



Pohjois-Savon liitto
Regional Council of Pohjois-Savo

Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022–2029

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2022-2029. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?
2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?
5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Itäisen Suomen maakuntien liitot lausuvat investointiohjelmasta seuraavaa:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Valmisteluperiaatteet on kuvattu pääosin ymmärrettävästi ja selkeästi.

- Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, toimeenpanoa.
- Liikenneverkon strateginen tilannekuva on tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle.
- Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa.
- Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset.
- Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kaikkiaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita, ja toisaalta sen, mitä linjauksia ohjelma ei tue.
- Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin (1A ja 1B) hankkeen kiireellisuuden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A sisältyvien hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista.

2. Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset mahdollistavat hyvin erilaiset hankkeet ja investointiohjelmakokonaisuudet. Luonnoksesta ei käy ilmi, onko hankkeiden valinnassa painotettu joitakin tiettyjä tavoitteita tai strategisia linjauksia vai ovatko kaikki tavoitteet ja linjaukset samanarvoisia.

Investointiohjelmaa – eikä valitettavasti myöskään valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa – ole tarkasteltu/arvioitu mm. seuraavista näkökulmista (ainakaan laajemmin ja analyttisemmin):

- vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään
- systeemiset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittymiseen
- vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman visio 2050 edistymiseen (suunta eli ISO KUVA, ei yksityiskohdat)
- vaikutukset yhteiskunta- ja aluekehitykseen sekä kansan- ja aluetalouteen

Molempien suunnitelmien vaikutusten arviointia – kuten jo SOVA-ohjelmalausuntovaiheessa mekin itäisen Suomen maakuntien liitot arvostelimme – vaivaa hankelähtöisyys ja YVA-ajattelu. Vaikutusten arvioinnissa pysytään hanketasolla, eikä päästä lainkaan valtakunnalliselle liikennejärjestelmätasolle.

Vaikutusten arvioinnissa on myös epäloogisuuksia, jotka saavat sen vaikuttamaan puutteelliselta. Aluekehityksen ja saavutettavuuden vaikutuksista on kirjoitettu melko vähätellen, mutta talouskasvun kohdalla esitetään, että erityisesti Helsingin ja Tampereen seutujen hankkeet tukevat talouskasvun edellytyksiä vahvistamalla kyseisiä työmarkkina-alueita. Ympäristövaikutuksissa erityistä huomiota herättää se, miten eri tavalla eri liikennemuotoja käsitellään. Ratahankkeissa (s. 63) ratojen rakentaminen, käyttö ja kunnossapito lasketaan negatiivisiksi ilmastovaikutuksiksi, minkä vuoksi ratahankkeiden myötä CO₂-päästöjen nähdään vähenevän ainoastaan, jos huomioidaan ratojen koko elinkaari (100 vuotta) ja jos kysyntä on riittävää. Tiehankkeiden (s. 91) päästölaskelmissa eivät ole mukana infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvat CO₂-päästöt, eikä väylien käyttö, vaikka autoliikenteen saavutettavuuden parantamisen todetaan lisäävän autoliikenteen suoritetta ja päästöjä. Vesiväylähankkeissa (s. 100) niiden mahdollistaman suurempien alusten käytön todetaan vähentävän kuljetettua tonnia kohti aiheutuvia päästöjä ja siten tukevan Suomen päästövähennystavoitteita.

3. Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 -suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

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.

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). Hankkeilla turvataan nykyliikennöitävyyttä, mutta ei merkittävästi paranneta (ehkä ainoastaan

pistekohtaisesti, mutta ei juurikaan järjestelmämielessä) eikä varsinkaan kehitetä alueellista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätynön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä, jolloin maakuntien liitot pystyvät antamaan tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva).

