

Asia: VÄYLÄ/150/04.00/2023

## Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031, luonnos

### Lausunnonantajan lausunto

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

Luonnoksessa on kuvattu hyvin investointiohjelman valmisteluperiaatteet sekä kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12) ja talouskehukseen.

#### **2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Investointiohjelman luonnoksessa on esitetty kattavasti mukana olevien hankkeiden vaikutukset tavoitteisiin nähden (esim. taulukko 3, s. 37). Vastaavaa vertailua ei kuitenkaan ole esitetty ohjelmaluonnoksessa toteutuksen ulkopuolelle jääneistä hankkeista. Päijät-Hämeen liitto katsoo, että ulkopuolelle jääneistä hankkeista tulisi esittää vastaavat perustelut.

Vt 12 Lahti–Kouvola 1. vaihe (Uusikylä–Tillola) on jätetty investointiohjelman luonnoksen ulkopuolelle. Hankkeen kuvatut (Liite: Maantiehankkeet, s. 95/119) vaikutukset ovat pelkästään myönteisiä, joskaan hankkeella ei ole havaittavia vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin. Päijät-Hämeen liitto näkee, että päästöjen näkökulmasta hanke kuitenkin mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun tie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentää jarruttelua ja mahdollistaa hitaampien, kuten runsaan raskaan liikenteen ohittamiset hallitusti.

Investointiohjelman luonnokseen valittujen hankkeiden yhtenä keskeisenä valintakriteerinä on ollut hankkeen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Siinä todetaan, että kaikkien investointiohjelmaan valittujen tiehankkeiden, joista on tehty hankearviointi, hyöty-kustannussuhde on vähintään yksi. Ohjelmaluonnokseen on kuitenkin sisällytetty useita hankkeita, joiden hyöty-kustannussuhde on selvästi alle yhden. Lisäksi osalle hankkeista on esitetty useita H/K-lukuja siten, että kustannukset, joista ei saada laskennallisia hyötyjä, on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Epäselväksi jää, sisältyvätkö tällaiset toimenpiteet hankkeiden kustannuksiin ja investointiohjelmaan, mikä hankaloittaa kokonaiskuvan muodostamista arvioinnin tasapuolisuudesta.

Päijät-Hämeen liitto muistuttaa, että vt 12 Lahti–Kouvola välillä Uusikylä– Tillola-hankkeen H/K-luku on tiesuunnitelman mukaan 0,9, yleissuunnitelman mukaan 1,1–1,6 riippuen toteutusvaihtoehdosta. Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyvät tiejaksojen tie- ja liittymäjärjestelyt, meluntorjunnat,

pohjavesisuojausjaukset sekä muut tarvittavat toimenpiteet parannettavilla osuuksilla. Hanke ja yhteiskuntataloudellinen laskelma siis sisältää esimerkiksi tärkeiden pohjavesialueiden suojausta, mikä ei näy hyötynä yhteiskuntataloudellisissa laskelmissa.

### **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. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis.

Tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja palvelutasoluokkaan I, mutta tiejaksolla on tunnistettu lukuisia palvelutasopuutteita ja muita haasteita: vaihteleva laatutaso, heikko turvallisuustilanne, alhaiset nopeusrajoitukset (pääasiassa 60 km/h ja 80 km/h), kapeus ja huono geometria, heikot ohittamismahdollisuudet, raskaan liikenteen suuri määrä ja osuus, jonoutuminen, tasoliittymien suuri määrä ja tielle liittymisen vaikeus sekä häiriöherkkyyks. Lisäksi tiejakso on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa.

Vt 12 Lahti–Kouvola-väli toimii tärkeänä itä-länsi-suuntaisena yhteytenä ja raskaan liikenteen kuljetusreitinä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä sekä yhteytenä satamiin. Tieyhteyden merkitys myös huoltovarmuuden näkökulmasta on korostunut. Useat yritykset ovat aikeissa investoida, tai suunnittelevat mahdollista investointia Pippo-Kujalan uudelle teollisuusalueelle Lahdessa ja liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti-Kouvola välillä. Lisäksi Lahden eteläisen kehätien ja Kouvolan RRT:n valmistuminen korostaa palvelutasopuutteita ja pullonkauloja tiejaksolla. Kyseinen tieosuus on tärkeä eteläisen Suomen pääväylä ja Etelä-Suomen liikennestrategian kärkihanke.

Päijät-Hämeen liitto katsoo, että investointiohjelman luonnoksessa on mukana useita yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomampia hankkeita.

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

Pidämme vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa tärkeänä. Poliittista käsittelyä vaativalle lausunnolle annettu kuukauden määräaika on liian lyhyt erityisesti ilman aiempaa vuorovaikutusta. Alueellisten liikennejärjestelmäryhmien mahdollisuuksia ei ole hyödynnetty riittävästi vuorovaikutuksessa. Päijät-Hämeen liitto esittää, että lausuntojen antamiselle varataan jatkossa vähintään 1,5 kuukautta aikaa ja seudullista vuorovaikutusta tehostetaan.

Investointiohjelmassa tulee jatkossa esittää selkeämmin muutokset suhteessa edelliseen investointiohjelmaan. Ohjelmaluonnos on laaja ja vaikeaselkoinen useine liitteineen. Osin epäyhtenäinen esitystapa hankaloittaa sisällön ymmärtämistä. Esimerkiksi vain osa kohteista on merkitty tai numeroitu karttoihin ja osaa hankkeista käsitellään tarkemmin kuin toisia selventämättä kuitenkaan miksi.

### **5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?**

Päijät-Hämeen liitto edellyttää vt 12 Joutjärvi–Uusikylä-tiesuunnitelman laatimista sekä Kerava–Lahti–Kouvola-lisäraiteiden yleissuunnittelun käynnistämistä.

## 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Odotamme seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittämisen rahoituksen kohdistuvan Päijät-Hämeen pääpyörätieverkkoselvityksessä tunnistettuihin valtion väyläverkon kohteisiin. Lisäksi edellytämme, että MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin osoitettu rahoitus kohdentuu tasapuolisesti kaikille MAL-kaupunkiseuduille.

Päijät-Hämeen liitto näkee, että valtion tulee vastata valtion oman väyläverkon investointikustannuksista. Kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen ei tule olla hankkeiden toteutuksen edellytyksenä.

Paakkunainen Jari  
Päijät-Hämeen liitto