



Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024–2031. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Etelä-Savon maakuntaliitto, Kainuun liitto, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Pohjois-Savon liitto esittävät lausuntonaan valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024-2031 seuraavaa:

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

Lausunnolla oleva investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Väyläverkon investointiohjelmassa on huomioitava nykyistä vahvemmin Venäjän hyökkäyssodan seurauksena muuttuneet olosuhteet ja niiden vaikutukset liikennejärjestelmään. Traficomien tilannekuvassa edellä mainitut on tunnistettu, mutta niiden vaikutuksia ei ole otettu huomioon, eivätkä ne näy toimenpiteinä investointiohjelmassa. Muuttunut turvallisuustilanne sekä huoltovarmuuden ja teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseen liittyvät väylähankkeet on priorisoitava investointiohjelmassa.

Muuttunut geopoliittinen tilanne Ukrainan sodan myötä on merkinnyt merkittävää muutosta erityisesti niin Venäjältä Suomen kautta kulkeneelle liikenteelle kuin rajaliikenteelle. Muutokset ovat dramaattisimmat itäisessä Suomessa, kun teollisuuden logistiikkaketjut on jouduttu järjestämään uudelleen.

Esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille ja raiteille on tarkoittanut merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Mikäli liikenne olisi siirtynyt kokonaan teille, kyseessä on yli 50 000 rekkakuormaa vuodessa. Samaan aikaan mm. puuntuonti Venäjältä päättyi ja raaka-aine kuljetetaan

entistä enemmän kotimaasta erityisesti kaakon tehtaille. Tavara- ja raaka-ainekuljetukset sisämaan ja merisatamien välillä lisääntyvät ja mahdollisimman suuri osa näistä kuljetuksista olisi saatava raiteille niin kustannus- kuin ympäristösyistä.

Traficomien valtakunnallisen liikenne-ennusteen (2022) mukaan erityisesti Savon ja Karjalan radan kuljetusvirrat kasvavat seuraavan vajaan kymmenen vuoden aikana. Investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden turvaamiseksi on käynnistettävä pikaisesti ja erityisesti rataverkon välityskykyä on parannettava nopeasti. Edelleen investointiohjelmassa puhutaan Savon radan osalta matka-aikojen lyhentämisestä, kun tavoitteena pitää olla välityskyvyn parantaminen. Investointeja erityisesti Karjalan ja Savon ratoihin ja niiden välisiin poikittaisyhteyksiin on jouduttava niin, että radan välityskykyä parannetaan. TEN-T kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkokäytävälle on parannettava, jolloin myös itäinen Suomi liittyy paremmin kansainvälisiin eurooppalaisiin liikenneverkkoihin.

Muuttuneet liikennevirrat ovat dramaattisin muutos Suomen logistiikassa vuosikymmeniin. Suomella ja erityisesti teollisuuden kuljetuksilla ei ole varaa odottaa ratkaisuja logistiikan parantamiseksi tässä muuttuneessa tilanteessa. Suurin osa logististen virtojen muutoksista on pysyviä tai ainakin hyvin pitkäaikaisia.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. **Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle ja kehittämisresurssit on kohdennettu muualle. Investointiohjelman tulisi ottaa painokkaammin huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää.**

Investointiohjelmaan sisältyvät toimenpiteet eivät vastaa toimintaympäristön muutosta ja sen vaikutuksia liikennejärjestelmään. Investointiohjelmaan on siirtynyt kohteita edellisestä ohjelmasta, ilman että niiden osalta olisi huomioitu toimintaympäristön muutoksen vaikutus tavoitteisiin. Esimerkiksi Savon radalla Kouvola-Kuopio välin osalta tavoitteena on matka-aikojen lyhentäminen, kun ensisijainen tavoite on oltava radan välityskyvyn parantaminen, mikä hyödyttää sekä tavara- että henkilöliikennettä. Tätä perustelee muuttunut toimintaympäristö ja mm. Saimaan kanavan liikennöinnin siirtyminen tie- ja rataverkolle.

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

Investointiohjelmaa pitää muuttaa niin, että se huomioi paremmin alueiden erityisominaisuudet, elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjujen tarpeet sekä koko maan tasapuoliset kehittämisedellytykset.

