



Lausuntopyyntö - Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030

Lausuntopyyntö

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on kuvattu pääosin selkeästi. Investointiohjelman hankkeiden jakaminen toteuttamisvalmiuden perusteella hankekoreihin on selkeä esitystapa. Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden kirjaaminen antaa totuudenmukaisen kuvan tarpeesta suhteessa käytettäviin resursseihin. Voitaneen kuitenkin todeta, että kustannusraamin vuoksi ohjelmasta pois jääneiden hankkeiden karsiminen on perusteltu melko kevyesti investointiohjelmassa.

Olisi hyvä, että käytössä olisi myös laajempi kuvaus, joka sisältäisi tavoitetason ja tavoiteaikataulun myös isojen hankkeiden osalta, jotka ovat olennainen osa rakennettavaa liikennejärjestelmää.

Valtion väyläverkon investointiohjelman 2023–2030 samanaikaisesti vireillä olevat erillishoidetuilla toteutettavat hankkeet tulisi esittää osana investointiohjelmaa. Valtion tulisi lisäksi toteuttaa analyysianalyysi koskien Suomen väyläverkoston tilaa suhteessa eurooppalaisia liikenneverkkoja (TEN-T) asetukseen, mukaan lukien kustannukset vuoteen 2030 saakka ydinverkon osalta.

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

Rahoitustason alhainen taso heikentää alueiden ja kuntien elinvoiman kehittämistä, elinkeinoelämän kilpailukykyä, liikenteen päästötavoitteiden saavuttamista ja liikenneturvallisuuden parantamista. Kokonaisinvestointi taso on riittämätön, Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan leikkaukset vuodesta 2023 eteenpäin heikentävät tilannetta entuudestaan.

Toimintaympäristön muutos on ollut raju ja se koskettaa myös Suomen liikennepolitiikkaa ja erityisesti Suomen saavutettavuutta. On reagoitava nopeasti siihen, kuinka Suomen logistinen saavutettavuus on muuttumassa Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Suomen saavutettavuus on nojannut vahvasti lento- ja meriyhteyksiin, uudessa tilanteessa on pidettävä huoli siitä, että Suomen eri alueiden saavutettavuudesta huolehditaan riittävästi investoinneilla. Yhteydet satamiin ovat saavutettavuutemme ja huolto- ja toimintavarmuutemme kannalta erittäin keskeisiä. Suomessa tulee paremmin ottaa huomioon eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon vaatimukset ja hyödyntää sotilaallisen liikkuvuuden aspektit TEN-T asetuksesta. Saimaan kanavan liikennöitävyyden mahdollinen vaarantuminen asettaa uudenlaisia vaatimuksia rahdin kuljetukselle rautateitse ja maanteillä. Suunnittelussa on tärkeää varautua Saimaan kanavan liikenteen loppumiseen tilanteen kiristyessä sekä sen mukanaan tuomiin vaikutuksiin mm tieverkon kunnon



osalta. Saimaan vesikuljetusten siirtyminen maanteille johtaisi noin 50.000 rekka-autokuorman lisääntymiseen itäisen Suomen teillä.

Tulevaisuudessa tulisi myös miettiä miten investointien vaikuttavuus otetaan mukaan hankkeita koskevaan kriteeristöön.

Etelä-Savon kauppakamari tukee Itä-Suomen maakuntaliittojen lausunnossaan esittämää ajatusta jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä liikennevirastot laativat vuorovaikutuksessa alueiden kanssa pikaisesti toimintaympäristömuutoksesta kattavan selvityksen ja ajantasaisen tilannekuvan, joissa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä tarkastellaan kokonaisvaltaisesti erityisesti vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetuksiin yleisesti ja valtakunnallisesti, mutta lisäksi erityisesti vaikutuksia itäisen Suomen maantie-, rautatie- ja vesilogistiikkaan liikennemuodoittain ja kokonaisuutena liikennejärjestelmätasolla ja, että hyväksyttävän investointiohjelman on perustuttava edellä mainittuun päivitettyyn tilannekuvaan. Samalla tarvittavat investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden varmistamiseksi on käynnistettävä pikaisesti.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Tulevaisuudessa olisi suotavaa, että pistemäisistä toimista päästäisiin kohti kokonaisvaltaisempaa kehittämistä eri yhteysväleillä. Lisäksi perusteluissa tulee huomioida investointien vaikuttavuus ja huomioida liikennesuorituksen merkitys. Avoimuuden ja läpinäkyvyyden lisäämiseksi jatkossa tulisi tuoda paremmin esille miten eri kohteita eri puolilla Suomea on vertailtu ja priorisoitu.

