

Kuopion kaupunginhallitus
27.2.2023

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=6f42f622-c926-4c0b-b113-d0a260c71a36>

Kuopion kaupungin lausunto / Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031-lausunto

Kuopion kaupunki antaa lausunnon Väyläviraston esittämien kysymysten pohjalta seuraavasti:

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

Investointiohjelman tavoitteet pohjautuvat Liikenne 12-suunnitelman tavoitteisiin:

- Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla
- Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Itä-Suomen osalta investointiohjelma ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita eikä ota huomioon muuttunutta toimintaympäristöä.

Investointiohjelman toimenpiteiden osalta on otettu käyttöön vaikutusten vertailuun PRIO-työkalu. PRIO:ssa kerrotaan olevan ”yhteensä kuusi määriteltyä tavoitealuetta, jotka muodostetaan pääosin kannattavuuslaskelmalta saataviin hyötykomponentteihin pohjautuen”. Laskentatyökalu ei ota huomioon saavutettavuutta turvallisuuden näkökulmasta eikä myöskään huoltovarmuuden, kuten elintarviketuotannon ja -jakelun, turvaamista.

Elinvoimainen Suomi tarvitsee mittavia liikenneinvestointeja myös itäiseen ja pohjoiseen Suomeen kilpailukyvyin ja tasapainoisen valtakunnallisen kehittämisen näkökulmasta.

Toimintaympäristö on viime vuosina muuttunut voimakkaasti ja pysyvästikin (2020 keväällä alkanut korona sekä 2022 helmikuussa alkanut ja edelleen jatkuva Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan), millä on ollut voimakkaita vaikutuksia myös asumiseen, liikkumiseen ja elinkeinoelämään. Kriisin lopulliset vaikutukset eivät ole tiedossa, mutta tämänhetkisen tiedon perusteella sillä on ollut merkittäviä vaikutuksia mm. Saimaan vesiliikennereitin käyttöön sekä elinkeinoelämän kuljetuksiin. Esimerkiksi Yaran Siilinjärven tehtaiden yhteydessä toimivalla EU-alueen ainoalla fosfaattikaivoksella on jouduttu tekemään merkittäviä kumipyörä- ja raideliikenteeseen tukeutuvia uusia logistisia ratkaisuja.

Hyvänä asiana nähdään se, että puolivuositain päivittyvässä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on pyritty tuomaan esiin Venäjän suunnan rautatieliikenteen määrän romahdus ja muutokset kuljetusvirtoihin Suomessa. Tilannekuva ja toimintaympäristön analyysi on tältä osin parantunut edelliseen investointiohjelmaan (2023-2030) verrattuna, mutta oleellinen kysymys on, huomioidaanko toimintaympäristön muutosten vaikutuksia edelleenkin riittävästi

kehittämishankkeiden, isoja peruskorjaushankkeiden ja hankekokonaisuuksien rahoituksen allokoinnissa Itäiseen Suomeen, Kuopion seudulle ja Pohjois-Savon maakuntaan.

Investointiohjelmassa geopoliittisen toimintaympäristön muutosta on arvioitu hyvin pintapuolisesti, eikä siinä ole otettu huomioon riittävällä tavalla Venäjän hyökkäyssodan pitkäaikaisia vaikutuksia valtakunnan kokonaisturvallisuuteen ja saavutettavuuteen turvallisuuden näkökulmasta. Suomella on koko itäisen Euroopan valtioista pisin valtakunnanraja Venäjän suuntaan; siksi ei riitä, että turvattuna ovat vain pohjois-etelän suuntaiset yhteydet.

Edellä mainittujen suuntien lisäksi on huomioitava huoltovarmuuden, elintarviketuotannon ja -jakelun edellytysten turvaaminen myös itä-länsi-suunnassa, erityisesti alemman tieverkon osalla. Näihin on kiinnitettävä huomiota, koska toimintaympäristön muutokset vaikuttavat merkittävästi niin kansallisen kuin maakunnallisen ja seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun uudistamiseen ja investointien suuntaamiseen.

