

## Lausunto, Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032

Kaupunginhallitus 11.12.2023 § 361  
8299/00.04.00/2023

Valmistelijat / lisätiedot:  
yhteyspäällikkö Tero Piippo, puh. 044 718 2125  
yleiskaavapäällikkö Heli Laurinen, puh. 044 718 5430  
kaupungininsinööri Ismo Heikkinen, puh. 044 718 5656  
kunnossapitopäällikkö Markku Kolari, puh. 044 718 5675  
suunnitteluinsinööri Hanna Väätäinen, puh. 044 718 5318  
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

### Päätösehdotus

kaupunginjohtaja Soile Lahti

Kaupunginhallitus päättää antaa alla esitetyn lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025-2032 väylävirastolle annettavaksi.

### Päätös

Merkitään, että yleiskaavapäällikkö Heli Laurinen ja yhteyspäällikkö Tero Piippo olivat läsnä vastaamassa kysymyksiin ja he poistuivat kokouksesta asian esittelyn jälkeen.

Kaupunginhallitus päätti antaa väylävirastolle esitetyn lausunnon lisäyksellä kohtaan 1. lisämaininta Saimaan kanavasta:

” Saimaan kanavan sulkeutuminen on aiheuttanut merkittävässä määrin logistista kuormitusta maanteillä, mikä on syytä huomioida pää- ja yhdysteiden kunnostusvaroissa. Lisääntyneiden uittomäärien vuoksi satama-alueiden kunnostuksiin tulee myös varata resursseja.”

Kaupunginhallitus päätti antaa valmistelijoille oikeuden tehdä lausuntoon teknisluontoisia korjauksia.

### Selostus

Väylävirasto pyytää 22.12.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032. Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, jonka kautta erilaiset vaikutukset ja tieto tulee näkyväksi.

Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta erityisesti seuraavien kysymysten kautta: (Kuopion kaupungin lausunto)

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

Kuopion seudun, Pohjois-Savon maakunnan ja koko Itä-Suomen osalta investointiohjelma **ei edelleenkään** vastaa riittävästi Liikenne 12-suunnitelman tavoitteisiin. Muuttunutta toimintaympäristöä on huomioitu uudessa investointiohjelmassa, mutta tarkasteltaessa varsinaisten investointihankkeiden kohdentumista, voidaan vetää johtopäätös, että **maan eri osien tasapuolinen kehittäminen ei investointiohjelmassa edelleenkään toteudu**. Muuttunut turvallisuustilanne sekä huoltovarmuuden ja teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseen liittyvät väylähankkeet on priorisoitava investointiohjelmassa.

Geopoliittisen tilanteen muutokset ovat dramaattisimmat itäisessä Suomessa, kun teollisuuden logistiikkaketjut on jouduttu järjestämään uudelleen. Itä-ajan turvallisuustilanteen pidempiaikainen muuttuminen on kasvava peruste huolehtia itäisen Suomen elinvoimasta ja infran toimivuudesta. Asiantuntijat arvelevat käsillä olevan epävakaisen aikakauden kestävän jopa vuosikymmeniä. Itäisen Suomen tie- ja ratainfrastruktuurin jälkeenjääneisyyden ja jatkuvasti lisääntyvän korjausvelan vuoksi perusväylänpidossa korostuu koko väyläverkoston käytettävyys- ja toimintavarmuus. Tämä ei näy riittävästi lausuttavan investointiohjelman sisällössä. Saimaan kanavan sulkeutuminen on aiheuttanut merkittävässä määrin logistista kuormitusta maanteillä, mikä on syytä huomioida pää- ja yhdysteiden kunnostusvaroissa. Lisääntyneiden uittomäärien vuoksi satama-alueiden kunnostuksiin tulee myös varata resurssia.

## **2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

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 ratainfrastruktuurin jälkeenjääneisyys ja jatkuvasti lisääntyvän korjausvelan ja kasvavien logististen kustannusten vuoksi perusväylänpidossa korostuu koko väyläverkostojen käytettävyys ja toimintavarmuus.

Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle kun kehittämisresurssit on kohdennettu muualle. Investointiohjelman tulisi ottaa painokkaammin huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää.

V. 2025-2035 investointiohjelmaluonnoksessa uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä valtakunnallisesti noin 3 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa. Luvut ovat suurempia kuin edellisessä Investointiohjelmaluonnoksessa, jossa perusväylänpidon pieniin parantamishankkeisiin käytettävissä noin 755 milj. euroa, josta maanteille kohdistuu 310 milj. euroa, rautateille 420 milj. euroa. **Vaikka kokonaissummat ovat valtakunnallisessa tasolla suurempia, on tilanne Kuopion seudun ja koko Pohjois-Savon maakunnan todellisiin tarpeisiin nähden riittämätön.** Varautumisen, huoltovarmuuden ja aluetalouden näkökohdat sekä väyläinvestointien jälkeenjääneisyys tulee ottaa vahvemmin huomioon lähivuosien investointiohjelmassa.

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

### **Rataverkko**

Investointiohjelmaan (2025-2032) sisältyviin rataverkon kehittämishankkeisiin on sisällytetty Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen 25 M€ ja Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentäminen 18 M€ (pääväylä, TEN-T-kattava): merkittäviä kehittämistarpeita matka-aikojen lyhentämisen lisäksi on Kouvola-Kuopio rataosalla myös välityskyvyn ja junaliikenteen sujuvuuden parantamisessa. Toimenpiteitä tarvitaan useilla liikennepaikoilla (mm. pidentäminen, uudet sivuraiteet, vaihteiden uusiminen) sekä kaksoisraideosa Kuopio-Kurkimäki yhteysvälille.

### **Kuopion henkilö- ja tavararatapihojen uudistaminen**

Kuopion ratapihahankkeen toteuttamiseksi on Väylävirastolla ollut laajuudeltaan vaihtoehtoisia suunnitelmia. Nyt toteutuksessa olevalla ja 2024 valmistuvalla hankkeella (Kuopion ratapihan parantaminen, vaihe 1) on määrärahavaltuutusta 42 milj.€ ja lisäksi hankkeeseen käytetään 6 milj.€ kunnossapitorahaa. Tällä rahoituksella uudistussuunnitelmaa on jouduttu karsimaan/priorisoimaan ja toutsuttamaan sen kevennettynä, jotta saadaan toteutettua akuutit korjaustoimenpiteet. Valtion osoittama määrärahoitus ei ole riittänyt laajempiin esim. raidemääriin/-pituuksiin tarvittaviin toiminnallisiin uudistuksiin. Kuopion ratapihoille tarvitaan siis jatkossa toimia, jotka osaltaan liittyvät laajempaan matka-aikojen lyhentämistarpeeseen esim. Savon radalla. Tämä ns. 2. vaihe tulisi nostaa valtion väyläverkon investointiohjelmassa toteutettavaksi hankkeeksi yhteensovittaen muuhun rataverkon uudistamiseen.

### **Pääväylät**

Karttaesitys paljastaa selkeästi, että Pohjois-Savon pääväylien ja tieverkon parantamishankkeet puuttuvat kokonaan investointiohjelmasta (2025-2032).

