

Kaupunginhallitus

Päätöspäivämäärä 24.08.2026

Lahden kaupunki, Kaupunginhallitus, 24.08.2026

Lausunto Väylävirastolle koskien ohjelmakokonaisuutta vuosille 2026-2034

3080/00.05.00.00/2026

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

liikennejärjestelmäinsinööri Juhana Polojärvi, p. 044 482 6402

liikenneinsinööri Jatta Lahtinen p. 044 483 1503

Päätös

Esittelijä

kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034.

Samalla kaupunginhallitus tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Väylävirasto pyytää sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Sidosryhmien palautteita hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä. Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta viimeistään 31.8.2026.

Lahden kaupungin lausunto:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Väyläviraston ohjelmakokonaisuus toteuttaa pääosin hyvin Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuja tavoitteita ja linjauksia. Hankkeiden priorisointi Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden mukaisesti tukee resurssien kohdentumista tarkoituksenmukaisesti. Tavoitteiden saavuttamisen haasteena on kuitenkin liikenteen niukkeneva rahoitustaso. Perusväylänpidon rahoituksen riittävyys muodostaa ohjelmakokonaisuuden merkittävimmän riskin.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Perusväylänpidon suunnitelmassa todetaan, että perusväylänpidon rahoitustaso on ollut korjausvelkarahoituksen ansiosta tienpidossa suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024–2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029.

Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella. Väylien hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta väylien heikentyvä kunto heikentää päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella. Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä, ja esimerkiksi rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan keskeyttämään. Jos perusväylänpidon rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla.

Lisäksi suunnitelmassa tuodaan esille, että perusväylänpidon rahoitus on ollut pitkään niukka tarpeisiin nähden, mikä on johtanut väylien korjausvelan kasvuun ja parantamishankkeiden toteuttamisen jonoutumiseen. Suunnitelmakauden jälkeen väyläverkon korjausvelan arvioidaan olevan nykyistä suurempi, noin 5 miljardia euroa, ja velkaa on erityisesti vähäliikenteisellä ja osin myös keskivilkkaalla väyläverkolla. Korjausvelan määrän tavoitteellinen taso on 2,4 miljardia euroa, mikä on merkittävästi nykyistä tasoa matalampi. Tavoitteellisella korjausvelan tasolla liikenneväylät olisivat sekä yhteiskunnan että niiden käyttäjien suhteen tarkoituksenmukaisella tasolla.

Lahden kaupunki katsoo, että perusväylänpidon suunnitelman vaikutusten arviointi on kattava ja vaikutukset on kuvattu ymmärrettävästi. Rahoituksen kohdentaminen on pääosin perusteltua, sillä niukat resurssit kohdistetaan ensisijaisesti

vilkkaimmalle verkolle sekä välttämättömään kunnossapitoon ja turvallisuuteen. Alueellisen saavutettavuuden ja elinvoiman, arjen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten sekä huoltovarmuuden turvaamiseksi kuitenkin myös vähäliikenteisemmän väyläverkon ylläpitäminen on tulevaisuudessa välttämätöntä.

Lahti on huolissaan rahoituksen niukentumisesta. Väyläverkon kehittämisrahoitus painuu 2030-luvulla liian matalalle tasolle. Lisäksi valtion osuus MAL-sopimusten kehittämisinvestointeihin on MAL-kaupunkiseutujen tarpeisiin riittämätön ja kohdentuu pelkästään valtion väyläverkolle.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Lentorata

Suunnitteluohjelma ei sisällä hankeyhtiöiden hankkeita. Lahden kaupunki katsoo kuitenkin, että Lentorata on Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta välttämätön avainhanke, jonka edistäminen on kansallisesti ensiarvoisen tärkeää. Kaupunki edellyttää Lentoradan suunnittelun jatkamista, hankkeen määrätietoista edistämistä ja radan toteuttamista viipymättä rakentamisvalmiuden saavutettuaan. Hanke on valtakunnallisesti merkittävä ja sillä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin niin Lahdessa kuin muuallakin Suomessa. Hanke parantaa Lahden alueen kilpailukykyä, yritysten kansainvälisiä yhteyksiä sekä työn ja osaamisen liikkumista. Lahden kaupunki edellyttää, että Lentorata toteutetaan siten, että Lahden suunnasta on suora yhteys lentoasemalle.

