuuden perusteella.

Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin 1A ja 1B hankkeiden kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeen toteuttamista. Hankekoriin 1A hankkeet on mahdollista toteuttaa ohjelmajakson alkupuolella ja koriin 1B hankkeet loppupuolella. Lisäksi investointiohjelman liitteessä 2 on kuvattu ja lueteltu ohjelman ulkopuolelle jääneitä ja muita tarkasteltuja hankkeita.

Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehukseen ja linjauksiin. Jo päätetyt hankkeet ja avustukset toteutetaan tehtyjen päätösten mukaisesti. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen uusien kehittämishankkeiden talouskehys on noin 2 475 miljoonaa euroa ja perusväylänpidon talouskehys on noin 800 miljoonaa euroa. Kehittämishankkeiden osalta osa hankkeista jatkuu vuoden 2029 jälkeen, jonka vuoksi talouskehys sisältää rahoitusta jatkuviin hankkeisiin 450 miljoonaa euroa vuodesta 2030 eteenpäin.

Yhteisrahoituksella toteutettaviin MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin on mahdollista kohdentaa yhteensä noin 500 miljoonaa euroa investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierron valtion rahoituksen seitsemällä kaupunkiseudulla.

Rahoitukseen sisältyy sekä valtion väylille kohdistuvia investointeja että valtionavustuksia kuntien hankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen.

Rataverkon kehittämisen talouskehys on 1 363 miljoonaa euroa, joka sisältää 300 miljoonaa euroa jatkuvia hankkeita vuodesta 2030 eteenpäin. Maantieverkon kehittämisen talouskehys on 1 030 miljoonaa euroa, joka sisältää jatkuvia hankkeita 150 miljoonalla eurolla. Perusväylänpidon parantamishankkeiden talouskehys on yhteensä 325 miljoonaa euroa, josta jo päätettyihin hankkeisiin on sidottu noin 76 miljoonaa euroa. Vesiväyläverkon kehittämisen talouskehys on 82 miljoonaa euroa.

Investointiohjelma päivitetään jatkossa vuosittain alkuvuodesta Liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen jälkeen, ennen seuraavan vuoden talousarviovalmistelua sekä aina Liikenne 12 -suunnitelman päivittämisen jälkeen.

Lausuntokierroksella saatu palautekokonaisuus huomioidaan valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä ja seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti ennalta annettujen kysymysten kautta.

Lausuntopyyntö ja investointiohjelmaluonnos ovat luettavissa Lausuntopalvelun kautta.

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=77291218-f99d-4b50-840c-d1450d26e3e8&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744>

Investointiohjelmaluonnokseen ei sisälly Salon alueella olevia hankkeita. Luonnoksen liitteen 2 mukaan ohjelman ulkopuolelle jääneiden tarkasteltujen hankkeiden joukossa on kt 52 Salon itäinen ohikulkutie, jota ei luonnoksessa esitetä investointiohjelmaan vuosille 2022-2029. Luonnoksen mukaan suurin osa ohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista on sellaisia, joilla ei ole suunnitteluvaiheen tai muun prosessisyyn (kaavoitus, lupa-asiat ym.) vuoksi päätöksentekovalmiutta. Luonnoksessa ei tämän tarkemmin perustella hankkeen jäämistä ohjelman ulkopuolelle.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja jäljempänä esitetyistä asioista, joiden perään on kirjoitettu ehdotus Salon kaupungin lausunnoksi.

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelmassa on kuvattu ymmärrettävästi periaatteet, joiden mukaan se on valmisteltu ja selostettu hankekorien 1A ja 1B hankkeisen sisältöä. Investointiohjelmassa ei käy ilmi perusteet, joiden nojalla ohjelmassa luetellut hankkeet ovat jääneet em. korien ulkopuolelle. Yleispiirteinen viittaus päätöksentekovalmiuden puutteeseen suunnitteluvaiheen tai muun prosessisyyn takia ei kt 52 Salon itäisen ohikulkutien hankkeen kohdalla pidä paikkaansa, sillä Salon kaupunginvaltuusto 19.4.2021 § 39 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastuualueen kanssa sovitun mukaisesti käynnistetyn hankkeen tiesuunnittelun mahdollistavan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen eikä sillä seikalla, että hyväksymispäätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen ole tässä yhteydessä merkitystä, sillä valituksessa edellytetään ratkaistavan asioita, joiden ratkaisemiseen nimenomaan tiesuunnitelma on oikea suunnitteluvaihe.

2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa

kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmassa on kokonaisuutena tarkastellen varmasti onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin. Investointiohjelman perustelut on esitetty sen vaikutusten kautta, mutta koska hankekohtaiset perustelut ovat varsin yleispiirteisiä, on sen tasapuolisuutta ja selkeyttä vaikea arvioida. Kaupungit tarkastelivat ohjelmaa omien hankkeiden näkökulmasta ja kun ohjelmassa ei ole esitetty toteutettavaksi yhtään hanketta Salon kaupungin alueelle, ei se todennäköisesti nostata Salossa kovinkaan laajoja suosionosoituksen aaltoja.

