

Kaupunginhallitus

Päätöspäivämäärä 11.12.2023 § 431

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 11.12.2023

§ 431

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025-2032

5142/00.05.00.00/2023

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Liikenneinsinööri Jaana Martikainen p. 050 398 5430

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Samalla kaupunginhallitus tarkasti pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Mäkinen Mika

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Väylävirastolle perusteluosassa esitetyn lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Väylävirasto pyytää 22.12.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032.

Lausuntopyyntö on nähtävillä lausuntopalvelussa osoitteessa <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=f68b0581-bcec-4e82-9500-d142e1db9006>.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) mukaisesti Väylävirasto laatii valtion väyläverkkoa koskevan 8-vuotisen investointiohjelman osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät valtion liikenneinfrahankkeet. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa.

Vuosia 2025–2032 koskeva investointiohjelman luonnos on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta talousarviopäätösten yhteydessä. Pienemmistä parantamishankkeista päättävät Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset, Lahden osalta Uudenmaan ELY-keskus.

Investointiohjelman luonnoksessa Lahteen ei ole esitetty rata- tai vesiväylähankkeita. Maanteiden hankkeista on esitetty valtatie 24 (Holman-Kymijärven maantie) Ahtialantien liittymän parantaminen (0,4 milj. e) sekä maantien 312 (Nastolantie, Villähteentie) kehittäminen välillä vt 4-Nastola seudullisen pyörätieverkon hankkeena (ei kustannusarviota). Lahteen ja Lahden saavutettavuuteen vaikuttavat kuitenkin myös pääväyläverkon hankkeet. Rataverkon hankkeista Helsinki-Riihimäki 3. vaihe parantaa yhteyksiä Lahdesta pääkaupunkiseudulle ja Savon sekä Karjalan ratojen parannukset puolestaan yhteyksiä Lahden ja Itä-Suomen välillä. Maantieverkolla Lahden saavutettavuuteen vaikuttavat valtatie 4 parantamishankkeet pääkaupunkiseudulla ja Keski-Suomessa.

Investointiohjelman liitteessä 4 on kuvattu Lahden kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimus) kannalta mahdollisia yhteisrahoitteisia valtion väyläverkon hankkeita.

Näistä hankkeista päätökset tehdään kuitenkin MAL-sopimusneuvotteluissa.

### **Lahden kaupungin lausunto**

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

Liikenne 12-kokonaisuuden tarkoituksena oli tuoda pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta liikenteen hallinnonalalle ja toteutettaviin hankkeisiin. Tämä ei kuitenkaan ole toteutunut, sillä rakentamispäätöksen on saanut useampi hanke ohi väyläverkon investointiohjelman. Luonnoksessa on listattu uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätökset ja kehittämishankkeiden rahoituksesta noin 10 % eli 50 miljoonaa euroa kohdistuu investointiohjelman ulkopuolisille hankkeille. Tästä seuraa, että jo aiemmin tarpeellisiksi arvioituja hankkeita jää ilman toteutus päätöstä, eikä pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus toteudu. Myöskään Liikenne 12-suunnitelmassa esitetty rahoitustaso ei näytä toteutuvan, joten mm. rakennuskustannusten nousu haastaa väyläverkon kehittämistä tulevina vuosina. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet (kestävyys, tehokkuus ja saavutettavuus) eivät täysin ole ohjanneet toteutuneiden hankkeiden valintaa, vaikka hankkeita näiden tavoitteiden avulla on priorisoitu.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Lahden kaupungin aiemmassa lausunnossaan esittämä suuralueita tarkempi arviointi vaikutusten kohdentumisesta on toteutettu

investointiohjelman luonnoksessa. Tämän tarkemman näkökulman ansiosta havaitaan, että valtion väyläverkon hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyödyt Päijät-Hämeeseen ovat vaatimattomat. Maakuntaan esitettyjen hankkeiden määrä on todella vähäinen ja alueelle kohdistuvat vaikutukset perustuvat pääasiassa muualla Suomessa toteutettaviin hankkeisiin. Hankkeiden tasapuolisempaan jakautumiseen suuralueiden sekä ELY-keskusten sisällä tulisi kiinnittää enemmän huomiota.

Investointiohjelmaan muodostetun hankekorin arvioinnin painotuksia vaihtamalla myös toisenlainen hankejoukko on mahdollinen perustella. Osin vaikutusten arviointi on yleispiirteistä ja on vaikea arvioida, mitä eroa kokonaisvaikutuksilla olisi, jos jokin yksittäinen hanke vaihdettaisiin toiseen hyödyiltään vastaavatyypiseen, mutta toisaalla sijaitsevaan hankkeeseen.

