



Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehysten puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Itäisen Suomen maakuntien liitot – Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon – lausuvat valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2023–2030 seuraavaa:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

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

Investointiohjelmaluonnos on sisällöllisesti valmisteltu ennen Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan ja sitä seuranneita pakotteita. Täysin muuttunutta toimintaympäristöä ei ole luonnoksessa voitu ottaa

huomioon. Muutokset Venäjän rajaliikenteessä eri liikennemuotojen osalta vaikuttavat kaikkein merkittävimmin itäiseen Suomeen. Muutos tarkoittaa muun muassa kotimaisen metsäbioenergian ja ylipäättään kotimaisen puuraaka-aineen käytön lisääntymistä ja maan huoltovarmuuden (ml. kansainväliset yhteydet) merkityksen korostumista. Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen jo tulevalla liikennöintikaudella itäisen Suomen maanteille ja raiteille merkitsee merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Jos liikenne siirtyy kokonaan teille, kyseessä on yli 50 000 rekkakuormaa vuodessa. Tavaraliikenteen siirtyminen Suomen ja Venäjän väliltä Suomen rajojen sisälle sekä raaka-ainekuljetusten lisääntyminen tarkoittavat sitä, että on nopeasti tarkasteltava raideliikenteen välityskykyä ja lisättävä erityisesti itäisen Suomen raideliikenteen kohtaamispaikkoja yksiraiteisilla osuuksilla Savon ja Karjalan radoilla. Nämä asiat edellyttävät koko tavaralogistiikan miettimistä uudelleen sekä esimerkiksi alemman asteisen maantieverkon ja satamiin johtavien liikenneyhteyksien hyvää kuntoa ja toimivuutta.

Viimeaikaiset toimintaympäristömuutokset ovat niin merkittäviä, että niillä on vaikutuksia koko liikennejärjestelmän ja liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan. Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät, että **liikenne- ja viestintäministeriö sekä liikennevirastot laativat vuorovaikutuksessa alueiden kanssa pikaisesti toimintaympäristömuutoksesta kattavan selvityksen ja ajantasaisen tilannekuvan**, joissa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä tarkastellaan kokonaisvaltaisesti erityisesti vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetuksiin yleisesti ja valtakunnallisesti, mutta lisäksi erityisesti vaikutuksia itäisen Suomen maantie-, rautatie- ja vesitielogistiikkaan liikennemuodoittain ja kokonaisuutena liikennejärjestelmätasolla. Lisäksi itäisen Suomen maakuntaliittojen näkemys on, että **hyväksyttävän investointiohjelman on perustuttava edellä mainittuun päivitettyyn tilannekuvaan. Samalla tarvittavat investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden varmistamiseksi on käynnistettävä pikaisesti.**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Tavoite on hyvä ja kannatettava, mutta Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa koskevassa investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet eivät kaikilta osin vastaa tavoitteeseen. Investointien kohdistuminen ei kohtele maata tasapuolisesti ja kattavasti. Esimerkiksi investointiohjelmaluonnokseen 1.4.2022 sisältyvistä rataverkon kehittämishankkeista yli 70 %, yhteensä 885 M€, sijaitsee Etelä- ja Länsi-Suomessa, ja noin 20 %, yhteensä 275 M€, itäisessä Suomessa. Vastaavasti maantieverkon kehittämishankkeista noin 70 %, yhteensä 923 M€, sijaitsee Etelä- ja Länsi-Suomessa, ja noin 26 %, yhteensä 338 M€, pohjoisessa ja itäisessä Suomessa. Luonnokseen valittuja kohteita perustellaan muun muassa kustannus-hyötylaskelmilla, jotka jättävät huomioimatta elinkeinoelämän ja alueiden saavutettavuuden kannalta merkittävät liikenneinvestointitarpeet. Itäisen Suomen liikennejärjestelmässä esiintyvät puutteet voivat jarruttaa koko Suomen kilpailukyvyä ja elinkeinoelämän kehitystä, mikäli alueen merkittävä investointipotentiaali jää toteutumatta tai nykyisten toimijoiden toimintaedellytykset heikkenevät liikennejärjestelmän huonon tilan takia. Tulevina vuosina itäisen Suomen merkitys kasvaa erityisesti huoltovarmuuden kannalta tärkeän biotalouden, kaivosteollisuuden ja energiatuotannon osalta. **Investointiohjelman valmistelussa on tarpeen katsoa maan liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja huomioida toimenpiteiden vaikuttavuus elinkeinoelämään ja alueiden saavutettavuuteen alueellisesti epätasapainoisen resurssien kohdentamisen sijasta. Investoinnit tulee kohdentaa kattamaan tasapuolisemmin koko maa kuin mitä luonnoksessa nyt on esitetty.**

