

Kaupunginhallitus 23.08.2021 § 275

§ 275

Lausunnon antaminen Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta 2022–2029

Valmistelijat / lisätiedot:
Kaitanen Susanna

etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Espoon kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta 2022–2029 seuraavan lausunnon:

Investointiohjelman luonnokseen Espoossa jo sisältyvät hankkeet ovat kannatettavia:

Kt50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus, 22 milj. euroa
Mt110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, 6,2 milj.euroa.

Investointiohjelman liitteessä 2 listataan ohjelman ulkopuolelle jääneitä hankkeita, joilla mm. ei ole hyvää päätöksentekovalmiutta. Espoosta mainitaan Kehä I Maarinsolmu. Sen suunnittelua ja hankearviointia edistetään parhaillaan ja hanke tulee niiden valmistumisen myötä päivitettäväksi investointiohjelmaan. Maarinsolmun eritasoliittymällä korvataan Kalevalantien tasoliittymä. Syksyn 2019 iltapäiväruuhkassa tehdyn tarkastelun perusteella tasoliittymä jonoutuu yli kilometrin päähän lähelle Keilaniemen tunnelia. Valtakunnallisesti tärkeän Länsisataman tavaraliikenneyhteys muualle Suomeen kulkee kyseisen kohdan kautta.

Lähtökohtaisesti valtio vastaa väyläverkoston kustannuksista ja kunnat katuverkon kustannuksista. Yhteisrahoitteisuutta tulee hyödyntää vain silloin, kun tämän peruseriaatteen osalta tilanne poikkeaa selkeästi. Muutoin seurauksena on, että yhteisrahoitteisuuden piiriin vyöryy hankkeita, jotka lähtökohtaisesti ovat kokonaan valtion hankkeina. Eduskunta on kirjelmässään EK 23/2021 vp (eduskunta.fi) todennut: Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Tämän evästyksen tulee näkyä Liikenne12 - suunnitelmassa sekä investointiohjelman sisällössä.

Yhteisrahoitteisuus mallina edellyttää periaatteiden selkeyttämistä, jota tulee edistää kuntien ja valtion välisessä yhteistyössä hyvissä ajoin ennen MAL-sopimusneuvotteluiden osuutta. Periaatteiden laatisemisessa tulee huomioida kuntien muuttuva rahoitusympäristö. Hankekohtaiset kustannusjakoneuvottelut edellyttävät eri hankkeiden tapauskohtaisuuden huomiointia.

Käsittely

Puheenjohtaja Guzeninan kannattamana teki seuraavan ehdotuksen:

”1. Kohtaan Maarinsolmu loppuun lisäys: Espoo kiirehtii tämän kohteen suunnittelua ja sisällyttämistä investointiohjelmaan.
2. Tämän jälkeen uusi kohta: Espoo kiirehtii myös Kehä I:n kohteen jatkotoimia ja tarvittavia investointeja yhteistyössä Väyläviraston kanssa: Keilaniemen, Kehä I:n ja Länsiväylän liittymäjärjestelyt eivät vastaa kasvaneen liikenteen toimivuus- ja turvallisuusvaatimuksia.
3. Ja tämän jälkeen uusi kohta: Espoo kiirehtii Vihdintien (mt 120) suunnitelmien tarkistusta ja täydentämistä välillä Kehä III – Velskolantie. Espoo esittää näiden sisällyttämistä ainakin joiltakin osin jo tähän investointiohjelmaan. Tien liikennemäärät ovat jatkuvasti lisääntyneet, kapean tien liikenneturvallisuus on heikko ja sen lähialueille on tulossa paljon lisää etenkin asuntorakentamista. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pitää parantaa. Uudessa maakuntakaavassa Kalajärvi on pieni maakunnallinen keskus. Pienet kiertoliittymä- ja alikulkuhankkeet ovat parantaneet ja parantavat liikenneturvallisuutta etenkin Kalajärven alueella. Nämä ovat kuitenkin vain osaratkaisu ongelmiin. Tarvitaan kokonaissuunnitelma ja sen mukainen toteutus. Espoo korostaa myös kevyen liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parantavia toimia. Yksi näistä on Luukin ja Velskolantien väliltä puuttuva kevyelle liikenteelle tarvittava Vihdintien varren turvallinen yhteys tai oma kaista. Nuuksion kansallispuiston ja muiden virkistysalueiden käyttö ja lähialueiden lisääntyvä asuminen ovat jo nyt tuoneet Vihdintielle paljon lisää pyöräilyä ja osin myös kävelyä.”

Partanen Kausteen kannattamana ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Keskustelun pöydällepanosta päätyttyä puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeava kannatettu pöydällepanoehdotus, jonka johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 10 äänellä 4 ääntä vastaan 1 ollessa poissa hylänneen Partasen pöydällepanoehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan lisäsehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska lisäsehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Päätös

Kaupunginhallitus:

Espoon kaupunginhallitus antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta 2022-2029 seuraavan lausunnon:

Investointiohjelman luonnokseen Espoossa jo sisältyvät hankkeet ovat kannatettavia:

Kt50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus, 22 milj. euroa
Mt110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, 6,2 milj.euroa.

Investointiohjelman liitteessä 2 listataan ohjelman ulkopuolelle jääneitä hankkeita, joilla mm. ei ole hyvää päätöksentekovalmiutta. Espoosta mainitaan Kehä I Maarinsolmu. Sen suunnittelua ja hankearviointia edistetään parhaillaan ja hanke tulee niiden valmistumisen myötä päivitettäväksi investointiohjelmaan. Maarinsolmun eritasoliittymällä korvataan Kalevalantien tasoliittymä. Syksyn 2019 iltapäiväruuhkassa tehdyn tarkastelun perusteella tasoliittymä jonoutuu yli kilometrin päähän lähelle Keilaniemen tunnelia. Valtakunnallisesti tärkeän Länsisataman

tavaraliikenneyhteys muualle Suomeen kulkee kyseisen kohdan kautta. Espoo kiirehtii tämän kohteen suunnittelua ja sisällyttämistä investointiohjelmaan.

Espoo kiirehtii myös Kehä I:n kohteen jatkotoimia ja tarvittavia investointeja yhteistyössä Väyläviraston kanssa: Keilaniemen, Kehä I:n ja Länsiväylän liittymäjärjestelyt eivät vastaa kasvaneen liikenteen toimivuus- ja turvallisuusvaatimuksia.

Espoo kiirehtii Vihdintien (mt 120) suunnitelmien tarkistusta ja täydentämistä välillä Kehä III – Velskolantie. Espoo esittää näiden sisällyttämistä ainakin joiltakin osin jo tähän investointiohjelmaan. Tien liikennemäärät ovat jatkuvasti lisääntyneet, kapean tien liikenneturvallisuus on heikko ja sen lähialueille on tulossa paljon lisää etenkin asuntorakentamista. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pitää parantaa. Uudessa maakuntakaavassa Kalajärvi on pieni maakunnallinen keskus. Pienet kiertoliittymä- ja alikulkuhankkeet ovat parantaneet ja parantavat liikenneturvallisuutta etenkin Kalajärven alueella. Nämä ovat kuitenkin vain osaratkaisu ongelmiin. Tarvitaan kokonaissuunnitelma ja sen mukainen toteutus. Espoo korostaa myös kevyen liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parantavia toimia. Yksi näistä on Luukin ja Velskolantien väliltä puuttuva kevyelle liikenteelle tarvittava Vihdintien varren turvallinen yhteys tai oma kaista. Nuuksion kansallispuiston ja muiden virkistysalueiden käyttö ja lähialueiden lisääntyvä asuminen ovat jo nyt tuoneet Vihdintielle paljon lisää pyöräilyä ja osin myös kävelyä.

Lähtökohtaisesti valtio vastaa väyläverkoston kustannuksista ja kunnat katuverkon kustannuksista. Yhteisrahoitteisuutta tulee hyödyntää vain silloin, kun tämän perusperiaatteen osalta tilanne poikkeaa selkeästi. Muutoin seurauksena on, että yhteisrahoitteisuuden piiriin vyöryy hankkeita, jotka lähtökohtaisesti ovat kokonaan valtion hankkeina. Eduskunta on kirjelmässään EK 23/2021 vp (eduskunta.fi) todennut: Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita. Tämän evästyksen tulee näkyä Liikenne12 - suunnitelmassa sekä investointiohjelman sisällössä.

Yhteisrahoitteisuus mallina edellyttää periaatteiden selkeyttämistä, jota tulee edistää kuntien ja valtion välisessä yhteistyössä hyvissä ajoin ennen MAL-sopimusneuvotteluiden osuutta. Periaatteiden laatimisessa tulee huomioida kuntien muuttuva rahoitusympäristö. Hankekohtaiset kustannusjakoneuvottelut edellyttävät eri hankkeiden tapauskohtaisuuden huomiointia.

Selostus

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. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Investointiohjelman luonnos ja sen yhteenveto löytyvät osoitteesta <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=77291218-f99d-4b50-840c-d1450d26e3e8>

Päätöshistoria