



4.7.2022

## Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030, lausuntoyhteenveto

### Johdanto

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2023-2030 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta vaikutuksineen. Investointiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan eduskunta vastaa edelleen talousarviopäätöksistä ja näin ollen myös toteutettavista hankkeista.

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, kehittämishankkeina toteutettavia isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä perusväylänpidon parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet (raportin liite 4.), Digirata sekä merkittävin osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Lausuntokierroksella saatu palaute on käyty läpi, ja huomioitu kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä. Saatua palautetta tullaan hyödyntämään myös seuraavan investointiohjelman valmistelussa. Tämä lausuntoyhteenveto on syntynyt lausuntoanalyysin tuloksena ja sisältää lausuntojen keskeiset nostot.

### Lausuntopyyntö

Väylävirasto pyysi lausuntoja koskien vuosien 2023-2030 investointiohjelmaa ja sen vaikutusten arviointia. Lausuntoaika oli 1.4.2022-2.5.2022. Lausuntopyyntö lähetettiin Väyläviraston sidosryhmille, minkä lisäksi lausuntopyynnöstä tiedotettiin Väyläviraston eri viestintäkanavissa. Väylävirasto tiedotti lausuntopyynnöstä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Lausunnot pyydettiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta.

Väylävirasto pyysi näkemyksiä 2023-2030 investointiohjelmaan seuraavilla kysymyksillä:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

4.7.2022

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

### Saadut lausunnot

Väylävirasto sai investointiohjelmasta yhteensä 230 lausuntoa. Lista lausunnonantajista löytyy yhteenvedon lopusta.

230 lausunnosta 129 saatiin kunnilta, 6 kuntayhtymiltä, 15 yrityksiltä ja 50 yhdistyksiltä/yhteisöiltä. Osa kuntien lausunnoista oli yhteislausuntoja. Näiden lisäksi lausunnon jätti myös Liikenne- ja viestintävirasto sekä muutamat yksityishenkilöt. Myös Kuntaliitto jätti lausunnon, johon yhtyivät useat kunnat.

Kaikki saapuneet lausunnot on huomioitu investointiohjelmää viimeistellessä. Monissa lausunnoissa ei vastattu suoraan lausuntopyyntöön kysymyksiin, vaan lausunnot koskivat pitkälti hankelisteiden sisältöä.

### Yhteenveto suunnitelmaluonnosta koskevista lausunnoista

#### Yleinen palaute ohjelmasta

Investointiohjelman luonnokseen ollaan lausunnoissa pääosin tyytyväisiä ja koetaan tärkeäksi välineeksi liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Pääosa lausunnonantajista katsoo, että investointiohjelman luonnoksessa on kuvattu ymmärrettävästi ohjelman valmistelun perustuminen Liikenne12 -suunnitelmaan ja sen kriteereihin, suunnittelukauden talouskehukseen, koko ohjelman ja yksittäisten hankkeiden vaikuttavuusarviointeihin sekä hankkeiden kiireellisyysjärjestykseen. Merkittävä osa lausunnonantajista pitää valmisteluperiaatteita ja perusteluita hyvin kuvattuina.

Suurin osa lausunnonantajista näkee, että ohjelmalla on onnistuttu vastaamaan Liikenne 12 tavoitteisiin. Kritiikkiä kohdistuu eritoten rahoitusraamin niukkuuteen suhteessa tavoitteisiin. Liikenne 12-suunnitelma käsittelee laajasti eri keinovalikoimaa, investointiohjelma rajautuu infrastruktuurin kehittämiseen ja parantamiseen.

Investointiohjelman luonnoksessa on todettu, että kehittämishankkeisiin suunnattavasta rahoituksesta osa on varattu jo päätetyille hankkeille. Lausunnoissa toivotaan, että nämä hankkeet nimettäisiin selvyuden vuoksi myös investointiohjelmassa. Investointiohjelman liiteraportissa 4 on esitetty käynnissä olevat ja käynnistyvät isot hankkeet.

Lausunnoissa ei juurikaan tuoda esille näkemyksiä siitä, miten ohjelmaa tulisi muuttaa talousraamin puitteissa paremmaksi suhteessa tavoitteisiin tai vaikutuksiin. Lausun-

**4.7.2022**

noissa peräänkuulutettiin tie- ja rataverkon käsittelyä yhtenä kokonaisuutena, joka mahdollistaisi hankkeiden valinnan niiden vaikuttavuuden mukaan riippumatta onko kyse tie- vai ratakankkeesta.

CEF- ja muun EU-tuen hyödyntäminen mahdollisimman laajasti, tehokkaasti ja pitkäjänteisesti ja sen edellyttämän suunnittelu- ja muun tarvittavan valmiuden parantamisen merkitys nousee myös esille lausunnoissa.

Muutama lausunnonantaja peräänkuuluttaa neliporrasperiaatteen uudelleen käyttöönottoa.

Yleisesti ottaen ohjelman perusteluita pidetään riittävinä, tasapuolisina ja selkeinä. Merkittävä osa lausunnoista nostaa esille hankkeita, jotka koetaan tarpeelliseksi sisällyttää investointiohjelmaan. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden perustelut koetaan osittain puutteellisiksi.

Lausunnoissa pyritään kiirehtimään useiden 1B-hankekorin hankkeiden osalta. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä ja näin ollen korin hankkeet on mahdollista toteuttaa ohjelmajakson alkupuolella. Hankekorin 1B hankkeet edellyttävät pääosin vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista ja ne on mahdollista toteuttaa vasta ohjelmajakson loppupuolella.

Lausunnoissa nousee esille hankkeiden epätasainen jakautuminen maantieteellisesti sekä kasvukeskuksien ja maaseudun välillä. Toisaalta lausunnoissa tuodaan myös esille, että hankkeita pitäisi kohdentaa voimakkaammin sinne missä vaikutukset ovat merkittäviä, mikä ohjaisi hankkeita pitkälti kasvukeskuksiin.

### **Muihin suunnitelmiin kohdistunut palaute**

Lausunnoissa esitetään paljon muita suunnitelmia koskevaa palautetta. Tunnistettu palaute on kerätty yhteen ja toimitettu eteenpäin vastaaville tahoille.

## **Taloukshys**

### **Taloukshystä koskeva palaute yleisesti**

Merkittävä osa lausunnonantajista pitää investointiohjelman valmisteluperiaatteita hyvin kuvattuina eikä investointiohjelman taloukshykseen ja sen kuvaamisen muotoihin ei juurikaan ole lausunnoissa otettu kantaa. Rahoitusta koskevat lausunnot viittaavat lähinnä yleisellä tasolla Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustasoon ja periaatteisiin sekä talousarviopäätöksiin perustuvan käytettävissä olevan rahoituksen tasoon, jota on kuvattu investointiohjelman seurantaluvussa.

