



Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavien 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 investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

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

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Itäisen Suomen maakuntien liitot katsovat, että väyläverkon investointiohjelmassa on onnistuttu vastaamaan aiempia kierroksia paremmin näihin tavoitteisiin. Myös muuttunut toimintaympäristö on jossain määrin huomioitu ohjelmassa.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja sitä seuranneet pakotteet ovat muuttaneet toimintaympäristöä merkittävästi. Saimaan kanavan tavaravirrat ovat siirtyneet erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rautateille ja Saimaan sisävesistöön. Kaakkois-Suomessa sijaitsevan metsäteollisuuden keskittymän puuraaka-aineen kysynnän muutokset ovat siirtäneet kuljetusvirtoja Savon ja Karjalan radoille sekä HaminaKotka sataman ja Etelä-Karjalan väliselle radalle. TEN-T kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkokäytävälle on parannettava, jolloin myös itäinen Suomi liittyy paremmin kansainvälisiin eurooppalaisiin liikenneverkkoihin.

Muuttunut toimintaympäristö edellyttää koko tavaralogistiikan ja kuljetusketjujen tarkastelua uudelleen. Raideyhteyksien lisäksi sisävesireittien ja tieverkon (ml. alempi asteinen tieverkko, yksityistiet ja satamiin johtavat liikenneyhteydet) pitää olla toimivia ja hyvässä kunnossa. Itä- ja Kaakkois-Suomen liikenneverkon toimivuus kokonaisuudessaan on kriittistä myös sotilaallisen liikkuvuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle ja ohjelmaan sisältyvien hankkeiden valinnalle. Hankkeiden arvioinnissa ja priorisoinnissa on kuitenkin hyvä huomioida myös alueelliset erityiskysymykset ja ominaisuudet sekä liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena.

Investointiohjelman kohdassa ”Vaikutukset saavutettavuuteen” todetaan, että ohjelma tasoittaa hieman henkilöjunaliikenteen tarjoamaa nopeustasoa Itä- ja Länsi-Suomen välillä. Ohjelman mukaan henkilöjunayhteyksiä Itä-Suomesta Savon ja Karjalan ratojen varsilta Helsingin lentoasemalle on mahdollista nopeuttaa hieman. Ohjelmalla pystytään myös vähentämään henkilöliikenteen häiriöherkkyyttä, parantamaan täsmällisyyttä, lisäämään kapasiteettia ja luomaan mahdollisuuksia vuorotarjonnan lisäämiseen välityskyvyltään ongelmallisilla Karjalan ja Savon radoilla.

Erittäin hyvää investointiohjelmassa on se, että itäisen Suomen raideyhteyksien välityskyvyn ja nopeustason puutteita on nyt huomioitu ja tunnistettu. Investointiohjelmaan sisältyy useita Itä- ja Kaakkois-Suomelle tärkeitä hankkeita. Merkittävin investointi itäiseen Suomeen on esitetty Karjalan radalle välille Luumäki–Joutseno (262 M€). Tämä on perusteltu investointi, koska kyseinen väli on jo entuudestaan vilkkaasti liikennöity yksiraiteinen rataosa ja toimintaympäristön muutosten vuoksi liikennemäärät rataosalla ovat kasvaneet 1 322 tuhatta nettotonnia (30 %) vuodesta 2021 vuoteen 2022. Traficom on ennustanut kuljetusmäärien kasvavan vuoteen 2030 mennessä kyseisellä rataosalla vielä 1 910 tuhatta nettotonnia (eli 33,3 %) vuoden 2022 tasosta. Rataosan liikennemäärän kasvu on ollut suurempaa ja ennustetaan olevan myös jatkossa suurempaa kuin missään muualla Suomen rataverkolla. Tavaraliikenteen lisäksi hanke luo edellytyksiä kehittää kaukojunaliikennettä Helsingin ja Joensuun välillä sekä lähijunaliikennettä Lappeenrannan-Imatran seudulla. Tämä parantaa Karjalan radan varrella olevien maakuntien saavutettavuutta.