Toimintaympäristön muutosvaikutukset vaativat turvallisuusteeman osalta perusteellisempää tarkastelua. Kansliapäälliköiden helmikuun 2023 julkaisussa [Mahdollisuudet Suomelle : Kansliapäälliköiden viestit hallitusvaihdokseen \(valtioneuvosto.fi\)](#) todetaan mm.: “Venäjän hyökkäyssota vaikuttaa Suomen turvallisuuteen perusteellisesti ja pitkäkestoisesti. Siihen vaikuttavat Venäjän hyökkäyssodan lisäksi laajat globaalit kehityskulut. Kansallinen turvallisuus vaatii kokonaisvaltaista tarkastelua. Uhat sijoittuvat yhä useamman eri hallinnonalan vastuulle, mikä korostaa kykyä yhteensovittaa valmisteluja ja toimia. Huoltovarmuutta, kriittisen infrastruktuurin toimintavarmuutta ja väestönsuojelua on kehitettävä vastaamaan muuttuneen toimintaympäristön vaatimuksia.”

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelut eivät ole ajan tasalla. Liikenne 12 ohjelmaluonnoksen kriteereitä tulee uudelleen tarkastella vientikuljetusten, huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja suurhankkeiden investointien näkökulmasta. Traficom in analyysimallissa tulee ottaa huomioon teollisuuden arvoketjut myös vähäliikenteisten väylien osalta ja uudistaa myös hyöty-kustannusindeksiä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) laadinnassa ja liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on geopoliittisen tilanteen vuoksi tarkasteltava painokkaammin Suomen sisäisiä muuttuneita liikennevirtoja sekä huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tarpeita (elintarvikehuolto, energiahuolto, kriittiset mineraalit, puukuljetukset, sotilaallinen liikkuvuus, vientikuljetukset). Itä- ja Pohjois-Suomen tie- ja raitinfraktuurin jälkeenjäaneisyys ja jatkuvasti lisääntyvän korjausvelan ja kasvavien logististen kustannusten vuoksi perusväylänpidossa korostuu koko väyläverkostojen käytettävyys ja toimintavarmuus.

Investointiohjelmaluonnoksessa on perusväylänpidon pieniin parantamishankkeisiin käytettävissä noin 755 milj. euroa, josta maanteille kohdistuu 310 milj. euroa, rautateille 420 milj. euroa. Todellisiin tarpeisiin nähden ko. allokaatiot ovat sekä valtakunnallisesti että Kuopion seudun ja Pohjois-Savon maakunnan näkökulmasta riittämättömiä.

Varautumisen, huoltovarmuuden ja aluetalouden näkökohdat sekä väyläinvestointien jälkeenjääneisyys tulee ottaa vahvemmin huomioon lähivuosien investointiohjelmassa.

TEMin 13.2.2023 julkaisema Itä-Suomi-ohjelma Itäinen Suomi – uusi suunta. Visio ja teot (valtioneuvosto.fi) toteaa saavutettavuuden olevan itäisen Suomen elinvoiman ehto. Helsingin yliopisto tuotti raporttiin geopolittisen katsauksen, missä kannetaan huolta itäisen Suomen saavutettavuuden ja sen myötä myös elinvoiman rapautumisesta ja sen haitallisista turvallisuuspoliittisista vaikutuksista koko Suomelle.

Investointiohjelmaluonnoksen yhteenvedossa ja tarkemmin luonnoksen vaikuttavuusarvioinnissa todetaan valtakunnan eri osia vertailtaessa, että Itä-Suomen hankkeissa korostuvat kestävyysyhyödyistä ympäristö- ja terveyshyödyt verrattuina muihin seutuihin. Hyötynäkökulmana pitäisi korostaa myös saavutettavuusnäkökulmaa, koska investointiohjelmaluonnoksen vaikuttavuusarvioinnissa investointiohjelman hankekorin painottaa suhteellisesti eniten saavutettavuutta.