Esitämme investointiohjelmassa huomioitavina muutoksina seuraavia kehittämishankkeita:

- Vt5 - Leppävirta-Kuopio (on hallitusohjelmassa 140 M€, mutta ei edelleenkään investointiohjelmassa). 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 kehittämismahdollisuuksia.
- Pääväylä Vt-5 Varkaus - Leppävirta osuuden parantamishankkeen yhteydessä Riikinnevan Ekovoimalaitokseen ja jätekeskukseen johtavan Riikinnevantien oikaisu ja tarvittavien yhteyksien kehittäminen. Pohjois-Savon maakuntakaavaan on merkitty oikaisutarve. Tiestöä kuormittaa mittava ja kasvava kuorma-autoliikenne, mikä altistaa onnettomuuksille sekä hankaloittaa muutenkin liikennöintiä.
- Vt9 Toivalan eritasoliittymä

Kallan sillat -hankkeessa (Vt5 Päiväranta-Vuorela) Vt9 parannettiin Vuorelan/Toivalan teollisuusalueelle saakka. Tänä vuonna käynnistyy Vt9:lla Kuopion lentokentätien risteuksen eritasoliittymän työt osana Lotteinen-Jännevirta hanketta. Esitetty kohde jää siten kahden perusparannuskohteen

väliin, ja kyseisellä tien kohdalla 60 km/h nopeusrajoitus muutaman kilometrin matkalla. Perusparannuksella saavutettaisiin liikenneturvallisuuden lisäksi sujuva liikennöinti lentoasemalle ilman alennettuja nopeusrajoituksia esim. ajoratamallilla 2+2. Kuopion Lentoaseman merkitys korostuu entisestään lähivuosien aikana, ja logistiikalla on merkittävä rooli asiassa. Samalla sujuvoitettaisiin poikittaisliikennettä Toivalasta ja Ranta-Toivalasta. Myös välin Toivalasta aina valtatielle 5 tulisi sisältyä tähän hankkeeseen.

Nykyisin Vtg:lle pääsy on melko hankalaa. Kohteesta on tehty esiselvitys (POS Ely), jatkovalmistelu vaatii tiesuunnitelman tekoa. Vtg on pääväyläasetuksen mukainen pääväylä eikä 60 km/h ole palvelutasotavoitteiden mukainen nopeus. <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/paavaylaverkko>

Vtg on myös osa EU:n TEN-T kattavaa verkkoa. <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tent>

- Vtg Riistaveden kohta (kuuluu TEN-verkkoon ja pääväylien palvelutasoluokkaan II) Kehittämisselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden välitön toteuttaminen.
- Vtg Siilinjärvi-Alapitkä -hanke, yleissuunnittelu käynnissä. Hanke parantaa liikennevirtojen sujuvuutta ja on turvallisuusnäkökulmia parantava pääväylän jatkumo.
- Perusväylänpidon rahoituksen nosto

Rahoitus nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeillä pääväylien ulkopuolisilla maanteillä ja rautateillä. Painotetaan myös vähäliikenteisten teiden päällysteiden ja runkojen sekä siltojen parantamista. Ohjelmointi perustuu Väyläviraston ja ELY-keskusten asiantuntemukseen ja koko itäisen Suomen alueen liikennejärjestelmätöihin ja suunnitelmiin.

#### Vesiväylät:

Maininta Saimaan raakapuukuljetusväylien parantamisesta 2,1 M€ on oikeansuuntainen, mutta **resursseiltaan täysin riittämätön**. Kun puukuljetukset ovat lisääntyneet rataverkolla niin sama on tapahtunut myös 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 vuonna 2022 kaikkiaan 215 000 m<sup>3</sup> raakapuuta, kun edellisenä vuonna sitä liikkui 80 000 m<sup>3</sup>. Tänä vuonna rahtisatamassa liikkunut puumäärä on pienentynyt, mutta vastaavasti uittomäärät ovat lisääntyneet. Siltä osin vesiväyliä Saimaalla ei kannata unohtaa, vaikka itse 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?**

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 kohdakseen myös vaikutukset elinkeinoelämälle ja maankäytölle,** koska valtion väylähankkeilla on merkittäviä vaikutuksia em. asioissa. Lainvoimaisilla tie- ja ratasuunnitelmissa, 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 arvioida myös käynnistymättömien hankkeiden vaikutuksia alueellisiin maankäytön kehittämishankkeisiin.** Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota laajemmin vaikutuksiin eri liikennemuotojen osalta, ei pelkästään autoliikenteen osalta.