Savon oikorata

Lahden kaupunki edellyttää Savon oikoradan (Lahti–Heinola–Mikkeli) hankearvioinnin ja esisuunnittelun edistämistä osana Itä-Suomeen suuntautuvien raideyhteyksien kehittämistä. Tämä mahdollistaa hankkeen tasapuolisen arvioinnin ja priorisoinnin suhteessa vaihtoehtoihin investointeihin, mikä tukee Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita liikennejärjestelmän tehokkuudesta ja tietoon perustuvasta päätöksenteosta. Savon oikoradan ajantasaisuusselvitys Päijät-Hämeessä sekä nykyisen Lahti–Heinola-radan parantamista koskevat selvitykset (Väylävirasto 2026) antavat uutta ja ajankohtaista tietoa raideyhteyksien kehittämistarpeista ja -edellytyksistä.

Savon oikorata lyhentää Helsingin ja itäisen Suomen välistä matka-aikaa Savon radan suuntaan noin 40 minuuttia nykyisellä junakalustolla. Lentoradan ja Savon oikoradan toteutuessa matka Kuopiosta Helsinki-Vantaan lentoasemalle painuisi kolmeen tuntiin. Savon oikoradan vuonna 2026 päivitetty rakentamisen kustannusarvio on 1,4–1,5 miljardia euroa. Se kulkee osittain nykyisellä Lahden ja Heinolan välisellä rataosuudella.

Savon oikorata mahdollistaa seudullisen lähijunaliikenteen käynnistämisen ja turvaa elinkeinoelämän, erityisesti metsäteollisuuden, kuljetuksia. Oikorata tarjoaa nopean reitin Helsingin ja Itä-Suomen sekä esimerkiksi Jyväskylän välillä. Matka Helsingistä Jyväskylään olisi yhtä pitkä Tampereen ja Lahden kautta, mikä vapauttaa kapasiteettia ruuhkaiselta Helsinki-Tampere-rataosuudelta. Savon oikoradalla on myös merkitystä sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta.

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuus

Lahden kaupunki esittää tarveselvityksen laatimista Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden kehittämismahdollisuuksista ja reunaehdoista. Rataan kohdistuu monenlaista suunnittelupainetta, eikä sen kehittämisestä ole kokonaiskuvaa. Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot laativat vuonna 2022 aluevarausselvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden lisäraiteista. Lisäksi

Hollolan kunta on laatinut selvityksen Nostavan multimodaaliterminaalien toiminnoista, terminaalien kytkeytymisestä rataverkkoon sekä mahdollisen henkilöliikennepaikan sijainnista.

Nostavan multimodaaliterminaalialueita ja kiertotalousaluetta suunnitellaan Hollolaan Lahden oikoradan, Lahti–Riihimäki-radon sekä valtateiden 4 ja 12 läheisyyteen. Terminaalialueelle on kaavailtu myös joidenkin Lahden ratapihan toimintojen siirtämistä, jotta kaupunkikeskustaa voidaan kehittää. Lahden MAL-kaupunkiseutu on Suomessa ainoa, jolla ei ole TEN-T-asetuksen mukaista multimodaaliterminaalialuetta.

Väyläviraston pitkän aikavälin näkemyksen mukaan maankäytössä tulee varautua yhteensä neljään raiteeseen nykyisin kaksiraiteisella, TEN-T-ydinverkkoon ja pääväyläverkkoon kuuluvalla rataosuudella. Väyläviraston tuoreen selvityksen mukaan Keravan ja Kouvolan välisellä rataosuudella on vielä mahdollista lisätä liikennettä. Junamäärien lisäämistä on kuitenkin rajoittanut ratakapasiteetin puute Keravan eteläpuolella. Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää. Lahden kaupunki edellyttää Lentoradan suunnittelun jatkamista ja sen toteuttamista junaliikenteen lisäämiseksi.

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden kytkeytyminen Lentorataan, Helsinki–Vantaan pohjoispuolen rahtiterminaaliiin ja edelleen Tallinna–Helsinki-tunneliin voivat tuoda uusia mahdollisuuksia myös tavaraliikenteeseen. Samalla esimerkiksi raideleveyteen liittyvät ratkaisut toisaalla vaikuttavat ratkaisuihin Päijät-Hämeessä esimerkiksi Lahden oikoradalla ja Nostavan multimodaaliterminaalien alueella.

Henkilöjunaliikenteen markkinan muuttuminen 2030-luvulla vaikuttaa junaliikenteen kehittämiseen myös Päijät-Hämeessä. Erityisesti kalustoinvestointeja varten päätökset junaliikenteen lisäämisestä tulee tehdä jo varhaisessa vaiheessa,

mutta tällä hetkellä tieto junaliikenteen lisäämisen mahdollisuuksista on puutteellista.