Salon kaupunki on tehnyt pitkään hyvää yhteistyötä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa kt 52 Salon itäisen ohikulkutien toteuttamiseksi. Sen ensimmäinen vaihe valmistui vuoden 2016 lopussa valtion ja kaupungin yhteisellä rahoituksella ja rakentamisessa pystyttiin hyödyntämään myös äkillisen rakennemuutoksen vaikutusten torjuntaan tarkoitettuja varoja. Sen jälkeen toisen vaiheen rakentamista on edistetty yhdessä ja kaupunki on panostanut huomattavan määrän henkilöstövoimavaroja ja rahaa tarvittavan asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen laatimiseen. Investointiohjelmassa ei kuitenkaan ole tästä mitään mainintaa eikä muutakaan perustelua, joiden perusteella kaupunki voisi arvioida, mikä on hankkeen asema suhteessa toteutettavaksi esitettyihin hankkeisiin ja mihin panostuksiin ja toimenpiteisiin kaupungin pitäisi hankkeen edistämiseksi varautua. Tältä osin ohjelman perustelua ei voi pitää selkeinä.

3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 – suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Salon kaupungin näkökulmasta kt 52 Salon itäinen ohikulkutie tulisi sijoittaa investointiohjelman hankekoriin 1B ja tiesuunnitelman laatimiseen osoittaa tarvittavat määrärahat. Erityisen perusteltua tämä on, jos CEF-tuella voidaan toteuttaa Varsinais-Suomen alueella muita tiehankkeita, jolloin vapautuva rahoitus tulee korvamerkitä alueen hyödyksi mm. kt 52 Salon itäisen ohikulkutien kustannuksiin.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Investointiohjelma ja sen päivitykset tulee laatia läpinäkyvänä ja vuorovaikutuksessa ja niillä kaupungeilla, joiden toimintaympäristöön vaikuttavia hankkeita on vireillä, tulee olla mahdollisuus seurata hankkeiden arviointia ja valikoitumista ohjelmaan niin, että kaupungeilla on aito mahdollisuus halutessaan tehdä tai varautua toimenpiteisiin, joilla edistää hankkeiden toteutumista.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman liitteessä 2 on kuvattu ja lueteltu ohjelman ulkopuolelle jääneitä ja muita tarkasteltuja hankkeita. Investointiohjelman mukaan suuri

osa ulkopuolelle jääneistä hankkeista on sellaisia, joilla ei ole hyvää päätöksentekovalmiutta (kaavoitus, lupa-asiat, suunnitteluti-lanne), tai joista ei muutoin ole riittävästi tietoa. Investointiohjelmasta puuttuu Salon kaupunginvaltuuston yhdeksi kaupungin kärkihankkeista määrittämä Salon ja seudun kasvun, elinvoiman ja Korvenmäen ekovoimalaitoksen näkökulmasta tärkeä kt 52 Salon itäisen ohikulkutien toinen vaihe.

Kuten jo vastauksessa kysymykseen nro 1 todettiin, yleispiirteinen viittaus päätöksentekovalmiuden puutteeseen suunnitteluvaiheen tai muun prosessisyyn takia ei kt 52 Salon itäisen ohikulkutien hankkeen kohdalla pidä paikkaansa, sillä Salon kaupunginvaltuusto 19.4.2021 § 39 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastuualueen kanssa sovitun mukaisesti käynnistetyn hankkeen tiesuunnittelun mahdollistavan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen eikä sillä seikalla, että hyväksymispäätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen ole tässä yhteydessä merkitystä, sillä valituksessa edellytetään ratkaistavan asioita, joiden ratkaisemiseen nimenomaan tiesuunnitelma on oikea suunnitteluvaihe.

Salon kaupunki esittää Väyläviraston investointiohjelmaan lisättäväksi tieliikenteen kehittämishankkeen kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe.

| | |
|---------------|--|
| Esittelijä | Kaupunkikehitysjohtaja |
| Päätösehdotus | Kaupunkikehityslautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se antaa valmistelutekstin mukaisen Salon kaupungin lausunnon Väyläviraston luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022-2029. |
| Päätös | Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen. Tämän asian osalta pöytäkirja tarkastettiin heti kokouksessa. |
| Tiedoksianto | Kaupunginhallituksen käsittelyn jälkeen: Väylävirasto www.lausuntopalvelu.fi |

Kaupunginhallitus 30.08.2021 § 40
3330/00.04.00/2021

| | |
|---------------|---|
| Esittelijä | Kaupunginjohtaja |
| Päätösehdotus | Kaupunginhallitus päättää hyväksyä kaupunkikehityslautakunnan valmistelutekstin mukaisen lausunnon Väyläverkon investointiohjelmasta 2022 - 2029 Väylävirastolle toimitettavaksi. |
| Päätös | Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen. |
| Tiedoksianto | Väylävirasto |