



## **LAUSUNTO VÄYLÄVERKON VUOSIEN 2022-2029 INVESTOINTIOHJELMAN LUONNOKSESTA**

Väylävirasto on pyytänyt Keski-Suomen liitolta lausuntoa väyläverkon vuosien 2022–2029 investointiohjelman luonnoksesta. Lausunnon antamisen määräaika on 15.9.2021. Keski-Suomen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua aineistosta.

### **1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?**

Valmistelun periaatteet ja lähtökohdat on kuvattu ymmärrettävästi.

### **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?**

Ohjelmaan listattujen hankkeiden yksityiskohtaiset perustelut ja vaikutusten kuvaukset ovat suppeita, eikä hankkeiden priorisointi ei ole tarpeeksi läpinäkyvän selkeää ja ymmärrettävää. Merkittävimpien ulosrajautuvien hankkeiden osalta tarvitaan selkeät perustelut.

### **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 perustelette paremmat vaikutukset?**

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 5 vastaukseensa.

### **4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaan? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?**

Keski-Suomen liitto viittaa kysymyksen numero 5 vastaukseensa.

## 5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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

Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Vuosittain laadittava investointiohjelma on keskeinen osa Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanoa. Ohjelma sisältää sekä isoja kehittämis- ja peruskorjaushankkeita että pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Yleisesti ottaen Keski-Suomen liitto näkee 8-vuotisen investointiohjelman tarpeellisena työkaluna liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle ja yli hallituskausien ulottuvalle kehittämiselle.

Traficommin laatima liikenneverkon strateginen tilannekuva on toiminut yhtenä tärkeänä lähtökohtana investointiohjelmalle ja siihen sisältyvien hankkeiden valinnalle. Strategisessa tilannekuvassa on kuvattu ne väyläverkon kehittämistarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Lisäksi investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnista saatuun tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen keskeiset vaikutukset. Merkittävänä lähtökohtana ohjelman valmistelussa ovat toimineet myös arvioidut kokonaisvaikutukset, jotka kertovat, kuinka investointiohjelma toteuttaa Liikenne 12-suunnitelman tavoitteita sekä sen, mitä linjauksia ohjelma ei tue.

**Liikenneverkon strateginen tilannekuva vastaa varsin hyvin Keski-Suomen liiton näkemysalueensa väylien tilasta ja tarpeista. Tähän ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisiin linjauksiin perustuen Keski-Suomen liitto pitää kestävämmänä, että investointiohjelma vastaa heikosti, vain pienempien hankkeiden osalta, Keski-Suomen väyläverkon kehittämistarpeisiin.**

**Keski-Suomen liitto on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lausunnossaan pitänyt 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 kestävästä liikkumisesta edellytyksiä luoden.**

### **Investointiohjelman rahoitus**

Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehykseen ja rahoituksen kohdentamista koskeviin linjauksiin. Rataverkon kehittämisen talouskehys on investointiohjelman ajanjaksolle 1 363 milj. euroa ja maantieverkon 1 030 milj. euroa.

**Investointiohjelma tuo vastustamattomalla tavalla esille sen, kuinka esitetyllä liikenteen talouskehyksellä ei kyetä vastaamaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin. Keski-Suomen liitto 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 kilpailukytekijä.**

Rataverkon kehittämisessä rahoitusta suunnataan erityisesti rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn kannalta kriittisimpiin ja vaikuttavimpiin kohteisiin (ml. peruskorjaukset). Perusväylänpidon rahoitus suunnataan merkittävimpiin rataosuuksiin pääosin pääväyläverkolla sekä parantamiseen elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tukemiseksi. Maantieverkon osalta ohjelman rahoitus painottuu pääväyliin. Pääväylien palvelutasopuutteita korjataan sekä isoilla kehittämissankkeilla (4 kpl) sekä pistemäisissä kohteissa (20 kpl) ympäri Suomen. Perusväylänpidon parantamisrahoitusta kohdennetaan tieverkolla pääosin pieneköihin palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta parantaviin investointeihin.

**Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan investointiohjelman suuntaamisessa on keskitytty liikaa suunnitteluvalmiuden tarkasteluun, ja sen seurauksena investoinnin ovat hajautumassa pistemäisiin kohteisiin. Pistemäisten parannusten sijaan investointeja tulisi priorisoida vaikuttavimpiin kokonaisuuksiin, joilla on laajaa maantieteellistä ja kasvua tukevaa merkitystä. Esitetystä muodosta ohjelma ei kykene osoittamaan uskottavaa kehitysnäkymää keskeisille väylille kuten valtatielle 4 tai pääradan liityntäyhteyksille kuten Jyväskylä-Tampere rataosuudelle. Investointiohjelman jatkovalmistelussa tämä puute tulee korjata.**

## **Rataverkko**

Rataverkon kohteista investointiohjelmaan sisältyy Saarijärvi-Haapajärvi-radon peruskorjaus Keski-Suomesta. Hanke sisältyy hankekoriin 1A. Investointiohjelmasa radan peruskorjaukselle on varattu rahoitusta 20 milj. euroa. Rahoituksella saadaan varmistettua radan kunnan puolesta rataosan liikennöintimahdollisuudet. **Keski-Suomen liitto pitää radan liikennöintimahdollisuuksien turvaamista välttämättömänä toimenpiteenä elinkeinoelämän puukuljetusten varmistamiseksi.**

Tampere-Jyväskylä-rataosa on ollut investointiohjelman valmistelussa tarkasteltuna hankkeena mukana, mutta sitä ei ole esitetty varsinaiseen investointiohjelmaan. Investointiohjelman luonnoksessa kuitenkin todetaan, että se on ensimmäisiä huomioitavia hankkeita ohjelman sisältävien hankkeiden jälkeen.

**Keski-Suomen liitto korostaa Tampere-Jyväskylä rataosuuden merkitystä Keski-Suomen raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa, maan sisäisessä saavutettavuudessa ja elinkeinoelämän kilpailukykytekijänä. Tampere-Jyväskylä rataosuus on Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta merkittävin parantamiskohde. Maakunnan liiton näkemyksen mukaan investointeja tulisi rohkeammin suunnata näihin kasvukeskusten ja elinkeinoelämän kannalta merkittävimpiin yhteysväleihin. Rataosuuden suunnitteluun on osoitettu merkittävästi resursseja, ja suunnitteluvalmius tulee mahdollistamaan toteuttamisen investointiohjelman jälkimmäisellä puoliskolla. Rataosuuden kehittäminen on tärkeimpänä painopisteenä niin maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuin edunvalvonnan tavoitteissa. Yhteysvälin tulee sisältyä investointiohjelmaan.**

## **Maantieverkko**

Keski-Suomesta valtatie 4 parantamista koskien investointiohjelmaan sisältyy kolmen kehittämishankkeen kokonaisuus yhteysväleillä Lahti-Jyväskylä. Hankkeiden kustannukset ovat yhteensä 25 milj. euroa ja kaikki hankkeet sisältyvät hankekoriin 1A. Hankkeilla parannetaan pääväylän liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa.

Hankkeet ovat:

### Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (12 M€)

Hankkeessa toteutetaan ohituskaistojen rakentaminen Leivonmäen pohjoispuolelle, Naukjärven kohdalle. Tiesuunnitelma on valmis.

### Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (8 M€)

Hanke mahdollistaa keskikaiteiden rakentamisen nykyiselle ohituskaistaosuu- delle. Tiesuunnitelma on valmis ja hanke toteutettavissa.

### Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä (5 M€)

Hankkeessa rakennetaan eritasoliittymä täydentämällä nykyinen risteyssilta rampeilla. Tiesuunnitelma on valmis.