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Vaikutusten arviointi on jossain määrin syventynyt aikaisempaan verrattuna. Edelleenkin investointiohjelman – kuten ei myöskään Liikenne 12- -suunnitelmaa – ole tarkasteltu ja arvioitu analyttisemmin mm. seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään

- merkittävät liikennejärjestelmävaikutukset ja systeemiset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämiseen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio 2050:n edistymiseen
- vaikutukset yhteiskunta- ja aluekehitykseen sekä kansan- ja aluetalouteen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmän alueellisiin kehittyneisyyseroihin

Valtakunnallisten liikennejärjestelmää koskevien suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia vaivaa edelleen yhteiskunnallinen kapea-alaisuus sekä hankelähtöisyys ja YVA-ajattelu. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia koskeva laki ei tunnista lainkaan liikennejärjestelmävaikutuksia. Väyläverkon investointiohjelmassa tulisi keskittyä tarkastelemaan yhteiskunnallisesti ja kansantaloudellisesti merkittäviä liikennejärjestelmävaikutuksia. Nyt arviointien ja vaikutuksien merkittävyydet yhteiskuntakehityksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittymisen kannalta hukkuvat tarkastelunäkökulmien runsauteen. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinneissa tulee keskittyä liikennejärjestelmän kannalta olennaisiin ja merkittäviin näkökohtiin. Investointiohjelmaluonnoksessa käytetyt lähestymistavat, kuten yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja hyöty-kustannussuhde kuuluvat hankkeisiin ja niiden keskinäiseen vertailuun, mutta eivät ole riittäviä tarkasteluja yhteiskunta- ja aluekehityksen eikä kansantalouden kannalta.

4. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten 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 kokonaistalouskehitykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

Itäisen Suomen maakuntaliitot toteavat, että investointiohjelmassa ei ole riittävästi huomioitu alueiden erityisolosuhteita ja elinkeinoelämän vaatimuksia. 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 ylläpitohankkeita (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. Muuttuneiden logististen ketjujen vuoksi itäisen Suomen maakuntaliitot korostavat, että tärkeiden investointitarpeiden lisäksi väyläverkon suunnitteluvalmiutta on tarpeen merkittävästi parantaa.

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.

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

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä, jolloin maakuntien liitot pystyvät välittämään tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva). Liikennejärjestelmäryhmissä tapahtuva vuorovaikutus ei kuitenkaan liittojen mielestä ole lähtökohtaisesti riittävä. Vuoropuhelua valtion liikennehallinnon ja maakuntien liittojen välillä tulisi lisätä, koska maakunnan liitot ovat aluekehittämisestä ja alueiden käytöstä vastaavia tahoja sekä välittävät alueensa kuntien liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita ja

kehittämistarpeita. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Investointiohjelman laadinnan lähtökohtana ei mainita maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka kaikkien itäisen Suomen maakuntien osalta viime vuosina hyväksytyt ja ajantasaisia. Osana investointiohjelman seuranta tulisi myös tarkastella, kuinka se edistää maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutumista. Tämän tulisi olla osa Liikenne 12 -suunnitelman ja suuralueiden välistä uutta jatkuvaa liikennejärjestelmävuoropuhelua.

