



## **LAUSUNTO VÄYLÄVERKON VUOSIEN 2024-2031 INVESTOINTIOHJELMAN LUONNOKSESTA**

Väylävirasto on pyytänyt Keski-Suomen liitolta lausuntoa valtion väyläverkon vuosien 2024–2031 investointiohjelman luonnoksesta. Lausunnon antamisen määräaika on 28.2.2023. Keski-Suomen liitto kiittää lausuntomahdollisuudesta.

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

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 6 vastaukseensa.

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

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 6 vastaukseensa.

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

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 6 vastaukseensa.

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

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 6 vastaukseensa.

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

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 6 vastaukseensa.

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

#### **Yleistä investointiohjelman lähtökohdista ja periaatteista**

Väylävirasto on laatinut osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät

liikenneinfrahankeet. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös ehdotuksia EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavista hankkeista. Investointiohjelmassa esitetyt hankkeet on jaettu kahteen osaan niiden toteutusvalmiuden ja kiireellisyyden sekä vaikuttavuuden perustella. Hankekorissa 1A olevien hankkeiden suunnitelmavalmius ja vaikuttavuus on riittävä päätöksen tekoa varten tai ne ovat muuten kiireellisiä. Hankekorin 1B hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen kuin niistä voidaan tehdä päätöstä.

Keski-Suomen liitto pitää investointiohjelman osalta tärkeänä lähtökohtana kehittämisinvestointien priorisointia hankkeiden vaikuttavuuteen ja strategiseen tilannekuvaan pohjautuen, pääväyläasetukseen tukeutuen, TEN-T-ydinverkon kriteereitä tavoitellen, elinkeinoelämän kehittymistä tukien, alueiden välistä saavutettavuutta kehittäen sekä kestävän liikkumisen edellytyksiä luoden.

Länsi-Suomi vastaa kokonaisuutena noin kolmanneksen valtakunnan väestöstä, teollisuuden työpaikoista ja viennistä. Lisäksi alueelle kohdentuu lähiaikoina kymmenien miljardien investoinnit. Tämä kaikki alleviivaa toimivien liikenneyhteyksien ja saavutettavuuden tärkeyttä.

Venäjän hyökkäyssodan myötä toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi ja kansallisen huoltovarmuuden merkitys on noussut entisestään. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tuodaan esiin toimintaympäristön muuttumisen vaikutukset mm. kuljetusvirtoihin Suomessa. Keski-Suomen liitto korostaakin huoltovarmuuden entistä vahvempaa merkitystä sekä muuttuneen toimintaympäristön parempaa huomioimista investointien suuntaamisessa.

Suomen liikennepolitiikan strategisessa ajattelussa tulee muuttuneen maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi siirtyä viime vuosikymmeninä toteutetusta Venäjän liikenteen yhteyksien kehittämisestä läntisten liikenneyhteyksien kehittämiseen. Tämä tulee tehdä sekä kansallisesti, että yli rajan Ruotsiin ja Norjaan kulkevissa eurooppalaisissa liikenneyhteyksissä. Tätä edellyttävät niin liikenteen huoltokäytävien varmistaminen kuin sotilaallisen liikkuvuuden kohteiden parantaminenkin. Erityisesti tavaravirrat kulkevat enenevässä määrin Länsi-Suomen satamiin, mm. Keski-Suomen raide- ja maantieyhteyksien kautta. Pidemmällä tähtäimellä tähän kytkeytyy raideliikenteessä myös eurooppalaisen raidelevyyden huomioiminen.

## **Investointiohjelman rahoitus**

Liikenne 12-suunnitelma määrittelee investointiohjelman taloudellisen kehityksen. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä

noin 3 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa. Perusväyläpidon pieniin parantamishankkeisiin on käytettävissä yhteensä noin 755 milj. euroa.

Investointiohjelma tuo selkeästi esiin sen, että liikenteen talouskehityksellä ei kyetä vastaamaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin. Lisäksi kustannustason nousu tuo lisähaasteita asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Keski-Suomen liitto kuitenkin muistuttaa liikenteen merkittävästä roolista talouden kokonaisuudessa ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten mahdollistajana. Rahoitustasoa tulee vielä tarkastella tavoiteltujen vaikutusten, erityisesti vientivetoisen teollisuuden tulevaisuuden tarpeiden tarkemman tarkastelun kautta. Riittävä investointitaso liikenteeseen on globaali kilpailukykytekijä.

## **Rataverkko**

Tampere-Jyväskylä-rataosa on ollut investointiohjelman valmistelussa tarkasteltuna hankkeena mukana (Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet ratahankkeet, liite 1b), mutta se ei sisälly varsinaiseen investointiohjelmaan.

Keski-Suomen liitto korostaa TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan Tampere-Jyväskylä rataosuuden merkitystä maakunnan raideliikenteen kulkumuotoisuuden kasvattamisessa, alueiden välisessä saavutettavuudessa ja elinkeinoelämän kilpailukykytekijänä. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosa on tunnistettu yhdeksi yhteysväliksi, jolla on keskeisimpiä välityskykyhaasteita. Tampere-Jyväskylä rataosuus on Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta merkittävin parantamiskohde. Rataosuuden suunnitteluun on jo osoitettu merkittävästi resursseja (ml. CEF-rahoitusta), ja suunnitteluvalmius tulee mahdollistamaan toimenpiteiden toteuttamisen investointiohjelman jälkimmäisellä puoliskolla. Rataosuuden kehittäminen sisältyy sekä maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan että edunvalvonnan kärkitavoitteisiin. **Keski-Suomen liitto katsoo, että Tampere-Jyväskylä-rataosan tulee sisältyä vuosien 2024–2031 investointiohjelmaan.** Lisäksi rataosan kehittämisessä tulee rohkeasti hyödyntää EU:n CEF-ohjelman tarjoamat rahoitusmahdollisuudet myös toteutuksen osalta.

