

## Juvan kunnan lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032

Juvan kunta vastaa seuraavasti lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin:

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

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Investointiohjelmassa ei koko maan osalta vastata näihin tavoitteisiin. Vaikka ohjelmassa on otettu edellistä kierrosta paremmin huomioon muuttunutta toimintaympäristöä, on se edelleen puutteellinen.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan helmikuussa 2022 ja sitä seuranneet pakotteet ovat muuttaneet toimintaympäristöä merkittävästi. Vaikutukset ovat suuressa määrin kohdentuneet Itäiseen ja Kaakkoiseen Suomeen. Valitettavasti tätä ei ole riittävästi huomioitu. Esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirrat ovat siirtyneet erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rautateille ja Saimaan sisävesistöön. Merkittävä määrä kuljetuksista tapahtuu myös maanteitse. Itä- ja Kaakkois-Suomen väyläverkon toimivuus (raide, maantiet, vesi) kokonaisuudessaan on kriittistä myös kansallisesti ja kansainvälisesti sotilaallisen liikkuvuuden, turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

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

Investointiohjelman vaikutusten arvioinneissa kerrotaan, että investointiohjelma tasoittaa hieman henkilöjunaliikenteen tarjoamaa nopeustasoa Itä- ja Länsi-Suomen välillä. Erityisesti Savon rata on jäänyt nopeustasoiltaan muista pääradoista. Ennen kuin panostetaan uusiin yhteyksiin, on nykyisen verkoston taso kyettävä pitämään edes nykytasolla. Savon radalla matka-ajat esim. Mikkeli - Helsinki ovat viime vuosina pidentyneet toisin kuin muualla.

Lisäksi vaikutuksia arvioitaessa arvioidaan, että tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat kuljetusten kannalta ongelmallisimmilla rataosilla. Tämä on tärkeää mm. metsä- ja muun raskaan teollisuuden kehittymiselle. Alaan merkittäviä toimijoita on juuri Itä- ja Kaakkois-Suomessa. Rataverkon säilyminen liikennöitävässä kunnossa on elinehto rataverkon hyödyntämiselle. Huomiota onkin kiinnitettävä nykyistä enemmän ratojen välityskykyyn ja junaliikenteen sujuvuuteen.

Investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Itäisen Suomen liikenneinfrastruktuuri on jäänyt jo vuosikymmeniä keskeisten liikenneinvestointien ulkopuolelle ja kehittämisresurssit on kohdennettu muualle.

Investointiohjelman on otettava huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Juvan kunta tukee Itä-Suomen neuvottelukunnan 7.12.2023 kannanottoa Itä-Suomen kehittämismahdollisuuksien turvaamiseksi. Olennainen osa työtä on väylien systemaattinen kehittäminen.

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

Elinvoimainen, saavutettava ja asuttu itäinen Suomi on osa maamme puolustusta ja turvallisuutta. Kohdentamalla väyläverkon kehittämishankkeet tarkoituksenmukaisesti saadaan paremmat kokonaisvaikutukset koko maan talous-, turvallisuus- ja aluekehitykselle. Hankkeissa käytettävät arviointikriteerit eivät ota muuttunutta toimintaympäristöä ja sen vaatimuksia huomioon. Investointikohteiden arvioinnissa on huomioitava aidosti elinkeinoelämän tulevat investoinnit ja merkittävät kuljetukset väyläverkolla.

Traficomien laatiman valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan rataverkon kuljetusmäärät kasvavat Suomessa erityisesti Savon ja Karjalan radoilla vähintään vuoteen 2030 asti. Näitä ei ole ohjelmassa huomioitu riittävästi. Savon ja Karjan ratojen pikaista kehittämistä tukee myös ”Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen” -työryhmän loppuraportti, jonka mukaan on strategisesti olennaista, että itäisen Suomen raidehankkeet toteutetaan mahdollisimman pikaisella aikataululla. Näihin olisi oltava myös määrärahat investointiohjelmissa.