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

Rataverkon kehittäminen

A) Savon radan välityskyvyn parantaminen, kehittäminen ja nopeuden nosto

Kuopion alueen ja Pohjois-Savon saavutettavuutta on pikaisesti parannettava Savon radan osalta. Savon radan välityskyvyn parantaminen tulee nostaa kärkihankkeiksi. Perusteena on huoltovarmuus- ja kokonaisturvallisuuskäsitteet koko maan näkökulmasta. Venäjä-yhteyksien katkeamisen seurauksena teollisuuden raaka-ainetalous kotimaistuu ja etenkin puukuljetukset ruuhkauttavat jo entuudestaan huonon välityskyvyn omaavaa Savon rataa.

Liikenne on kasvanut Savon radalla selvästi enemmän kuin muulla rataverkolla ja se on ylituottanut. Puuraaka-ainevirrat ovat ohjautuneet uudelleen. Tämä koskee Savon radan ohella myös Karjalan rataa sekä Hamina-Kotka-Kouvola-Itä-Suomi yhteyttä.

Savon ja Karjalan radat tarvitsevat nopeita parantamistoimia. Niitä on kehitettävä sekä kapasiteetiltaan että palvelutasoltaan osana itäisten yhteyksien parantamista muuttuneen geopolittisen tilanteen aiheuttamien liikennevirtojen uudelleen suuntautumisen johdosta.

Savon radan matka-ajat ovat muuta Suomea merkittävästi heikommalla. Suuntaansa jopa viiden tunnin junamatka Kuopio-Helsinki-välillä ei ole kilpailukykyinen henkilöautomaatkaan verrattuna. Investointiohjelma luo edellytyksiä nopeuttaa Kuopion ja Joensuun junayhteyksiä Helsinkiin 5 minuuttia. Tämä on riittämätöntä ja tavoitetaso on oltava huomattavasti korkeampi, kyse on käytännössä kahden tunnin nopeustarpeesta. Tarvitaan pikaisia toimia.

Investointiohjelmaan sisältyviin rataverkon kehittämishankkeisiin on sisällytetty Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentäminen. Hanke on perusteltu mutta resurssointi liian pieni (kustannusarvio 12

M€). Suunnitteluvaiheessa oleva Itärata on pidemmän aikavälin mittava hanke, jonka etenemiseen liittyy paljon odotuksia.

B) Kuopion tavararatapihan 2. vaihe

Kuopion ratapiiha-hanke tulee toteuttaa suunnitellussa laajuudessa. Valtio on sitoutunut Kuopion tavara- ja henkilöratapihan parantamisen 1. vaiheeseen 30 miljoonan euron rahoituksella. Kuopion ratapiiha on tunnistettu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa yhdeksi keskeisimmistä ja kriittisimmistä rataverkon parantamiskohteista. Valtio arvioi vaiheen 2. toteutuksen osana Liikenne12 -suunnitelman mukaista investointiohjelmaa. Kuopion tavararatapiiha tulisivat nostaa pikimmiten valtion väyläverkon investointiohjelmassa toteutettavaksi hankkeeksi.

Tieverkon kehittäminen

A) Vt5 – Leppävirta-Kuopio ja Siilinjärvi -Iisalmi

Vt5 on erityisesti Leppävirta-Kuopio- sekä Siilinjärvi-Iisalmi-väleillä merkittäviä sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita. Esimerkiksi v. 2022 tapahtui Vt5 Leppävirta-Kuopio osuudella 18 liikenneonnettomuutta (sisältäen 9 hirvi tai muuta eläinonnettomuutta). Loukkaantuneita oli 15 henkilöä ja kuolleita 1 henkilö. Yhteensä tällä tieosuudella tapahtui vuosina 2013-2022 168 liikenneonnettomuutta ja vastaavasti loukkaantuneita oli 65 henkilöä ja kuolleita 7 henkilöä (lähde: Pohjois-Savon Elyn rekisteri).

