

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032

Maakuntahallitus 19.12.2023 § 159
222/15.00.18/2023

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Lausunnot pyydetään toimittamaan 22.12.2023 mennessä lausuntopalvelun kautta www.lausuntopalvelu.fi.

Väylävirasto päivittää vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Vuosia 2025–2032 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. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee investointiohjelman taloudellisen kehyksen, ja eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, jonka kautta erilaiset vaikutukset ja tieto tulee näkyväksi. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti seuraavien kysymysten kautta:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Valmistelija

Liikenteen erityisasiantuntija Petra Isotalo, p. 0443719467

Esittelijä

Maakuntajohtaja Niina Pautola-Mol

Maakuntahallitus päättää antaa valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

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

Liikenne 12 -suunnitelman ja valtion väyläverkon investointiohjelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Väyläverkon investointiohjelma konkretisoi ja toimeenpanee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa Väyläviraston tietoon perustuen. Investointiohjelmaan valittuja ja joitakin ulkopuolelle jääneitä hankkeita on arvioitu Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin (kestävyys, tehokkuus ja saavutettavuus).

Väyläverkon investointiohjelman ulkopuolelta rakentamispäätöksen saaneet hankkeet vievät kuitenkin pohjaa investointiohjelman suunnitelmallisuudelta, vaikutusten arvioinnilta ja pitkäjänteisyydeltä. Samalla Väyläviraston tarpeelliseksi arvioimia ja priorisoituja hankkeita jää toteuttamatta. Myös väylähankkeiden kustannustason nousu haastaa investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden toteuttamista tulevina vuosina.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perusteluja on kehitetty oikeaan suuntaan, mutta tärkeimpien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden osalta olisi tarpeen esittää selkeät perustelut sille, miksi ne ovat jääneet investointiohjelman ulkopuolelle. Esimerkiksi vt 12 Uusikylä–Tillola hankkeen vaikutukset ovat pelkästään myönteisiä, H/K-suhde on 0,9 ja tiesuunnitelma on valmis.

Hankkeita on perusteltu Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin (kestävyys, tehokkuus ja saavutettavuus) peilaten, ja mukana olevista hankkeista on tehty Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumisen yhteenveto. Vastaavaa vertailua ei ole esitetty ohjelmaluonnoksessa toteutuksen ulkopuolelle jääneistä hankkeista, ja sen tekeminen edistäisi tasapuolisuutta ja läpinäkyvyyttä. Myös eri tavoitealueiden painotusta muuttamalla valittujen hankkeiden joukko voisi olla erilainen, eivätkä perustelut ole siltä osin selkeät.

Päijät-Hämeen liitto pitää hyvänä, että vaikutusten alueellista jakautumista on kuvattu aiempaa tarkemmin, nyt maakunnan tasolla. Hankearvioitujen maantie- ja ratakankkeiden hyödyt asukaslukuun suhteutettuna vaihtelevat eri maakunnissa välillä 70–875 euroa/henkilö, joten alueelliset erot ovat erittäin suuria. Päijät-Hämeessä asukaslukuun suhteutettu hyöty on maakunnista viidenneksi matalin, 120 euroa/asukas. Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että investointiohjelman maantiehankkeiden hyödyt kohdistuvat suurelta osin (kaupunkiseuduilla

80–90 %) kunkin hankkeen lähialueelle. Raidehankkeiden osalta hyödyt jakautuvat laajemmille alueille, mutta painottuvat Itä-Suomen maakuntiin. On ymmärrettävää, että hankkeet eivät jakaudu täysin tasaisesti maan eri osiin investointiohjelman aikajaksolla. Tulevaisuudessa olisi kuitenkin erittäin tärkeää huomioida alueellinen tasa-arvo hankkeiden valinnassa esimerkiksi silloin, kun priorisoidaan muulta vaikuttavuudeltaan lähes samantasoisia hankkeita.

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

Päijät-Hämeen liitto pitää ohjelmaluonnoksen ulkopuolelle jääneen valtatie 12 Uusikylä–Tillola tiehankkeen pois jättämistä perusteettomana ja edellyttää hankkeen sisällyttämistä investointiohjelmaan. Vt 12 Uusikylä–Tillola hankkeen vaikutukset ovat pelkästään myönteisiä, H/K-suhde on 0,9 ja tiesuunnitelma on valmis. Hanke voidaan toteuttaa myös osissa, ensimmäisenä Mankala–Tillola osahanke, jonka kustannusarvio on 86,5 M€ (Maku 2015; 140) ja H/K-suhde 1,0.

Vt 12 Lahti-Kouvola tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääteiden palvelutasoluokkaan I, ja se on tärkeä erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille. Useat yritykset ovat aikeissa investoida, tai suunnittelevat mahdollista investointia Pippon uudelle teollisuusalueelle Lahdessa ja liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti-Kouvola välillä merkittävästi. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on paikoin huono. Haasteita on niin liikenteen sujuvuudessa kuin turvallisuudessa.

Valtatien 12 parantaminen Lahti-Kouvola välillä vahvistaa Suomen teollisuuden toimintavarmuutta, kansallista huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta sekä parantaa poikittaisten yhteyksien lisäksi myös Itä-Suomen saavutettavuutta. Valtatie on teollisuuden elintärkeä kuljetusreitti Porin, Rauman ja HaminaKotkan satamien kautta Eurooppaan ja maailmalle. Tiellä kuljetetaan vuosittain suuria määriä metsä-, metalli- ja konepajateollisuuden sekä elintarviketeollisuuden tuotteita ja raaka-aineita. Reitin varrella on myös useita elinkeinoelämän kannalta merkittäviä yrityskeskittymiä ja puolustusvoimien tukikohtia. Paremmat yhteydet satamiin tehostavat Suomen maailmanlaajuisia kuljetuksia ja vähentävät maan kasvavia logistiikkakustannuksia.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Investointiohjelma on kehittynyt viime vuosina selkeämpään suuntaan ja hankkeiden perusteluja sekä vaikutusten arviointeja on kehitetty. Käynnissä olevien ja toteutuneiden hankkeiden seuranta sekä investointiohjelman ulkopuolella olevien hankkeiden kuvaukset selventävät kokonaisuutta. Pidemmällä aikavälillä olisi hyödyllistä kuvata hankkeiden toteutumista myös alueellisesti. Investointiohjelmassa voisi

myös esittää vielä selkeämmin muutokset edelliseen investointiohjelmaan erityisesti mukana olevien ja ulkopuolelle jääneiden hankkeiden osalta.

Pidämme vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa hyvin tärkeänä. Alueellisia liikennejärjestelmäryhmien toimintaa olisi mahdollista hyödyntää vuorovaikutuksessa aiempaa enemmän.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot teettivät vuonna 2022 aluevaraus selvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-radon lisäraiteista. Väylävirasto on esittänyt, että tällä nykyisin kaksiraiteisella rataosuudella tulee varautua pitkällä aikavälillä neljään raiteeseen. Investointiohjelman luonnoksen mukaan valtio tavoittelee TEN-T-ydinverkkokäytävien radoilla – kuten Kerava–Lahti–Kouvola -välillä – pääväyläasetusta korkeampaa palvelutasoa. Lisäksi seudulla on käynnissä erilaisia kehittämishankkeita, joita lisäraiteiden suunnittelun edistäminen palvelee. Lahden ratapihan siirtäminen sekä Nostavan multimodaaliterminaalin sekä kiertotalous- ja teollisuusalueen kokonaisuus sijoittavat radan läheisyyteen. Päijät-Hämeen liitto esittää tällä perusteella kahden lisäraiteen suunnittelun jatkamista ja rataosuuden tarveselvityksen laatimista investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten. Tarveselvityksen jälkeen on valmius laatia yleissuunnitelma, ja suunnittelua käynnistettäessä tulee myös selvittää ratahankkeen mahdollisuudet saada Euroopan unionin CEF-rahoitusta.

Päijät-Hämeen liitto toivoo Savon oikoradan eli Lahti–Heinola–Mikkeli -radan mahdollisuuksien selvittämistä ja suunnittelun edistämistä osana Itä-Suomeen suuntautuvien raideyhteyksien kehittämisen kokonaisuutta. Väyläviraston selvityksessä Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkasteluja (2019) Lahti–Heinola–Mikkeli -rata oli H/K-suhteeltaan kannattavampi kuin Itäradan vaihtoehdotiset linjaukset. Siitä huolimatta Savon oikorata on jätetty pois tarkasteluista seuraavissa selvityksissä. Lahti–Heinola–Mikkeli -radan merkittävien matka-aikasäästöjen, muuttuneen maailmatilanteen ja Savon radan kasvaneiden tavaraliikenteen kuljetusmäärien vuoksi oikoratayhteys tulee huomioida tulevissa selvityksissä. Lahti–Heinola–Mikkeli-rata ja Lahden oikoradan nopeudennosto nopeuttaisivat jo nykyisellä junakalustolla Lahden ja Mikkelin välistä yhteyttä 45–52 min, ja Helsingin ja Kuopion välinen matka taittuisi junalla noin 3 tunnissa.