4.7.2022

### **Hankkeiden CEF-tuen saantimahdollisuus**

Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF) merkitys nähtiin tärkeäksi, sillä se mahdollistaa lisärahoitusta investointiohjelman rahoitusraamiin. Investointiohjelmasta annetuissa lausunnoissa peräänkuulutettiin, että hankkeet on aikataulutettava ja priorisoitava siten, että niille on mahdollista hakea CEF-rahoitusta ohjelmakauden aikataulujen puitteissa. Lausunnoissa korostettiin, että tukea kannattaisi hyödyntää täysimääräisesti. Euroopan unionin CEF-ohjelmalla rahoitetaan Euroopan laajuiselle TEN-T-verkolle kohdistuvia hankkeita. Investointiohjelmassa on tunnistettu väylähankkeita, joille on mahdollista hakea CEF-rahoitusta kansallisten rahoituspäätösten jälkeen.

### **Erillissopimuksilla rahoitettavat MAL-kaupunkiseutujen väylähankkeet**

Joissakin lausunnoissa toivotaan uusia MAL-seutuja kohdeltavan tasavertaisesti vanhojen MAL-seutujen kanssa. Toisaalta yhteisrahoitteisia hankkeita kritisoidaan. MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin, joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa. MAL-hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa.

### **Rataverkkoa koskeva palaute**

Ohjelmaa on laadittu annetun talouskehyksen puitteissa perustuen tietoon, erityisesti todettuihin tarpeisiin sekä vaikutuksiin ja vaikuttavuuteen. Talouskehys perustuu Liikenne12 -suunnitelmaan. Investointiohjelmassa ratojen kehittämiseksi on käytössä 1,469 mrd. euroa ja parantamiselle 402 milj. euroa. Liikenne12-suunnitelma osoittaa myös niin kehittämisen kuin parantamisen teemat, joihin rahoitusta käytetään. Investointiohjelma ei käsittele parantamista laajemmin perusväylänpidon toimia.

Yleisesti ottaen investointiohjelman sisältämiä ratahankkeita pidetään lausunnoissa tarpeellisina, tarkoituksenmukaisina ja perusteltuina. Lausunnoissa tuodaan esille paljon ratahankkeita, jotka tulisi myös sisällyttää ohjelmaan. Kuitenkaan siihen ei oteta kantaa, minkä hankkeiden sijasta nämä hankkeet toteutettaisiin. Rataverkon osalta lausunnoissa esitettyjen hankkeiden tai toimenpiteiden yhteenlasketut kustannukset ovat moninkertaiset käytössä olevaan rahoitukseen nähden. Merkittävälle osalle esitetyistä toiveista ei ole olemassa kustannusarviota.

Toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi keväällä 2022 Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Tämän seurauksena Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne on vähentynyt ja henkilöliikenne loppunut. Tilanteesta johtuen kuljetusvirrat ja -volyymit rataverkolla ovat muutoksen alla. Useissa lausunnoissa nostetaan esille muuttuneeseen tilanteeseen vastaaminen investointiohjelmassa. Toimintaympäristömuutokset ja rataverkkoa koskevat tarpeet vaativat kuitenkin vielä seurantaa. Vaikka kasvavia ja uusia nousevia tarpeita

**4.7.2022**

tunnistetaan, tarpeet vaativat myös toimenpiteiden määrittelyä sekä kustannusten ja vaikutusten arviointia, ennen kuin niitä voidaan käsitellä investointiohjelmaan nostettavina mahdollisina varsinaisina hankkeina.

Lausunnoissa esille nouseva rataverkon huolto- ja toimintavarmuus on investointiohjelmaa paljon laajempi aihepiiri ja liittyy pitkälti perusväylänpidon tehtäviin. Joihinkin investointiohjelman ratakankkeisiin sisältyy erityisiä huolto- ja toimintavarmuuden näkökulmia

Hankeyhtiöiden suunnittelemien yhteysvälien ja Digirata-hankkeen kytkentä investointiohjelmaan ei ole lausuntojen mukaan selkeä. Investointiohjelma ei sisällä kyseisten kohteiden rahoitusta. Toiminnallisesti investointiohjelman hankkeet tullaan sovittamaan yhteen Digirata-hankkeen ja myös hankeyhtiöiden suunnittelemien kohteiden kanssa.

Joidenkin peruskorjausten sisällyttäminen investointiohjelman kehittämisen rahoituksen piiriin herättää lausunnoissa kysymyksiä. Toisaalta näitä peruskorjauksia pidetään tärkeinä ja huoli rataverkon kunnosta tuodaan näitä hankkeita laajemminkin esille. Lausunnot sisältävät myös ehdotuksia ohjelmaan nostettavista muista peruskorjauksista. Lähtökohtana on, että ratojen peruskorjauksia toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella ja investointiohjelmassa on vain joitain erikseen perusteltuja peruskorjauksia.

Lausunnoissa tuodaan esille useiden yhteysvälien ja ratapihojen parantamista ja kehittämistä erilaisin toimenpitein. Liikenneverkon strateginen tilannekuva nostaa esille keskeisiä ja merkittävimpiä tarpeita, joihin investointiohjelmalla vastataan. Väyläviraston suunnitteluohjelma sisältää useita, lausunnoissakin mainittuja rataosia koskevia selvityksiä ja suunnitelmia. Näiden myötä tietous tarpeista ja toimenpiteistä sekä toimenpiteiden kustannuksista ja vaikutuksista lisääntyy ja täsmentyy seuraaviin investointiohjelman päivityksiin. Selvityksissä huomioidaan myös muuttuva toimintaympäristö.

Raakapuun kuormauspaikkojen parantamisesta ja siirtämisistä sekä raakapuun kuljetusreittien parantamisesta on tullut jonkin verran toiveita lausunnoissa. Parantamisen puolella tälle on esitettyä vuosirahoitusta Liikenne12-suunnitelman mukaisesti ja kehittämisen puolella rahoitusta on esitetty hankkeille 20 milj. euroa. Näitä rahoituksia ei ole vielä kohdennettu. Kokonaisuuteen liittyy myös vuoden 2022 toisessa lisätalousarvioesityksessä oleva 40 milj. euron perusväylänpidon lisärahoitus valtakunnallisen puuterminaaliverkoston edistämiseen ja energiapuun toimitusketjujen resilienssin parantamiseen.

Lausunnoissa nostetaan esille useita uusia ratayhteyksiä. Nykyisenkin rataverkon ylläpito on haasteellista ja pitkät uudet ratayhteydet vaatisivat merkittävää rahoitusta, johon ei ole mahdollisuuksia. Rahoitusta on tärkeintä ohjata ennen kaikkea nykyisen käytössä olevan rataverkon korjausvelan vähentämiseen ja palvelutason nostoon. Uusien ratayhteyksien pitäisi olla myös selkeästi tarpeiltaan ja vaikutuksiltaan perusteltuja.