Kyse on vuosittaisesta tarkistuksesta ja vuosittaisista lausunnoista, minkä lisäksi aineistoa on suuri määrä tutustuttavaksi. Tästä syystä investointiohjelman laatimisen prosessista pitää tiedottaa eli osallisille/lausujille pitää tulla hyvissä ajoin ennakkotieto (edes arvioidusta) käsittelyajasta. Investointiohjelmaan tulisi lisätä vähintäänkin yhteenveto päivityskierroksen muutoksista perusteluineen. Investointiohjelman laatimisen päivitysprosessissa tulisi olla mukana visuaalisesti havainnollinen ns. muutokartta eli ”punakynäkartta”, jossa olisi esitetty mikä muuttuu edellisestä. Prosessia voisi tukea myös älykkäät taulukkomuotoiset esitykset (PowerBI), jossa arviointikriteerit ja perustelut voitaisiin myös avata kunkin kohteen kohdalla huomattavasti nykyistä esitystapaa laajemmin. Lausunnonannon aikataulu on kuntien hallintokäsittelyistä johtuen tuskaisen kiireinen. Lisäksi prosessissa tulisi osallistaa alueellisia/maakunnallisia työpajojen kautta.

Toimintaympäristön nopeasta muuttumisesta nousee tarvetta yhä vahvemmalle eri hallinnonalojen näkökohtien huomioimiselle myös liikenteen kehittämisessä, mm. turvallisuuspolitiikka muovaa laaja-alaisesti ja pitkäkestoisesti muitakin politiikkoja.

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

Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 milj. euron rahoitus MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden valtion rahoituksen. Tulevien MAL-sopimusten (2024-2027) osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä siitä, kuinka iso osa rahoituksesta voisi kohdistua valtion ylläpitämälle väyläverkolle. Tämä päätös pitäisi tulla mahdollisimman nopeasti koska MAL-sopimusneuvottelut on jo aloitettu. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa. **Kuntien osuutta rahoituksesta ei voida kasvattaa, koska kuntien on kyettävä rahoittamaan kasvun muut kustannukset (investoinnit).** Toinen keskeinen näkökulma on se, että **MAL-sopimusseutuja kohdellaan keskenään tasapuolisesti.**

## **6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Investointiohjelman *suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä,* mutta kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät pidemmällä aikavälillä ilmastopäästöjä. Koska Liikenne 12 -suunnitelma ja sitä konkretisoiva investointiohjelma määrittelevät merkittävällä

tavalla liikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelua, herää kysymys miten kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet (liikenteen osalta) saavutetaan jos näillä työkaluilla ja toimenpiteillä ei ole siihen riittävää ohjausvaikutusta ?

Liite 4 on otsikoitu harhaanjohtavasti: se sisältää sekä käynnissä olevia ja jatkuvia, sovittuja käynnistettäviä hankkeita, että myös oikeasti minkään rajoituksen ulkopuolelle jääviä kohtia. Nämä viimeisimmät olisi syytä esittää paikkatietomuodossa ja älykkäässä taulukoinnissa (PowerBI). Samaisessa liitteessä osassa taulukoissa ei näy kehittämiskohteiden kuvaukset kokonaisuudessaan.

Lausuntopyyntöön liitteet luettavissa lausuntopalvelu.fi -sivulta

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=f68bo581-bcec-4e82-9500-d142e1db9006>

Vaikutusten arviointi

Väyläviraston vuosittain päivitettävällä investointiohjelmalla olisi itäisen Suomeen kohdentuessaan merkittävät vaikutukset alueen toimivalle liikenneverkolle ja siten alueen huoltovarmuudelle, turvallisuudelle ja elinvoimalle. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle kuin yksittäisiin hankearviointeihin.

**Liitteet**

8299/2023 Lausuntopyyntö\_Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023