Investointiohjelmassa todetaan, että Vt5 Leppävirta–Kuopio on Itä-Suomen liikennestrategian kärkihanke. Hanke parantaa merkittävästi tieosuuden liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, jolloin mm. elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Hanke on ensiarvoisen tärkeä Pohjois-Savon kasvun kärkialojen ja kärkiyritysten kuljetuksille, hanke parantaa elinkeinoelämän yleisiä toimintaedellytyksiä ja luo sille uusia kehittymismahdollisuuksia.

Suunnitellut toimenpiteet tukevat alueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämistä. Hanke parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä tulevaa liikennetarvetta. Hanke huomioi Leppävirran kunnan maankäytön tarpeet. Vaikutukset saavutettavuuteen ja turvallisuuteen ovat myös positiivisia. Em. seikoista huolimatta hanke ei edelleenkään kuulu investointiohjelmaan ja se on nostettava vuoden 2024 toteutusohjelmaan. Tiesuunnitelmat valmistuvat v. 2023 aikana.

B) Vt9 – Riistavesi / Melalahti parantaminen

Vt9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle ja tulisi myös sen vuoksi nostaa Väylän investointilistalle. Tieosuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon. Suunnittelukohde sijaitsee Vt9 Riistavedellä Kuopion itäosassa. Suunniteltavan tieosuuden liikennöitävyyttä haittaavat tien kapeus, mäkisyys ja mutkaisuus. Myös ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Suunniteltavalla tiejaksolla ei ole erillistä jalankulku- ja pyörätien yhteyttä ja näin ollen suojattomien tienkäyttäjien asema on turvaton valtatie kapeilla pientareilla. Tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen rakentamalla valtatie osin uudelle linjaukselle

taajaman kohdalla. Valtatiejaksoa parannetaan ohituskaistoilla, kehittämällä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä toteuttamalla yksityisteiden ja maanteiden liittymäjärjestelyjä.

- C) Vt9 Jyväskylä - Kuopio ja Kuopio-Joensuu kehittämisselvityksessä välille esitettyjen toimenpiteiden välitön toteuttaminen. Väylän kehittämisselvitykset <https://vayla.fi/vt9-hankasalmi-ylamylly-kehittamisselvitys>
- D) Perusväylänpidon rahoituksen nosto

Rahoitus nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeillä pääväylien ulkopuolisilla vähäliikenteisillä maanteilla ja rautateilla.

Saimaan kanavan epävarmuustekijät on huomioitava vähäliikenteisen väyläverkoston kunnostamisella Itä-Suomessa. Alueen tiestön korjausvelka tarvitsee korjaustoimenpiteitä, ja laajempaan huoltovarmuuteen liittyvät näkökohdat tulee huomioida, koska alue on merkittävää teollisuuden ja alkutuotannon aluetta. Sujuvat poikittaisyhteydet sekä yhteydet pohjoiseen suuntaan tulee huomioida valtakunnallisessa väylien suunnittelussa.

Väyläverkon kehittämisen suunnitteluun kohdistetaan rahoitusta Liikenne 12 - suunnittelukaudella noin 160 milj. euroa, keskimäärin 13 milj. euroa vuodessa. Tämä on riittämätön määrä niin valtakunnan tason kuin Pohjois-Savon ja Kuopion seudun tarpeita ajatellen.

Vesiliikenteen kehittäminen

Kun puukuljetukset ovat lisääntyneet rataverkolla niin sama on tapahtunut vesiliikenteessä. Venäjän rajan ja Saimaan kanavan ”sulkeutuminen” ei ole suinkaan lopettanut vesiliikennettä Saimaan altaassa, vaan on lisännyt sitä toimijoiden välillä lisääntyneiden puukuljetusten muodossa. Kuopion rahtisatamassa liikkui viime vuonna 215 000 m³ raakapuuta, kun edellisenä vuonna sitä liikkui 80 000 m³. Tälle vuodelle ennustetaan lisää kasvua. Siltä osin vesiväyliä Saimaalla ei kannata unohtaa, vaikka kanavan käyttö onkin lähes loppunut. Koko Saimaan altaalla puuta liikkui viime vuonna lähes miljoona kuutiota laivakuljetuksina. Luvuissa ei ole mukana uittoa.