4.7.2022

Alueellisen junaliikenteen tai lähijunaliikenteen edistämistä eri puolilla Suomea tuodaan esille lausunnoissa. Liikenteen järjestäminen ei kuulu Väyläviraston tehtäviin ja investointiohjelmaan. Uusien seisakkeiden rakentamismahdollisuuksien arviointi vaatii lähtökohtaisesti sitä, että seisakkeille oltaisiin järjestämässä myös junaliikennettä. Seisakkeiden lisäksi liikenteen kehittäminen voi vaatia myös muita infratoimenpiteitä. Infran osalta on kyse myös yhteistyöhankkeista.

Lausunnoissa esitetään erilaisille rataverkon toimenpiteille toimenpidepaketteja. Tavoitteena on, että ohjelmassa ei pääsääntöisesti ole toimenpidepaketteja vaan selkeitä päätettäväksi esitettäviä nimettyjä hankkeita.

### **Maantieverkkoa koskeva palaute**

Yleisesti ottaen investointiohjelman sisältämiä hankkeita pidetään lausunnoissa tarpeellisina. Lausunnoissa tuodaan esille paljon tiehankkeita, jotka tulisi sisällyttää ohjelmaan. Kokonaisuutena investointiohjelman valmistelussa ja lausunnoissa on ollut esillä noin 300 erilaista maantieverkon kohdetta. Vain muutamassa lausunnossa tuodaan esille esitetyillä hankkeilla korvattavat hankkeet. Maantieverkon osalta esitettyjen hankkeiden tai toimenpiteiden yhteenlaskettu kustannusarvio on 6-10 mrd. euroa. Suuri haarukka johduu siitä, että noin kolmannekselle esitetyistä toiveista ei ole kustannusarviota.

Valtaosa lausunnoista ottaa kantaa tieverkkoon. Investointiohjelmaan sisältyviin yksittäisiin hankkeisiin ollaan pääosin tyytyväisiä. Suurin osa lausunnoista sisältää investointiohjelmaan sisällytettäväksi ehdotettuja tiehankkeita.

Elinkeinoelämän toimijat nostavat useassa lausunnossa esiin koko tieverkon merkityksen elinkeinoelämän kannalta ja toivovat näin ollen suurempia investointeja tieverkkoon.

Määrällisesti lausuntojen painotus on valtateissä. Edelliseen lausuntokierrokseen verrattuna nyt esitettiin enemmän yksittäisten yhdystieluokkaisten teiden parantamistoimenpiteitä. Melko paljon oli myös mainintoja alemman tieverkon ja sorateiden merkityksestä, vaikka ne eivät lähtökohtaisesti ole investointiohjelmaan kuuluvia asioita.

TEN-T ydinverkon tavoitetason saavuttamisesta ollaan erityisen huolissaan Pohjois-Suomessa. Alueellisen tasa-arvon kannalta myös päätieverkon kehittämisen osalta ollaan kriittisiä Pohjois- ja Itä-Suomessa. Pääväyläverkkoa toivotaan saatettavan asetuksen mukaiselle tasolle. Pääosin lausunnoissa toivotaan edistettävän pääväyläverkon hankkeita, jotka eivät ole nousseet ohjelmaan.

Alemman tieverkon huono kunto eli perusväylänpidonrahoituksen niukkuus on mainittu usein. Alemman tieverkon osalta tuodaan esiin alueellisen tasa-arvon näkökulma. Myös yksityisteiden merkityksestä ja rahoitustarpeesta on lausunnoissa mainintoja. Yksittäisiä kehittämiskohteita muulle tieverkolle on esitetty lukuisia. Alemman tieverkon merkitystä tuodaan esiin ja rahoitustasoa pidetään riittämättömänä.

**4.7.2022**

Lausunnoissa nousee esille myös maantielauttaliikenteen kehittäminen yleisellä tasolla. Sitä on käsitelty yleisellä tasolla Liikenne 12 -suunnitelmassa.

### **Muutokset investointiohjelman luonnokseen maatieverkon osalta**

Maantieverkon kehittämishankkeiden osalta ei ole tehty lisäyksiä lausuntoversioon.

Maantieverkon perusväylänpidon parantamishankkeisiin on lisätty kaksi hanketta:

- Vt 15 Lautaron liittymän porrastaminen, Kouvola (1,5 M€)
- Vt 8 parantaminen välillä Tiukka-Metsälä, Kristiinankaupunki (7,0 M€)

Vt 15:n kohde lisättiin, koska vuonna 2022 alkavan hankkeen st 369 parantaminen välillä kt 46 - vt 15 kustannusarvio alitti aikaisemman arvion. Näin ollen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta nostettiin yksi uusi hanke mukaan eli kyseinen Vt 15 Lautaron liittymän porrastaminen, Kouvola.

Vt 8:n kohde oli mukana investointiohjelmassa vuosille 2022-2029 ja se oli tarkoitus käynnistää 1,0 milj. euron rahoituksella vuonna 2022. Kustannustason nousun myötä tätä hanketta ei käynnistetä ja se palautettiin investointiohjelman nimettyjen parantamishankkeiden joukkoon. Hanketta ei pystytty käynnistämään myöskään siitä syystä, että tämän hetken kehityksen mukaan maanteiden perusväylänpidon parantamishankkeisiin ei ole ollenkaan rahoitusta vuodelle 2023.

Hankkeiden kustannusarviot on nostettu MAKU-indeksiin 130 (100=2015).

### **Vesiväyläverkkoa koskeva palaute**

Suurin osa lausunnoista ei sisällä kannanottoja vesiväyliä koskien. Investointiohjelmaan sisältyviä vesiväylähankkeita pidetään perusteltuina. Lausunnot nostavat esille nyt karstittuja hankkeita, joita investointiohjelmaan pitäisi sisällyttää. Lausunnoissa on myös kiirehditty joidenkin hankkeiden toteutusta. Uutena hankkeena esille on nostettu tarve syventää Haminan meriväylää.

Lausunnoissa on nostettu esille Saimaan kanavan liikenteen jatkuvuuteen liittyvä epävarmuus ja tarve korvata kanavayhteyttä muita liikenneyhteyksiä kehittämällä. Esille on nostettu myös huoltovarmuuteen liittyvien väylähankkeiden tarpeet.

Muutamissa lausunnoissa oli nostettu esille tarve satamien ja satamalogistiikan kehittämiseen, vaikka sen tunnistettiin olevan osin investointiohjelman ulkopuolista asiaa. Esille nostettiin myös tiettyjen satamien aseman muuttaminen TEN-T-suuntaviiva-asetuksen uudelleenarvioinnin yhteydessä. Myös lyhyiden lauttavälien korvaaminen silloilla nousi esille lausunnoissa.

4.7.2022

## Vaikutusten arviointia koskeva palaute

### Tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön vastaaminen

Lausuntopalautteessa todetaan, että se vaikutusten arvioinnin valossa vastaa kokonaisuutena kohtuullisen hyvin sille Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuihin lähtökohtiin, tavoitteisiin ja linjauksiin.

