

Lausuntoluonnos

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

Ohjelmakokonaisuuden tavoitteet ovat sinänsä oikeansuuntaisia, mutta rahoituskehyksen niukkuus muodostaa huomattavan ristiriidan tavoitteiden ja käytännön toteutusmahdollisuuksien välille. Ohjelma painottuu voimakkaasti vilkkaimmalle pääväyläverkolle ja suurille kaupunkiseuduille, jolloin alempi ja keskivilkas tieverkko jää riittämättömän rahoituksen varaan, mikä vaarantaa maaseutumaisten alueiden saavutettavuuden ja alueellisen yhdenvertaisuuden.

Kaakkois-Suomessa itärajan sulkeutuminen ja Saimaan kanavan liikenteen pysähtyminen ovat siirtäneet kuljetusvirrat ja kotimaisen raakapuun huoltovarmuuskuormituksen entistä vahvemmin Suomen maantieverkolle. Tätä toimintaympäristön murrosta ei ole otettu ohjelmakokonaisuudessa riittävästi huomioon alemman tieverkon kuntotason ja kantavuuden turvaamisessa.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Rahoituksen keskittäminen päivittäiseen liikennöitävyyteen on välttämätöntä, mutta suunnitelmasta käy selkeästi ilmi, että korjausvelka kasvaa kiihtyvästi erityisesti pääväyliä ulkopuolella ja perusväylänpidon rahoitustason lasku vuosina 2027–2029 estää ennakoivan kunnossapidon.

Lemin kunta vaatii, että keskivilkkaan ja vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon päällysteiden ja kuivatuksen määrärahoja on nostettava. Kyseinen verkko muodostaa maaseudun asukkaiden arjen turvallisuuden sekä alkutuotannon ja metsäteollisuuden kuljetusten elinehdon.

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

Lemin kunnan keskeisin edistettävä kohde on maantien 380 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Iitiä–Juuresaho (kustannusarvio n. 2,0 M€, hanke P21), jonka tiesuunnitelma on ollut lausunnoilla keväällä 2026. Maantie 380 on kunnan tärkein pääväyläyhteys Lappeenrannan suuntaan, ja kapealta sekä kumpuilevalta tieosuudelta puuttuva kevyen liikenteen väylä aiheuttaa jatkuvan ja merkittävän liikenneturvallisuusriskin. Tiesuunnitelman valmistuttua hanke on saatettava viipymättä toteutusvalmiuteen ja sille on osoitettava rakentamisrahoitus perusväylänpidon kohdeohjelmasta.

Kunta pitää erittäin tärkeänä, että jo rahoituksen saaneen Vt 13 Uskin mutkien parantamishankkeen tiesuunnittelu saatetaan päätökseen ja rakentaminen käynnistetään suunnitellusti, minkä lisäksi rahoitusta tulee kohdentaa maantien 380 Iitiä–Juuresaho-osuudelle.

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

Investointiohjelman talouskehyksen puitteissa rahoituksen painopistettä tulee siirtää suuren kokoluokan valtaväylähankkeista enemmän pienten parantamishankkeiden luokkiin (alle 5 M€) ja liikenneturvallisuuspaketteihin.

Tällä muutoksella saavutettaisiin euroa kohden huomattavasti nopeampia, laaja-alaisempia ja kustannustehokkaampia liikenneturvallisuus- ja sujuvuushyötyjä eri puolilla maata kuin yksittäisillä jättihankkeilla. Samalla se mahdollistaisi Iitiä–Juuresaho-hankkeen kaltaisten kriittisten täsmähankkeiden toteutumisen.

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

Ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena on erittäin kannatettava ja onnistunut uudistus, sillä se lisää päätöksenteon läpinäkyvyyttä ja selkeyttää väylänpidon pitkäjänteistä jatkumoa suunnittelusta toteutukseen. Kokonaisuus auttaa kuntia ja sidosryhmiä hahmottamaan hankkeiden etenemistä. Samalla se tuo rehellisesti näkyväksi ne rahoittamattomat tarpeet ja kriittiset hankkeet, jotka ovat vaarassa jäädä rahoituskehyksen niukkuuden vuoksi toteutusohjelmien ulkopuolelle.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Saimaan alueella teollisuuden puuhuolto nojaa voimakkaasti tiekuljetuksiin, minkä vuoksi sorateiden ja alemman tieverkon runko- ja pintakelirikot sekä painorajoitetut sillat muodostavat kriittisen pullonkaulan huoltovarmuudelle. Perusväylänpidossa on varmistettava riittävät resurssit sateisten talvien aiheuttamaan kelirikkoajan pidentymiseen sopeutumiselle.

Lisäksi on huolehdittava siitä, että myös MAL-kaupunkiseutujen ulkopuoliset maaseutumaiset kunnat saavat oikeudenmukaisen osansa valtion väyläinvestoinneista ilman kohtuuttomia kuntien omarahoitusvaatimuksia.