Investointiohjelmassa tarkastellaan hankkeita liikennemuotokohtaisesti, tästä aiheutuu ettei dokumentti anna kokonaiskuvaa liikennejärjestelmätasolla.

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

Etelä-Savon kauppakamarilla ei ole kommentoitavaa tähän

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

Investointiohjelman lausunnoille tulisi antaa enemmän aikaa ja vuorovaikutusta eri sidosryhmien kanssa vahvistaa ennakkolisesti. investointiohjelmasta tulisi tiedottaa hyvissä ajoin ennen lausuntoajan alkamista, näin parannetaan myös eri toimijoiden todellista osallistumista osaksi päivitysprosessia ja lisätään prosessin ennakoitavuutta.

Investointiohjelmaan liittyvät prosessit ja sen päivittäminen tulee olla selkeämpiä suhteessa Traficomien liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan ja Liikenne- 12 ohjelmaan.

Kokonaisuuden selkeyttämiseksi tarvitaan kokonaiskuva kaikista liikennehankkeista, myös erillishoidetuilla tehtävillä. Jatkotyössä näemme tärkeänä, että osana investointiohjelmasta on myös TEN-T verkon tavoitteiden seuranta, mahdollisuudet EU-rahoituksen hyödyntämiseen sekä toteutuneet rahoitussaannot.

Investointiohjelman laadinnan lähtökohtana ei mainita maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka kaikkien itäisen Suomen maakuntien osalta viime vuosina hyväksytyjä ja ajantasaisia. Osana investointiohjelman seurantaa tulisi myös tarkastella, kuinka se edistää maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutumista. Tämän tulisi olla osa Liikenne 12:n ja suuralueiden välistä uutta jatkuvaa liikennejärjestelmävuoropuhelua.



6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Liikenne- 12 ja siihen liittyvät ohjelmat, kuten investointiohjelma ja strateginen tilannekuva toimivat ohjaavina työkaluina, mikäli eduskunta sitoutuu tavoitteisiin ja riittävään rahoitustasoon. Investointiohjelmassa esitetyt HK-luvut nousevat esille hyvin merkittävänä tekijänä, investointiohjelma piirtää kuvaa, jossa nojaten HK-lukuihin Suomessa ei kannattaisi tehdä yhtään raideinvestointia. HK-suhde on vain yksi tekijä ja tämä tulisi huomioida myös Suomen EU-rahoituksen hyödyntämisessä, kustannukset esitetään lukuina mutta hyödyt jäävät jäsenvaltion itsensä arvioitaviksi osin. Näin ollen emme näe järkevänä esittää kansallisissa dokumentissa HK-lukuja, joilla käytännössä itse estämme EU-rahoituksen hyödyntämisen.

Kehittämishankkeiden rahoituksen romahdus lähivuosina tarkoittaa sitä, että uusia isompia hankkeita ei pystytä aloittamaan, eikä myöskään hyödyntämään EU-rahoitusta. On myös syytä tarkastella kuinka alhainen kehittämisinvestointien taso vaikuttaa valtion sopimukselliseen yhteistyöhön kaupunkiseutujen ja kuntien kanssa.

Suunnitelmassa esitettyjen hankkeiden osalta Etelä-Savon kauppakamari yhtyy Itä-Suomen maakuntaliittojen lausunnossaan esittämiin muutosehdotuksiin.

Lisäksi Etelä-Savon kauppakamari esittää että Valtatie 5 Leppävirta-Kuopio (120 milj. €) välinen hanke nostetaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023–2030 uudeksi pääväylien kehittämishankkeeksi. Kyseisen hankkeen tiesuunnitelmat valmistuvat vuonna 2022, jolloin investointi voidaan aloittaa heti vuonna 2023.

Myös Valtatie 14 Juva-Savonlinna-Parikkala perusparannus on nostettava osaksi investointiohjelmaa ja siten varautua Saimaan kanavan liikenteen loppumiseen ja siirtymiseen maanteille.