### Vaikutusten arviointimenetelmät ja aineisto

Pääosa lausunnonantajista on sitä mieltä, että investointiohjelmassa on kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet myös vaikutusten arvioinnin osalta. Lausunnoissa kiitellään erityisesti vaikutusten arvioinnin periaatteiden, prosessin, menetelmien ja aineistojen sekä vertailupohjan aiempaa laaja-alaisempaa avaamista. Valittujen ja merkittävimpien listan ulkopuolelle jääneiden kohteiden rinnakkainen esilletuonti luo mahdollisuuksia investointiohjelman yleisluonteiselle arvioinnille ja kohdevertailulle – erityisesti vaikutusten arviointiin on investointiohjelman perusteluissa kiinnitetty huomiota. Riittävään taustatietoon pohjautuva vaikutusten arviointi antaa palautteen mukaan hyvät mahdollisuudet priorisoida hankkeita.

Toisaalta eräissä lausunnoissa todetaan, että käytetty vaikutusten arviointi ja tehokkuuslaskujen laskenta korostaa isojen asutuskeskusten liikennehankkeita. Vaikutusten arviointia on tehty hanketasolla, väylämuodon tasolla ja koko investointiohjelman tasolla, mutta arviointimenetelmän kuvaus keskittyy lähinnä hanke- ja väylämuototasolle.

Lausuntopalautteessa nostetaan esille myös PRIO-työkalu, jolla investointiohjelman vaikutuksia on tarkasteltu. Palautteessa todetaan, ettei PRIO huomioi kuin hankkeet, joista on tehty yhteiskuntataloudelliset laskelmat. PRIO-työkalua on käytetty hankekoreihin vaikutusten vertaamisessa maksimihyötysuhteen hankekoreihin, mutta laskelmassa mukana olevia hankkeita ei nimetä. Hankkeiden priorisoinnin prosessi tulee palautteen mukaan avata mahdollisimman avoimeksi.

Moni lausunnonantaja kiinnitti huomiota hyöty-kustannuslaskelmien käyttöön hankkeiden perusteluissa. Palautteen mukaan nämä jättävät huomioimatta elinkeinoelämän ja alueiden saavutettavuuden kannalta merkittävät investointitarpeet. Koska hankkeiden arviointi perustuu pitkälle hankekohtaisiin hyöty-kustannusarvioihin, jää koko Suomen väyläverkon strategisempi kehittämisenäkymys puutteelliseksi, eivätkä esimerkiksi harvaan asuttujen alueiden elinkeinoille tärkeät hankkeet nouse esille riittävästi. Palautteessa toivottiin myös hyöty-kustannuslaskelmien laskentaperusteiden selkeämpää avaamista investointiohjelmassa.

### Investointiohjelman vaikutusten arviointi



**4.7.2022**

Hankkeiden tavoitteiden ja vaikutusten arviointia on palautteen mukaan selkeytetty ja syvennetty edellisestä investointiohjelmasta, ja esitetty suorat ja välilliset vaikutukset systemaattisesti ja kattavasti niin kokonaisuuden, väylämuodon kuin hankkeidenkin osalta, mikä on edistänyt vaikutusten arvioinnin läpinäkyvyyttä. Investointiohjelma on valmisteltu seikkaperäisesti sisältäen perustelut kullekin toimenpiteelle. Palautteessa pidetään tärkeänä, että toteutettavia hankkeita valittaessa on tarkasteltu hankkeiden merkitystä elinkeinoelämälle ja yritysten investoinneille.

Ohessa lausuntoja todetaan, että investointiohjelman vaikutusten arviointi perustuu liikaa hankelähtöisyyteen ja YVA-ajatteluun ja vaikutuksia tarkastellaan yksittäisten hankkeiden näkökulmasta. Yksittäisten hankekorttien osalta vaikutukset on palautteen mukaan perusteltu eritasoisesti. Vaihtelevan tasoinen vaikutusten selvittäminen vaikeuttaa hankkeiden tasapuolista vertailua. Perinteisessä hankearvioinnissa ei lausunnonantajien mielestä tunnisteta kattavasti vaikutuksia sosiaaliseen, taloudelliseen ja ekologiseen kestävyys, jotka ovat nykyisessä toimintaympäristössä keskeisiä arvioitavia teemoja. Investointiohjelmaluonnoksessa käytetyt lähestymistavat, kuten yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja hyöty-kustannussuhde kuuluvat palautteen mukaan hankkeisiin ja niiden keskinäiseen vertailuun, mutta eivät ole riittäviä tarkasteluja yhteiskunta- ja aluekehityksen eikä kansantalouden kannalta.

Lausunnonantajien mukaan yksi vaikutusten arvioinnin puute on siinä, että tekemättä jätettävien investointien vaikutusten arviointia ei tehdä ts. ei arvioida sitä, mikä vaikutus ohjelmalla on alueille, joille hankkeita ei kohdenneta.

Hankelähtöisyys johtaa lausuntojen mukaan siihen, että investointiohjelman vaikutukset koko liikennejärjestelmälle on arvioitu puutteellisesti, eikä investointiohjelmassa ole hahmotettu kokonaisuuksia ja tehtävien investointipäätösten vaikutuksia. Investointiohjelman vaikutuksia ei ole tarkasteltu ja arvioitu analyttisemmin mm. seuraavista näkökulmista: vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään ja liikennejärjestelmän kehittymiseen sekä alueellisiin kehittyneisyyseroihin. Vaikka investointiohjelman vaikutukset on arvioitu SOVA-lain mukaisesti, ongelmana on lausunnonantajien mielestä se, ettei SOVA-laki tunnista lainkaan liikennejärjestelmävaikutuksia. Arviointien ja vaikutusten merkittävyys yhteiskuntakehityksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittymisen kannalta hukkuu tarkastelunäkökulmien runsauteen.

Palautteen mukaan vaikutusten arvioinnissa on paino enemmän rata- kuin tiehankkeissa, vaikka tieliikenteen kulkutapaosuus kaikista liikennemuodoista on suurin sekä tavariikenteessä että henkilöliikenteessä, ja tieliikenteen toimintaedellytykset vaikuttavat kaikkiin muihin liikennemuotoihin. Vaikutusten arvioinnissa olisi lausunnonantajien mielestä hyvä katsoa hankkeiden tarpeellisuutta tulevien suurten yritysinvestointien näkökulmasta, joita valtateiden (TEN-T) verkon alueella lähivuosina toteutetaan. Taloudellisen kasvun mahdollisuudet on arvioitu vain rautatiekuljetusten näkökulmasta. Palautteen mukaan tieliikenteellä on poikkeuksellisen iso rooli Suomen kaltaisessa laajassa ja harvaanasutussa maassa ja noin 70 % Suomesta on saavutettavissa vain tieliikenteellä.