Itäisen Suomen maakuntien liitot toteavat, että investointiohjelmassa esitetyillä itäiseen Suomeen kohdistuvilla toimenpiteillä vaikutukset tulevat kuitenkin olemaan vielä pieniä erityisesti henkilöjunaliikenteen nopeudennoston näkökulmasta. Toimenpiteet todennäköisesti parantavat henkilöliikenteen matka-aikojen ennakoitavuutta, mitä sinänsä voidaan pitää hyvänä alkuna nopeuttaa junayhteyksiä itäisen Suomen ja pääkaupunkiseudun välillä. Tavaraliikenteessä esitetyt toimenpiteet parantavat välityskykyä erityisesti Karjalan radalla. Lisäksi Joensuu–Kontiomäki-radalle esitetyt toimenpiteet varmistavat ja osaltaan myös parantavat kyseisen rataosan liikennöitävyyttä lähitulevaisuudessa. Pidemmällä ajanjaksolla rataosan sähköistystä tulisi jatkaa, kiireellisimpänä kohteena Joensuun ja Uimaharjun välinen rataosa. Ohjelmassa on huomioitu välin Kouvola–Kuopio matka-aikojen lyhentäminen, mutta merkittäviä kehittämistarpeita on lisäksi rataosan välityskyvyn ja junaliikenteen sujuvuuden parantamisessa. Toimenpiteitä tarvitaan useilla liikennepaikoilla (mm. pidentäminen, uudet sivuraiteet, vaihteiden uusiminen) sekä kaksoisraideosa Kuopio–Kurkimäki yhteysvälille.

Itäisen Suomen maakuntien liitot ovat samaa mieltä investointiohjelman esitysten kanssa siitä, että välttämätön ehto rataverkon tarjoamille aluekehitysedellytyksille on rataverkon säilyminen liikennöitävässä kunnossa, eikä kunnan heikkeneminen saa aiheuttaa lisääntyviä liikennöintirajoituksia. Raidekuljetusten kustannustasoon vaikuttavat tekijät ja välityskyvyn riittävyys ovat koko maan aluekehityksen näkökulmasta tärkeitä erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille.

Investointiohjelmassa huomioitu seudullisten pyöräteiden kehittäminen tukee pyöräilyä ja kävelyä, mikä parantaa kaupunkiseutujen sisäistä saavutettavuutta pyörällä ja mahdollistaa pyörämatkailun kehittämisen.

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

Toimintaympäristön merkittävästi muututtua itäisen Suomen elinvoiman edellytysten varmistaminen mm. väyläverkon investointi- ja kehittämishankkeiden avulla on koko maan kilpailukyvyyn ja turvallisuuden perusta. Elinvoimainen, saavutettava ja asuttu itäraja on turvallisin raja. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisiin hankearviointeihin, vanhentuneen kustannus-hyötylaskelman perusteella näyttää. Investointikohteiden arvioinnissa tulee huomioida aidosti mm. elinkeinoelämän tulevat investoinnit ja merkittävät kuljetukset väyläverkolla.

Traficom in laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla vähintään vuoteen 2030 asti. Tämä ei näy riittävällä tavalla investointiohjelmaluonnoksessa, koska esim. Savon radalle esitetty 18 M€ investointi on riittämätön suhteensa kehittämistarpeisiin. Imatra–Joensuu-rataosalle esitetty 64 M€ investointi on joko oikean suuntainen, mutta siltäkään ei saavuteta rataosalle riittävää palvelutasoa. Savon radalla Kouvola–Kuopio yhteysväli on tärkeää matka-aikojen lyhentämisen ohella parantaa myös radan välityskykyä ja liikenteen sujuvuutta. Savon radalle Iisalmi–Kuopio yhteysvälille on tarpeellista laatia selvitys peruskorjaustarpeista ja kehittämisestä sekä hankearviointi Savon radan kokonaisuuden parantamis- ja kehittämistarpeiden esille saamiseksi. 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 kasvaa jatkuvasti, minkä seurauksena väyläverkon investointi- ja kehittämistarpeet myös kasvavat. Kertaluonteisilla rahoituspaketeilla korjausvelkaa ei saatane juurikaan vähennettyä, korkeintaan tilapäisesti hieman taitettua. Esimerkiksi raakapuun ja energiapuun kuljetus sekä tuulivoimaloiden komponenttien ja muiden raskaiden materiaalien kuljetukset aiheuttavat erityisesti alemmalle tieverkolle erityistä rasitusta. Tieverkon korjausvelan määrä vuonna 2023 on esimerkiksi päällystettyjen teiden korjausluokkaan PK3 kuuluvalla tieverkolla 1 350 M€ (55 % tieverkon korjausvelan määrästä) ja sorateillä 199 M€ (Väylävirasto, julkaisu 71/2023). Perusväylänpidon rahoitustason tulee olla sellainen, että väyläverkon tarvittavat parantamistoimenpiteet, esimerkiksi tieverkon korjaukset ja tasoristeysten poistaminen liikenneturvallisuuden ja matka-aikojen lyhentämisen vuoksi, pystytään toteuttamaan oikea-aikaisesti niin, että ne eivät mittasuhteiltaan laajene kehittämishankkeiksi.

Itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät, että investointiohjelma tulee päivittää vuosittain ennen kunkin vuoden talousarviovalmistelua. Väylävirasto vastaa valtion väyläverkkojen strategisen tilannekuvan päivityksistä, ja sen kautta investointiohjelmaan saattaa tulla uusia hanke-ehdokkaita. Investointiohjelman sisältöä ja kiireellisyysjärjestystä tulee tarvittaessa arvioida uudelleen, mikäli EU:n rahoitusta pystytään hyödyntämään nykyistä paremmin osana maamme liikenneverkkoinvestointien rahoittamista.

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

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

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä. Investointiohjelman ja strategisen tilannekuvan valmistelussa on tärkeä tunnistaa alueelliset erityispiirteet ja vaikutukset, sekä edelleen vahvistaa valtion ja alueiden vuorovaikutusta. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Myös suunnitteluohjelman vuosittaiseen laadintaan tulee jatkossa sisältyä alueellista vuorovaikutusta ja siinä tulee hyödyntää mm. maakuntaliittojen ajantasaista tietoa ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja ylimaakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista.

Investointiohjelmaan tulisi lisätä myös yhteenveto päivityskierroksen muutoksista perusteluineen.

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

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee erittäin positiivisena, että Karjalan rata Joensuuhun ja yhteys edelleen Kontiomäelle on huomioitu investointiohjelmassa. Toisaalta maakuntaliitto on erittäin huolestunut sekä perusväylänpidon riittämättömästä rahoituksesta perusväyläpidon investoinnein että kehittämishankkeiden rahoitustason leikkauksista.

Maakuntaliitto näkee tärkeänä investointiohjelmassa esitettyjen Pohjois-Karjalan rata- ja maantiekohteiden nopean toteuttamisen. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto edellyttää, että investointiohjelmaan tehdään seuraavat muutokset:

Ylämyllyn eritasoliittymän palauttaminen takaisin investointiohjelmaan

Pohjois-Karjalan maakuntahallitus edellyttää, että pitkällä suunnittelussa oleva ja aiemmin jo investointiohjelmassa ollut valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla (yhteensä 49 M€) palautetaan takaisin investointiohjelmaan ja tiesuunnittelua saatava pikaisesti valmiiksi. Liikenneturvallisuuden ja seudullisen työmatkaliikenteen kannalta tärkeän kärkihankkeen pudottaminen vuosi sitten ohjelmasta ei ole hyväksyttävää. Toteuttamiseen on ohjelmassa esitettävä tarvittava määräraha ja toteutus käynnistettävä mahdollisimman nopeasti.

Imatra – Joensuu välityskyvyn parantaminen, myös radan peruskorjaus sisällytettävä mukaan

Imatra – Joensuu -radan välityskyvyn parantaminen on maakunnan kannalta erittäin tärkeä hanke ja sen toteutusta tulee kiirehtiä. Hankkeeseen on sisällytettävä myös välttämätön radan peruskorjaus ja tarvittavat nopeudennostotoimenpiteet. Tämän hankkeen kustannusarvio on noin 200 M€.

Joensuu – Kontiomäki -radan kunnostus tärkeää, sähköistys käynnistettävä Joensuu – Uimaharju -osuudesta

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee erittäin hyvänä, että radan kunnostukseen tähtäävät toimenpiteet on otettu mukaan ohjelmaan. Radan sähköistämisessä voidaan edetä vaiheittain. Radan sähköistys tulisi kuitenkin käynnistää ensimmäisessä vaiheessa Joensuu – Uimaharju -osuudelta, jossa raidekuljetusten määrä on selvästi suurinta. Tämä palvelisi mm. Uimaharjun sellutehtaan kuljetuksia. Lisäksi maakuntaliitto toteaa, että rataosan perusparantamisen yhteydessä tulee varautua myös henkilöliikenteen käynnistymiseen tulevaisuudessa myös Nurmeksen ja Kontiomäen välillä.

Kt 73 Lieksanjoen silta, kustannusarvio päivitettävä

Hankkeen kustannusarvio on päivitettävä vastaamaan tuoreimmassa suunnittelun mukaisia summia.

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät tärkeänä, että investointiohjelmaluonnoksessa olevat Karjalan ja Savon ratojen hankkeet toteutetaan 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.

