

Asia: Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta 2026–2034  
Lausunnonantaja: Rantasalmen kunta  
Päivämäärä: 8.6.2026

## **1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?**

Rantasalmen kunta pitää myönteisenä, että Liikenne 12 -suunnitelma korostaa väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen pitkäjänteisyyttä. Ohjelmakokonaisuus on rakenteeltaan selkeä ja mahdollistaa paremman kokonaiskuvan muodostamisen väyläverkon tilasta ja kehityssuunnista.

Kunta kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista saavutettavuus ja liikenneturvallisuus jäävät alemman tieverkon osalta käytännössä toteutumatta, jos rahoitustaso ei kasva suunnitellulla tavalla. Maaseutualueet ovat erityisen haavoittuvaisia, koska vaihtoehtoisia kulkumuotoja ei ole.

Kunta huomauttaa myös, että investointiohjelman vaikutusten alueellisessa tarkastelussa Itä-Suomi on ainoa suuralue, jossa nettohyötyjen suhde hankkeiden investointikustannuksiin jää matalaksi. Kunta pitää tärkeänä, että tätä rakennetta ei tulkita perusteeksi vähentää Itä-Suomen hankerahoitusta, vaan tunnustaa, että harvaan asuttujen alueiden saavutettavuusinvestoinneilla on väyläverkon kannattavuuslaskelmien ulkopuolisia yhteiskunnallisia hyötyjä.

## **2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?**

Kunta pitää perusväylänpidon määrärahojen priorisointia paikoin hyväksyttävänä, mutta korostaa seuraavia näkökohtia:

- Alemman tieverkon rahoitusvaje on kasvanut kriittiselle tasolle. Kunnossapidon puutteet vaikuttavat suoraan koulukuljetusten turvallisuuteen, metsätalouden puuhuoltokuljetuksiin sekä muun elinkeinoelämän päivittäiseen toimintaan. Päälysteiden kunto, rumpuvauriot ja talvikunnossapidon laatu ovat keskeisiä ongelmia maaseutukunnissa, joissa tieverkko on ainoa saavutettavuuden tae.
- Saimaan kanavan sulkeutuminen vuodesta 2022 alkaen on siirtänyt merkittävän määrän puuhuollon kuljetuksia maanteille. Tämä rasittaa erityisesti Etelä-Savon tieverkkoa, mikä tulisi näkyä kunnossapidon priorisoinnissa.
- Kunta pitää välttämättömänä, että suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon rahoitustason nosto vuodesta 2030 alkaen toteutuu aikataulussa. Ilman tätä korotusta syntyy peruuttamatonta korjausvelkaa.

Kunta vaatii painokkaasti, että perusväylänpidon rahoitusta osoitetaan Etelä-Savoon riittävässä määrin kaikilla verkon tasoilla: valtatieverkolle, alemmalle tieverkolle sekä rataverkolle. Etelä-Savo on metsäteollisuuden, matkailun ja maatalouden alue, jonka elinkeinorakenne on täysin riippuvainen toimivasta liikenneinfrastruktuurista. Perusväylänpidon aliresursointi kohdistuu tällä alueella erityisen raskaasti, koska vaihtoehtoiset kulkumuodot puuttuvat ja tiestön sekä rataverkon kunto vaikuttaa suoraan alueen elinvoimaan, työllisyyteen ja asukkaiden arjen turvallisuuteen.

On myös syytä muistuttaa, että Etelä-Savon tiestöä käyttävät laajasti pääosin Etelä-Suomesta kotoisin olevat vapaa-ajan asukkaat, joita alueella on vakituista väestöä enemmän. Näiden kiinteistönomistajien pääsy mökeille ja loma-asunnoille edellyttää toimivaa tie- ja katuverkkoa myös alemmalla tieverkolla. Väyläinfrastruktuurin rappeutuminen kohdistuu siten suoraan satoihin tuhansiin suomalaisiin, joiden kotikunta on muualla mutta joiden verorahoilla ylläpidetty kansallinen infrastruktuuri palvelee heidän vapaa-ajan asumistaan täällä. Rahoituksen kohdentuminen suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen ei saa tapahtua maaseutumaisten alueiden kustannuksella.

### 3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Rantasalmen kunta esittää seuraavat kohteet edistettäväksi suunnitteluohjelmassa:

#### **Valtatie 14 (Juva–Savonlinna–Parikkala)**

Valtatie 14 on Rantasalmelle ja koko Saimaan matkailualueelle elintärkeä yhteys: se toimii sekä asukkaiden arkiliikenteen väylänä että metsäteollisuuden puuhuollon runkoreittinä. Yhteysväli Juva–Savonlinna on liikenneturvallisuustilastollisesti haasteellinen ja sen liikenteellinen palvelutaso on monin paikoin riittämätön suhteessa liikennemääriin ja raskaan liikenteen osuuteen.

Tieosuudella on runsaasti kaarteita, mäkiä ja lyhyitä näkemiä, minkä seurauksena ohituspaikat puuttuvat pitkiltä jaksoilta. Tämä johtaa hitaan liikenteen taakse muodostuviin jonoihin ja kasvattaa kohtaamisonnettomuuksien riskiä. Ohituskaistojen ja kohtaamispaikkojen lisääminen on ensisijainen keino parantaa sekä liikenneturvallisuutta että sujuvuutta koko yhteysväliä. Lisäksi tiejaksolla on useita tasoliittymiä, joiden näkemäolosuhteet ja liittymisgeometria eivät vastaa nykystandardeja.

Valtatie 14 on lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden kannalta keskeinen itä–länsisuuntainen yhteys Etelä-Savossa: sen kyky välittää raskaita ja poikkeuksellisia kuljetuksia edellyttää, että tien geometria, kantavuus ja ohitusmahdollisuudet täyttävät puolustushallinnon asettamat vaatimukset. Kesäsesongin liikennepiikki voimistaa ongelmia entisestään: matkailuliikenteen vuoksi tien liikennemäärät moninkertaistuvat lyhyessä ajassa.

Kunta pitää puutteena, että valtatie 14 ei tarkastelujaksolla 2026–2029 esiinny suunnitteluohjelman tiekohteiden luettelossa, ja esittää, että tie otetaan mukaan seuraavalle suunnitteluohjelmakerrokselle vaikutus selvityksen kohteeksi.

#### **Laitaatsalmen rautatiesilta ja Huutokoski–Parikkala-ratayhteys**

Vanha rautatiesilta purettiin syksyllä 2018 Laitaatsalmen siltahankkeen yhteydessä, minkä seurauksena ratayhteys välillä Savonlinna–Rantasalmi katkesi. Uusi käännettävä rautatiesilta kuului alun perin hankkeeseen, mutta jäi toteutumatta rahoitusvajeen vuoksi.

Infrastruktuurinen valmius sillan rakentamiselle on olemassa: rataa ei purettu kuin pieneltä matkalta, paikkavaraus on jätetty, suunnitelma on laadittu ja ympäristölupa on olemassa. Tämä tekee Laitaatsalmen rautatiesillasta poikkeuksellisen valmiin hankkeen, jonka toteuttaminen ei edellytä laajaa uudelleensuunnittelua.

Kunta esittää, että:

- Laitaatsalmen rautatiesilta lisätään suunnitteluohjelmaan omana selvityskohteenaan, sillä olemassa oleva suunnitelma- ja lupavalmius mahdollistaa nopean etenemisen.
- Huutokoski–Parikkala-ratayhteyden jatkokehittämistarpeet selvitetään osana Savonradan kokonaisuutta. Ratayhteys muodostaa potentiaalisen kestävästä liikkumisvaihtoehdon Saimaan matkailun kehittämisessä ja tukisi myös raidereformin tavoitteita.