**4.7.2022**

Maantiet palvelevat yhdyskuntien lisäksi pitkän matkan tavaraliikennettä ja ovat täten elinkeinoelämän kuljetusten selkäranka.

Lausuntopalautteen mukaan investointiohjelmassa käsitellään puutteellisesti aluekehitykseen ja saavutettavuuteen kohdistuvia vaikutuksia. Alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys olisi syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun laajemmin kuin se on nyt otettu. Investointiohjelman luonnoksessa on todettu, etteivät investointiohjelman hankkeet yksinään aiheuta niin merkittäviä muutoksia alueiden välisessä saavutettavuudessa, että niiden voisi olettaa synnyttävän merkittäviä vaikutuksia aluekehitykseen ja edelleen aluerakenteeseen lyhyellä aikavälillä. Lausunnonantajan mukaan vaikutukset ovat todellisuudessa kuitenkin merkittäviä.

Lausuntopalautteessa todetaan, että investointiohjelman kokonaisvaikutuksissa kansainvälinen saavutettavuus on tunnistettu puutteellisesti. Kansainvälinen saavutettavuus huomioidaan ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoaseman osalta. Palautteen mukaan esimerkiksi Lapin lentoasemien kansainvälisten yhteyksien kehittäminen on erittäin tärkeää matkailuelinkeinojen kehittämisen kannalta.

Lisäksi lausunnoissa on kiinnitetty huomiota alueellisen tiestön merkitykseen aluetalouden, elinkeinojen ja kansalaisten saavutettavuuden kannalta. Lausunnoissa todetaan vielä, ettei investointiohjelmassa arvioida lainkaan esim. digitaalisia ratkaisuja hyödyntäviä vaihtoehtoisia ratkaisuja. Vaikutusten arvioinnissa ei myöskään mainita autoilun sähköistymistä ja henkilöautoliikenteen muuttumista koko ajan vähäpäästöisemmäksi, mikä kuitenkin tulisi palautteen mukaan huomioida laskelmissa.

#### Muutos- ja kehittämissuhteita vaikutusten arviointiin

Lausuntopalautteen mukaan alueiden kehitysedellytysten ja saavutettavuuden välinen yhteys olisi syytä ottaa vaikutusten tarkasteluun nykyistä laajemmin. Aluekehitys ja alueille syntyvät investoinnit vaativat myös riittävän hyväkuntoisen liikenneverkon. Tilannekuvajärjestelmän rinnalle ohjelman laadintaan voisi jatkossa ottaa mukaan myös aluetaloudellisia arviointinäkökulmia lähinnä teknisten väestöä, väestökehitystä, työpaikkoja, liikennemääriä, verkon kuntoa yms. kuvaavien tilannekuvatietojen ohella. Aluetaloudellinen näkökulma on raportissa kyllä sivuttu, mutta kyseinen näkökulma olisi syytä tulevaisuudessa ottaa mukaan vahvemmin investointikohteiden arviointiin ja valintaan.

Investointiohjelmassa tulisi lausuntojen mukaan keskittyä tarkastelemaan yhteiskunnallisesti ja kansantaloudellisesti merkittäviä liikennejärjestelmävaikutuksia. Nykyistä suurempi painoarvo tulisi asettaa siihen, miten liikennejärjestelmän kokonaistehokkuutta parantamalla voidaan tuottaa vaikuttavuushyötyjä koko yhteiskunnalle. Esimerkiksi logististen ketjujen sujuvoittaminen ja liikennevälineestä toiseen tapahtuvien siirtymien nopeuttaminen tuottaisi merkittäviä hyötyjä kansantalouden tasolla.

**4.7.2022**

Lausuntopalautteessa ehdotetaan myös, että investointiohjelman vaikutusten arvioinnissa huomioidaan kattavammin ympäristövaikutukset, kuten biodiversiteetti, pohjavesien suojaus ja meluntorjunta. Erään lausunnonantajan mukaan investointiohjelman kokonaisvaikutusten arvioinnissa tulee luonnonvarojen käyttöä ja luonnon monimuotoisuutta koskevaan kohtaan lisätä myös väylien estevaikutukset - luonnon ydinalueiden väliset ekologiset yhteydet tulee ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja arvioida vaikutuksia myös valtakunnallisella tasolla.

Lausuntopalautteessa kiinnitetään huomiota myös ohjelman seurantaan. Investointiohjelman seurannassa tulee selkeämmin ottaa kantaa siihen, mihin suuntaan väylien taso on menossa esitetyllä investointiohjelmalla ja mitä vaikutuksia edellisvuosien toteutuneilla hankkeilla on ollut esim. väylien korjausvelkaan. Vaikutusten arviointi on kohdistettava myös korjausvelan kasvusta aiheutuviin saavutettavuushaasteisiin erityisesti harvaan asutuilla seuduilla.

Lausunnoissa ehdotetaan investointiohjelman vaikutusten arviointiin yhteisen osallistumisen mallia, jossa mukana olisivat mm. kunnat, seutukunnat ja elinkeinoelämä. Lausuntopalautteessa toivotaan myös erillistä liiteraporttia, jossa esitettäisiin mm. arvioinnissa käytetyn PRIO-työkalun sisältöä sekä syvällisempää tietoa vaikutusarviointien ja -laskelmien tuloksista. Lisäksi lausuntopalautteessa ehdotetaan useita yksittäisiä arvioinnin kehittämistoimenpiteitä.

**Investointiohjelman hankkeiden perustelu ja priorisointi**

Useassa lausunnossa todetaan, että investointiohjelman perustelut ja niiden yhteismitallisuus ovat kehittyneet selkeästi paremmiksi edelliseen investointiohjelmaan verrattuna. Vuosien 2022–29 investointiohjelmassa kaikkien hankkeiden perusteluissa ei ollut esitetty H/K-arvoa ja erityisesti tiehankkeiden perusteluteksteissä oli kehittämistarpeita. Nyt ohjelma on myös hankekuvausten osalta aiempaa tasapainoisempi ja yhdenmukaisempi. Investointiohjelma tarjoaa nykyisessä muodossaan hyvän lähtökodan hankkeiden toimeenpanoon tähtäävään päätöksentekoon.

Perustelut ovat palautteen mukaan linjassa esitettyihin vaikutuskriteereihin ja siten johdonmukaisuudessaan selkeät. Eri osavaikutusten painotusten merkitys kokonaisuuden kannalta on havainnollisesti esitetty. Myös vaihtoehtoisten painotusten tarkastelut on esitetty selkeästi. Hankkeiden perustelut on kuvattu selkeästi, läpinäkyvästi ja tasapuolisesti vaikutusten arvioinnin kautta, vaikkakin perustelut jäivät paikoin ylätasoisiksi. Laaja taustoitus vaikutusarviointista kohentaa tasapuolisuutta hankevalmistelussa. Palautteessa todetaan myös, että koska hankkeiden priorisoinnissa on hyödynnetty PRIO-työkalua, ei hankkeiden priorisoinnissa pystytäkään huomioimaan vaikutuksia, joita hankkeiden arvioinneissa ei tarkastella. Tällaisten vaikutusten osalta on tehty muita arviointeja, joiden esiin tuomat näkökulmat on myös raportoitu.