Investointiohjelmaluonnoksen lähtökohtana on Traficommin laatima liikennejärjestelmän strateginen tilannekuva, jossa esitetään väyläverkon nykytila ja kriittiset tarpeet. Itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät, että liikennejärjestelmän strategisen tilannekuvan valmisteluprosessia kehitetään avoimempaan suuntaan. Maakuntien liitoilla ja muun muassa elinkeinoelämän edustajilla on tärkeää tietoa alueensa kriittisistä väyläverkon tarpeista sekä niiden aluekehitys- ja elinvoimavaikutuksista.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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

Rataverkon kehittäminen
<ol style="list-style-type: none">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€)Savon radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto<ul style="list-style-type: none">Kouvola-Kuopio-radon parantaminen ja nopeudennosto (ka n. 170 M€)Kuopio-Kajaani-radon parantaminen (ka n. 75 M€)
Tieverkon kehittäminen
Tiesuunnitelmat valmiina <ol style="list-style-type: none">Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi (ka 28 M€)Vt5 Leppävirta-Kuopio (ka n. 120 M€)Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos (ka n. 40 M€) Yleissuunnitelmat valmiina <ol style="list-style-type: none">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 siltaMuiden Saimaan vesistöalueen lossien korvaaminen silloilla tai uusilla vähäpäästöisillä losseilla
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€)

Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanotto on EU:n ulkorajan ylittävien liikenneyhteyksien kehittämistä lukuun ottamatta edelleen ajantasainen, koska tammikuussa 2022 julkistettuun investointiohjelmaan ei sisälly neuvottelukunnan esittämiä hankkeita.

Itäisen Suomen maakuntien liitot esittävät edelleen valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023–2030 sisällytettäväksi raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet. Ottamalla huomioon itäisten maakuntaliittojen esittämät kehittämiskohteet investointiohjelmassa sen vaikuttavuutta pystytään merkittävästi edistämään koko maan liikenneyhteyksien, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden

parantamiseksi, elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttämiseksi sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämiseksi.

Huomioita ratahankkeista

Itäisen Suomen maakuntien liitot ymmärtävät geopoliittiseen ja Venäjän tilanteeseen liittyvät perustelut siirtää eräitä myös Venäjän liikenteeseen kytkeytyviä ratahankkeita toteutettavaksi myöhemmin. Kyseisiin hankkeisiin liittyy jälkeenjääneisyydestä johtuvia huomattavia perusparannus- ja kehittämistarpeita, minkä vuoksi niitä ei saa jättää kokonaan väyläverkon investointiohjelman ulkopuolelle. Liikennevirtojen ja kuljetusmuotojen Suomen sisäisten siirtymien vuoksi kaikilta osin ei ole ajantasaista tietoa tai tulevaisuudennäkymää, mitä ne vaikuttavat koko rataverkolla ja tietyillä rataverkon osilla. Esimerkiksi Karjalan radan hankekuvauksissa kehittämistarpeet on yhdistetty suoraviivaisesti Venäjän liikenteen kehittämisen näkymiin ottamatta huomioon kasvavia kotimaan kuljetustarpeita. Geopoliittisen ja Venäjän tilanteen mahdollisiin muutoksiin on tarvittaessa kyettävä reagoimaan ajantasaiseen tilannekuvaan perustuen viivytyksettä.

Investointiohjelmaluonnoksen 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-yhteysvälillä 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 – mikäli realisoituvat lainkaan. 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.

Investointiohjelman ratahankkeiden kuvaukset, itäinen Suomi

R9 Imatra-Joensuu matka-aikojen lyhentäminen (1B)

- Hankekuvauksessa tarkastellaan ainoastaan hankkeen vaikutuksia henkilöliikenteen matka-aikoihin. Rataosuudella on kuitenkin myös tavaraliikennettä, ja geopoliittisen tilanteen muutosten vuoksi kotimaan raakapuukuljetusten määrät tulevat kasvamaan, mikä lisää rataosuuden liikennemääriä merkittävästi. Tämä tulee huomioida hankkeen kuvauksessa.