Investointiohjelmaan tulee sisällyttää Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämät liikenteen kärkihankkeet, esim. Savon ja Karjalan ratojen välityskyvyn ja palvelutason kehittäminen muun muassa liikennepaikkoja lisäämällä ja tasoristeyksiä vähentämällä. Yksiraiteisilla Savon ja Karjalan radoilla kaikki parannukset hyödyttävät sekä tavara- että henkilöliikennettä. Ensimmäinen askel on sisällyttää tarpeelliset hankkeet väyläverkon suunnitteluohjelmaan.

Itäisen Suomen liikennejärjestelmän ja -infran tämänhetkinen tilanne ei vastaa edes nykytarpeisiin. Infran jälkeenjääneisyyden vuoksi korjausvelkaa (ja myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Monet parantamiskohteet kasvavat hintaluokaltaan kehittämishankkeiden kokoisiksi, vaikka ovat tosiasiallisesti parantamis- ja ylläpito-hankkeita (koskee sekä teitä että ratoja Itä-Suomen osalta).

Investointiohjelmaluonnoksen hankkeilla turvataan nykyliikennöitävyyttä, mutta ei merkittävästi paranneta eikä varsinkaan kehitetä alueellista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää. Ainoastaan kehitystä on osoitettu pistekohtaisesti, mutta ei juurikaan järjestelmämielessä. Muuttuneiden raaka-aineiden ja teollisuuden tuotekuljetusten logististen ketjujen vuoksi itäisen Suomen maakuntaliitot korostavat, että tärkeiden investointitarpeiden lisäksi väyläverkon suunnitteluvalmiutta on tarpeen merkittävästi parantaa.

Lausunnoilla oleva investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle ja kehittämisresurssit on kohdennettu muualle. Esimerkiksi Pohjanmaan rataanfran kehittämiseen on 2000-luvulla osoitettu useita satoja miljoonia, kun taas yhteensä Savon ja Karjalan ratojen parantamiseen muutamia kymmeniä miljoonia euroja. Länsi-Suomen saavutettavuus ja sitä myötä investointihalukkuus ovat merkittävästi lisääntyneet Itä-Suomeen verrattuna eli jatkossakin kehittämisedellytykset Länsi-Suomessa ovat huomattavasti paremmat.

Toimintaympäristön merkittävästi muututtua itäisen Suomen elinvoiman edellytysten varmistaminen mm. väyläverkon investointi- ja kehittämishankkeiden avulla on koko maan turvallisuuden ja kilpailukyvyn perusta. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisiin hankearviointeihin, vanhentuneen kustannus-hyötylaskelman perusteella näyttää.

Traficom in laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen 6/2022 mukaan esimerkiksi rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla 2021-2030. Tämä ei näy investointiohjelmaluonnoksessa. Investointiohjelmassa tulee huomioida myös ”Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen” -työryhmän loppuraportti, jonka mukaan on strategisesti olennaista, että itäisen Suomen raidehankkeet toteutetaan mahdollisimman pikaisella aikataululla.

Riittämättömän perusväylänpidon rahoitustason vuoksi korjausvelka jatkuvasti kasvaa, minkä seurauksena väyläverkon investointi- ja kehittämistarpeet kasvavat. Perusväylänpidon rahoitustason tulee olla sellainen, että väyläverkon tarvittavat parantamistoimenpiteet pystytään toteuttamaan oikea-aikaisesti niin, että ne eivät mittasuhteiltaan laajene kehittämishankkeiksi.

Ohjelma on laadittu väylämuotokohtaisesti ja siinä on pitäydytty Liikenne 12 -suunnitelman väyläkohtaisessa talousraamissa. Saadaanko näin aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma? Vaihtoehtona voisi olla liikennesektorin kokonaistalouskehyykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

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

Tietopohjaa on vahvistettava mm. seuraavasti:

- Toimintaympäristön muutokset, erityisesti isojen vienti- ja tuontimäärin muutokset tavaraliikenteessä vaativat runsaasti lisätiedon keräämistä ja sen avulla tehtävää priorisointia ja painotuksia investointiohjelman valmistelussa.
- Teollisuuden lisääntyneiden rata- ja maantiekuljetusten määrien (junamäärät, rekkamäärät, tonnit) lisäksi pitäisi analysoida teollisten kuljetusten keskinäisriippuvuutta (yritysten maan sisäinen logistiikka) sekä kuljetusten taloudellista ja strategista arvoa (esimerkiksi arvokkaiden vientituotteiden tai strategisesti tärkeiden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusväylien saaminen näkyviin). Tämä tieto tekisi näkyvämmäksi myös investointiohjelman aluetalousvaikutukset.