Päijät-Hämeen liitto kiirehtii valtatie 24 Karisto–Kalliola-välin aluevaraus suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden tarkempaa suunnittelua ja toteuttamista. Aluevaraus suunnitelman liikennetaloudellisten tarkastelujen perusteella hanke on erittäin kannattava ja sen H/K-suhde on 3,2. Olisi olennaista arvioida hanke yhtäläisin kriteerein investointiohjelman luonnoksessa esitettyjen muiden hankkeiden kanssa, sillä luonnoksessa esitetään toteutettavaksi useita H/K-suhteeltaan heikompia hankkeita. Aluevaraus suunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen on osa Lahden keskustan kiertävää kehää.

Pitkämatkaisen liikenteen ohjaaminen Lahden keskustaa lännestä etelän kautta pohjoiseen kiertävälle, valtateiden 12, 4 ja 24 muodostamalle kehälle parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä luo mahdollisuuksia parantaa keskustan liikennejärjestelyjä kestävästi liikkumisen näkökulmasta.

Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä vt 4 Tuuliharjan eritasoliittymän ja vt 4–mt 140 yhdystien suunnittelun edistämistä. Nykyisen palveluliittymän muuttaminen eritasoliittymäksi ja noin 2 km pituisen yhdystien rakentaminen mahdollistaisivat Orimattilaan Tuuliharjan alueelle kaavoitetun 270 hehtaarin suuruisen elinkeinoalueen hyödyntämisen Lahden moottoritien ja Vanhan Helsingintien välillä. Lahteen suunnitellun Fazerin makeistehtaan suurinvestointi tuo alueelle alihankkijoita ja lisää teollisuustonttien kysyntää valtatie 4 varrella. Hanke mahdollistaisi myös raskaan liikenteen HCT-palvelualueen kehittämisen Tuuliharjan alueella. Tie- ja rakentamissuunnitelmien laatimisen karkea kustannusarvio on 620 000 euroa, ja hankkeen kokonaiskustannusarvio 6,8 miljoonaa euroa.

Päijät-Hämeen liitto pitää erinomaisena vt 12 Joutjärvi-Uusikylä tiesuunnitelman laatimisen käynnistämistä vuonna 2024. Hankkeen yleissuunnitelman mukainen kustannusennuste on noin 54,8 milj. € (MAKU 2020; 145) ja H/K-suhde 1,64. Liitto esittää, että tiesuunnitelman laadinnalle myönnetty rahoitus tulisi tunnistaa investointiohjelman luonnoksen liiteraportissa 4.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Päijät-Hämeen liitto näkee, että valtion tulee vastata valtion väyläverkon investointikustannuksista. Kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen ei tule olla hankkeiden toteutuksen edellytyksenä. Nykyisin kunnat osallistuvat valtion verkon hankkeiden kustannuksiin. Vastaavasti valtio voisi myös osallistua kuntien hankkeisiin, kun hankkeista on hyötyä valtiolle. Valtion kannalta hyödyt voivat liittyä esimerkiksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseen kestävästi yhdyskuntarakennetta tukevien joukkoliikennehankkeiden toteuttamisen kautta.

Hankeyhtiöiden vastuulla olevat hankkeet eivät sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan, mikä on osin ristiriidassa investointiohjelman pitkäjänteisyyden ja tietopohjaisen päätöksenteon periaatteen kanssa. Hankeyhtiöissä keskitytään yksittäisten hankkeiden suunnitteluun pitkällekin sen sijaan, että vertailtaisiin kattavasti erilaisten hankevaihtoehtojen ja -kokonaisuuksien vaikutuksia suhteessa Liikenne 12 -suunnitelmaan. Lisäksi nykyisten hankeyhtiöiden rahoituksesta noin puolet tulee kunnilta, jolloin valtion väyläverkon kehittäminen riippuu myös kuntien resursseista. Tästä seuraa, että kannattavampia hankkeita ei välttämättä ole selvitetty, ja vaikutuksiltaan paremmat hankkeet jäävät toteutumatta.