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

Lahden näkökulmasta investointiohjelman luonnoksen suurin puute on valtatie 12 Uusikylä–Tillola-osuuden jääminen yhä luonnoksen toteutettavaksi esitettyjen hankkeiden listan ulkopuolelle. Tieosuuden keskeiset liikenteelliset puutteet on tunnistettu sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa että investointiohjelman luonnoksessa. Valtatie 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa pääväyläverkkoa ja merkittävä erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on paikoin huono. Haasteita on niin liikenteen sujuvuudessa kuin turvallisuudessa.

Hankkeen hyötykustannussuhde on lausuntoaineiston maantiehankkeita koskevan liitteen mukaan 0,9. Investointiohjelman luonnoksessa on mukana hyöty-kustannussuhteeltaan heikompiakin hankkeita. Uusikylä-Tillola-osuuden tiesuunnitelma on toteutettavissa myös osissa ja ensimmäiseksi osahankkeeksi on tunnistettu Mankalan ja Tillolan välinen osuus.

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. Valtatie 12 on myös yksi maan tärkeimmistä sotilaallisista liikkuvuuden reiteistä, joka yhdistää seitsemän tärkeää joukko-osastoa ja turvaa Suomen erityistehtävää toimia Pohjolan linnakkeena.

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

Investointiohjelman laatimisen olisi hyvä olla nykyistä vuorovaikutteisempaa. Suuralueille on järjestetty esittelytilaisuus valmistelusta ja kaupungin näkökulmasta lausunto on keskeisin palautteen antamisen keino.

Investointiohjelman valmistelun aikana tulisi käydä Väyläviraston ja MAL-kaupunkiseutujen edustajien kesken yhteinen keskustelu investointiohjelman soveltuvista MAL-hankkeista ja niiden rahoituksesta. Kukin seutu käy omat neuvottelut valtio-osapuolen kanssa ja yhteisen tietopohjan kannalta olisi hyvä, jos MAL-sopimusten mahdollisuudet ja periaatteet väyläverkon osalta käytäisiin läpi yhdessä. Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittäminen MAL-kaupunkiseuduilla on valtion sekä seudun kuntien yhteinen intressi ja aihe olisi hyvä käsitellä yhdessä.

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

Lahti kiirehtii valtatie 24 Karisto–Kalliola-välin aluevaraussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden tarkempaa suunnittelua ja toteuttamista. Aluevaraussuunnitelman liikennetaloudellisten tarkastelujen perusteella hanke on erittäin kannattava ja sen HK-suhde on 3,2. Olisi olennaista arvioida hanke yhtäläisin kriteerein investointiohjelman luonnoksessa esitettyjen muiden hankkeiden kanssa, sillä luonnoksessa esitetään toteutettavaksi useita HK-suhteeltaan heikompia hankkeita. Aluevaraussuunnitelman 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 kestävä liikunnan näkökulmasta.

Lisäksi Lahti esittää, että valtatie 12 Joutjärvi-Uusikylä välin tiesuunnitelman laadinnalle myönnetty rahoitus tulisi tunnistaa investointiohjelman luonnoksen liiteraportissa 4.

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 neljään raiteeseen. Investointiohjelman luonnoksen mukaan valtio tavoittelee TEN-T-ydinverkkokäytävien radoilla – kuten Kerava–Lahti–Kouvola-välillä – pääväyläasetusta korkeampaa palvelutasoa. Lahti 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.

#### 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Yhteisrahoitteisissa hankkeissa MAL-kaupunkiseuduilla olisi hyvä huomioida vuonna 2022 valmistuneen MAL-sopimusmenettelyn arviointi- ja kehittämiselvityksen suositus yhteisrahoituksen periaatteiden selventämisestä. Suosituksen mukaan pääperiaate on, että valtio vastaa valtion ja kunta kunnan taseeseen tulevista hankkeista. Väliin jää yhdessä rahoitettavia hankkeita, joista sovitaan erikseen. Nykyisin kunnat osallistuvat valtion verkon hankkeiden kustannuksiin. Vastaavasti valtio voisi osallistua kuntien hankkeisiin, kun hankkeista on hyötyä valtiolle. Valtion kannalta hyödyt voivat liittyä esimerkiksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseen kestävä

Kaupunginhallitus

Päätöspäivämäärä 11.12.2023 § 431

yhdyskuntarakennetta tukevien joukkoliikennehankkeiden toteuttamisen kautta.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta viimeistään 22.12.2023.