Itäisen Suomen maakuntien liitot korostavat seuraavien Itä-Suomen neuvottelukunnan hyväksymien kärkihankkeiden merkitystä tulevien investointiohjelman päivitysprosessien yhteydessä (tiet numerojärjestyksessä):

Tiesuunnitelmat valmiit

- Vt5 Leppävirta–Kuopio
- Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani–Muhos
- Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus–Viinijärvi

Tiesuunnitelmat valmistumassa

- Vt5 Valkeinen–Taipale
- Vt9 Vartiala–Riistavesi
- Vt9 Välikangas–Honkalampi (Ylämyllyn eritasoliittymä)

Yleissuunnitelmat valmiit

- Vt5 Hietanen–Pitkäjärvi

Yleissuunnittelu käynnissä

- Vt5 Siilinjärvi–Alapitkä

Kehittämissuunnitelma tai toimenpidesuunnitelma valmis/valmistumassa

- Vt6 Imatra–Joensuu välin kehittäminen -kehittämisselvityksessä esitettävien toimenpiteiden välitön aloittaminen
- Vt9 Jyväskylä–Kuopio ja Kuopio–Joensuu kehittämisselvityksissä välille esitettyjen toimenpiteiden välitön toteuttaminen
- Vt13 Mikkeli–Lappeenranta liikenneturvallisuuden parantaminen
- Vt26 parantaminen välillä Taavetti–Hamina
- Vt26 ja mt387 kehittäminen toiminnallisena tieparina välillä Hamina–Lappeenranta

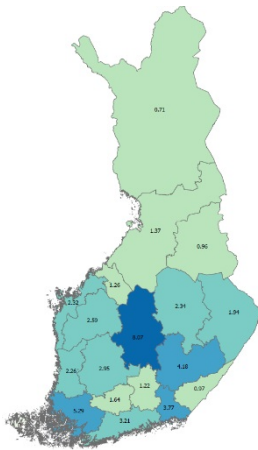
Itäisessä Suomessa on monia kriittisiä maantie- ja rautatiesiltoja, joiden heikko kunto uhkaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja kansallista huoltovarmuutta. Mikäli kunnostuksia ei kiirehdiä, voidaan pahimmillaan ajautua siltojen käyttökieltoon. Tämä voi johtaa logistisesti erittäin kalliisiin toimenpiteisiin ja aiheuttaa merkittävää haittaa elinkeinoelämälle. Itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät, että osana investointiohjelmalla laaditaan kriittisten siltojen investointipaketti.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmalla?

Toimintaympäristön muutokset ovat heijastuneet raidekuljetusten lisäksi myös Saimaan sisävesiliikenteeseen, jossa liikennemäärät ovat olleet vahvassa kasvussa (26 % vuodesta 2021 vuoteen 2022). Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen on huomioitu investointiohjelmassa, mikä parantaa vesikuljetusten toimintaedellytyksiä. Samaan aikaan Saimaalla olevan aluskannan rajallinen määrä ja korkea ikä kuitenkin rajoittavat merkittävästi vesikuljetusten lisäämistä. Tähän haasteeseen pitää etsiä ratkaisuja, joilla turvataan Saimaan sisävesiliikenne myös tulevaisuudessa.

Muuttuneessa toimintaympäristössä korostuu lentoliikenteen merkitys osana liikennejärjestelmää. Huoltovarmuuden kannalta on erityisen tärkeä pitää yllä myös pienempiä maakunnallisia lentokenttiä ja varmistaa myös Finavian verkoston ulkopuolisten kenttien toimintaedellytykset.

Investointiohjelmassa kuvassa 3 on esitetty hankearvioitujen maantie- ja ratakankkeiden hyötyjen kohdentuminen maakunnittain absoluuttisina hyötyinä sekä hyötyinä suhteutettuna asukasluukuun. Koska monet väyläinvestoinnit hyödyttävät merkittävästi myös Suomen viennin kannalta tärkeitä teollisuudenaloja, olisi vastaavanlainen kartta hyvä esittää myös hyötyinä suhteessa maakuntien viennin arvoon. Itäisen Suomen maakuntien liitot liittävätkin oheen kartan, josta käy ilmi, että hankearvioitujen maantie- ja ratakankkeiden hyötyjen kohdentuminen ei jakaudu tasaisesti maakuntien kesken, kun hyötyjä verrataan viennin arvoon.



Maakunta	Senttiä / vientieuro
Etelä-Karjala	0,97
Etelä-Savo	4,18
Kainuu	0,96
Pohjois-Karjala	1,94
Pohjois-Savo	2,34

Itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät, että Väyläviraston investointiohjelmassa selkeytetään Orpon hallitusohjelman liitteessä E. esitettyjen toimenpiteiden suhdetta ja käsittelyä investointiohjelmassa. Nyt jää epäselväksi, miten esimerkiksi Savon rataa koskevat kirjaukset eri ohjelmissa suhteutuvat toisiinsa.