**4.7.2022**

Eräiden lausuntojen mukaan investointiohjelman kohteiden valinnan tasapuolisuuteen ja selkeyteen on vaikea ottaa kantaa tarkemmin, koska arviointia ei ole avattu kovin syvästi ja kattavasti, eikä toimenpiteitä avata hanketasolla riittävästi. Vaikka investointiohjelman liitteissä on hankkeiden lähtökohtia ja vaikutuksia kuvattu melko tarkkaan, jäävät priorisointeihin vaikuttavat tekijät monin paikoin kuitenkin epäselviksi. Tämä osaltaan heikentää käsitystä investointiohjelman vaikutusten tasapuolisista ja selkeistä perusteluista. Arvioitavia rinnakkaisia muuttujia on useita erilaisia turvallisuudesta liikentehtokkuuteen, talouteen, saavutettavuuteen ja maankäyttöihin vaikutuksiin, ja aineistoa on palautteen mukaan kaiken kaikkiaan liian paljon. Investointiohjelman raportin perusteella koetaan vaikeaksi päätellä, onko ohjelma vaikutuksiltaan optimaalisin hankkeiden yhdistelmä. Myös alueiden välinen tasapuolisuus koetaan erittäin vaikeaksi todentaa.

Moni lausunnonantaja on sitä mieltä, etteivät investointiohjelman perustelut ole kaikilta osin tasapuolisia ja selkeitä, eivätkä hankkeiden perustelut ole keskenään vertailukelpoisia. Tasapuolisuutta heikentää lausunnonantajien mielestä myös se, että vaikka hankkeiden tehokkuutta painotetaan tärkeänä tekijänä, ohjelmaan on nostettu yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomia hankkeita ja ulkopuolelle on jätetty yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavia hankkeita. Toisaalta lausunnoissa todetaan, että hyöty-kustannussuhteeltaan merkittävimmät hankkeet keskittyvät suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen, mutta investointiohjelmaan valitut hankkeet ovat jakautuneet maantieteellisesti tasaisemmin. Näiltä osin hankkeiden valintaperusteisiin kaivattaisiin lisää läpinäkyvyyttä. Tärkeänä pidetään sitä, että hankkeiden priorisointi perustuu dataan, kuten liikennemääriin, merkitykseen, kriittisiin korjaustarpeisiin ja TEN-T-vaatimuksiin.

Palautteessa todetaan, ettei investointiohjelman luonnoksesta käy ilmi, onko hankkeiden valinnassa ja korituksessa painotettu joitakin tiettyjä tavoitteita tai strategisia linjauksia, vai ovatko kaikki samanarvoisia. Palautteessa todetaan myös, että hankkeiden priorisoinnissa on painotettu liiaksi suunnittelu- ja päätöksentekovalmiutta, eikä kiireellisiä, keskeneräisiä suunnitteluhankkeita ole huomioitu investointiohjelmassa riittävästi.

Moni lausunnonantaja nostaa esille sen, ettei alueiden erilaisuutta ole arvioitu eikä otettu huomioon riittävästi. Tämä on lausuntojen mukaan johtanut siihen, että investointiohjelma on kokonaisuudessaan epätasapainoinen koko maan tarpeiden näkökulmasta. Valmistelun koetaan keskittyneen suurten kaupunkien ympärillä ja niiden välillä olevan väylaverkon kehittämiseen, eikä pitkiä etäisyyksiä ja elinkeinoelämän kuljetuksia ole huomioitu riittävästi. Erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen osalta koetaan, ettei alueiden erityisolosuhteita ole huomioitu tarpeeksi.

Usean lausunnon mukaan investointiohjelmaan sisällytetyt hankkeet on perusteltu kattavasti, mutta ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu kevyesti. Ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden osalta on kuitenkin myös todettu, että niiden perustelut on esitetty edellistä investointiohjelmaa kattavammin. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden perusteluiden keveys estää arviointia siitä, onko hankkeiden järjestystä ja tarpeellisuutta aidosti arvioitu objektiivisin ja selkein perustein.

**4.7.2022**Muutos- ja kehittämis ehdotuksia hankkeiden perustelemiseen ja priorisointiin

Moni lausunnonantaja nosti esille sen, että investointiohjelman valmistelussa on tarpeen katsoa maan liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja painottaa hankkeiden priorisoinnissa enemmän koko Suomen väylaverkon ja liikennejärjestelmän strategista kehittämistä, ei pelkästään yksittäisten hankkeiden tehokkuuslukua. Myös alueiden erityispiirteet tulee ottaa paremmin huomioon, ja investointiohjelman tulee kattaa koko Suomi tasapuolisemmin.

Toisaalta useat lausunnonantajat painottivat vaikuttavuuden ja liikennesuorituksen merkitystä hankkeiden perustelemisessa ja priorisoinnissa. Jotta yhteiskunnan varat tulisivat mahdollisimman tehokkaasti hyödynnetyiksi, pitäisi lausuntojen mukaan investointiohjelman ensimmäisenä toteutettavien hankkeiden koriin valita sellaisia hankkeita, joista saatava yhteiskuntataloudellinen hyöty on kaikkien suurin. Lausunnoissa todetaan, että vaikuttavimmat toimet tehdään suurilla kaupunkiseuduilla, joten valtion investointeja tulisi suunnata enemmän kaupunkiseuduille, huomioiden koko keskuskaupungin vaikutusalue, sekä isommille, vilkkaille valtateille. Kestäviä liikkumismuotoja tulee kehittää monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välillä, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta. Tämä palvelee myös Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ekologisesti ja taloudellisesti kestävästä liikenteestä.

Olisi tärkeää avata perusteluja sille, miksi hankekokonaisuus ei käsitä hyöty-kustannussuhteeltaan parasta kokonaisuutta, vaan valinnat kohdistuvat hajanaisesti koko Suomeen. Eräissä lausunnoissa todettiin, että uusien kehittämisinvestointien aloittaminen tulee viivästymään, joten niistä tarvitaan jatkopriorisointia. Keskeisimmän kriteerin tulee olla investointien vaikuttavuus. Harkinta muun kuin hankkeen vaikuttavuuden ja toteutamisvalmiuden mukaan tulee jättää poliittisesti ratkaistavaksi.

Lausunnoissa todetaan, että investointiohjelmassa tulee kuvata nykyistä selkeämmin, miten ja millä perusteilla eri alueiden hankkeita on vertailtu, priorisoitu ja asetettu valtakunnallisesti kiireellisyysjärjestykseen. Todetaan myös, että väylaverkon investointien tehokkuuden ja vaikuttavuuden arviointien on perustuttava eri osissa maata eri kriteereihin, koska toimenpiteiden tarpeet ja vaikutukset ovat eri alueilla erilaisia. Seuraavilla investointiohjelman kierroksilla toivotaan nykyistä parempaa yhteistyötä ja keskustelua alueiden kanssa mm. hankkeiden priorisoinnista.

Usean lausunnonantajan mielestä hankkeiden karsiminen investointiohjelmasta tulee perustella nykyistä paremmin vaikutusten kautta, erityisesti hankearvioinnilla kannattaviksi osoitettujen suurimpien hankkeiden osalta. Vaikutusten arvioinnin sekä valinta- ja arvostelukriteerien avaamiseen sekä ohjelmaan sisältyvien ja tärkeimpien ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden vaikutusten yhdenmukaiseen kuvaamiseen tulee kiinnittää enemmän huomiota. Vaikka hankkeiden hankekortin pohja on sama, niin sisällöllinen tarkkuus vaihtelee paljon eri hankkeiden välillä. Lisäksi hankkeiden kustannusarvioiden osalta tulisi selkeästi tuoda esiin mihin suunnitteluvaiheeseen kustannusarvio pohjautuu.

**4.7.2022**

Väyläinvestoinneille tulisi olla muitakin mittareita, kuten esimerkiksi teollisuuden raaka-aineketjut sekä huoltovarmuus erityisesti alueilla, joilla on sekä maantie-, raide, satama- ja lentoyhteydet tiiviisti hyödynnettävissä. Hankkeiden valintaperusteissa tulisi huomioida myös tarkasteltavan väylän sijainti maakuntarakenteessa tai muu erityismerkitys. Arviointikriteereihin tulisi lisätä omaksi kohdaksi myös vaikutukset elinkeinoelämälle ja maankäytölle, sekä käynnistämättömien hankkeiden vaikutukset alueellisiin maankäytön kehittämishankkeisiin. Perustienpidon ja koko väyläverkon kehittämistä Suomen eri alueilla tulisi tarkastella enemmän väyläverkon kansantaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta.

**Näkökulma: Ilmastonmuutos**

Päästövähennystavoite on Liikenne 12 -suunnitelmassa kaikkia tavoitealueita läpileikkaava teema ja näin myös investointiohjelman taustalla keskeinen ohjaava tekijä. Joissakin lausunnoissa nousi esille näkemys siitä, että EU:n ja Suomen tavoitteita liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi on nyt huomioitu. Yhdeksi näkyväksi osaksi on nostettu seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen, mikä vaikuttaa etenkin ekologisuteen ja hiilidioksidipäästöihin.

Hankkeiden ilmastovaikutusten arviointia pidettiin kuitenkin heikkona eikä hankkeissa juuri ole tavoitteita hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Palautteessa nähdään välttämättömäksi arvioida vaikutukset päästöihin kattavasti jokaisen hankkeen ja myös investointiohjelman osalta. Todetaan myös, että investointiohjelman olettaisi ottavan painokkaasti kantaa päästöjen vähentämiskysymyksiin, sillä näillä nyt esitetyillä (+ muutamilla tulevien vuosien) toimenpiteillä tulisi vuonna 2030 saavuttaa -50 % CO<sub>2</sub>-vähenemä.

Useassa lausunnossa todetaan, että koska investointiohjelma ei tuota merkittäviä kulkutapamuutoksia, ohjelmalla ei myöskään ole merkittäviä vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin. Päästövähennysten ja ilmaston kannalta ohjelma voisi siten olla kunnianhimoisempi.

**Muutos- ja kehittämissuhteita**

Lausunnoissa todetaan, että liikenneinfrahankkeiden päästöjä vähentäviin vaikutuksiin olisi syytä kiinnittää nykyistä enemmän huomiota ja hankearvioinneissa pyrkiä tuomaan tätä näkökulmaa esille laajemmin. Päästöjen vähentämisessä tulee hyödyntää laajaa toimenpidevalikoimaa, jossa myös infrahankkeilla on oma tärkeä roolinsa. Ilmastonmuutoksen hillinnän vaikutuksia tulee arvioida suhteessa sille asetettuihin tavoitteisiin sekä myös infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen kautta. Kaupunkiseutujen merkitys on keskeinen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta. Myös ilmastovaikutusten arvioinnin ja seurannan tulisi olla systemaattisempaa ja ohjaukseen vaikuttavampaa.

4.7.2022

**Näkökulma: Liikenneturvallisuus**

Muutama lausunnonantaja on sitä mieltä, ettei liikenneturvallisuus ole noussut riittävän keskeiseksi investointiohjelman tavoitteeksi. Hankkeiden osalta on todettu, että kohteiden parantaminen liikenneturvallisuuden näkökulmasta on jätetty huomiotta tai se ei näy riittävän selkeästi ohjelman sisällössä. Investointiohjelmassa ei palautteen mukaan myöskään ole kokonaisarviota siitä, kuinka paljon toimenpiteillä voidaan vähentää henkilövahinko-onnettomuuksia. Esiin on nostettu myös hirvieläinongelma, jonka investointiohjelman luonnos erään lausunnonantajan mielestä ohittaa lähes ilman mainintoja.

Toisaalta lausunnoissa on todettu, että investointiohjelman liikenneturvallisuusvaikutuksia on arvioitu monipuolisesti, ja että liikenneturvallisuuden edistäminen on ollut myös pienempien hankkeiden valintaperusteena.

**Valmisteluprosessin kehittämiseen liittyvä palaute**

Yleisesti ottaen suurin osa lausunnonantajista pitää valmisteluprosessia onnistuneena. Investointiohjelman ja sen valmisteluprosessin nähtiin kehittyneen aiempaa paremmaksi. Merkittävä osa lausunnonantajista kokee, että sekä valtiolla että sidosryhmillä on yhtenäinen ymmärrys väyläverkon kunnostus- ja kehittämistarpeista. Väyläviraston koetaan saavan riittävästi ja oikea-aikaista tietoa tarpeista.

Osa lausunnonantajista pitää tärkeänä, että valmisteluprosessia selkiytettäisiin ja läpinäkyvyyttä lisättäisiin koko prosessiin jo ennen lausuntomahdollisuutta. Erityisesti pienempien kuntien lausunnoissa nousee esille toive aiempaa aktiivisemmasta osallistamisesta.

**Miten lausuntopalaute vaikuttaa investointiohjelmaan**

Väylävirasto on paneutunut saatuihin lausuntoihin huolella. Investointiohjelman raporttiluonnos on lausuntojen perusteella tarkistettu, arvioitu uudelleen ja varmistettu, että ohjelmaan sisällytetyt hankkeet ovat ensisijaisia. Saatua lausuntopalautetta hyödynnetään myös seuraavaan investointiohjelman valmistelussa keväällä 2023.



