

LIITE 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 liikennejärjestelmätyön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?
5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Mikkelin kaupunki lausuu 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 myöskään valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa – ole tarkasteltu/arvioitu mm. seuraavista näkökulmista laajemmin ja analyttisemmin:

- vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään
- systeemiset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittymiseen
- vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman visio 2050 edistymiseen (iso kuva vs. yksityiskohdat)
- vaikutukset yhteiskunta- ja aluekehitykseen sekä kansan- ja aluetalouteen

Molempien suunnitelmien vaikutusten arviointia vaivaa hankelähtöisyys ja YVA-ajattelu. Vaikutusten arvioinnissa pysytään hanketasolla, eikä päästä lainkaan valtakunnalliselle liikennejärjestelmätasolle.

Aluekehityksen ja saavutettavuuden vaikutuksista on kirjoitettu 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. Vaihtoehtona voisi olla liikennesektorin kokonaistalouskehyykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

Itäisen Suomen liikennejärjestelmän ja -infran tämänhetkinen tilanne ei vastaa nykytarpeisiin. Infran jälkeenjääneisyyden vuoksi korjausvelkaa (ja myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Infran jälkeenjääneisyyttä edellä kuvatuilla parametreilla, voidaan pitää alueella jälkeenjääneenä, niin yhteysväli liikenteen (esim. vt 13 Kangasniemi Lappeenranta), kuin alemman tieverkon (sr-pintaiset) osalta. Sama toistuu Savon radan osalla välillä Kouvola Kuopio. 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 liikennejärjestelmätyn, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Mikkelin kaupunki pitää hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä, jolloin alueelta pystytään antamaan tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva).

5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Mikkelin kaupunki muistuttaa, että Itä-Suomen neuvottelukunta on antanut kannanoton 24.3.2021 investointiohjelmaan sisällytettävistä hankkeista.

Kaupunki osaltaan esittää, että investointiohjelmaan sisällytetään seuraavat raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet:

- Rataverkon kehittäminen - Kouvola-Kuopio -radan parantaminen ja nopeudennosto (ka n. 170 M€)
- Savon rataa kehitettäessä tulee suunnittelussa ja toimenpiteissä mahdollistaa Haukivuoren aseman uudelleen avaaminen.
- Tieverkon kehittäminen - Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi (ka n. 100 M€) ja alemman tieverkon tarpeista huolehtiminen
- Saimaan vesistöalueen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen ja satamalogistiikan kehittäminen rahti- ja risteilyliikenteen tuleviin tarpeisiin – Saimaan syväväyläverkoston liikennöitävyydestä ja kapasiteetista huolehtiminen sekä Saimaan vesistöalueen lossien korvaaminen silloilla tai uusilla vähäpäästöisillä losseilla

Huomioita ratahankkeista

Mikkelin kaupunki pitää tärkeänä, että EU:n ulkorajan ylittävät ratahankkeet on sisällytetty investointiohjelmaan. Hankkeet parantavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen olosuhteita ja ovat erittäin tarpeellisia liikennejärjestelmän sekä elinkeinoelämän kehittämisen kannalta.

Investointiohjelman mukaan parantamistoimenpiteet lyhentävät keskimääräistä hitaampien junayhteyksien joukkoon kuuluvan Savonradan suunnan matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja pääkaupunkisedulle, josta johtuen parantamistoimenpiteiden tulisi näkyä nopeana suunnittelun ja rakentamisen jatkumona.

Mikkelin kaupunki toteaa, että vähälukuisia hankkeita lukuun ottamatta itäisen Suomen ja Etelä-Savon muut pitkäaikaiset tarpeet on sivuutettu sekä tie- että ratahankkeiden osalta. Itä-Suomen

saavutettavuuden kannalta keskeiseen ratayhteyteen Savon rataan välillä Kouvola-Kuopio – esitetään panostettavan yhteensä vain 10 M€. Tällä summalla käytännössä poistetaan vain osa korjausvelasta, jolloin ratayhteyden kehittämisestä ei voida edes puhua. Näkemyksemme mukaan esitetty panostus Etelä-Savon saavutettavuuden kannalta on 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.”.

Huomioita tiehankkeista

Mikkelin kaupunki toteaa, että Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämistä kärkihankkeista valtatie 5 Hietanen-Pitkäjärvi välin parantaminen, Vt5 Savilahden silta ja ns Viitosväylä pidempänä liikennevirtojen runkona on jätetty pois investointiohjelmasta. Esitämme, että Valtatie 5:den tunnistetut hankkeet sisällytetään investointiohjelmaan.

Lisäksi kaupunki toteaa, että materiaalivirtojen näkökulmasta vt 13 välillä Kangasniemi – Lappeenranta tulisi huomioida ja osoittaa investointiohjelman näkymässä selkeinä hankeinvestointeina. Alempi tieverkko on keskeinen materiaalivirtojen siirtymisessä alkutuotannosta varsinaiseen tuotantoon. Kiistatta alemman tieverkon nykyinen korjausvelka kasvaessaan tulee vaikuttamaan elinvoiman kehittymiseen alueella negatiivisella tavalla. Kaupunki katsoo, että nämä tulee huomioida investointiohjelmaa päivitettäessä.

Muita huomioita

Mikkelin kaupunki pitää hyvänä, että Saimaan syväväylän kehittäminen on huomioitu investointiohjelmassa. Muistutamme lausunnossamme Pelloksen syväsataman ja siihen liittyvän meritien sekä pistoraitteen merkityksestä alueen elinvoimalle ja teollisuuden kansainväliselle kilpailukyvyille. Saimaan vesistöalueen kustannustehokkaita hankkeita tulee sisällyttää investointiohjelmaan.

Koska investointiohjelma ei tuota merkittäviä kulkutapamuutoksia, ohjelmalla ei myöskään ole merkittäviä vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin. Kunnianhimoa olisi vaadittu myös päästövähennysoimien suhteen.