R11 Lauritsalan liikennepaikka (1B)

- Hankekuvauksessa todetaan, että jos Imatra-Imatrankoski-raja-hanketta ei toteuteta, Lauritsalassa ei ole tarvetta pitkille 900 metrin raiteille ja hankkeen hyöty saadaan 600 metrin raiteista kotimaan raakapuukuljetuksissa. Kuitenkin kuvauksessa todetaan myös, että Lauritsalan raiteiden pidennys

mahdollistaa junapituuden kasvattamisen Kaukaan tehtaan raaka-ainekuljetuksissa myös kotimaasta, mikä vähentää ajettavien junien kokonaismäärää ja vapauttaa raidekapasiteettia erityisesti Imatra tavarajonon ja Lauritsalan välillä. Koska myös kotimaan raakapuu- ja metsäkuljetuksissa voidaan hyödyntää 900 metrin pituisia junia, ei Lauritsalan liikennepaikan kehittämistä voida kytkeä suoraan Imatra-Imatrankoski-rajahankkeeseen. Hanke on Kaukaan tehtaan toimintaedellytysten kannalta välttämätön myös ilman Imatra-Imatrankoski-rajahanketta.

R13 Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto (1B)

- Luumäki-Imatra on Suomen vilkkain yksiraiteinen rataosuus. Yhteysväli on tärkeä erityisesti metsäteollisuuden raakapuu- ja tuotekuljetuksille ja keskeinen reitti erityisesti Kotkan ja Haminan satamiin. Luumäki-Imatra-väli on tunnistettu yhteysväliksi, jolla on keskeisimpiä välityskykyhaasteita sekä väliksi, jolla tarvitaan teollisuuden suunnittelemissa investoinneissa riippumatta korjaus-, parannus- ja kehitystoimenpiteitä käynnissä olevien hankkeiden lisäksi.
- Hankekuvauksessa todetaan, että hankkeen toteuttamislajuuutta ja toimenpiteitä on suositeltavaa arvioida noin vuonna 2025. Geopoliittisen tilanteen muutosten vuoksi Saimaan kanavan liikenne on pysähdyksissä, mikä siirtää 1,3 miljoonan tonnin tavaravirrat vesiteiltä maanteille ja rautateille. Rekkakuormiksi muutettuna tämä tarkoittaa n. 50 000 ajoneuvoa lisää itäisen Suomen maanteille. Liikenteen päästövähennystavoitteiden, tieliikenteen operaattorien kaluston riittämättömyyden ja polttoaineiden kustannusten nousun vuoksi liikennettä on tarpeen ohjata maanteiden sijaan enemmän rautateille. Tämän vuoksi Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen ja nopeudennosto tulee toteuttaa nopeammin kuin hankekuvauksessa on esitetty.

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. Maakuntien liitot esittävät, että investointiohjelmassa 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 parantamisesta sekä valtatie 22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos on jätetty pois investointiohjelmaluonnoksesta. Valtatielle 22 on esitetty perusväylänpidon rahoituksella muutama pienempi kohde, mutta todellinen investointitarve on huomattavasti suurempi. Liitot esittävät, että kyseiset kohteet sisällytetään investointiohjelmaan.

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hyvänä investointiohjelmassa sisällytetyt hankkeet: valtatie 9 parantaminen ja seututie 562 Lentokenttien liikennejärjestelyt Rissala-Jännevirta välillä, valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla sekä valtatie 5 Savilahden sillan (Mikkeli), valtatie 6 Syrjäsalmen sillan (Kitee) ja kantatie 73 Lieksanjoen sillan parantaminen. Maakuntien liitot esittävät, että jatkossa väyläverkon suunnitteluohjelmaan otetaan mukaan myös muita valtateille 5, 6, 9 ja 13 Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanotossaan esittämiä kehittämiskohteita. Nämä tulee sisällyttää toteutuskohteiksi valtion väyläverkon investointiohjelmaa päivitettäessä.

Muita huomioita

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että Saimaan syväväylän kehittäminen on huomioitu investointiohjelmassa. 3

Maakuntien liitot esittävät, että Hätingin sillan lisäksi myös muita Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämiä Saimaan vesistöalueen siltahankkeita sisällytetään erittäin kustannustehokkaina hankkeina

investointiohjelmaan. Ne parantavat nimenomaan maantieverkon toimivuutta sekä kuljetusten ja matkojen sujuvuutta.

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

Lopuksi

Ottamalla huomioon itäisen maakuntaliittojen esittämät kehittämiskohteet investointiohjelmassa sen vaikuttavuutta pystytään merkittävästi edistämään koko maan liikenneyhteyksien, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden parantamiseksi, elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttämiseksi sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämiseksi.