

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025-2032

Maakuntahallitus 11.12.2023 § 185
131/07.02.00/2023

Valmistelija

Sonja Tynkkynen
puh. +358 40 681 7163
sonja.tynkkynen@ekarjala.fi

Väylävirasto pyytää sidosryhmien tietoihin ja näkökulmiin liittyen lausuntoja valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032. Lausuntopyyntö löytyy lausuntopalvelusta: [Lausunto - Lausuntopalvelu](#).

Tausta

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, ja sen talouskehysten määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Vuosia 2025-2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

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 talouskehysten puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelman lähtökohdat ja periaatteet

Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa. Kehittämishankkeiden toteutuksesta päättää eduskunta, pienemmistä parantamishankkeista päättävät Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tuodaan esiin väyläverkkojen tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia, jotka huomioidaan investointiohjelman valmistelussa. Polttoaineiden ja raaka-aineiden jyrkkä

hinnannousu kasvattaa väylähankkeiden kustannuksia, mikä näkyy myös investointiohjelman hankkeiden kustannusarvioissa.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle. Siinä kuvataan ne väyläverkon tarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Strateginen tilannekuva sisältää kuitenkin enemmän tarpeita kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Siksi myös tilannekuvan mukaisia hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella.

Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään myös suunnitteluohjelman kautta tuotettua tietoa hankkeista ja niiden vaikutuksista. Suunnitteluohjelmalla pyritään edistämään investointiohjelman valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti.

Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnilla on ohjelman valmistelussa kaksi tehtävää: hankkeiden priorisointi ja kokonaisvaikutusten arviointi. Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kokonaisuudessaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuja tarpeita.

Investointiohjelmassa esitetyt hankkeet on jaettu kolmeen prioriteettiluokkaan niiden vaikuttavuuden ja toteutusvalmiuden perustella. Vaikutuksiltaan parhaat toteutusvalmiit hankkeet ovat prioriteettiluokassa 1. Muut (prioriteettiluokkaan 1 kuulumattomat) toteutusvalmiit ja lähes toteutumisvalmiit (esim. tie- tai ratasuunnitelma valmistumassa) hankkeet ovat prioriteettiluokassa 2. Vielä suunnittelua vaativat hankkeet ovat prioriteettiluokassa 3.

Lausunto

Etelä-Karjalan liiton lausunto on valmisteltu yhteistyössä muiden itäisen Suomen maakuntien liittojen (Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo) kanssa. Lausunto on kokonaisuudessaan asiakohdan liitteenä.

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

Etelä-Karjalan liitto yhdessä itäisen Suomen muiden maakuntien liittojen kanssa katsoo, että väyläverkon investointiohjelmassa on onnistuttu vastaamaan aiempia kierroksia paremmin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. 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.

Kysymys 2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

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. 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.

Kysymys 3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?

Traficomien 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 jo oikean suuntainen, mutta siltäkään ei saavuteta rataosalle riittävää palvelutasoa. Savon radalla Kouvola–Kuopio yhteysvälillä 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 raskautta. 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.

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

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 ajantasaisia tietoja ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja yli maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista.

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

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 Itä-Suomen neuvottelukunnan hyväksymien kärkihankkeiden merkitystä tulevien investointiohjelman päivitysprosessien yhteydessä. Hankelista löytyy liitteenä olevasta lausunnosta.

Kysymys 6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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 tärkeää pitää yllä myös pienempiä maakunnallisia lentokenttiä ja varmistaa myös Finavian verkoston ulkopuolisten kenttien toimintaedellytykset.

Investointiohjelmassa kuvassa 3 on esitetty hankearvioitujen maantie- ja ratahankkeiden hyötyjen kohdentuminen maakunnittain absoluuttisina hyötyinä sekä hyötyinä suhteutettuna asukaslukuun. 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 ratahankkeiden hyötyjen kohdentuminen ei jakaudu tasaisesti maakuntien kesken, kun hyötyjä verrataan viennin arvoon. Kartta ja siihen liittyvä taulukko löytyvät liitteenä olevasta lausunnosta.

Päätösehdotus

Maakuntahallitus käsittelee lausuntoluonnoksen ja hyväksyy valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032 annettavan lausunnon.

Päätös

Hyväksyttiin muutettuna.

Kysymyksen 2. 1. kappaleen loppu hyväksyttiin seuraavassa muodossa: Tavaraliikenteen lisäksi hanke luo edellytyksiä kehittää kaukojunaliikennettä Helsingin ja Joensuun välillä sekä lähijunaliikennettä Kouvolan ja Parikkalan välillä. Tämä parantaa Karjalan radan varrella olevien maakuntien saavutettavuutta.