

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 13.09.2021

§ 343

Lahden kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta 2022-2029

6418/00.05.00.00/2021

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Kaupunkikehitysjohtaja Olli Alho, 040 5954 543

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Samalla kaupunginhallitus tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Timonen Pekka

Päätösehdotus

Lahden kaupunginhallitus päättää antaa Väylävirastolle väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2022-2029 perusteluosassa esitetyn lausunnon.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

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.

Lahden kaupungin lausunto väyläverkon investointiohjelman lunnoksesta vuosille 2021-2029

- 1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?*

Luonnoksessa on kuvattu pääasiassa hyvin investointiohjelman valmisteluperiaatteet ja investointiohjelman kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Keskeisimmät ongelmat katsotaan muodostuvan ohjelmasta poisjääneiden kohteiden perusteluihin sekä osallistuttamiseen. Investointiohjelmasta poisjääneiden kohteiden perusteluosuus on kovin lyhyt ja ylimalkainen. Tähän toivotaan nykyistä tarkempaa perustelua ja valintaan vaikuttaneita seikkoja.

Investointiohjelma nyky muodossaan on erittäin laaja dokumentti, jonka esittäminen nykyisen kaltaisessa muodossa sisältää myös luettavuushaasteita. Jatkossa investointiohjelman kuvaamista vaihtoehtoisilla tavoilla tulisi selvittää. Kohteiden esittäminen aktiivisessa paikkatietojärjestelmään perustuvassa järjestelmässä tulee selvittää. Kuntien osallistuttaminen katsotaan hyväksi yhteistyön tavaksi. Nykymuotoinen lausuntojen antaminen on kuitenkin raskas tapa osallistuttamisen toteuttamiseksi. Palautteen antamisesta aktiiviseen järjestelmään on hyviä kokemuksia esimerkiksi kaavoitusprosessien yhteydessä. Palautteenantoa pitäisi kehittää tähän suuntaan.

- 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-suunnitelmassa esitetyt tavoitteet, eli kestävyys, tavoitettavuus ja tehokkuus on kuvattu ja perusteltu hyvin ja kattavasti investointiohjelman hyväksytyjen hankkeiden osalta. Toisaalta investointiohjelmasta poisjätetyt kohteet on perusteltu tavoitteiden osalta varsin kevyesti ilman vaikutusten arviointia.

Liikenne 12-suunnitelman mukaiset ilmastotavoitteet eivät toteudu toteutettavien hankkeiden ilmastovaikutusten osalta. Pyöräilyn-, kävelyn-

ja raideliikenteen kohteiden lukumäärä investointiohjelmassa on muihin hankkeisiin verrattuna suhteellisesti vähäinen, eikä niiden määrää ole nostettu aikaisemmista investointiohjelmien tasoista.

- 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 perustellette paremmat vaikutukset?*

Liikenne 12 -suunnitelma mahdollistaa väyläverkon pitkäjänteisen suunnittelun, mutta rahoitusraami ei tulevaisuudessakaan kata kaikkia väyläverkon tarpeita. Suurin este Liikenne 12 -suunnitelman saavutettavuus- ja tehokkuustavoitteiden toteutumiselle onkin väylärahoituksen riittämättömyys. Valtion talousarvioon tuleekin varata riittävät määrärahat, joilla voidaan toteuttaa liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa esille nousseet investointitarpeet ja huolehtia väyläverkon kunnossapidosta. MAL-sopimuksen roolia tulee korostaa nykyistä paremmin kuvaamaan, tunnistamaan ja kytkemään kaupunkiseutujen kannalta tärkeimmät liikennehankkeet osaksi investointiohjelmaa.

Liikenne-12 tavoitteiden mukaiset päästöjen vähentämisen toimenpiteet eivät käytännössä näy investointiohjelman kohteissa. Pyöräilyä ja kävelyä edistävät kohteet ovat aliedustettuina. Osa ratkaisuksista näyttäisi perustuvan aluepolitiikkaan todellisen tarpeen ja hankkeiden kustannus-hyöty-tarkastelun sijaan.

Pidämme tarkasteluissa mukana olleen, mutta investointiohjelman ulkopuolelle jääneen valtatie 12 Uusikylä-Tillola tieyhteyden pois jättämistä kevyesti perusteltuna. Kokonaisuutena tarkasteltuna kyseinen tieyhteys parantaa merkittävästi elinkeinoelämälle tärkeää poikittaista

yhteyttä ja poistaa strategisessa tilannekuvassa tunnistettuja puutteita yhteysvälin palvelutasossa. Hankkeella on hyvä suunnitteluvalmius, tiesuunnitelma on etenemässä Traficomien hyväksymismenettelyyn syksyllä 2021.

Valtatien 12 Uusikylä-Tillola hankkeeseen tulisi kytkeä myös osuus Joutjärvi – Uusikylä, josta on olemassa yleissuunnitelma vuodelta 2010.

Maankäyttöä kehitetään VT12 varrella Nastolan alueelle, johon on tulossa merkittävä elinkeinoelämän keskittymä. Alustavissa suunnitelmissa alueelle voidaan sijoittaa jopa 2000 uutta työpaikkaa. VT 12 varrella sijaitseva Kymiring-moottoriurheilukeskus mahdollistaa lähitulevaisuudessa valtakunnallisestikin yleisömäärältään erittäin suuria tapahtumia, lisäksi alueelle on suunnitteilla työpaikka- ja vapaa-ajan alueita. Nykyinen VT12 mitoitus ei ole riittävä tapahtumien aiheuttamaan liikennemäärään nähden, varsinkin kun kyseessä on keskeinen elinkeinoelämän kuljetusten runkoyhteys.

Kiireellisesti toteutusvalmiuteen pitäisi saada valtatie 24 pääsuunnan muuttaminen Holman liittymässä niin, ettei pitkämatkainen liikenne ohjautu kaupungin katuverkolle ja keskustan läpi, vaan hyödyntäisi valtatie 4 ja vastavalmistunutta VT12 Lahden eteläistä kehätietä. Ennen pääsuunnan muutosta aiheuttaa nykyinen liikennetarkaisu merkittävää painetta kaupungin sisäiselle katuverkolle ja osaltaan haittaa keskustan katuratkaisujen ja kokonaiskehityksen täysimittaista toteuttamista. Myös valtatie 24 aluevarausuunnitelmassa esitettyjä, erityisesti 1. kiireellisyysluokan toimenpiteitä, pitää edistää toteutusvalmiuteen suunnittelutyötä jatkamalla. Hankkeen toteuttaminen nostetaan esille seuraavissa MAL-sopimusneuvotteluissa.

4. *Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti*

tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Lahti pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa tärkeänä. Seuraavilla kierroksilla tulee jakaa tietoa ja keskustella alueiden kanssa prosessin aikana esimerkiksi hankkeiden priorisoinnista.

Vuorovaikutuksessa on hyvä hyödyntää esimerkiksi alueellisia ja MAL-sopimukseen liittyviä 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?

Eduskunta on edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita (eduskunnan hyväksymä LvV:n mietintö 17/2021 vp). Tämän johdosta investointiohjelman oletukset kuntien yhteisrahoitusosuuksista tulee korjata. Kuntien osallistuminen valtion vastuulla olevien väylähankkeiden rahoitukseen tulee perustua ainoastaan vapaaehtoisuuteen. MAL-kaupunkiseutujen, Liikenne-12 ohjelman sekä investointiohjelman kytkentä toisiinsa jää nykyisellään epäselväksi ja sisältää ristiriitaisuuksia.

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

Uusien MAL-kaupunkiseutujen osalta investointiohjelmassa esitetyt kohteet eivät ole tasapuolisesti jakautuneet suhteessa vanhoihin MAL-kaupunkiseutuihin. Uusien kaupunkiseutujen alueelle esitetyt investointikohteet ovat vahvasti aliedustettuja lukumäärän ja kaupunkiseudun asukasmäärän ja vaikuttavuuden suhteessa vanhoihin MAL-sopimuksen piirissä oleviin kaupunkiseutuihin.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Ote www.lausuntopalvelu.fi

Tiedoksi Kaupunkiympäristölautakunta