

## Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2022–2029

Maakuntahallitus 13.09.2021 § 163  
231/00.04.00/2021

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029. Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään 15.9.2021.

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.

Lausuntokierroksella saatu palaute käydään läpi ja huomioidaan vaikuttavuuden näkökulmasta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa.

Väylävirasto on pyytänyt antamaan palautetta valmisteluperiaatteiden kuvaamisesta, tavoitteisiin vastaamisesta, vaikutusten perusteluista sekä suunnitelman vastaamisesta talousraamiin. Lisäksi investointiohjelman laatimisprosessista ja siihen liittyvästä tiedonsaannista toivotaan palautetta. Myös muuta palautetta voi esittää.

Valmistelija Asian ovat valmistelleet suunnittelupäällikkö Jaana Martikainen, puh. 044 371 9467 ja edunvalvontajohtaja Mari Kuparinen p. 044 371 9450.

Esittelijä Maakuntajohtaja Niina Pautola-Mol

Päätösehdotus Maakuntahallitus päättää antaa valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta seuraavan sisältöisen lausunnon:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Luonnoksessa on kuvattu pääasiassa hyvin investointiohjelman valmisteluperiaatteet ja investointiohjelman kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12). Ohjelman vuosittaisen päivittämisen prosessin voisi kuitenkin kuvata esitettyä konkreettisemmin: miten valmistelu vuosittain etenee ja minkä

verran uusia hankkeita investointiohjelmaan on mahdollista nousta.

Investointiohjelmaan sisällytetyt hankkeet on perusteltu kattavasti, mutta ohjelmasta pois jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu varsin kevyesti. Varsinkin hankearvioinnilla kannattaviksi osoitettujen hankkeiden karsiminen tulee perustella yhtä hyvin kuin hankkeiden sisällyttäminen ohjelmaan on perusteltu, jotta hankekokonaisuuden vaikuttavuutta on mahdollista arvioida. Esimerkiksi valtatie 12 Lahti–Kouvola parantamisen 1. vaihe Uudenkylän ja Tillolan välillä on tarkasteltujen hankkeiden joukossa, mutta jätetty rahoituksen ulkopuolelle. Perusteluissa kuitenkin nimenomaan todetaan, että hanke pitäisi toteuttaa, koska kyseessä on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä poikittaisyhteys, joka kuuluu pääväylien palvelutasoluokkaan I. Lisäksi todetaan, että valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva, poikkeuksellisen kapea ja sujuvuudeltaan, geometrialtaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Tiellä on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien laatiman strategisen tilannekuvan mukaisia vakavia puutteita palvelutasossa. Tiehanke vastaa täysin Liikenne 12:n linjauksiin. Tiehankkeella kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä. Tavaraliikenteessä parannetaan kuljetusten tehokkuutta ja tieliikenteen turvallisuutta. Hanke on myös taloudellisesti kannattava. Perusteluissa tuodaan esiin useita seikkoja hankkeen toteuttamisen puolesta, mutta ei lainkaan perustella sitä, miksi hanke on jätetty rahoituksen ulkopuolelle.

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?

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet koskevat saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja niillä pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta. Investointiohjelman luonnoksessa on esitetty kattavasti kunkin valitun hankkeen vaikutukset tavoitteisiin nähden. Myös ohjelmaan sisällytetyille hankkeille esitetyt perustelut ovat tasapuolisia ja esitetty selkeästi. Kuten edellä kohdassa 1 on mainittu myös ohjelmaluonnoksen liitteessä 2 esitettyjen muiden tarkasteltujen hankkeiden ulkopuolelle jättäminen tulisi perustella vaikutusten kautta.

