

Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavien 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 investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen 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?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

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

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Paltamon kunta katsoo, että väyläverkon investointiohjelmassa on onnistuttu vastaamaan näihin tavoitteisiin. Myös muuttunut toimintaympäristö on jossain määrin huomioitu ohjelmassa. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja sitä seuranneet pakotteet ovat kuitenkin muuttaneet toimintaympäristöä merkittävästi. Koko Suomen ja erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen välityskykyä on parannettava, jotta liittyminen kansainvälisiin liikenneverkkoihin sujuu paremmin.

Muuttunut toimintaympäristö edellyttää koko tavaralogistiikan ja kuljetusketjujen tarkastelua uudelleen. Raideyhteyksien lisäksi tieverkon (ml. alempiasteinen tieverkko, yksityistiet ja satamiin johtavat liikenneyhteydet) pitää olla toimivia ja hyvässä kunnossa. Itä- ja Pohjois-Suomen liikenneverkon toimivuus kokonaisuudessaan on kriittistä myös sotilaallisen liikkuvuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Liikenneverkon strateginen tilannekuva ja tulevaisuuden tarpeet ovat tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle ja ohjelmaan sisältyvien hankkeiden valinnalle. Hankkeiden arvioinnissa ja priorisoinnissa on kuitenkin hyvä huomioida myös alueelliset erityiskysymykset ja ominaisuudet sekä liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena.

Investointiohjelman kohdassa ”Vaikutukset saavutettavuuteen” todetaan, että ohjelma tasoittaa hieman henkilöjunaliikenteen tarjoamaa nopeustasoa Itä- ja Länsi-Suomen välillä. Ohjelmalla pystytään myös vähentämään henkilöliikenteen häiriöherkkyyttä, parantamaan täsmällisyyttä, lisäämään kapasiteettia ja luomaan mahdollisuuksia vuorotarjonnan lisäämiseen välityskyvyltään ongelmallisilla Karjalan ja Savon radoilla.

Paltamon kunnan mielestä Itä- ja Pohjois-Suomen raideyhteyksien välityskyvyn ja nopeustason puutteita on nyt huomioitu ja tunnistettu. Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen tulee toteuttaa nopeasti, sillä sekä henkilö- että tavaraliikenne on hidasta ko. yhteysvälillä. Vuokatti-Kontiomäki sähköistys on tärkeä. Koko Joensuu-Kontiomäki -rata on elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeä yhteys. Ratayhteys tulee sähköistää kokonaan. Tämä parantaa radan välityskykyä ja antaa mahdollisuuksia suunnitella radan monipuolisempaa käyttöä sekä tavara- että henkilöliikenteen osalta.

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 Pohjois-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.

Välttämätön ehto rataverkon tarjoamille aluekehitysedellytyksille on rataverkon säilyminen liikennöitävässä kunnossa, eikä kunnan heikkeneminen saa aiheuttaa lisääntyviä liikennöintirajoituksia. Raidekuljetusten kustannustasoon vaikuttavat tekijät ja välityskyvyn riittävyys ovat koko maan aluekehityksen näkökulmasta tärkeitä erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille.

Maantiehankkeiden osalta investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta eivät ole tasapuoliset ja selkeät. Investointiohjelman 2025–2032 maantiehankkeet -listauksesta puuttuu kokonaan Pohjois- Suomeen suunnitellut tiehankkeet.

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

Toimintaympäristön merkittävästi muututtua Itä- ja Pohjois-Suomen elinvoiman edellytysten varmistaminen mm. väyläverkon investointi- ja kehittämishankkeiden avulla on koko maan kilpailukyvyyn ja turvallisuuden perusta. Elinvoimainen, saavutettava ja asuttu itäraja on turvallisin raja. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisiin hankearviointeihin, vanhentuneen kustannus-hyötylaskelman perusteella näyttää. Investointikohteiden arvioinnissa tulee huomioida aidosti mm. elinkeinoelämän tulevat investoinnit ja merkittävät kuljetukset väyläverkolla.

Traficommin laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla vähintään vuoteen 2030 asti. Tämä ei näy riittävällä tavalla investointiohjelmaluonnoksessa. Savon radalle Kontiomäki - 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. Esimerkiksi raakapuun ja energiapuun kuljetus sekä tuulivoimaloiden komponenttien ja muiden raskaiden materiaalien kuljetukset aiheuttavat erityisesti alemmalle tieverkolle erityistä rasitusta. 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.

Paltamo kunta edellyttää, että investointiohjelma tulee päivittää vuosittain ennen kunkin vuoden talousarviovalmistelua. Väylävirasto vastaa valtion väyläverkkojen strategisen tilannekuvan päivityksistä, ja sen kautta investointiohjelmaan saattaa tulla uusia hanke-ehdokkaita. Investointiohjelman sisältöä ja kiireellisyysjärjestystä tulee tarvittaessa arvioida uudelleen, mikäli EU:n rahoitusta pystytään hyödyntämään nykyistä paremmin osana maamme liikenneverkkoinvestointien rahoittamista.

Ohjelma on laadittu väylämuotokohtaisesti ja siinä on pitäydytty Liikenne 12 -suunnitelman väyläkohtaisessa talousraamissa. Saadaanko näin aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma? Vaihtoehtona voisi olla liikennesektorin kokonaistalouskehukseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

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

Investointiohjelman ja strategisen tilannekuvan valmistelussa on tärkeää 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. Väyläviraston ja Traficomien mukanaolo maakunnallisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä on välttämätöntä yhteisen tilannekuvan ylläpitämiseksi.

Myös suunnitteluohjelman vuosittaiseen laadintaan tulee jatkossa sisältyä alueellista vuorovaikutusta ja siinä tulee hyödyntää mm. maakuntaliittojen ajantasaista tietoa ja asiantuntemusta valtakunnallisen ja yli maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämis- ja suunnittelutarpeista.

Investointiohjelmaan tulisi lisätä myös yhteenveto päivityskierroksen muutoksista perusteluineen.

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

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.

Paltamon kunta katsoo, että Oulu – Kontiomäki -välin raideliikenteen tarpeita on arvioita muuttuneen toimintaympäristön tulokulmasta. Arvioinnissa on huomioitava myös turvallisuuteen liittyviä asioita. Myös Iisalmen – Ylivieska -välin välityskyvyn parantamista on vietävä eteenpäin.

Kainuussa on monia kriittisiä maantie- ja rautatiesiltoja, joiden heikko kunto uhkaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja kansallista huoltovarmuutta. Mikäli kunnostuksia ei kiirehdiä, voidaan pahimmillaan ajautua siltojen käyttökieltoon. Tämä voi johtaa logistisesti erittäin kalliisiin toimenpiteisiin ja aiheuttaa merkittävää haittaa elinkeinoelämälle.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

TEN T -verkon toteutuksen osalta on tärkeää varmistaa Pohjois- Suomen kytkeytyminen Pohjois-Ruotsin ja -Norjan liikenneverkkoon. Näin varmistetaan suora yhteys Norjan satamiin ja huoltovarmuuden toteutuminen vaihtoehtona Itämerelle ja Länsi-Suomen satamille.

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. Kajaanin lentokentän ja sen toimintojen kehittäminen tulee olla suunnitelmallista. Kajaanin lentokenttä on tärkeä alueen matkailun, elinvoiman ja myös sotilaallisen liikkuvuuden tulokulmista. Kajaanin lentokenttää ja kenttätöimintoja tulee kehittää mahdollistaen charter-koneiden saapuminen ja paikoitus.