

## Lausunto Väylävirastolle Liikenne 12 -suunnitelmasta

Kaupunginhallitus 13.09.2021 § 353  
1199/10.03.01.00.00/2021

Valmistelija

Tekninen johtaja Reima Ojala ja yhdyskuntatekniikan päällikkö Mika Hirvi

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Väylävirasto laatii valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa (Liikenne 12). Liikenne 12 -suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa 1.7.2021. Lausunto pyydetään toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 15.9.2021 mennessä.

Lausuntopyyntö sekä valtion väyläverkon investointiohjelma 2022\_2029 luonnos02072021 ovat luettavissa linkissä:

[Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

lausunto annetaan lausuntopalvelun kautta osoitteessa:  
[www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi).

Tämä Naantalın kaupungin lausunto on laadittu Varsinais-Suomen Liiton lausuntoluonnosta hyödyntäen.

Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankeet 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 toteutamisvalmiuden mukaan. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeen toteuttamista. Hankekorin 1A hankkeet on mahdollista toteuttaa ohjelmajakson alkupuolella ja korin 1B hankkeet loppupuolella.

Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehukseen ja linjauksiin. Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustaso vuosille 2021–2032 on väyläverkon kehittämiseen 6,1 miljardia euroa ja perusväylänpitoon 18 miljardia euroa. 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. Tieverkon 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.

Investointiohjelmaluonnokseen sisältyvät hankkeet Varsinais-Suomessa:

#### Ratahankkeet

<u>Kori</u>	<u>Hanke</u>	<u>M€</u>
1A	Turku–Uusikaupunki peruskorjaus sekä Raisio–Naantali peruskorjaus ja sähköistys	46

#### Maatiehankkeet

<u>Kori</u>	<u>Hanke</u>	<u>M€</u>
1A	E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa	189
1A	St 180 Hessundinsalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	28
1A	St 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen (III LTA 2021)	100
1A	Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	10
1B	Seudullisten pyörätieverkkojen kehittäminen, esim. kt 43 Uusikaupunki–Laitila	60

#### Perusväylänpidon parantamishankkeet

	Kt 40 (E18) Avantin eritasoliittymä, Lieto	
2		
	Kt 40 (E18) kaiteet välillä vt 10–vt 8, Turku ja Raisio	1
	Raskaan liikenteen taukopaikat (V-S ja Satakunta)	2

Vesiväylähankkeet:

Kori

Hanke

M€

-

-

-

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 luettavissa:

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

**Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:**

**Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?**

Kyllä

**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?**

Investointiohjelmalla on positiivinen vaikutus kansainväliseen saavutettavuuteen ja elinkeinoelämän yhteyksiin. Satamien yhteyksien parantamisella ja TEN-T -ydinverkkokäytävän puutteiden korjaamisella on merkittävä vaikutus Liikenne 12-suunnitelmassa linjattuun saavutettavuustavoitteeseen. Varsinais-Suomella ja Turun kaupunkiseudulla on logistisesti tärkeä asema osana kasvavaa Etelä-Suomea ja sen meri- ja maakuljetusreittien solmupisteenä. TEN-T-vaatimusten täyttäminen ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä on kannattava panostus.

Pääväylien palvelutasopuutteita korjataan neljällä suurella kehittämistoimenpiteellä. E18 Turun kehätielle (kantatie 40) osoitetaan maantiehankkeiden suurin yksittäinen rahoitus. Rahoitus on tärkeä ja välttämätön yhden Suomen merkittävemmän päätieväylän kuntoon saattamisessa ja eurooppalaisen ydinverkkokäytävän palvelutason saavuttamisessa.

E18 Turun kehätie välillä Raisio-Naantali on syytä nostaa investointikoriin 1B, jotta Turun kehätien TEN-T-vaatimukset toteutuvat ennen vuotta 2030 ja varmistavat sujuvan satamaliikenteen, elinkeinoelämän kuljetukset sekä sujuvan ja turvallisen työmatkaliikenteen Turun länsipuolella. Hanke parantaa Naantalın satamayhteyden parantamisen kautta kansainvälistä

saavutettavuutta sekä alueiden välistä saavutettavuutta lyhentämällä matka-aikoja ja poistamalla kehätien häiriöherkkyyttä. Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus paranee. Hanke parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä tukee joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä. Kehätien parantaminen tukee kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä ja uusien työpaikkojen syntymistä.