Liitot huomauttavat, että lausuntoaika on liian lyhyt erityisesti hallinnollisen käsittelyn näkökulmasta. Investointiohjelman laadinta- ja tarkistusprosessien yhteydessä vuoropuhelun merkittävyys on suuri ja sitä tulee parantaa. Myös suunnitteluohjelman vuosittaiseen laadintaan tulee jatkossa sisältyä alueellista vuorovaikutusta ja siinä tulee hyödyntää mm. maakuntaliittojen ajantasaista tietoa ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja yli maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista.

Investointiohjelmiaan tulisi lisätä myös yhteenveto päivityskierroksen muutoksista perusteluineen.

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

Investointiohjelman painotuksena tulee olla rataverkon kehittäminen erityisesti yksiraiteisilla radoilla, koska kehittämisestä hyötyvät sekä tavara- että henkilöliikenne. Poikittaisten ratojen merkitys on korostunut muuttuneiden kuljetusvirtojen myötä. Poikittaisradoissa on yksittäiskohteiden perusparantamisen lisäksi erittäin merkittäviä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia kehittämistarpeita (mm. kohtaamispaikat, oikaisut, sähköistäminen). Myös poikittaisissa tieyhteyksissä on runsaasti kehittämistarpeita. Esimerkiksi valtatie 9 ei ole pääväyläasetuksen palvelutasotavoitteiden mukainen, ja valtatiellä on paljon myös riskikohteita (mm. siltoja, sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita).

Investointiohjelmassa tulee keskittyä käsittelemään ainoastaan väyläverkkojen kehittämishankkeita. Nyt investointiohjelmassa on mukana parantamishankkeita, jotka toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella. Ne tulee tarkastella perussuunnitelmassa. Investointiohjelmassa tulee esittää kehittämishankkeen kokoiset hankkeet, eikä esittää näennäisiä ”kehittämism summia” kahdeksalle vuodelle esim. Savon rataan 12 M€ ja Saimaan vesiliikenteen kehittämiseen 2 M€. Pienillä, lähinnä hankkeiden suunnittelun edellyttämällä summilla on investointiohjelman karttoihin saatu Itä-Suomeen pitkiä rataosuuksia ja vesiväyliä, joiden kehittämiseen ei tosiasiallisesti osoiteta resursseja.

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät tärkeänä, että investointiohjelmaluonnoksessa olevat Karjalan ja Savon ratojen hankkeet toteutetaan esitetyn sekä hankearviointien päivitysten myötä tarkentuvien hankkeiden sisältöjen ja kustannusarvioiden mukaisesti.

Investointiohjelmaluonnoksessa olevien hankkeiden lisäksi on tärkeää kehittää poikittaisia raide- ja tieyhteyksiä. Poikittaisradoissa on yksittäiskohteiden perusparantamisen lisäksi erittäin merkittäviä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia kehittämistarpeita (mm. kohtaamispaikat, oikaisut, sähköistäminen). Myös poikittaisissa tieyhteyksissä on runsaasti kehittämistarpeita.

Näiden lisäksi itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät seuraavia hankkeita sisällyttämistä investointiohjelmaan (tiet numerojärjestyksessä):

- Vt5 Leppävirta-Kuopio
- Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi
- Vt6 parantaminen välillä Imatra–Joensuu
- Vt13 parantaminen välillä Mikkeli–Lappeenranta, Uskin ohituskaistat
- Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos
- Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi
- Vt26 parantaminen välillä Taavetti–Hamina
- Vt26 ja mt387 muodostaman liikennekäytävän kehittäminen välillä Lappeenranta–Hamina

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät edelleen valtion väyläverkon investointiohjelmaan Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanoton 24.3.2021 raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet kokonaisuudessaan:

Rataverkon kehittäminen (kustannusarviot perustuvat vuoden 2021 arvioon)

1. Karjalan radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
 - Luumäki-Joutseno-kaksoisraide (ka 211 M€)
 - Imatra-Joensuu-rata (ka 330 M€)
2. Savon radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
 - Kouvola-Kuopio-radon parantaminen ja nopeudennosto (ka n. 170 M€)
 - Kuopio-Kajaani-radon parantaminen (ka n. 75 M€)

Tieverkon kehittäminen (kustannusarviot perustuvat vuoden 2021 arvioon)

Tiesuunnitelmat valmiina

1. Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi (ka 28 M€)
2. Vt5 Leppävirta-Kuopio (ka n. 120 M€)
3. Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos (ka n. 40 M€)

Yleissuunnitelmat valmiina

4. Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi (ka n. 100 M€)

Saimaan vesistöalueen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen ja satamalogistiikan kehittäminen rahti- ja risteilyliikenteen tuleviin tarpeisiin

- Tappuvirran lossin korvaaminen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta
- Muiden Saimaan vesistöalueen lossien korvaaminen silloilla tai uusilla vähäpäästöisillä losseilla

Ottamalla huomioon itäisten maakuntaliittojen esittämät kehittämiskohteet investointiohjelmassa sen vaikuttavuutta pystytään merkittävästi edistämään koko maan

liikenneyhteyksien, saavutettavuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden parantamiseksi, elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttämiseksi sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämiseksi. Näillä investoinneilla voidaan varmistaa väyläverkon investointiohjelmalle asetetut tavoitteet sekä liikennejärjestelmän muuttunut tilannekuva.

Itäisen Suomen saavutettavuuden kannalta keskeisiin ratayhteyksiin – Karjalan rataan välillä Imatra-Joensuu ja Savon rataan välillä Kouvola-Kuopio – esitetään panostettavan edelleen yhteensä vaatimattomat 72 M€ (60 M€ Imatra-Joensuu ja 12 M€ Kouvola-Kuopio). Investointiohjelmaa on korjattava niin, että Joensuu–Imatra-rataosuudelle ohjataan vähintään 205 M€ ja Kouvola–Kuopio-välille 170 M€.

Kuopion ja Kajaanin väliselle rataosuudelle ei investointiohjelmassa esitetä lainkaan toimenpiteitä. Sama ongelma on Joensuu–Kontiomäki-välillä. Myöskään Savon ja Karjalan ratojen välisten poikittaisratojen parantaminen ei näy investointiohjelmaluonnoksessa.

Itäisen Suomen maakuntaliittojen näkemys on, että esitetyillä investoinneilla – Luumäki–Joutseno-yhteysväliä lukuun ottamatta – ei käytännössä edes kurota kiinni itäisen Suomen ratojen korjausvelkaa, eivätkä esitetyt matka-aikojen lyhenemät paranna käytännössä itäisen Suomen saavutettavuutta lainkaan – mikäli realisoituvat ollenkaan. Maakuntaliittojen mielestä esitetty panostus itäisen Suomen saavutettavuuden kannalta merkittäviin ratayhteyksiin on täysin riittämätön, eikä investointiohjelma toteuta Liikenne 12 -suunnitelman kirjausta: ”Valtio pitää kunnossa, peruskorjaa ja kehittää nykyistä rataverkkoa. Esimerkiksi tärkeiden Savon ja Karjalan ratojen (Kouvola–Kuopio, Kouvola–Imatra–Joensuu) kehittämistä jatketaan osana itäratakokonaisuutta.”. Kyseessä ei ole kehittämispanostus, vaan vähäinen rahoitus minimaalisesti ”parantamaan” Savon ja Karjalan ratojen huomattavaa jälkeenjääneisyyttä.

Maakuntaliitot hämmästelevät, että pitkällä suunnittelussa oleva ja aiemmin jo investointiohjelmassa ollut valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla (yhteensä 44 M€) on poistettu investointiohjelmaluonnoksesta. Maakuntaliitot esittävät, että kohde palautetaan investointiohjelmaan takaisin.

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että Saimaan raakapuukuljetuksiin käytettävien väylien parantamiset on otettu mukaan investointiohjelmaan. Kotimaisen raakapuun laivakuljetukset ja uitto sekä puun välivarastointitarve satamissa ovat lisääntyneet Saimaan sisävesillä, ja kuljetuksille on ennustettu 20–50 % kasvua. Vähähiilisten sisävesikuljetusten toimivuudessa on huomioitava myös laiva- ja satamien käsittely- ja varastointikapasiteetin riittävyys ja satamien saavutettavuus. Syväväylän kehittäminen oli aiemmin kytketty Saimaan kanavan sulkujen pidentämishankkeeseen. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa liikennöinti Saimaan kanavalla ei ainakaan lähivuosina palaa ennalleen, saati kasva merkittävästi. Tilanteen mahdollisesti muuttuessa pitää syväväylän kehittämistä tarkastella uudelleen omana kokonaisuutenaan.

Maakuntaliitot pitävät hyvänä, että investointiohjelmaan on otettu mukaan myös seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla.