

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023–2030

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2023–2030 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030.

Lausunto pyydetään jättämään vastaamalla lausuntopalvelu.fi -portaalissa olevan lausuntopyynnön kysymyksiin, joten lausunto on laadittu kyselyn rakenteen mukaisesti.

Lausunto investointiohjelmaluonnoksesta

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on kuvattu ymmärrettävästi.

Valmisteluperiaatteisiin on kirjattu, että Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehyksen. Liikenne 12 -suunnitelmassa kehittämisinvestointien rahoitustaso oli jo lähtökohtaisesti matala ja hallituksen kehysriihipäätös on viemässä tästäkin rahoitustasosta pois merkittävän osan. Tilannetta vaikeuttaa lisäksi se, että Liikenne 12 alkuperäisessä rahoitusohjelmassa on jo muutoinkin tason notkahdus vuosina 2023-2024. Myös Liikenne 12:ssa kaavaillut joukkoliikenteen, pyöräilyn investointiohjelman ym. valtionavustustasojen nostot ovat kehysriihipäätösten myötä vaakalaudalla. Nämä vaikeuttavat kuntienkin kannalta tärkeiden kehitysinvestointien toteuttamista ja voivat heikentää myös perusväylänpitoa. Liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehitys Liikenne 12 periaatteiden mukaisesti edellyttäisi vähintään Liikenne 12 rahoitusohjelman mukaista rahoitustasoa, koska muutoin kuvatuissa valmisteluperiaatteissa pysyminen muodostuu mahdottomaksi.

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

Ukrainan sota on muuttanut toimintaympäristöä merkittävästi, ja tätä täysin muuttunutta toimintaympäristöä ei ole investointiohjelmaluonnoksessa vielä huomioitu. Suomen logistinen asema on muuttunut kansainvälisesti ja muutokset Venäjän rajaliikenteessä vaikuttavat voimakkaimmin Itä-Suomeen. Muun muassa kotimaisen puuraaka-aineen käyttö lisääntyy, mikä merkitsee sitä, että maantie-, vesi- ja raideliikenteen investointitarpeita on tarkasteltava uudelleen. Sisävesiliikenteen merkitys voi lisääntyä osana puuraaka-aineiden kuljetusketjuja. Tavaraliikenteen siirtyminen Suomen ja Venäjän väliltä Suomen sisäiseksi liikenteeksi ja raaka-ainekuljetusten lisääntyminen voivat nopeasti heikentää raideliikenteen välityskykyä, mikä heikentää niin tavarakuljetuksia kuin henkilöliikenteen olosuhteita. Muuttuneessa toimintaympäristössä huoltovarmuus korostaa liikenneverkon merkitystä, mikä ei vielä näy päätöksissä eikä ajantasaista tilannekuvaa ole muodostettu. Karjalan radan, alemman asteisen maantieverkon ja satamiin johtavien liikenneyhteyksien hyvä kunto ja toimivuus tulevat korostumaan. Joensuun kaupungin mielestä toimintaympäristön muutoksesta tulisi laatia kattava ja ajantasainen tilannekuva, jonka perusteella myös investointiohjelma tulisi päivittää. Itäisen Suomen logistiikan toimivuuden varmistaminen muuttuneessa tilanteessa edellyttää tarvittavien investointien pikaista käynnistämistä. Lisäksi olisi löydettävä ratkaisut öljyn ja bitumin hinnannousun tieverkon kunnossapidolle aiheuttamien rahoitusongelmien poistamiseksi.

Kun investointiohjelmaa peilataan Liikenne 12 -suunnitelmaan, niin voidaan todeta, että investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet eivät kaikilta osin vastaa tasapuolisesti tavoitteeseen, jonka mukaan liikennejärjestelmän tulisi taata koko Suomen saavutettavuus ja vastata elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Rataverkon ja maantieverkon kehittämishankkeet kohdistuvat suurelta osin Etelä- ja Länsi-Suomeen. Tulevina vuosina itäisen Suomen merkitys tulee kasvamaan erityisesti huoltovarmuuden kannalta tärkeillä biotalouden, kaivosteollisuuden ja energiatuotannon osalta. Tämän vuoksi investoinnit tulisi kohdistaa nyt investointiohjelmaluonnoksessa esitettyä tasapuolisemmin. Myös lentoliikenteen kohtaamat vaikeudet puoltavat ja edellyttävät ripeämpiä toimia ja rahoitusta Itä-Suomen ja Joensuun pitkämatkaisen junaliikenteen kehittämiseksi.

3. Ovatko investointien perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja kestävät?

Vaikutusten arviointi on kehittynyt aikaisempaan investointiohjelmaan verrattuna. Joensuun kaupunki toteaa, että investointiohjelmassa esitettyjä hankekohtaisia perusteluja voidaan pitää tasapuolisina ja

selkeinä. Liikennejärjestelmätason vaikuttavuusarvio on valitettavasti edelleen jäänyt vähäiselle huomiolle. Investointiohjelmaluonnoksessa käytetyt yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja hyöty-kustannussuhde ovat yksittäisten hankkeiden arviointeihin sopivia, mutta koko liikennejärjestelmän tai yhteiskunta- ja aluekehityksen kannalta ne eivät ole riittäviä. Tarvitaan vahvempaa painotusta elinvoima-, aluerakenne-, yritys- ja huoltovarmuusnäkökulmien huomioimiseen.

