

Asia: VÄYLÄ/150/04.00/2023

## **Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031, luonnos**

### Lausunnonantajan lausunto

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

- Väyläviraston investointiohjelma vuosille 2024-2031 on valtakunnan tasolla suuntaamassa investointeja erityisesti huoltovarmuuden ylläpitoon vesiliikenteen edellytysten parantamisen kautta, henkilö- ja tavaraliikenteen edellytysten kehittämiseen tie- ja rataverkon parantamisen kautta, suosien keskeisiä väestötiheyttäalueita. Investointiohjelmassa näkyy muuttunut maailmantilanne ja ilmastonmuutokseen vaikuttaminen.

Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen on tarpeellinen kehittämisrahoituksen ohjaamiskohde erityisesti Itä-Suomeen; sen seutukuntiin, kuntiin ja kaupunkeihin ja erityisesti kohdentaen työ- ja koulumatka- ja matkailuun liittyvän pyöräilyn edistämiseen. Alueella julkisen liikenteen vähyys ohjaa henkilöautoliikenteeseen, jos turvallisia reittejä kohtuullisen matkan päässä asiointikohteista ei ole tarjolla. Kehittämisessä korostuvat myös liikenteen solmukohtien pyöräsäilytyskapasiteetin kehittäminen.

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

- Harvaan asutun maaseudun ja maaseutukuntien ja -kaupunkien näkökulmasta investointiohjelman painopisteet kasvattavat entisestään merkittävää alemman tieverkoston korjausvelkaa, Saimaan kanavan investointien siirtyminen heikentää osaltaan Itä-Suomen vesikuljetusten näkymiä ja rataverkon osalta Savonlinnan syväväylän ylitysmahdollisuuden puute heikentää rataliikenteen kehittämisen mahdollisuuksia alueella. Vertailussa käytettävät menetelmät vertailukoreineen ohjaavat investointien päätöksentekoa, mutta hankkeiden laatu (rata-, vesi- tai tie) ja lukumäärä budjettikokoineen vaikuttavat ainakin Itä-Suomen osalta epäedullisesti hankekorisijoittumisiin ja sitä kautta hankkeiden merkittävyyteen ja rahoitukseen pääsyyn. Tämä näkyy erityisesti Rantasalmen ja lähialueen, alueelle tärkeiden hankkeiden jäämisellä rahoituksen ulkopuolelle.

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

- Valtion väyläverkoston investoinnit Itä-Suomessa tulee olla ehdottomasti riittävällä tasolla. Rahoitusta tulee kohdentaa myös pienempiin investointikohteisiin, joilla on paikallisesti erittäin suuri

merkitys liikenneturvallisuuteen. Hyvä tieverkko takaa sen, että liikkuminen ja logistiikka sujuvat alueelle tärkeillä osa-alueilla.

Itä-Suomi on vesistöjen pirstomaa aluetta ja se tuo oman haasteensa liikkumiselle ja palvelujen tuottamiselle. Maa- ja metsätalous ja laajemmin ympäristöä hyödyntävät teollisuudenalat synnyttävät merkittävän määrän raaka-ainekuljetuksia. Kuljetukset käyttävät laajasti alueen tiestöä. Alemmalla tieverkolla liikkuu paljon raskasta kalustoa. Teiden rapistuminen on uhka puutavaran kuljetukselle ja teollisuudelle. Itä-Suomessa myös vesireittien merkitys raaka-ainekuljetuksissa ja niiden edellytyksissä korostuu. Alueen matkailu ja yksittäiset alueelle sijoittuvat yritykset kasvavat liikenneverkon toiminnallisten mahdollisuuksien tukemana. Alueen saavutettavuus eri liikkumiskeinoin on merkittävä osa alueen elinvoimaa.

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

- Eri osapuolten osallistaminen prosessin eri vaiheissa on avainroolissa.

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

- Valtateiden osalta Rantasalmelle ovat edelleenkin tärkeitä VT 14 ja VT 5 ja kantateiden osalta tiet 464 ja 467 sekä 4652. Maantien 464 liikennemäärä vaihtelee välillä 1 100 - 2 660 ajon./vrk. Raskaan liikenteen ajoneuvomäärä vaihtelee välillä 100 – 175 ajon./vrk. Tiellä 464 kulkee runsaasti hälytysajoneuvoliikennettä Savonlinnan ja Kuopion välillä. Rantasalmen pääliittymän eli mt 464 (Ohitustie) / mt 4652 (Joroistentie) / mt 15348 (Asikkalantie ) liittymä vaatii parannusta. Liittymä on erittäin vaarallinen.

Ratayhteyden palauttaminen välillä Savonlinna – Huutokoski on tärkeää henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän osalta. Savonlinna - Pieksämäki-Varkaus-Joensuu rataosuuden sähköistys tulee tarkastella osana rataverkon toiminnallista kehittämistä. Lisäksi alemman luokan tieverkoston (mm. hiekkatiet) kunnossapitoon ja peruskorjauksiin tulee ohjata riittävä rahoitus.

Rantasalmen kunnan taajaman kohdalla oleva Ohitustien ja Poikkities liittymä on todettu vaaralliseksi, johon toivotaan pikaista parannusta. Rantasalmen kunta on teettänyt alustavan suunnitelman Ohitustien ja Poikkities liikenneturvallisuuden parantamisesta ja toivoo hankkeen edistyvän investointikaudella 2024-2031 ELY –keskuksen tiesuunnittelun kautta toteutukseen yhteistyössä kunnan katualueen muutosinvestoinnin kanssa.

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

-