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Itä-Suomen neuvottelukunta on kannanotossaan 24.3.2021 esittänyt investointiohjelmaan sisällytettäväksi seuraavat raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet:

EU:n ulkorajan ylittävien liikenneyhteyksien kehittäminen
<ul style="list-style-type: none">• Imatra-Imatrankoski-raja -ratahanke (ka I vaihe 45 M€, II vaihe 38 M€, yht. 83 M€)• Luumäki-Vainikkala -ratahanke (ka I vaihe 10-15 M€, lisäraide 160 M€)
Rataverkon kehittäminen
<ol style="list-style-type: none">1. Karjalan radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto<ul style="list-style-type: none">• Luumäki-Joutseno -kaksoisraide (ka 250 M€)• Imatra-Joensuu -rata (ka 330 M€)2. Savon radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto<ul style="list-style-type: none">• Kouvola-Kuopio -radan parantaminen ja nopeudennosto (ka n. 170 M€)• Kuopio-Kajaani -radan parantaminen (ka n. 75 M€)
Tieverkon kehittäminen
Tiesuunnitelmat valmiina <ol style="list-style-type: none">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 <ol style="list-style-type: none">4. Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi (ka n. 100 M€)
Saimaan vesistöalueen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen ja satamalogistiikan kehittäminen rahti- ja risteilyliikenteen tuleviin tarpeisiin
<ul style="list-style-type: none">• Tappuvirran lossin korvaaminen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta• Muiden Saimaan vesistöalueen lossien korvaaminen silloilla tai uusilla vähäpäästöisillä losseilla

Huomioita ratahankkeista

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät tärkeänä ja hyvänä, että EU:n ulkorajan ylittävät ratahankkeet ja Karjalan radan parantamishanke Luumäen ja Joutsenon välillä on sisällytetty investointiohjelmaan. Erityisesti Luumäki-Joutseno -kaksoisraide (1B), Imatra-Imatrankoski-raja -ratahanke (1A) ja Luumäki-Vainikkala -ratahanke (1B) sekä Lauritsalan liikennepaikka -hanke (1B) parantavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen olosuhteita ja ovat erittäin tarpeellisia itäisen Suomen ja koko Suomen

liikennejärjestelmän sekä elinkeinoelämän kehittämisen kannalta. Hankekorissa 1B olevien hankkeiden osalta esitämme mahdollisimman nopeaa jatko suunnittelua.

Investointiohjelman mukaan parantamistoimenpiteet lyhentävät keskimääräistä hitaampien junayhteyksien joukkoon kuuluvien Kuopion ja Joensuun suuntien matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle 5-10 minuuttia. Karjalan radan osalta investointiohjelmassa esitetyt hankkeet ovat erittäin hyviä ja turvaavat elinkeinoelämän kuljetusten kannalta pahimpien pullonkaulojen poistumisen. Luumäki-Joutseno -ratahanke nopeuttaa henkilöjunien kulkua Luumäki-Joutseno -yhteysväliä noin 6 minuuttia ja lyhentää siten myös matka-aikoja Joensuuhun.

Itäisen Suomen maakuntaliitot toteavat, että edellä mainittuja ratahankkeita lukuun ottamatta itäisen Suomen muut pitkäaikaiset tarpeet on sivuutettu sekä tie- että ratahankkeiden osalta. Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta keskeisiin ratayhteyksiin – Karjalan rataan välillä Imatra-Joensuu ja Savon rataan välillä Kouvola-Kuopio – esitetään panostettavan yhteensä vaatimattomat 40 M€ (30 M€ Imatra-Joensuu ja 10 M€ Kouvola-Kuopio). Kuopion ja Kajaanin väliselle rataosuudelle ei investointiohjelmassa esitetä lainkaan toimenpiteitä.

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. Näkemyksemme mukaan esitetty panostus Itäisen Suomen saavutettavuuden kannalta merkittäviin ratayhteyksiin on täysin riittämätön, eikä investointiohjelma näiltä osin 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.”.

Hankekori	Hanke	Kustannusarvio (M€)
1A	Imatran liikennepaikan kehittäminen, vaihe 1	46
1A	Vainikkalan ratapihan pienet kehitystoimenpiteet	5,2
1B	Imatra-Joensuu matka-aikojen lyhentäminen	30
1B	Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentäminen	10
1B	Lauritsalan liikennepaikka	19
1B	Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto	211
1B	Luumäki-Vainikkala nopeudennosto	37,6

Taulukko: Itäisen Suomen ratahankkeet investointiohjelmassa

Huomioita tiehankkeista

Itäisen Suomen maakuntaliitot ovat tyytyväisiä, että valtatie 23 kokonaiskehittäminen jatkuu investointiohjelmassa esitetyllä Karvion kanavan kohdan parantamisella sekä perusväylänpidon parantamisrahoituksella välin Rantala-Lajunlahti (Heinävesi) parantamisella. Esitämme, että investointiohjemaan varataan riittävä rahoitus, jotta koko yhteysvälin parantaminen saadaan tiesuunnitelmien mukaiseen kuntoon.

Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämistä kärkihankkeista valtatie 5 Leppävirta-Kuopio ja valtatie 5 Hietanen-Pitkäjärvi välin parantamiset sekä valtatie 22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos on jätetty pois investointiohjelmasta. Valtatielle 22 on esitetty perusväylänpidon rahoituksella muutama pienempi kohde, mutta todellinen investointitarve on huomattavasti suurempi. Esitämme, että kyseiset kohteet sisällytetään investointiohjelman.

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hyvänä investointiohjelmaan sisällytettyjä hankkeita: valtatie 9 parantaminen ja seututien 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt Rissala-Jännevirta välillä, valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla sekä valtatie 5 Savilahden sillan, valtatie 6 Syrjäsalmen sillan ja kantatien 73 Lieksanjoen sillan parantaminen. Toivomme, että jatkossa suunnitteluohjelmaan otetaan mukaan myös muita valtateille 5, 6, 9 ja 13 Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanotossaan esittämiä kehittämiskohteita. Nämä tulee huomioida investointiohjelmaa päivitettäessä.

Hankekori	Hanke	Kustannusarvio (M€)
Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen		
1A	Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt	30
1A	Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla	20
Muun tieverkon palvelutason säilyttäminen ja parantaminen		
1A	Vt 23 Karvion kanavan kohdalla	12
Lossien korvaaminen silloilla		
1A	Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	15
Pääväylien kriittiset sillat		
1B	Vt 5 Savilahden silta	15
1B	Vt 6 Syrjäsalmen silta	5
Muut tieverkon kriittiset sillat		
1B	Kt 73 Lieksanjoen silta, Lieksa	7

Taulukko: Itäisen Suomen tiehankkeet investointiohjelmassa

Hanke	Kustannusarvio (M€)
Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alue	
Mt 408 ja mt 409 jk+pp-tiet ja taajaman liikenneturvallisuustoimenpiteet, Savitaipale	0,7
Pohjois-Savon ELY-keskuksen alue	
Vt 5 liikenneturvallisuustoimenpiteet välillä Siilinjärvi-Lapinlahti	1,5
Vt 9 Suonenjoen liittymän parantaminen, Suonenjoki	2,0
Vt 9 Noljaikan eritasoliittymän parantaminen, Joensuu	0,6
Vt 14 parantaminen välillä Tuusmäentie-Kolkonrannantie, Juva ja Rantasalmi	5,0
Vt 23 parantaminen välillä Rantala-Lajunlahti, Heinävesi	3,5
Mt 455 ja 15323 liittymäjärjestelyt, Joroinen	1,7
Mt 479 parantaminen Punkaharju-Purujärvi	2,0
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alue	
Vt 22 jkpp-järjestelyt Metelin liittymän kohdalla, Paltamo	0,9
Mt 912 jkpp-järjestelyt Koulukadun liittymässä, Kuhmo	0,8

Taulukko: Itäisen Suomen maanteiden parannushankkeet investointiohjelmassa

Muita huomioita

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että Saimaan syväväylän kehittäminen on huomioitu investointiohjelmassa. Esitämme, että Hätinvirran sillan lisäksi myös muita Itä-Suomen

neuvottelukunnan esittämiä Saimaan vesistöalueen siltahankkeita sisällytetään erittäin kustannustehokkaina hankkeina investointiohjelmaan.

Koska investointiohjelma ei tuota merkittäviä kulkutapamuutoksia, ohjelmalla ei myöskään ole merkittäviä vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin. Kunnianhimoa olisi vaadittu itäisen Suomen maakuntaliittojen mielestä myös päästövähennystoimien suhteen.