

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 talouskehyksen 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 investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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

Toimintaympäristö on muuttunut helmikuussa 2022 Venäjän käynnistämän hyökkäyssodan takia. Sen seurauksena turvallisuus ja huoltovarmuus ovat nousseet keskeiseksi haasteeksi. Siitä huolimatta ne puuttuvat teemoina investointiohjelmasta.

Itäinen Suomi on vahvaa metsä- ja kaivannaisteollisuuden aluetta. Itäistä Suomea halkovat Savon ja Karjalan radat, valtatie 5 ja 6 sekä useita merkittäviä poikittaisväyliä, jotka muodostavat erittäin tärkeän väyläverkoston huoltovarmuuslogistiikalle, teollisuuden kuljetuksille ja sotilaalliselle liikkuvuudelle koko maan näkökulmasta. Itäisessä Suomessa sijaitsevien hankkeiden toteutus onkin teollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten lisäksi kriittistä myös sotilaallisen liikkuvuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi itäisen Suomen asema koko maan turvallisuudessa on korostunut. Alueella on vartioitavana reilusti yli puolet Suomen itäraja ja alueella sijaitsevat myös aiemmin vilkkaasti ylitetyt rajanylityspaikat. Itäisen Suomen kautta kulkee erittäin hyvät maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle ja rajan takana asuu enemmän ihmisiä kuin koko Suomessa. Koko Suomelle tärkeän rajavartiointin koulutus ja merkittäviä puolustusvoimien alueita sijaitsee itäisen Suomen alueella. Itäisen Suomen merkitys Suomen kokonaisturvallisuudelle on siten huomattava ja sotilaallisen liikkuvuuden turvaaminen alueella on erittäin tärkeää.

CEF - Military mobility rahoituksen mahdollisuudet tulee hyödyntää itäisessä Suomessa tehokkaasti Suomen sotilaallisen liikkuvuuden, kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisten yhteyksien kehittämiseksi.

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät tärkeänä, että investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden rahoitus varmistetaan itäisen Suomen maakuntien alueella, ja lisäksi hankearviointien päivitystä odottavien hankkeiden sisällöt ja kustannusarviot päivitetään ajan tasalle.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät myönteisenä, että vaikutustenarviointimenetelmiä on kehitetty merkittävästi. Arvioinnissa käytetty ns. Prio-analyysi on kuitenkin vielä puutteellinen, koska se ei huomioi kaikkia vaikutusalueita riittävästi. Arvioinnissa ei ole esimerkiksi huomioitu kokonaisturvallisuutta ja huoltovarmuutta lainkaan. Tästä syystä analyysi ei anna totuudenmukaista kuvaa hankkeiden merkittävydestä ja hyödyistä. Itäisen Suomen maakuntaliitot katsovat, että Prio-analyysia tulee kehittää. Nykyisessä muodossaan se ei ole riittävä.

Investointiohjelmaluonnos ei ota huomioon sitä, että liikenneinfrastruktuuria ei ole kehitetty aiempina vuosina tasapuolisesti, vaan itäinen Suomi on jäänyt muun muassa raideliikenteen matka-ajoissa jälkeen läntisestä Suomesta. Investointiohjelmassa tulee ottaa painokkaammin huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää.

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

Itäisen Suomen maakuntien liitot katsovat, että investointiohjelmaluonnoksessa olevien Savon ja Karjalan ratojen hankkeiden rahoitus tulee varmistaa ja hankkeet tulee viedä toteutukseen mahdollisimman pian. Investointiohjelmassa tulee huomioida ”Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen” -työryhmän loppuraportti, jonka mukaan on strategisesti olennaista, että itäisen Suomen raidehankkeet toteutetaan mahdollisimman pikaisella aikataululla. Raportin mukaan erityisesti Karjalan radan ja Savon radan investointiohjelman mukaisia hankkeita on vauhditettava kaikin käytettävissä olevin keinoin, jotta toteuttamisvaiheeseen päästään mahdollisimman nopeasti.

Investointiohjelmassa pitää huomioida paremmin alueiden erityispiirteet, elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjujen tarpeet sekä koko maan tasapuoliset kehittymisedellytykset. Itäisen Suomen liikennejärjestelmän ja -infran nykyinen kunto ei vastaa kaikilta osin edes nykytarpeisiin. Infran jälkeenjääneisyyden vuoksi korjausvelkaa (ja myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Monet parantamiskohteet kasvavat tämän vuoksi hintaluokaltaan kehittämishankkeiden kokoisiksi, vaikka ovat tosiasiallisesti parantamis- ja ylläpito-hankkeita (koskee sekä teitä että ratoja itäisessä Suomessa).

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 huomauttavat, että lausuntoaika on liian lyhyt erityisesti hallinnollisen käsittelyn näkökulmasta. Investointiohjelman laadinta- ja tarkistusprosessien yhteydessä vuoropuhelun merkittävyys on suuri ja sitä tulee parantaa. 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 investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

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 korostavat seuraavien hankkeiden merkitystä tulevien investointiohjelman päivitysprosessien yhteydessä (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 (ka n. 40 M€)
- 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 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.