

**Lausunto - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030**

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023-2030. Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehityksen määrittelee Liikenne12-suunnitelma. Vuosia 2023-2030 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.

Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään 2.5.2022.

**Päätös**

Päätän antaa seuraavat vastaukset esitettyihin kysymyksiin:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Luonnoksessa on kuvattu hyvin investointiohjelman valmisteluperiaatteet ja investointiohjelman kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12). Investointiohjelman suhdetta suunnitteluohjelmaan sekä väylänpidon perussuunnitelmaan on myös avattu aiempaa paremmin.

Investointiohjelmaan sisällytetyt hankkeet on perusteltu kattavasti, mutta ohjelmasta pois jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu 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 – samoin kuin edellisessä investointiohjelmassa. Perusteluissa kuitenkin esitetään useita seikkoja, joiden perusteella hanke pitäisi toteuttaa.



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

Uusimpia muutoksia erityisesti taloudelliseen toimintaympäristöön liittyen ei ole ehditty huomioida. Venäjän aloittama sota on aiheuttanut muutospaineen mm. Liikenne12-suunnitelmassa osoitettuun rahoitustasoon, mikä tulee huomioida myös investointiohjelman laadinnassa. Muilta osin 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 ohjelmaluonnoksessa toteutuksen ulkopuolelle jättäminen tulisi perustella vaikutusten kautta.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Luonnoksessa on tunnistettu, että vaikutusten arviointi ja hankkeiden laittaminen järjestykseen arvioinnin perusteella ei ole yksinkertainen tehtävä. Hankkeiden tehokkuutta painotetaan tärkeänä tekijänä, mutta samalla toteutettavissa hankkeissa on kuitenkin hankkeita, jotka eivät ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Rajanveto hankkeiden välillä jää epäselväksi ja kuvausta olisi hyvä tarkentaa. Pidämme myös tarpeellisena luonnoksen mukaan myöhemmin kuvattavaa vaikutusten alueellista jakautumista.

Odotamme, että MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin osoitettu rahoitus kohdentuu tasapuolisesti kaupunkiseuduille ja uusia MAL-kaupunkiseutuja – Lahti, Jyväskylä ja Kuopio – kohdellaan yhdenvertaisesti suhteessa aiemmin sopimusmenettelyssä mukana olleisiin kaupunkiseutuihin.

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

Pidämme 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.

Hankkeella on hyvä suunnitteluvalmius – tiesuunnitelma on valmis – joten Päijät-Häme edellyttää, että hanke sisällytetään investointiohjelman rahoitettavien hankkeiden joukkoon. Investointiohjelman perusteluissa 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 liikenneturvallisuukseltaan huono. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Tiellä on Liikenne- ja viestintävirasto Traficommin 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. Perusteluissa tuodaan esiin useita seikkoja hankkeen toteuttamisen puolesta, mutta ei perustella sitä, miksi hanke on jätetty rahoituksen ulkopuolelle.

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

Päijät-Häme pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa tärkeänä. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat kokoavat alueelliset näkemykset yhteen ja välittävät tietoa liikenneverkon tarpeista esimerkiksi investointiohjelman valmisteluun. Myös laajempien alueiden, esimerkiksi Etelä-Suomen maakuntien yhteisessä liikennestrategiassa on linjattu alueen liikennejärjestelmän keskeisiä kysymyksiä. Investointiohjelman päivityskierroksilla tulee jakaa tietoa ja keskustella alueiden kanssa prosessin aikana esimerkiksi hankkeiden priorisoinnista. Vuorovaikutuksessa voi hyödyntää esimerkiksi alueellisia liikennejärjestelmäryhmiä, joissa on mukana sekä valtion, maakuntien että kuntien edustajia, tai ELYjen liikenne-vastuualueiden aluejakoa.



Vuorovaikutus tämän päivityksen osalta on varsin suppea ja lausuntojen antamiselle tulee jatkossa varata riittävästi, vähintään 1,5 kuukautta aikaa. Poliittista käsittelyä vaativille lausunnoille kuukauden määräaika on liian lyhyt.

Investointiohjelmassa olisi hyvä myös esittää hankelistoissa tapahtuneet muutokset suhteessa edelliseen investointiohjelmaan. Lisäksi seurannassa hyödynnettävät tiedot, mukaan lukien liikenneverkon strateginen tilannekuva, olisi hyvä jakaa alueiden käyttöön helposti hyödynnettävässä muodossa. Tiedon jakaminen vaatii vielä kehitystoimia. Tällä varmistetaan yhtenäisen tietopohjan hyödyntäminen alueilla sekä liikennejärjestelmän että maankäytön suunnittelussa.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa? Valtion tulee vastata valtion oman väyläverkon investointikustannuksista. Yksittäisten hankkeiden kustannusjaosta ja yhteisrahoituksesta on mahdollista keskustella, mutta hankkeiden rahoitusta ei tule laskea sen varaan, että kunnat osallistuvat hankkeiden toteutukseen, eikä kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen tule olla toteutuksen edellytyksenä.

Investointiohjelmassa vesiväylien osalta painottuvat kansainväliset kauppamerenkulun yhteydet. Investointiohjelmassa olisi tarpeen kuvata, miten sisävesien reittiliikennettä on mahdollista kehittää. Sisävesien, kuten Päijänteen laiva- ja veneväylät palvelevat mm. matkailuelinkeinoa ja virkistystä ja näissäkin väylissä on kehitystarpeita. Päijät-Hämeessä yksi Päijänteen väylästä kehityskohde on olemassa olevan laivaväylän pidentäminen Maakeskenlahdelta etelään Lehmonkärkeen.

Päijät-Hämeessä laaditaan parhaillaan maakunnan kattavaa pyöräilyn pääverkon selvitystä, joka kattaa niin kuntien katuverkon kuin valtion maantiet. Odotamme investointiohjelmassa esitetyn seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittämisen rahoituksen kohdentuvan valtion verkon kohteisiin Päijät-Hämeessä.

Niina Pautola-Mol  
Maakuntajohtaja



\*\*\*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.\*\*\*



### **Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.