Tarveselvityksen laatiminen toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita saavutettavuuden edistämisestä, liikennejärjestelmän toimivuudesta sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokkaasta hyödyntämisestä. Se antaa tärkeää tietoa junaliikenteen kehittämismahdollisuuksista sekä lisäraiteiden suunnittelun edistämisestä ja aikataulusta. Lisäksi rataosuutta koskevan tietopohjan vahvistuminen mahdollistaa investointiohjelmaan ehdolla olevien erilaisten kehittämishankkeiden tasapuolisen vertailun, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin. Suunnittelun edetessä tulee selvittää mahdollisuus esimerkiksi EU:n CEF-rahoitukseen lisäraiteiden ja Nostavan multimodaaliterminaalin rakentamista varten.

Valtatie 12 / eurooppatie 16 Tampere–Lahti–Kouvola

Lahden kaupunki pitää erinomaisena Risala–Mankala-osuuden sisällyttämistä investointiohjelmaan, ja kiirehtii vaadittavien tiesuunnitelmamuutosten toteuttamista, jotta rakentaminen voidaan käynnistää heti rahoituspäätöksen jälkeen. Risala–Mankala-välin lisäksi Joutjärven ja Uudenkylän välinen parannus on Lahdelle elintärkeä. Osuus tulisi toteuttaa samanaikaisesti Risala–Mankala-osuuden kanssa tai heti tämän jälkeen.

Lahden kaupunki pitää erityisen tärkeänä valtatie 12 parantamista kokonaisuudessaan ja suunnittelun käynnistämistä myös Lahden ja Tampereen välillä. Tieosuuden kehittämisselvitys valmistui vuonna 2024. Valtatie 12 kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääosin pääteiden palvelutasoluokkaan I. Se on teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväylä, joka yhdistää Suomen itä-länsisuunnassa. Tien rooli eurooppatienä 16 korostaa satamien kautta yhteyksiä länteen.

Valtatie 24

Lahden kaupunki edellyttää kiirehtimään valtatie 24 Karisto–Kalliola-välin aluevaraussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden tarkempaa suunnittelua ja toteuttamista. Jo nykyisin vilkasliikenteisellä, kaksikaistaisella tiellä on sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Aluevaraussuunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen on osa Lahden keskustan kiertävää kehää. Pitkämatkaisen liikenteen ohjaaminen Lahden keskustaa kiertävälle kehälle parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistaa kestävä liikuttamisen edistämisen MAL-kaupunkiseudulla. Hanke on erittäin kannattava (H/K-suhde 3,2), ja henkilövahinko-onnettomuuksien sekä liikennekuolemien arvioidaan vähentyvän selvästi (29 % ja 43 %). Valtatie 24:n melulle altistuvien määrä vähenee noin 380 henkilöllä. Olemassa olevan valtatie 24:n parantaminen edistää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista.

Maantie 312 Lahti–Nastola jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä

Tulevien vuosien suunnittelutarpeista on nostettu esille jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävän toteuttaminen Lahden ja Nastolan välille maantien 312 käytävässä. Yhteysväli on Lahden kaupunkiseudun tärkein sisäinen matkaketju yhdistäen Lahden keskustan ja Nastolan nauhataajaman toisiinsa. Laatukäytävä on Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksessä (2022) tunnistettu 1. tärkeysluokan matkaketjuksi. Lainvoimaisessa Lahden yleiskaavassa 2035 reitti on osoitettu pyöräilyn tavoitteelliseksi pääreitiksi. Lahden kaupunki edellyttää kiirehtimään laatukäytävän toteutumista.

Valtatie 24 Karisto–Holma pyöräilyn aluereitti

Lahti tuo esille tarpeen pyörätien suunnittelemiselle ja rakentamiselle Kariston ja Holman välillä valtatie 24:n käytävässä. Yhteysväli on lainvoimaisessa Lahden yleiskaavassa 2035 osoitettu pyöräilyn tavoitteelliseksi aluereitiksi. Reitti parantaisi Lahden keskustan pohjoispuolella sijaitsevien kaupunginosien poikittaista pyöräily-

yhteyttä ja yhdistäisi Kariston ja Holman kaupalliset alueet myös pyöräliikenteen osalta paremmin toisiinsa.