## **Maantieverkko**

Keski-Suomesta valtatie 4 parantamista koskien investointiohjelmaan sisältyy edelleen kolmen kehittämishankkeen kokonaisuus yhteysväliä Lahti-Jyväskylä. Hankkeiden kustannukset ovat yhteensä 31 milj. euroa ja kaikki hankkeet

sisältyvät hankekoriin 1A. Hankkeilla parannetaan pääväylän liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa.

Hankkeet ovat:

Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (14 M€)

Hankkeessa toteutetaan uusia ohituskaistaosuuksia, tehdään yksityistiejärjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä. Tiesuunnitelma on valmis.

Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (10 M€)

Hanke mahdollistaa keskikaiteiden rakentamisen nykyiselle ohituskaistaosuudelle. Tiesuunnitelma on valmis ja hanke toteutettavissa.

Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä (7 M€)

Hankkeessa täydennetään Oravasaaren ja Majalahden risteyssillat rampeilla, tehdään yksityistiejärjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä. Tie- ja rakentamissuunnitelma on valmis Oravasaaren eritasoliittymästä.

Keski-Suomen liitto näkee nämä kolme hanketta erittäin tärkeinä ja perusteltuina, jotka olisi mielekästä toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

Maantieverkon suurista kehittämishankkeista investointiohjelmaan sisältyy valtatie 4 parantaminen Jyväskylän Vaajakosken kohdalla (185 M€). Kohde kuuluu hankekoriin 1B eli nämä hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen toteuttamista ja ne on mahdollista toteuttaa vasta ohjelmajakson loppupuolella. **Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että Vaajakosken kohdan parantaminen sisältyy jatkossa investointiohjelman hankekoriin 1A.** Kohde on määritelty myös Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (hyväksytty 23.10.2020) yhdeksi valtakunnallista merkitystä omaavaksi kärkihankkeeksi.

Valtatie 4 (E75) on keskeinen ja tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä pääväyläyhteyttä etelästä pohjoiseen. Valtatien merkitys niin tavara- kuin henkilöliikenteen välittäjänä on suuri. Valtatie 4 on myös osa TEN-T-ydinverkkoa sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan Vt 4 yhteysväلیلä Jyväskylä-Oulu on erityisesti turvallisuuspuutteita. Lisäksi yhteysväلیلä korostuvat palvelutasopuutteet jo nykyisin sekä ennustetilanteessa v. 2032 liikennemäärien edelleen kasvaessa. Tärkeimpiä ja vaikuttavimpia investointiohjelmaan kuulumattomia maantiehankkeita, joiden suunnittelua ja toteutusta tulisi edistää ovat strategisesti merkittävän valtatie 4 hankkeet Palokan kohdalla ja välillä Vehniä-Äänekoski.

Keski-Suomen liitto muistuttaa myös pääväyliin ja EU:n TEN-T-kattavaan verkkoon kuuluvan valtatie 9 kehittämistarpeista, erityisesti välillä Jyväskylä-Jämsä. Poikittaisyhteyksistä Jyväskylä-Vaasa yhteysvälin suunnitteluvalmiutta tulee parantaa niin raide- kuin maantieliikenteen osalta.

Muun tieverkon parantamiseen liittyen on investointiohjelmassa tunnistettu uusia tai parannettavia pyörätieverkon kohteita. Pyörätieyhteyksien toteuttaminen ajoittuu ohjelmakauden loppupuolelle. Keski-Suomesta seudullisiin pyöräilyn tavoiteverkkoihin on nostettu seuraavat kohteet:

#### Uudet pyörätiet

- Vt 9 Keljonkangas–Muurame 5,0 km
- Vt 18 Ristonmaan etl–Kukkumäki 2,3 km

#### Parannettavat pyörätiet

- Vt 4 Jyväskylä–Tikkakoski 5,6 km
- Mt 637 Jyväskylä–Laukaa 20,0 km

Kestävän ja päästöttömän liikkumisen edistäminen on yhtenä keskeisenä painopisteenä Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Merkittävää potentiaalia kestävän liikkumisen edistämiseen on erityisesti kaupunkiseuduilla. Keski-Suomen liitto pitää erittäin hyvänä, että investointiohjelmassa on tunnistettu keskeisiä seudullisen pyörätieverkon kohteita Keski-Suomesta.

Maantieverkon kehittämishankkeiden lisäksi investointiohjelmaan sisältyvät seuraavat parantamishankkeet Keski-Suomesta.

- Vt 23 parantaminen Piilinjärvi-Petäisjärvi, Keuruu (2,0 M€)
- Mt 638 parantaminen Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä, Laukaa (7,0 M€)

Keski-Suomen liitto muistuttaa myös toimivan alempiasteisen tieverkon keskeisestä merkityksestä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Pääväyläverkon lisäksi vähäliikenteisen tieverkon ylläpitoon tulee olla riittävä rahoitus. Huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän kannalta oleellisesta, parantamista vaativasta yhteydestä Keski-Suomen liitto tuo esiin Jämsä-Halli välisen tieyhteyden (6031).

## **Investointiohjelman jatkovalmistelusta**

Investointiohjelman tuleviin päivityskierroksiin liittyvänä teknisenä toiveena Keski-Suomen liitto esittää, että ohjelmasta kävisi selvemmin ilmi asiat, jotka ovat muuttuneita tai uusia verrattuna edellisen vuoden ohjelmaan. Tämä helpottaisi investointiohjelman luettavuutta erityisesti päivittyneiden sisältöjen osalta.

**Keski-Suomen liitto**  
**Maakuntahallitus**