Lisäksi investointiohjelmassa on mainittu MAL-seutujen yhteisrahoitteisena hankkeena Vt 4:n parantaminen Palokan kohdalla (n. 14 M€). Hanke ei kuitenkaan sisälly investointiohjelmaan. **Keski-Suomen liitto pitää ongelmallisenä asetelmaa, jossa suunnittelu- ja toteuttamispäätökset hajautuvat useisiin erillisiin prosesseihin ja päätöksiin kiertäen kehää. Eri prosesseissa kiertämisen sijaan hankkeen tulisi sisältyä investointiohjelmaan. Keski-Suomen liitto painottaa myös kaikkien MAL-seutujen tasavertaista kohtelua.**

**Valtatietä 4 koskevista suurista ja keskisuurista maantiehankkeista 8-vuotiseen investointiohjelmaan eivät sisälly esim. Vt 4 parantaminen Vaajakosken kohdalla, Jyväskylän kohdalla (Aholaita-Lohikoski) ja välillä Vehniä-Äänekoski. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa em. hankkeet on määritelty liikennejärjestelmän kehittämisen kärkitoimenpiteiksi erityisesti maakunnan saavutettavuuteen ja elinvoiman parantamiseen pohjautuen.**

**Valtatien 4 parantumisen näköalattomuus investointiohjelmassa on kestävä puute. 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 yhteysvälillä Jyväskylä-Oulu on merkittäviä palvelutasopuutteita jo nykyisin sekä ennustetilanteessa v. 2032 liikennemäärien edelleen kasvaessa. Suunnitelma ei anna vastausta sille, miten näihin puutteisiin pyritään vastaamaan. Yhteysvälin ongelmat johtuvat liikenteellistä tarpeista, joita ei ratkaista hallinnollisin päätöksin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimeenpanon tulee kyetä luomaan uskottava ja näkemyksellinen kehittämisspolku valtakunnan merkittävimpien yhteyksien osalta. Valtatien 4 merkittävät kehittämishankkeet tulee huomioida osana investointiohjelmaa.**

Valtatietä 9 koskien investointiohjelmaan sisältyy Jämsä-Korpilahti-välin parantaminen (16 M€). Hanke kuuluu koriin 1B. Hankkeessa rakennetaan nykyisille ohituskaistaosuuksille keskikaiteet ja tievalaistus koko välille. Lisäksi parannetaan yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä.

Investointiohjelmassa on suurempina kehittämishankkeena mukana myös valtatie 9 parantaminen Tampere-Orivesi 1. vaihe (väli Alasjärvi-Käpykangas). Hankkeella parannetaan elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittävän poikittaisväylän sujuvuutta ja turvallisuutta. Keski-Suomen liitto katsoo, että hankkeella on tärkeä merkitys myös maakuntien ja maakuntakeskusten välisen saavutettavuuden edistämässä.

Maantieverkon kehittämishankkeiden lisäksi investointiohjelmaan sisältyvät seuraavat parantamishankkeet Keski-Suomesta.

- Vt 23 parantaminen Piilinjärvi-Petäisjärvi, Keuruu (1,5 M€)
- Mt 638 parantaminen Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä, Laukaa (6,0 M€)
- Mt 6090 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Muurame-Kinkovuori, Muurame ja Jyväskylä (0,8 M€)

## **Investointiohjelman jatkovalmistelusta**

Koska investointiohjelma on laadittu kovin yksityiskohtaisesti, on riskinä, että alueellinen liikkumavara kapenee hyvin pieneksi. Tämä ei ole kannatettava kehityssuunta, vaan alueelliselle liikennejärjestelmälle tulee jättää tarvittava liikkumavara. Pienten hankkeiden ja niiden priorisoinnin tulee perustua vahvemmin alueelliseen päätöksentekoon.

**Keski-Suomen liitto näkee tärkeänä, että investointiohjelman jatkovalmistelussa rahoituskehystä ja hankkeiden priorisointia tarkastellaan kriittisesti.** Investointiohjelman jatkovalmistelussa tulee käydä vielä aitoa vuoropuhelua alueiden kanssa.

**Investointiohjelmasta voisi parhaimmillaan muodostua ennustettava ja sitouttava työkalu talousarviopäätösten valmisteluun. Nyt esitetty investointiohjelmanluonnos ei kuitenkaan sovellu talousarviopäätösten valmisteluun edellä esitettyihin puutteisiin perustuen.**

**Keski-Suomen liitto  
Maakuntahallitus**