

Lausuntopyyntö / Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022 - 2029**Va. kaupunkisuunnittelujohtaja Ari Räsänen
KT-suunnittelu**

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022-2029. Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2022-2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Kuopion kaupunki antaa lausunnon Väyläviraston esittämien kysymysten pohjalta seuraavasti:

1 Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Valmistelun periaatteet on kuvattu ymmärrettävästi.

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?

Ohjelmaan listattujen hankkeiden yksityiskohtaiset perustelut ja vaikutusten kuvaukset ovat osin melko suppeita. Tarkasteltujen hankkeiden priorisointi tulee perustella selkeästi ja läpinäkyvästi. Investointiohjelman luonnoksesta on vaikea päätellä, miksi juuri valitut hankkeet on sisällytetty ohjelmaan, sillä monien ohjelmaan sisällytettyjen hankkeiden perustelut ovat vastaavia kuin ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden perustelut.

Investointiohjelman tärkeäksi perustaksi on mainittu liikenneverkon strateginen tilannekuva, minkä perustelut puolestaan ovat osin epäselvät. Monet perusteluista liittyvät liikennemäärään tai siitä johtuviin seikkoihin (ruuhkautuneisuus, onnettomuusmäärät). Tästä syystä alempien liikennemäärien väylille sijoittuvat hankkeet jäävät vähemmälle huomiolle sekä pienemmille hyötykustannus-suhteille, vaikka olisivatkin alueiden elinkeinoelämän tai liikenneturvallisuuden kannalta hyvinkin merkityksellisiä. Investointiohjelman luonnoksessa esitetyt toimenpiteet edistävät jo pitkään jatkunutta kehitystä, jossa investoinnit suuntautuvat kasvukolmion vaikutuspiiriin sekä läntiseen Suomeen. Investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa on luovuttava merkittävästi osin liikennemäärään perustuvan hyö-

tykustannus-suhteen korostamisesta. Vaikuttavuutta on tarkasteltava laajemmin aluekehityksen, koko Suomen voimavarojen hyötykäytön sekä saavutettavuuden näkökulmista. Kuopion kaupunki huomauttaa, että liikenneinvestoineilla on ensiarvoinen merkitys esimerkiksi tavoiteltaessa laajempaa – maakunnan kattavaa – työssäkäyntialuetta.

Hankkeiden priorisoinnissa on painotettu liikaa suunnittelu- ja päätöksen- tekovalmiutta, mikä on merkittävä peruste vain lähivuosien hankkeiden osalta. Erityisesti ohjelman jälkipuoliskon hankepriorisoinnin tulee pohjautua strategiseen merkittävyyteen ja laajaan yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen. Useimmat tarpeellisiksi arvioidut hankkeet on mahdollista saat- ta toteutusvalmiiksi 5 vuoden aikajänteellä. Koko Suomen liikennever- kkojen tasapuolisen kehittämisen näkökulmasta on kestävämpää, että vai- kuttavuudeltaan keskinkertaisen hankkeet on nimetty investointiohjelmaan vain sen vuoksi, että niiden suunnitelma-valmius on hyvä.

3 Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman ta- lousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoit- teet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parem- pi? Miten muut-taisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Investointiohjelman luonnoksesta käy hyvin selville Liikenne 12- suunnitelman rahoitusraamin vähäisyys suhteessa väyläverkon tarpeisiin. Väylärahoituksen riittämättömyys onkin suurin Liikenne 12 -suunnitelman saavutettavuus- ja tehokkuustavoitteiden toteutumisen este. Valtion ta- lousarvioon tulee varata riittävät määrärahat, joilla pystytään kehittämään väyläverkkoja tasapuolisesti eri alueilla ja huolehtimaan niiden kunnossa- pidosta.