4.7.2022

### Lausunnonantajat

Ahvenanmaan maakunta  
Alavieskan kunta  
Asikkalan kunta  
Auran kunta  
Autoliitto ry  
Enonkosken kunta  
Enontekiön kunta  
Espoon kaupunki  
Etelä-Karjalan kauppakamari  
Etelä-Karjalan liitto  
Etelä-Pohjanmaan liitto  
Etelä-Pohjanmaan rautatieyhdistys  
Etelä-Savon kauppakamari  
Etelä-Savon maakuntaliitto  
Evijärven kunta  
Lapin matkailuelinkeinon liitto  
Forssan kaupunki  
Greenpeace  
Haapajärven kaupunki  
Haapaveden kaupunki  
Hailuodon kunta  
HaminaKotka Satama Oy  
Hartolan kunta  
Heininen Antti  
Helsingin kaupunki  
Helsingin Satama Oy  
Helsingin seudun kauppakamari  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä  
Hollolan kunta  
HOOLI Stevedoring Oy  
Humppilan kunta  
Hyrnsalmen kunta  
Hyvinkään kaupunki  
Hämeen kauppakamari  
Hämeen liitto  
Hämeenlinnan kaupunki  
Iin kunta  
Iisalmen kaupunki  
Iitin kunta  
Ilmajoen kunta  
Ilomantsin kunta  
Imatran kaupunki  
Inkoo  
Invalidiliitto ry  
ITS Finland ry

Itä-Lapin kuntayhtymä  
Janakkalan kunta  
Joensuun kaupunki  
Jokioisten kunta  
Joroisten kunta  
Juvan kunta  
Jyväskylän kaupunki  
Jämsän kaupunki  
Järvenpään kaupunki  
Kaavin kunta  
Kainuun liitto  
Kajaanin kaupunki  
Kangasalan kaupunki  
Kangasniemen kunta  
Kankaanpään kaupunki  
Kauhavan kaupunki  
Kauniaisten kaupunki  
Kempeleen kunta  
Keski-Pohjanmaan liitto  
Keski-Pohjanmaan Yrittäjät ry  
Keski-Suomen kauppakamari  
Keski-Suomen liitto  
Keski-Suomen Yrittäjät  
Keskuskauppakamari  
Kirkkonummen kunta  
Kittilän kunta  
Koneyrittäjien liitto ry  
Korsholms kommun  
Kotkan kaupunki  
Kouvolan kaupunki  
Kronoby kommun  
Kuhmon kaupunki  
Kuopion kaupunki  
Kuortaneen kunta  
Kurikan kaupunki  
KUUMA-seutu liikelaitos  
Kuusamon kaupunki  
Kymenlaakson kauppakamari  
Kymenlaakson liitto  
Lahden kaupunki  
Laitilan kaupunki  
Lapin kauppakamari  
Lapin liitto  
Lappvesi Oy  
Lappeenrannan kaupunki  
Lapuan kaupunki  
Laukaan kunta

Lempäälän kunta  
Leppävirran kunta  
Lestijärven kunta - Kaustisen seutukunta  
Liedon kunta  
Lieksan kaupunki  
LIIKENNEYMPÄRITÖYHDISTYS RY  
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy  
Limingan kunta  
LIMOWA ry  
Linja-autoliitto ry  
Liperin kunta  
Logistiikkayritysten Liitto ry  
Lohjan kaupunki  
Loimaan kaupunki  
Loviisan kaupunki  
Luumäen kunta  
Länsi-Uudenmaan kauppakamari  
Maakuljetuspooli  
Malax kommun  
Marttilan kunta, Kunnanhallitus  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry  
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry  
Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Karjala  
Metsäteollisuus ry  
Miehikkälän kunta  
Mikkelin kaupunki  
MTK Häme  
MTK Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto  
MTK Pohjois-Savo  
MTK-Etelä-Savo ry  
MTK-Pohjois-Karjala  
MTK-Satakunta  
Muonion kunta  
Muuramen kunta  
Mynämäen kunta  
Mäntsälän kunta  
Mäntyharjun kunta  
Naantalin kaupunki  
Nelostie E75 ry  
Nokian kaupunki  
Onnettomuustietoinstituutti OTI  
Oriveden kaupunki  
Oulaisten kaupunki  
Oulu-Kainuu Tervan tie ry  
Oulun kauppakamari  
Oulun kaupunki - Oulun kaupunkiseutu



## 4.7.2022

Paliskuntain yhdistys	Salon kaupunki	Turun kauppakamari
Paraisten kaupunki	Sastamalan kaupunki	Turun kaupunki
Pedersöre kommun	Satakunnan ja Rauman kauppakamarit	Tuusniemen kunta
Pieksämäen kaupunki	Satakuntaliitto	Tuusulan kunta
Pietarsaaren Satama Oy	Savon Yrittäjät	UPM-Kymmene Oyj
Pirkanmaan liitto	Sievin Teollisuuspuisto Oy	Urjalan kunta
VT3:n yhteysvälin Tampere-Vaasa ohjauksryhmä	Siilinjärven kunta	Utsjoen kunta
Pohjanmaan kauppakamari	Sipoon kunta	Uudenkaupungin kaupunki,
Pohjois-Karjalan kauppakamari	Siuntion kunta	Uudenmaan liitto
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto	Someron kaupunki	Vaalan kunta
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä	Sonkajärven kunta	Vaasa kaupunki
Pohjois-Pohjanmaan liitto	St1 Oy	Vaasanseudun kehitys Oy VASEK
Pohjois-Savon liitto	Stora Enso	Vantaa
Punkalaitumen kunta	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Varkauden kaupunki
Pyhäjärven kaupunki	Suomen Kuntaliitto ry	Varsinais-Suomen liitto
Pyöräliitto ry	Suomen Satamaliitto ry	Vehmaan Kunta
Päijät-Hämeen liitto	Suomen Taksiliitto ry	Vesilahden kunta
Pöytyän kunta	Suomen Tieyhdistys ry	Vieremän kunta
Raahen kaupunki	Suomen Yrittäjät ry	Vihdin kunta
Raahen Satama Oy	Suomussalmen kunta	Viitostie ry
Raision kaupunki	Suonenjoen kaupunki	Vimpelin kunta
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry	Tammelan kunta	Virolahden kunta
Rantasalmen kunta	Tampereen kaupunki	VR Group
Raaseporin kaupunki	Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä	Wärtsilä Finland Oy
Rautjärven kunta	Teknisen Kaupan Liitto ry	Yhteinen Toimialaliitto ry
Riihimäen kaupunki	Terrafame Oy	Ylivieskan kaupunki
Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari	Tervolan kunta	Ylöjärven kaupunki
Saarijärven kaupunki	Teuvan kunta	Ypäjän kunta
Sahateollisuus Ry	Toholammin kunta	Ähtärin kaupunki
Sallan kunta	Traficom	Äänekosken kaupunki
	Tunturi-Lapin Kehitys	Pohjanmaan liitto