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

Väyläviraston hankkeilla on ollut ja tulee myös aina olemaan merkittävä osa Suomen aluekehityksen kannalta. Ihmisten ja tavaroiden sujuva, turvallinen ja tulevaisuudessa kestävä liikkuminen luo alueellista ja maakunnallista kehittämispotentiaalia sekä hyvinvointia. Paikallisesti katsottuna suurilla väylähankkeilla on hyvin moninaisia vaikutuksia ja tästä syystä prosessia tulisi kehittää nykyistä avoimemmaksi ja kuulevammaksi prosessiksi sekä ketterämmäksi, missä hyvissä ajoin investointiohjelman valmisteluvaiheessa kuultaisiin kuntia, maakuntaliittoja ja maakuntakeskuksia, millä on alueellisesti arvokasta tietoa niistä investointitarpeista millä olisi maakunnan kehittymisen kannalta merkittävimpiä vaikutuksia.

Kohteiden valintakriteereitä tulisi myös kehittää läpinäkyvämpään suuntaan. Vaikka hankkeiden hankekorttipohja on sama, niin sisällöllinen tarkkuus vaihtelee hyvin paljon eri hankkeiden välillä. Lisäksi hankkeiden kustannusarvioiden osalta tulisi selkeästi tuoda esiin mihin suunnitteluvaiheeseen kustannusarvio pohjautuu.

Arviointikriteereihin tulisi lisätä omaksi kohdaksi myös vaikutukset elinkeinoelämälle ja maankäytölle, koska valtion väylähankkeilla on merkittäviä vaikutuksia em. asioissa. Lainvoimaisilla tie- ja ratasuunnitelmilla, mitkä eivät etene riittävän nopealla aikataululla investointivaiheeseen, voi pahimmillaan olla merkittävä yhteiskunnan kehittämistä estävä vaikutus, mikäli kuntien maankäytön kehittäminen nojaa suunniteltuihin väyläjärjestelyihin. Tästä syystä investointiohjelmien arviointikriteereissä tulisi ehdottomasti arvioida myös käynnistymättömien hankkeiden vaikutuksia alueellisiin maankäytön kehittämishankkeisiin. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota laajemmin vaikutuksiin eri liikennemuotojen osalta, ei pelkästään autoliikenteen osalta.

Ministeriöiden välistä vuoropuhelua on tarpeen lisätä voimakkaiden keskinäisriippuvuuksien sekä tilannekuvaseurannan takia sekä ristikkäisten vaikutusten välttämiseksi asioita toimeenpantaessa alueilla. Esimerkkinä oppivelvollisuuslaajennukset sekä aikuisten osuuden kasvu toisen asteen ammatillisissa opinnoissa, mikä on voimakkaasti lisännyt liikkumistarpeita.

Valtakunnalliset huoltovarmuus- ja kokonaisturvallisuusnäkökohdat sekä geopoliittisen tilanteen pitkäaikaiset muutokset tulee perusteellisemmin huomioida pääväylien osalta. Tämä koskettaa vahvasti itäistä Suomea, jossa sijaitsee EU:n ulkoraja. Valtiovallan tulee yhdessä EU:n kanssa ponnekkaammin järjestää itäisen Suomen saavutettavuusasiat nykyistä huomattavasti paremmalle tasolle ja hakea rahoitusratkaisuja EU:n piiristä sekä selvittää myös innovatiivisia rahoitusmalleja kansainvälistä tasoa myöten. Alueen elinvoimaisena pitäminen on maan kokonaisturvallisuuden avainkysymyksiä.

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

Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 milj. euron rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierroksen toimenpiteiden valtion rahoituksen kaikilla MAL-seuduilla. Investointiohjelman liiteraportissa ”MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet” on tuotu tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle kohdistuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa.