**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?**

Maantieverkolla on strategisen tilannekuvan mukaisesti 2–3 miljardin euron kehittämistarpeet seuraavan kymmenen vuoden aikana. Investointiohjelman kehittämisrahoitus ei pysty vastaamaan näihin tarpeisiin. Linjattu rahoitustaso ei ole näin ollen riittävä ja hyviä hankkeita uhkaa jäädä toteutumatta.

Investointiohjelmasta ei käy ilmi yhteisrahoitusmallilla toteutettavien hankkeiden kokonaisuus eikä kunnilta odotettavan rahoituksen määrää valtion väyläverkon investoinneista. Valtion tulee jatkossakin vastata valtion väylistä ja kuntien katuverkosta.

Investointiohjelman mukaan tiehankkeiden osalta eroja saavutetuissa hyödyissä investointiohjelmaan valittujen hankkeiden ja hyöty-kustannussuhteen maksimoivien hankkeiden välillä selittää erityisesti valtion rahoituksen jakautuminen maantieteellisen sijainnin mukaan. Hyöty-kustannussuhteeltaan merkittävimmät hankkeet keskittyvät suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen ja investointiohjelmaan valitut hankkeet ovat puolestaan jakautuneet maantieteellisesti tarkasteltuna tasaisemmin. Tavoitteiden ja vision saavuttamiseksi vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla

**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?**

Väyläviraston on tarkoitus valmistella investointiohjelman lisäksi tulevien vuosien suunnitteluhankkeita priorisoiva suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon ohjelma. Koska investointiohjelmassa on priorisoitu hankkeita tehokkuuden ja vaikuttavuuden lisäksi myös toteuttamisvalmiuden mukaan, tulisi suunnitteluohjelmaluonnos olla tarkasteltavissa investointiohjelman yhteydessä. Lisäksi Väyläviraston tekemän hankepriorisoinnin avaamiseksi liitteen 2 puuttuvat hankkeet tulee kuvata nykyistä kattavammin sekä hankkeiden toteuttamisvalmius ja vaikuttavuus arvioida ja perustella vertailukelpoisesti toteutettaviin hankkeisiin nähden.

Maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisi toimia ensisijaisena lähtötietona valtakunnan suunnittelussa ja yhtenä investointiohjelman toimenpiteiden priorisoinnin lähtökohtana. Suuralueilla maakuntien yhteistyössä laaditut liikennestrategiat tukevat kokonaiskuvaa.

Erityisesti suurten hankkeiden aikataulutukseen ja toteutuksen aikataulussa pysymiseen tulee sitoutua hallituskausia pidemmäksi ajoiksi, jottei rahoitus viivästyä hankkeiden toteutusta.

Investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisältyä Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun. Investointiohjelma tulee laatia läpinäkyvänä ja vuorovaikutuksessa sekä yhteistyössä maakuntien ja suurten kaupunkiseutujen kanssa. Esimerkiksi Turun kaupunkiseudun MAL-sopimusneuvotteluissa useat seudullisesti priorisoidut hankkeet siirrettiin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ratkaistaviksi. Liikenne 12 -suunnitelman toimenpideohjelmasta odotukset siirtyivät edelleen Väyläviraston investointiohjelman.

### **Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Liikenne 12 -suunnitelmasta on rajattu pois valtakunnallisesti merkittävät raidehankkeet, joiden suunnittelu viedään loppuun hankeyhtiöiden toimesta. Niin ikään investointiohjelmasta puuttuu valtakunnallisesti merkittävien raidehankkeiden rakentamisen valtionrahoitus. Koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ennakoitava toiminta, tulisi raidehankkeiden valtionrahoitus huomioida osana investointiohjelmaa.

Alueen sisäisen saavutettavuuden ja raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta on hyvä, että Turku-Uusikaupunki radan peruskorjaus ja Raisio-Naantalin radan peruskorjaus ja sähköistys ovat mukana investointiohjelmassa. Varsinais-Suomessa on tavoitteena paikallisjunaliikenteen käynnistäminen ja sen kytkeminen osaksi Tunnin junan kokonaisuutta täysimääräisen matkustajapotentiaalin hyödyntämiseksi.