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

Joensuun kaupunki kysyi jo edellisestä väyläverkon investointiohjelmasta antamassaan lausunnossa, että saadaanko Liikenne 12-suunnitelman väyläkohtaista talousraamia noudattamalla aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma. Olisikin hyvä tarkastella, toteuttaisiko liikennesektorin kokonaistalouskehitykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa paremmin liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita.

Muuttuneessa toimintaympäristössä perusväylänpidon riittävä rahoitus korostuu muun muassa raaka-ainelogistiikkakuljetustarpeiden lisääntyessä Itä-Suomessa. Olisi tärkeää, että tie- ja rataverkon korjausvelan kasvu voitaisi pysäyttää ja lisäksi erityisesti Karjalan radan kehittämiseen tulisi varata riittävä rahoitus liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämiseksi muuttuneen toimintaympäristön vaatimusten mukaiseksi.

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

Investointiohjelman laatimisen prosessi on erityisesti vuoropuhelun osalta kehittynyt systemaattisesti. Varsinainen investointiohjelman laatimisprosessi on jo kohtuullisen hyvä, mutta investointiohjelmaluonnoksen lähtökohtana olevan liikennejärjestelmän strategisen tilannekuvan valmisteluprosessia olisi hyvä kehittää avoimempaan suuntaan. Näin eri toimijat voisivat tuoda jo valmistelun lähtökohtiin tarpeellista tietoa väyläverkon tarpeista.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelman?

Joensuun kaupunki toistaa seuraavassa väyläverkon investointiohjelmasta 2022-2029 antamassaan lausunnossa esittämät kommentit, jotka ovat edelleen ajankohtaisia ja muuttuneen toimintaympäristön vuoksi entistäkin tärkeämpiä.

Investointiohjelmiaan sisältyvät Karjalan radan parantamishankkeet Luumäen ja Joutsenon välillä parantavat sekä henkilö- että

tavaraliikenteen olosuhteita ja ne ovat erittäin tarpeellisia Itä-Suomen ja koko Suomen liikennejärjestelmän kehittämien kannalta. Sen sijaan saavutettavuuden ja kasvavien kotimaan kuljetustarpeiden kannalta erittäin tärkeään Imatra-Joensuu ratayhteyteen on investointiohjelmassa esitetty vain 30 milj. euron panostus, mikä on Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan täysin riittämätön. Etelä-Karjalan liiton ja Pohjois-Karjalan maakuntaliiton teettämän selvityksen mukaan Karjalan radalle pitää osoittaa vähintään 90 miljoonaa euroa vuoden 2021 kustannustasossa, jotta päästäisiin toteuttamaan edes ensimmäisiä vaiheita. Koko osuuden korjaamisen hintalappu on arviolta 245 miljoonaa euroa, jolloin matka-aika Joensuun ja Imatran välillä lyhenisi 16 minuutilla. Investointiohjelmassa tuleekin varata Imatra-Joensuu ratayhteyden parantamiseen selvityksissä tunnistettu vuoden 2021 kustannustason mukainen 245 milj. euroa, millä pystytään toteuttamaan sekä ratayhteydellä tarvittavat korvausinvestoinnit että nopeutustoimet. Matka-ajan merkittävä lyheneminen on elintärkeää niin alueiden saavutettavuuden kuin kestävyystavoitteiden kannalta. Imatra-Joensuu yhteysvälille luonnoksessa osoitettu alimitoitettu rahoitustaso merkitsee käytännössä liikennepoliittista linjausta siitä, että matkanopeuksien ja siten junamatkustusaikojen eriytymisen kiihtyminen on hyväksyttävää, kun Itä-Suomen kokonaistilannetta verrataan Etelä- ja Länsi-Suomeen. Lisäksi remontoitavasta Joensuun ratapihasta jää täysimääräinen yhteiskunnallinen hyöty saavuttamatta, mikäli matkustajamäärät eivät kasva.

Maantieverkon kehittämisen osalta Joensuun kaupunki pitää erinomaisena asiana, että investointiohjelmassa mahdollistetaan vt 23 kokonaiskehittämisen jatkaminen Karvion kanavan kohdan ja välin Rantala-Lajunlahti (Heinävesi) parantamisella. Kaupunki toivoo, että investointiohjelmassa varataan myös riittävä rahoitus, jotta koko Varkaus – Joensuu yhteysvälin parantaminen saadaan tiesuunnitelmien mukaiseen kuntoon.

Investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt valtatien 9 parantaminen Rissala-Jännevirta välillä ja Ylämyllyn kohdalla ja valtatien 6 Syrjäsalmen sillan parantaminen tukevat Joensuun kaupungin mielestä hyvin maakuntakeskusten välisten liikenneyhteyksien parantamista. Joensuun kaupunki toivoo, että tulevaan suunnitteluohjelmaan otetaan mukaan myös muita valtateille 6 ja 9 tehdyissä kehittämisselvityksissä esitettyjä 1. korin hankkeita.