MAL sopimukset koetaan toimivaksi tavaksi järjestää kaupunkiseutujen ja valtion välinen yhteistyö. MAL sopimukset (hankkeet ja niiden rahoitus) ovat osa kansallista kaupunkipolitiikkaa kaupunkien ja kaupunkiseutujen keskeinen merkitys on tunnustettava ja valtion resursoinnin on oltava riittävää (MAL-sopimusmenettelyn tila ja kehittämistarpeet -selvitys, Kuntaliitto Mervi Hemminki ja Henrik Lönnqvist 2022).

Liikennehankkeiden yhteisrahoitusmallin osalta tarvitaan yhdessä sovitut periaatteet valtion ja MAL kaupunkiseudun kesken. Liikennehankkeiden yhteisrahoitusmallin yleisperiaatteet on syytä

neuvotella ennen seuraava sopimuskierrosta valtion ja MAL kaupunkiseutujen kuntien kesken. Kuntien osuutta rahoituksesta ei voida kasvattaa, koska kuntien on kyettävä rahoittamaan kasvun muut kustannukset (investoinnit).

MAL-prosessin ja Liikenne 12 - suunnitelman päivittämisen suhdetta on tarpeen selkeyttää valtion ja kuntien yhteistyönä: valmisteluprosessien sykli ja suhde toisiinsa, mistä asioista sovitaan sopimuksissa. Viime MAL-sopimusneuvottelukierroksella nähty Liikenne 12-suunnitelman valmistelun ja MAL-sopimusten välinen sisällöllinen epäselvyys ei saa jatkossa toistua.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelmaluonnoksessa todetaan, että Liikenne 12 -suunnitelman kolme tavoitetta saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus – ovat keskenään rinnakkaisia ja tasavertaisia, ja ne kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Herää kysymys tavoitteiden vaikutuksesta ilmastonmuutokseen, kun investointiohjelmissa vastaavasti todetaan, että suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä. Jos ajatellaan kansallisia kunnianhimoisia päästötavoitteita ja liikenteen osuutta ja merkitystä siinä, tulisi ilmastovaikutusten olla vaikuttavuusarvioinnin perusteella selvästi suuremmat. Liikenne 12 –suunnitelman kolmea päätavoitetta tulee myös tarkistaa ja pitkäkestoisesti muuttuneeseen turvallisuustilanteeseen paremmin sopiviksi.

Investointiohjelmaluonnoksessa korostetaan valmistelun ja laadinnan vuorovaikutteisuutta ja osallisuutta ja todetaan että kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet esille alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätöiden kautta. Kuopion seudun liikennejärjestelmätyöryhmän työssä ovat mukana myös Traficom ja Väylän edustajat, mitä voidaan pitää hyvänä asiana. Jos tarkastellaan aiempien Väylän investointiohjelmiin esitettyjä kehittämishankkeita Kuopion seudun ja koko maakunnan alueella, voidaan perustellusti kysyä missä määrin osallistamisella ml. lausunnoilla on todellista vaikutusta siihen mitä hankkeita investointiohjelmaan lopulta sisällytetään.

TEN-T asetusuudistuksessa päivitetään TEN-T verkon vaatimuksia ja verkon laajuutta. Kuopio on tulossa uutena solmukohtana mukaan TEN-T verkostoon. Tämä tuo lisää vaatimuksia mm. kestävästä liikkumisesta SUMP-käytäntöihin (Sustainable Urban Mobility Plan) sekä investointeihin. Väylän Investointiohjelmissa 2024-2031 tunnistetaan CEF potentiaaliset hankkeet, joille voidaan hakea tukea kansallisen rahoituspäätöksen jälkeen. Kuopion seutu pitää välttämättömänä velvoitteiden toteuttamiseksi riittäviä resurssikohdennuksia jatkossa myös valtio-osapuolelta. TEN-T-verkon toteutuksen eteneminen tulee varmistaa riittäväillä liikenneinfratarkoituksilla sekä Itä- ja Pohjois-Suomen kytkäytymisellä Pohjois-Ruotsin ja Norjan liikenneverkkoon. Pohjoisen tulee tarjota ”Itämeri-riippumaton” yhteys länteen, mikä vahvistaa investointien saantia Suomeen.