

Salon kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031

Kaupunginhallitus 27.02.2023 § 58
469/03.04.00/2023

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

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031. Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 – suunnitelman, toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehysten määrittelee Liikenne12-suunnitelma. Vuosia 2024-2031 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.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmiaan liittyen. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta kysymysten kautta, jotka ehdotettuine vastauksineen ilmenevät tekstistä jäljempänä.

Lausuntopyyntö, luonnos valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031 sekä sen liitteinä olevat luettelot ja kuvaukset hankkeista löytyvät lausuntopalvelu.fi:stä: [Lausunto - Lausuntopalvelu](#).

Taustaa

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) mukaisesti Väylävirasto siis laatii valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa. Vuosia 2024-2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain Liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen jälkeen, ennen seuraavan vuoden talousarviovalmistelua, sekä aina Liikenne 12 –suunnitelman päivittämisen jälkeen.

Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman kolme tavoitetta – saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus – ovat keskenään rinnakkaisia ja tasavertaisia, ja kaikki kolme tavoitetta pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Liikenneturvallisuus sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteista annettuun lakiin (503/2005) ja on siten huomioitu investointiohjelman valmistelussa.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehysten. Väyläverkon investointiohjelma sisältää investointihankkeet, jotka esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta (kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita tai

hankekokonaisuuksia, esim. sillat). Investointiohjelma sisältää myös sellaisia EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita, joiden valtion osuus esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Investointiohjelmaan sisältyy myös osa perusväylänpidon rahoituksella toteutettavista hankkeista (parantamishankkeet). Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat (esim. Turun Tunnin Juna) ja jo päätetyt kehittämishankkeet, Digirata sekä merkittävin osa perusväylänpidon momentilta rahoitettavista toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Vertailu edelliseen kahdeksanvuotiseen investointiohjelmaan

Kaupunginhallitus antoi 25.4.2022 § 151 Salon kaupungin lausunnon luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi 2023-2030 ([Dynasty tietopalvelu : Salon kaupunki \(oncloudos.com\)](https://oncloudos.com)). Tuolloin, kuten aiemminkin, kaupungin lausunnossa korostettiin hankekohtaisten perustelujen tärkeyttä myös niiden hankkeiden osalta, jotka ovat jääneet toteutukseen valittujen hankekorien ulkopuolelle ja esitettiin kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaiheen lisäämistä investointiohjelmaan. Hankkeiden esittely ja perustelu on lausuntopyynnön kohteena olevassa luonnoksessa edelleen hieman laajempaa ja parempaa kuin edellisellä kerralla, mutta edelleen on runsaasti toteutettavien hankkeiden korien ulkopuolelle jääneitä hankkeita, joiden osalta ei käy ilmi, mikä niiden toteutumista estää.

Kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe ei ole nytkään mukana investointiohjelmassa eikä ratkaisulle esitetä myöskään mitään perusteluja. Hanke on kuitenkin edennyt merkittävästi edellisen investointiohjelman laatimisen jälkeen, sillä osana valtion väyläverkon keskitettyä suunnitteluohjelmaa 2023-2026 hanke sai kantatien 52 Salon kohdan 2. vaihe tiesuunnitelmarahoituksen, 1,2 milj. €, kuten kaupunginhallitus edellisessä lausunnossaan toivoi. Tiesuunnitelman hankinnan valmistelu on käynnistynyt ja ensimmäinen yhteinen suunnitteluun liittyvä kokous Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja kaupungin välillä pidetään helmimaaliskuun vaihteessa 2023.

Salon kaupungin lausunto

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

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelmassa on kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja periaatteet, joiden mukaan se on valmisteltu ja selostettu hankekorien 1A ja 1B hankkeiden sisältöä. Investointiohjelmassa ei edelleenkään käy ilmi hankekohtaisia perusteluja sille, miksi liitteessä 2b luetellut investointiohjelman 2022-2029 ja 2023-2030 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet eivät sisälly investointiohjelmaan. Edelliseen ohjelmaan verrattuna hankekorien 1A ja 1B ulkopuolelle jääneiden hankkeiden kuvauksia on enemmän, mutta ilman hankekohtaisia perusteluja on hankkeiden toteuttamista edistämään pyrkivien kuntien mahdotonta arvioida ja suunnitella esim. oman päätöksentekonsa ja taloussuunnittelun valmistelua.