Naantalin kaupunki pitää hyvänä Raisio-Naantalin raiteen sähköistämistä ja peruskorjausta. Hanke edesauttaa ja mahdollistaa lähijunaliikenteen aloittamista Naantalin ja Turun väliselle radalle. Naantalin raiteen sähköistyksen täysimääräisen hyödyn saavuttamiseksi tulee Naantalin sataman johtava Naantalin sataman ylläpitämä yksityisraide ottaa osaksi valtion ylläpitämää rataverkkoa ja ulottaa raiteen sähköistys Naantalin satamaan asti.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla on sijoitettu maanteiden hankekoriin 1B. Varsinais-Suomesta kansallisesti tärkeäksi toteutettavaksi hankkeeksi tulee nostaa lisäksi saariston rengastie. Vuosi vuodelta suosittumman saariston pyöräilyreitit varrella on yhä useita kevyelle liikenteelle vaarallisia osuuksia, joilta pyörätie puuttuu kokonaan. Saariston rengastien pyöräily-yhteyksien kehittämistä tulee jatkaa edelleen vuosittain rakentamalla puuttuville osuuksille kevyen liikenteen väyläyhteyksiä kuten Rymättyläntielle Särkäsalmen ja Röölän väliselle tieosuudelle.

Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen CEF2-ohjelmakautta 2021–2027 on ennakoitu hyvin investointiohjelmassa. CEF2-ohjelma painottuu ohjelmakauden alkuun, jolloin potentiaalisten hankkeiden tulee olla hakuvalmiudessa jo vuosina 2021–2024. Ydinverkon hankkeisiin painottuvat tuet voivat enimmillään olla 30 % rakentamiseen ja 50 % suunnitteluun.

CEF2-ohjelmaluonnoksen mukaan TEN-T verkon satamien tieyhteydet ovat tukikelpoisia. Hankkeilla tulee parantaa TEN-T -verkon satamien ja maantie-rautatie terminaalien tieyhteyksiä kaupunkialueiden ruuhkien vähentämiseksi tai kapasiteetin parantamiseksi. E18 (kt 40) Turun kehätien parantamiselle Raision keskustassa on mahdollista saada tukea rakentamiseen 56,1 miljoonaa euroa. On tärkeä, että tukea haetaan, sillä se vapauttaa valtion niukkaraamista kehittämisrahoitusta muihin välttämättömiin kohteisiin. CEF-tuen kautta vapautuva rahoitus tulee korvamerkitä alueen hyödyksi. E18 Turun kehätien Raisio-Naantali välin rakentamista voitaisiin aikaistaa CEF-tuella

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan yhteisrahoitusmallia kuntien ja elinkeinoelämän toimijoiden kanssa käytetään erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen tai kun valtion verkolle suunniteltu toimenpide palvelee rajoitettua määrää elinkeinoelämän toimijoita. Yhteisrahoitusmallin soveltaminen ei saa tarkoittaa kehittämissuunnitelmien kustannusten vyöryttämistä kunnille. Esimerkiksi E18 Turun kehätien vaadittava palvelutaso ja päätieyhteydelle asetetut tavoitteet tulee toteuttaa valtion rahoituksella.

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, suunnittelutilanne), tai joista ei muutoin ole riittävästi tietoa. Hyöty-kustannussuhteen merkittävyyden sijaan hankkeille on saatettu antaa painoarvoa maantieteellisen sijainnin mukaan.

Naantalın kaupunki esittää Väyläviraston investointiohjelmaan lisättäväksi:

**Raideliikenteen kehittämishankkeet:**

Naantalın satamaraiteen sähköistäminen ja liittäminen osaksi valtion rataverkkoa

**Tieliikenteen kehittämishankkeet:**

E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio

**Kevyen liikenteen kehittäminen:**

Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Naantalın kaupunki päättää antaa selostusosassa esitetyn lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2022 – 2029.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta kokouksessa.

Päätös

Kaupunginjohtajan ehdotus hyväksyttiin.