Riittämättömän perusväylänpidon rahoituksen takia väylien korjausvelka kasvaa jatkuvasti. Perusväylänpidon rahoitustason on oltava 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.

Ohjelma on laadittu edelleen väylämuotokohtaisesti ja siinä on pitäydytty Liikenne 12 -suunnitelman väyläkohtaisessa talousraamissa. Missään ei ole esitetty esimerkiksi koko väyläverkon tavoitetilaa vuonna 2050. Hyvänä lähtökohtana kokonaisuuden tarkastelussa voisi hyödyntää esimerkiksi EK:n laatimaa väylävisiota 2050.

### **4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?**

Juvan kunta kiittää sitä, että Väylä on muuttanut suunnitteluprosessejaan osallistavampaan suuntaan. Liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena vaatisi yhteisen tavoitetilan esimerkiksi vuodelle 2050, jotta hankkeet palvelisivat yhteistä tavoitetta.

Juvan kunta yhtyy itäisen Suomen maakuntien liittojen esitykseen siitä, että investointiohjelman ja strategisen tilannekuvan valmistelussa on tärkeä tunnistaa alueelliset erityispiirteet ja vaikutukset sekä edelleen vahvistaa valtion ja alueiden vuorovaikutusta. Erityisesti elinkeinoelämän tarpeet on otettava huomioon nykyistä paremmin. Alueiden osaamista ja asiantuntijoita on hyvä hyödyntää jatkossa nykyistä enemmän. Lisäksi olisi

hyvä harkita myös lentoliikenteen huomioimista etenkin maakuntien saavutettavuutta tarkasteltaessa.

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

Juvan kunta kannattaa Savonlinnan kaupungin esille nostamaa esitystä, että VT14 Juva – Parikkala lisätään investointiohjelmaan. VT14 on noin 117 kilometriä pitkä poikittaisyhteys VT 5 ja VT 6:n välillä. Liikennemäärä tiellä on noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät lisääntyvät etenkin kesäaikaan, sillä väylä on merkittävä vapaa-ajanasukaille sekä matkailojoille. Väylää pitkin liikkuu myös suuri määrä raskasta liikennettä. VT 14 investointihankkeen hinnaksi koko Juva - Parikkala osalta on arvioitu vuonna 2019 valmistuneen kehittämissuunnitelman yhteydessä noin 111,4 miljoonaa euroa. Kehittämissuunnitelmassa kiireellisimmät toimenpiteet on arvioitu noin 27,4 miljoonan euron arvoiseksi. Lisäksi ELY-keskus on jakanut välin kehittämistoimenpiteet yhteensä 45 eri osaan, näin ollen kehittämisinvestointi on mahdollista aloittaa myös mittaluokaltaan pienemmissä erissä. Investointiohjelman ulkopuolella olevien hankkeiden listauksessa on VT 14 osalta tienparantaminen Tuusmäentie - Kolkonrannantie, mikä edelleen on ajankohtainen.

Juvan kunta esittää myös, että VT 5 Leppävirta - Kuopio nostetaan investointiohjelman ulkopuolisista hankkeista mukaan listalle. Hanke on mainittuna hallitusohjelmassa ja tiesuunnitelmat ovat valmistuneet. Hanke on myös itäisen Suomen maakuntien liittojen kärkihanke.

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

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus. Sen järjestelmällinen kehittäminen vaatii yhteistä tavoitetilaa. Koska toimiva liikennejärjestelmä on myös merkittävä aluekehityksen vauhdittaja, olisi sen merkitys tuotava ohjelmassa paremmin esille. Ohjelmassa on laskettu investointien kohdentuminen maakunnittain asukasluvuun perustuen, unohtaen investointien merkityksen etenkin elinkeinoelämälle. Juvan kunta esittää, että jatkossa aluetaloudelliset vaikutukset nousevat keskiöön. Yhteistyön kehittäminen nykyistä paremmaksi sidosryhmien kanssa tukisi tätä työtä.

Juvalla 18.12.2023

JUVAN KUNNANHALLITUS