Salon kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 19.4.2021 § 39 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastualueen kanssa sovitun mukaisesti käynnistetyn hankkeen Salon itäisen ohikulkutien 2. vaiheen tiesuunnittelun mahdollistavan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen. Hyväksymispäätöksestä valittiin Turun hallinto-

oikeuteen, joka 30.1.2023 päätöksellään H136/2023 hylkäsi valituksen. Asemakaava ei siis tämän lausunnon antamisen aikaan ole vielä lainvoimainen, mutta sillä ei ole tässä yhteydessä merkitystä, sillä valituksessa edellytettiin ratkaistavan asioita, joiden ratkaisemiseen nimenomaan tiesuunnitelma on oikea suunnitteluvaihe. Kaupungin olisi välttämätöntä tietää omien maankäytön suunnitelmien ja taloussuunnittelunsa kannalta, mihin toimiin olisi varauduttava hankkeen edistämiseksi. Hyvänä merkinä on ehdottomasti kuitenkin pidettävä sitä, että osana valtion väyläverkon keskitettyä suunnitteluohjelmaa 2023-2026 hanke sai kantatien 52 Salon kohdan 2. vaihe tiesuunnitelmarahoituksen, vaikka tästä ei investointiohjelmassa olekaan mitään mainintaa.

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

Investointiohjelman talouskehys on edellistä ohjelmaa hieman suurempi. Uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3 miljardia euroa, kun edellisessä vuosien 2023–2030 investointiohjelmassa kehittämishankkeiden talouskehys oli 2,7 miljardia euroa. Käytännössä sitomatonta rahaa uusiin kehittämishankkeisiin on investointiohjelman talouskehyksellä kuitenkin vasta vuodesta 2025 eteenpäin. TEN-T ydinverkon kehittämisen loppuunsaattaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttää väylänpidon rahoitustason nostoa.

Voimakas kustannustason nousu ilman rahoitustason nostoa uhkaa vähentää toteutettavien liikennehankkeiden määrää. Venäjän hyökkäyssodan seuraukset ovat nostaneet entisestään satamien merkitystä ja muuttaneet liikenteen virtoja. Kuljetusketjujen sujuvuuteen ja liikenteen turvallisuuteen on kyettävä panostamaan tulevina vuosina entistä enemmän niillä tie-, vesiväylä- ja rataosuuksilla, joilla liikennemäärät muutosten myötä lisääntyvät.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta ovat kokonaisuutena selkeät. Hankekohtaisesti niitä voi arvioida vain niiden hankkeiden osalta, joista vaikutukset on esitetty. Kuten edelläkin on todettu, tältä osin on vielä kehitettävää, jotta esim. priorisointien tasapuolisuutta olisi mahdollista arvioida tarkemmin ja tarvittaessa vaikka parantaa edistettävänä olevien hankkeiden ominaisuuksia koko ohjelman tavoitteiden suuntaan.

4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehysten puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Talouskehys asettaa varsin tiukat raamit ohjelmalle. Tarkempien muutosehdotusten tekeminen edellyttäisi tarkempaa hankekohtaista perustelua investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista.

Salon kaupungin näkökulmasta kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe tulisi sijoittaa investointiohjelman hankekorin 1B ja valmistautua sen rakentamiseen mahdollisimman pian tiesuunnitelman valmistuttua. 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.

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

Kuten Salon kaupungin aiemmissa lausunnoissa (kaupunginhallitus 30.2.2021 § 40, 25.4.2022 § 151) todettiin, 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.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman liitteessä 2b on lueteltu investointiohjelman 2022-2029 ja 2023-2030 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet, jotka eivät sisälly investointiohjelmaan. Näiden joukkoon on jäänyt Salon kaupunginvaltuuston 12.12.2022 § 106 hyväksytyssä Salon kaupunkistrategiassa 2030 yhdeksi merkittävimmistä edunvalvontahankkeista nimetty Salon ja seudun kasvun, elinvoiman ja Korvenmäen ekovoimalaitokseen tukeutuvan kiertotalouskeskittymän näkökulmasta sekä kaupungin maantieteellisen saavutettavuuden kannalta tärkeä kt 52 Salon itäisen ohikulkutien toinen vaihe. Salon kaupunginvaltuusto hyväksyi 19.4.2021 § 39 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastuualueen kanssa sovitun mukaisesti käynnistetyn hankkeen tiesuunnittelun mahdollistavan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja hanke sai osana valtion väyläverkon keskitettyä suunnitteluohjelmaa 2023-2026 hanke sai kantatien 52 Salon kohdan 2. vaihe tiesuunnitelmarahoituksen.

Salon kaupunki esittää valtion väyläverkon investointiohjelmaan lisättäväksi maantiehankkeen kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe.

Esittelijä	Kaupunginjohtaja
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus antaa valmistelutekstin mukaisen lausunnon luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031 ja esittää valtion väyläverkon investointiohjelmaan lisättäväksi maantiehankkeen kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe. Pöytäkirja tämän pykälän osalta tarkastetaan kokouksessa.
Päätös	Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen. Pöytäkirja tarkastettiin tämän asian osalta heti kokouksessa.
Tiedoksianto	Hallintoasiantuntija; lausuntopalvelu.fi:hin talletettavaksi.