Tasapuolisuuden näkökulma ei investointiohjelman luonnoksessa toteudu MAL-kaupunkiseutujen välillä. Luonnoksessa todetaan, että neljän suurimman MAL-kaupunkiseudun ja valtion välisissä sopimuksissa voidaan sopia myös valtakunnallisesti merkittävistä yhteisesti rahoitetuista kehittämisinvestoinneista valtion väyläverkolla. Tätä jakoa kahteen MAL-seutujen luokkaan ei perustella. Päijät-Häme pitää tärkeänä, että MAL-kaupunkiseutuja kohdellaan yhdenvertaisesti. Liikenne 12 -suunnitelmassa on tunnistettu, että erityisesti kaupunkiseuduilla on mahdollista kehittää kestäviä liikkumismuotoja kustannustehokkaasti. Tämän vuoksi MAL-

sopimusten rooli paikallisesti ja valtakunnallisesti keskeisten hankkeiden tunnistamisessa ja edistämässä on merkittävä ja yhdenvertainen kohtelu MAL-kaupunkiseutujen kesken tärkeää.

MAL-kaupunkiseuduilla sovellettavaa yhteisrahoitusmallia ei ole investointiohjelmassa määritelty tarkemmin, vaan on todettu, että yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa. Olisi kuitenkin tarpeellista määritellä yhdessä MAL-kaupunkiseutujen ja valtion kesken yhteisrahoituksen periaatteet ja käydä aiheesta aitoa keskustelua. SOTE-uudistuksen myötä kuntien veroprosentteja leikataan merkittävästi, joten kuntien kyky osallistua investointien rahoitukseen heikkenee dramaattisesti. Valtion tulee huolehtia kansallisen väyläverkon investoinneista.

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?

Liikenne 12 -suunnitelma antaa eväitä pitkäjänteiseen suunnitteluun, mutta rahoitusraami ei tulevaisuudessakaan kata kaikkia väyläverkon tarpeita. Sen vuoksi hankkeiden priorisointi ja vaikutusten kuvaaminen on olennaista. Luonnoksessa on tunnistettu osa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyistä tarpeista valtion maantieverkolla ja pidämme valtatielle 24 esitetyjä hankkeita perusteltuina ja tarpeellisina. Päijät-Häme pitää myös perusteltuna olemassa olevan rataverkon ylläpitämisen ja kehittämisen hankkeita.

Pidämme tarkasteluissa mukana olleen, mutta investointiohjelman ulkopuolelle jääneen valtatie 12 Uusikylä-Tillola tieyhteyden pois jättämistä perusteettomana. Valtatie 12 on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävä poikittaisyhteys Länsi-Suomesta Kotka-Haminan satamaan ja itärajalle. Se on elinkeinoelämän kuljetuksille välttämätön ja hankkeen toteuttaminen poistaa strategisessa tilannekuvassa tunnistettuja puutteita yhteysvälin palvelutasossa. Lahden eteläisen kehätien valmistuttua puutteet palvelutasossa ja pullonkaulat Lahden itäpuolella ovat tulleet jopa aiempaa selvemmin esiin.

Hankeella on hyvä suunnitteluvalmius, tiesuunnitelma on etenemässä Traficomien hyväksymismenettelyyn syksyllä 2021, joten Päijät-Häme edellyttää, että hanke sisällytetään investointiohjelman rahoitettavien hankkeiden joukkoon.

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?

Päijät-Häme pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa tärkeänä. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat kokoavat alueelliset näkemykset yhteen ja välittävät tietoa liikenneverkon tarpeista esimerkiksi investointiohjelman valmisteluun. Seuraavilla kierroksilla tulee jakaa tietoa ja keskustella alueiden kanssa prosessin aikana esimerkiksi hankkeiden priorisoinnista. Vuorovaikutuksessa on hyvä hyödyntää esimerkiksi alueellisia liikennejärjestelmäryhmiä, joissa on mukana sekä valtion, maakuntien että kuntien edustajia.

Lisäksi seurannassa hyödynnettävät tiedot, mukaan lukien liikenneverkon strateginen tilannekuva, olisi hyvä jakaa alueiden käyttöön helposti hyödynnettävässä muodossa. Tällä varmistetaan yhtenäisen tietopohjan hyödyntäminen alueilla sekä liikennejärjestelmän että maankäytön suunnittelussa.

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Luonnoksessa tuodaan esiin, että kehittämishankkeisiin suunnattavasta rahoituksesta osa on varattu jo päätetyille hankkeille. Selvyyden vuoksi nämä hankkeet olisi hyvä nimetä myös investointiohjelmassa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.