Tasapuolisen liikenneinfran kehittäminen koko Suomeen ei näy investoin- tiohjelman luonnoksessa. Itä-Suomen alueiden kehittämisen ja elinkei- noelämän vireänä pitämisen edellytyksenä on, että alueiden saavutetta- vuutta parannetaan merkittävästi, minkä tulee näkyä myös investointioh- jelmassa. Ratakapasiteetin parantaminen Savonradalla on Kuopion ja koko itäisen Suomen elinkeinoelämän kuljetuksien kannalta erittäin tärkeää. Savonradan kehittäminen ja matka-ajan lyhentäminen Kuopiosta Helsin- kiin tulee sisällyttää investointiohjelman tarkasteluihin, sillä esitetty 10 miljoonaan rahoitus ei kata edes Savonradan korjausvelkaa. Valtion tulee varautua omassa budjetissaan kehittämään Savonradan nopeuttamista samalle tasolle kuin se on kehittänyt läntisen Suomen vastaavaa rataa, jo- hon ollaan satsaamassa myös seuraavalla 8-vuotiskaudella verrattain merkittäviä osuuksia valtion ratojen kehittämiseen varatuista rahoista. Sa- vonradan kehittäminen vahvistaa myös suunnitteilla olevan Itä-Suomen logistiikkakeskuksen (yhdistettyjen kuljetusten terminaali) toimintaedelly- tyksiä. Virkkeen sanajärjestystä voisi muuttaa esim. Kuopion mielestä val- tion tulee aktiivisesti edistää Itä-Suomen logistiikkakeskuksen toteutumis- ta. Toteutuessaan logistiikkakeskus tehostaisi elinkeinoelämän kuljetusket- juja.

Savonradan nopeuttamistoimien lisäksi Kuopion kaupunki vaatii, että val- tio varaa rahoituksen Kuopion ratapihojen (henkilö- ja tavararatapihat) saneerauksen loppuunsaattamiselle. Tämä tulee kustannustehokkuuden sekä rakentamisesta aiheutuvien häiriöiden minimoimiseksi toteuttaa su- juvasti ensivaiheen toteuttamisen jälkeen. Rahoitusta tulee varata siinä määrin, että se mahdollistaa tarveselvityksessä esitetyn vaihtoehdon kol- me mukaisen (pidemmät tavarajunat mahdollistaen) toteuttamisen. On kestävämpää tilanne, jos Kuopion ratapihojen korjaus jää puolitiehen, sillä

kaupunki ja yksityiset sijoittajat ovat investoineet ja tulevat vielä tulevana vuosina satsaamaan huomattavan suurista summista alueen infrarakenteisiin sekä maankäytön kehittämiseen. Ratapihakokonaisuuden loppuun saattaminen kerralla on myös valtion näkökulmasta edullisempi ratkaisu kuin hankkeen pilkkominen.

Kuopion kaupunki on erittäin huolestunut siitä, ettei Vt5:n Leppävirran ja Kuopion välinen tieosuus ole valtion tieverkon kehittämisen listalla seuraavaan kahdeksaan vuoteen. Seudulla vireillä olevat investoinnit edellyttävät, että tieosuus parannetaan tiesuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden mukaiseksi. Hanke on koko Kuopion seudun elinkeinoelämän vireänä säilymiselle ja kehittämiselle erittäin tärkeä niin kuljetuksien kuin henkilöstön liikkuvuudenkin näkökulmista.

Kuopion kaupunki edellyttää, että maanteitä koskevaan hankekokonaisuuteen sisällytetään myös seuraavat seudun elinvoimaisuutta ja saavutettavuutta edistävät hankkeet:

- Vt5 Siilinjärven ja Pöljän välinen tieosuus
- Vt9 Riistaveden taajaman ohitus; tieosuudella Kivisillansalmen silta, jonka osalta on vaarana, että tielle joudutaan asettamaan painorajoitus, millä olisi merkittävästi heikentävä vaikutus alueen elinkeinoelämän kuljetuksiin.
- Vt9 Kuopio – Jyväskylä
- Vt9 Toivalan kohta

Edellä mainittujen lisäksi valtion tulee varautua riittävällä rahoituksella kustannustehokkaiden, valtion tieverkolle sijoittuvien liikenneturvallisuus-, jalankulku- ja pyöräily- sekä joukkoliikenneinfran kehittämishankkeisiin. Seudulle laadituissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa sekä viisaan liikkuamisen edistämisselvityksissä on listattu paljon kustannustehokkaita toimenpiteitä, jotka olisivat alueen asukkaiden kannalta hyvin vaikuttavia, mutta ovat odottaneet liian kauan valtion rahoitusta, jota ei edelleenkään vaikuta olevan näköpiirissä.