Monipaikkaisen teollisuuspuistojen liikenneyhteydet

Lahden kaupunki tuo esille vuonna 2025 käynnistetyn teollisuuspuistoselvityksen, jossa Lahti, Hollola, Heinola ja Orimattila ovat selvittäneet mahdollisuuksia yhteisen monipaikkaisen teollisuuspuiston perustamisesta. Selvityksessä on tarkasteltu, miten kuntien yritysalueet voisivat toimia yhtenä kokonaisuutena kuntarajoista riippumatta. Selvityksessä ovat nousseet esille erityisesti Orimattilan Tuuliharjan alue, Hollolan Miekkiön alue sekä Lahden Veljeskylän alue. Tuuliharjan ja Miekkiön alueet sijaitsevat valtatie 4 käytävässä ja Veljeskylän alue valtatie 12 käytävässä.

Tuuliharjan nykyistä eritasoliittymää tulisi kehittää tulevaa yhdystietä ja uutta palvelualueita varten. Lisäksi Tuuliharjan alueen kytkeytyminen Vanhaan Helsingintiehen (mt 140) loisi edellytyksiä uuden elinkeinoelämän alueen kehittymiselle.

Miekkiössä eritasoliittymän rakentaminen mahdollistaisi alueen paremman kytkeytymisen Pennalan sekä Helsingintien (mt 140) varren kehittyville yritysalueille.

Lahdessa Veljeskylän uusi eritasoliittymä mahdollistaisi alueen yritysalueen laajentumisen valtatie 12 varten. Lisäksi liittymä vahvistaisi alueella jo toimivien yritysten toimintaedellytyksiä.

Alueiden liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden parantaminen on tärkeää, koska ne ovat keskeisiä tekijöitä yritysten sijoittumispäätöksissä ja seudullisen kilpailukyvyn vahvistamisessa.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Lentorata

Investointiohjelma ei sisällä hankeyhtiöiden hankkeita. Tästä huolimatta Lahden kaupunki korostaa, että Lentorata on koko Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta yksi keskeisimmistä infrastruktuurihankkeista. Kaupunki edellyttää Lentoradan suunnittelun jatkamista, hankkeen määrätietoista edistämistä ja radan toteuttamista viipymättä rakentamisvalmiuden saavutettuaan. Lentoradan ratasuunnitelma valmistuu keväällä 2028, minkä jälkeen hankkeella on valmiudet siirtyä rakentamisvaiheeseen. Lentorata on koko Suomen kilpailukyvyyn, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta tärkeä ja strateginen investointi. Hanke yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman suoraan valtakunnalliseen kaukojunaverkkoon, mahdollistaa junaliikenteen lisäämisen sekä parantaa junaliikenteen luotettavuutta koko maassa. Lentorata tukee Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, TEN-T-verkoston kehittämistä sekä sotilaallista liikkuvuutta.

Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää.

Valtatie 12

Lahden kaupunki pitää välttämättömänä, että valtatie 12 / eurooppatie 16 parannetaan kokonaisuudessaan Lahden ja Kouvolan välillä. Tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääteiden palvelutasoluokkaan I. Reitin varrella on myös useita elinkeinoelämän kannalta merkittäviä yrityskeskittymiä ja puolustusvoimien tukikohtia. Tie yhdistää Suomen itä-länsi-suunnassa ja tarjoaa yhteyden Porin, Rauman ja Hamina-Kotkan satamien kautta Eurooppaan ja maailmalle. Raskaan liikenteen suuri määrä, ohitusmahdollisuuksien puute ja tasoliittymät aiheuttavat

ongelmia liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on paikoin huono. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti–Kouvola-välillä merkittävästi ja toteutuessaan parannettu valtatie vähentäisi alemman tieverkon kuormitusta.

Lahden kaupunki pitää erinomaisena, että vt 12 Risala–Mankala hanke sisältyy investointiohjelmaan, ja edellyttää investointiohjelman täydentämistä Lahti–Kouvola yhteysvälin kolmannella vaiheella Joutjärvi–Uusikylä/Risala. Hanke on esitetty investointiohjelman ulkopuolelle jääneenä hankkeena mahdollisena MAL-kohteena. Se sisältyy PRIO-työkalulla arvioiduista hankkeista ns. kiistattomiin hankearvioituihin hankkeisiin, joka valikoituu kaikkien rahoitusskenaarioiden koreihin. Siten hanke kuuluu kaikkein kannattavimpien hankkeiden joukkoon, ja sen H/K-suhde on 2,15. Hanke on kaikista investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankearvioiduista tiehankkeista toiseksi kannattavin ja parantaa eniten liikenneturvallisuutta. Turvallisuus on yksi Liikenne 12 -suunnitelman strategisista tavoitteista yhdessä toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän kanssa. Nyt ohjelmaan sisältyvät hankkeet painottavat erityisesti toimivuuden tavoitealueelle.

Lahti–Heinola-radan perusparannus

Päijät-Hämeen tavoitteena on turvata elinkeinoelämän rautatiekuljetukset ja mahdollistaa henkilöliikenne vuoteen 2040 mennessä Lahti–Heinola-radalla, mikä edellyttää päätöstä radan perusparantamisesta tai Savon oikoradasta. Noin 36 km pitkä, vuonna 1932 avattu sähköistämätön rata on nykykunnoltaan puutteellinen (mm. nopeus 60 km/h, 36 tasoristeystä, ei mahdollista junien kohtaamiseen). Sillä liikennöi vuosittain noin 360 tavarajunaa suuntaansa ja kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Rata on keskeinen erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille ja raakapuulogiistikalle, ja sen kehittäminen tukee sekä teollisuuden toimintaedellytyksiä että tulevaa henkilöliikennettä.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Lahden kaupunki pitää ohjelmakokonaisuutta perusteltuna ja kannatettavana uudistuksena. Se parantaa kokonaiskuvan hahmottamista, lisää läpinäkyvyyttä sekä helpottaa eri ohjelmien keskinäisten riippuvuuksien ja vaikutusten tarkastelua. Uudistus selkiyttää lausunnonantamista, ja on myös toivottavaa, että ohjelmakokonaisuuden rakenne säilyisi mahdollisimman vakiintuneena. Selkeämpi ja tiiviimpi esitystapa parantaisi kuitenkin laajan ja osin toistoa sisältävän ohjelmakokonaisuuden luettavuutta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Lahden kaupunki 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 kestävää yhdyskuntarakennetta tukevien joukkoliikennehankkeiden toteuttamisen kautta.

MAL-sopimusten alkuperäisenä tavoitteena on ollut kestävän liikennejärjestelmän edistäminen. Lahti katsoo, että MAL-rahoitusta tulisi kohdentaa ensisijaisesti kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen. Viime vuosina MAL-rahoitusta on kuitenkin suunnattu merkittävästi valtatiehankkeisiin, mikä ei vastaa sopimusmenettelyn alkuperäisiä tavoitteita.

Lahti huomauttaa, ettei Väyläverkon investointiohjelman tulisi toimia valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seuraavan kauden MAL-sopimusneuvotteluissa. Investointiohjelman varasijoilla on ehdotuksia valtatiehankkeista, jotka voisivat toteutua osana MAL-sopimuksia. Lähtökohtaisesti MAL-sopimuksen rahoituksella pitäisi kuitenkin toteuttaa ensisijaisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn

edellytyksiä parantavia hankkeita ja valtion rahoitusta pitäisi pystyä suuntaamaan myös kuntien katuverkon hankkeisiin.

Hankkeiden perustelujen, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin kuvaus on kehittynyt systemaattisempaan ja läpinäkyvämpään suuntaan. Vaikutusten arviointi on kehittynyt hankekohtaisesta tarkastelusta kohti ohjelmason kokonaisarviointia, mikä vahvistaa tietopohjaista päätöksentekoa ja tukee ohjelmakokonaisuuden vaikuttavuutta.

Lahden kaupunki pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa hyvin tärkeänä. Alueellisten liikennejärjestelmäryhmien toimintaa olisi mahdollista hyödyntää vuorovaikutuksessa aiempaa enemmän.

Lisäksi Lahti tuo esille, että Liikenne 12 -suunnitelmassa ei riittävästi tunnisteta EU:n sosiaalisen ilmastorahaston tarjoamia mahdollisuuksia kestävän liikkumisen rahoituksen vahvistamisessa. Rahaston kansallisessa valmistelussa liikenteen toimenpiteiksi esitetään muun muassa alueellisen joukkoliikenteen tukemista, kutsuliikenteen kehittämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri-investointeja. Suunnitelmaan tulisi lisätä linjaus siitä, että sosiaalisen ilmastorahaston rahoitusta hyödynnetään täysimääräisesti Liikenne 12 -tavoitteita tukeviin hankkeisiin, erityisesti liikkumisen saavutettavuuden, vähäpäästöisten kulkutapojen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden edistämiseksi.

Hallintosäännön 31 §:n mukaan kaupungin kannalta yleisen tai laajan merkityksen omaavissa asioissa lausunnon antaa kaupunginhallitus.

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Toimenpiteet

Lausunnon antaminen lausuntopalvelu.fi-palvelussa 31.8.2026
mennessä/liikennejärjestelmäinsinööri