Investointiohjelmassa on mainittu kaikille MAL-seuduille yhteisesti varattu rahoitus, mutta sen jakautuminen seutujen kesken tai ohjautuminen eri hankkeisiin jää epäselväksi. Investointiohjelman lopulliseen versioon tulee selkeästi ja läpinäkyvästi kirjata MAL-sopimuksiin liittyvät varaukset, niiden jakautuminen seuduille ja mahdollisesti jo nimetyille hankkeille. Seutujen kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamiseen tulee varata rahoitus.

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

Kunnat eivät ole tosiasiallisesti päässeet osallistumaan investointiohjelman laatimiseen, mikä heikentää sen ymmärrettävyyttä ja hyväksyttävyyttä. Lausuntomenettely ei voi korvata riittämätöntä osallistamista. Kunnat ovat ohjelman toteutuksen kannalta merkittäviä yhteistyökumppaneita, minkä vuoksi kuntien tulee olla mukana investointiohjelman valmistelussa alusta alkaen.

Kuopion kaupunki esittää, että Väylävirasto käy hyvissä ajoin investointiohjelman päivitysten yhteydessä kahdenväliset keskustelut seutujen kanssa. Näin virastolle muodostuu parempi käsitys eri seutujen tarpeista ja kehittymisnäköymistä.

5 Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Eduskunta on edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaa (eduskunnan hyväksymä LvV:n mietintö 17/2021 vp). Tämän johdosta investointiohjelman oletukset kuntien yhteisrahoitusosuuksista tulee korjata. Kuntien osallistuminen valtion vastuulla olevien väylähankkeiden rahoitukseen tulee perustua ainoastaan vapaaehtoisuuteen. MAL-sopimusmenettelyyn, Liikenne12 -suunnitelman ja investointiohjelman suhde jää epäselväksi. Investointiohjelman perusteella näyttää myös siltä, että kaikkia MAL-sopimusseutuja ei kohdeltaisi yhdenvertaisilla periaatteilla ja kriteereillä. Tämä on MAL-sopimusmenettelyn peruseriaatteiden vastaista.

Edellä esille tuotujen näkökohtien perusteella investointiohjelma ei sovellu valtion talousarviovalmistelun pohjaksi. Kuopion kaupunki muistuttaa vielä, että seudulla on vahvaa alkutuotantoa, jonka toimintaedellytyksiä valtiolla tulee pitää yllä resurssimalla perusväylänpitoa niin, että se mahdollistaa kyseisten elinkeinojen kuljetukset päätieverkon lisäksi myös alemmalla tieverkolla.

Valmistelija
Ari Räsänen
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

puh. +358 44 718 5122

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen

Kuopion kaupunki antaa Väylävirastolle edellä mainitun lausunnon.

Päätös

Liikenneinsinööri Paula Liukkonen oli kokouksessa kuultavana asiakohdassa. Hän poistui kokouksesta kuulemisen jälkeen.

Merkittiin, että kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen poistui kokouksesta asiakohdan käsittelyn aikana. Esittelijänä kokouksessa toimi tämän jälkeen apulaiskaupunginjohtaja Pekka Vähäkangas.

Keskusteltuaan kaupunginhallitus hyväksyi yksimielisesti apulaiskaupunginjohtaja Pekka Vähäkankaan tekemän päätösehdotuksen.

Merkittiin, että jäsen Pekka Niiranen poistui kokouksesta asiakohdan käsittelyn jälkeen.