#### **Savonrata (Imatra–Joensuu) ja Saimaan raakapuukuljetusten väylät**

Kunta pitää myönteisenä Imatra–Joensuu-ratasuunnitelman sisällyttämistä sekä suunnitteluohjelmaan että investointiohjelmaan (prioriteetti 1). Hankkeen strateginen merkitys elinkeinoelämälle ja alueen saavutettavuudelle ylittää laskennallisen arvon. Kunta pitää myönteisenä myös Saimaan raakapuun kuljetusväylien parantamisen sisällyttämistä investointiohjelmaan ja korostaa, että yksittäisten väyläparannusten hyöty realisoituu vain, jos koko kuljetusketju toimii saumattomasti.

#### **4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?**

Kunta edellyttää painokkaasti, että investointiohjelman rahoitusta kohdennetaan Etelä-Savoon konkreettisesti kaikilla väylämuodoilla: valtatieverkolla, alemmalla tieverkolla ja rataverkolla. Alueen investointitarpeet ovat todellisia ja kiireellisiä, eikä niiden sivuuttaminen laskennalliseen kannattavuuteen vedoten ole hyväksyttävää alueilla, joissa liikenneverkon toimivuus on elinehto.

Kunta esittää seuraavia muutoksia investointiohjelman seuraavaan päivitykseen:

- Laitaatsalmen rautatiesillan rakentaminen tulisi lisätä investointiohjelmaan jo tällä ohjelmakierroksella. Olemassa oleva suunnitelma- ja lupavalmius tekee siitä poikkeuksellisen nopeasti toteutettavan hankkeen. Vaikutuksena ratayhteys Savonlinna–Rantasalmi palautuisi, mikä parantaisi alueen saavutettavuutta, sujuvoittaisi metsäteollisuuden kuljetuksia ja avaisi mahdollisuuden kestävästi liikuttamisen kehittämiseksi.
- Pienehköjen liikenneturvallisuusinvestointien, kuten tasoristeysten poistojen, osalta tulisi luoda joustavampi mekanismi pistekohtaiselle toteuttamiselle ilman täysimitallista hankesuunnitteluprosessia.
- Investointiohjelman päivityksessä tulisi nykyistä selkeämmin eritellä, miten Saimaan kanavan sulkeutumisen aiheuttama maantierasitteen kasvu on otettu huomioon hankevalinnoissa.

Kunta kiinnittää huomiota siihen, että investointiohjelman analyysin mukaan Itä-Suomen ratahankkeiden, erityisesti Luumäki–Joutseno ja Imatra–Joensuu, heikot hyöty-kustannussuhteet laskevat alueen kokonaistulosta merkittävästi. Kunta katsoo, että näiden hankkeiden strateginen merkitys elinkeinoelämälle ja alueen saavutettavuudelle ylittää laskennallisen arvon ja tukee niiden sisällyttämistä ohjelmaan.

#### **5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?**

Kunta pitää ohjelmakokonaisuuden koottua esittämistapaa merkittävänä parannuksena. Kun perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma esitetään rinnakkain, sidosryhmille syntyy realistisempi kuva väyläverkon kokonaistilasta ja kehittämistoimien yhteensovittamisesta. Tämä parantaa päätöksenteon läpinäkyvyyttä.

Kehitysehdotuksena kunta esittää, että tulevissa ohjelmakokonaisuuksissa alueelliset vaikutukset eriteltäisiin nykyistä selkeämmin maakunnittain tai kaupunki–maaseutu-jaottelun mukaan. Investointiohjelmassa käytetty suuraluejaottelu on hyödyllinen lähtökohta, mutta maakuntakohtainen erittely palvelisi kuntia konkreettisemmin.

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

Saimaan kanavan sulkeutuminen on muuttanut alueen logistiikkarakenteen merkittävästi. Sisävesikuljetusten poistuminen käytöstä on siirtänyt kuljetuksia maanteille, mikä kasvattaa erityisesti Itä- ja Etelä-Savon tieverkolta vaadittavaa kapasiteettia ja kiihdyttää tiestön kulumista. Kunta toivoo, että Väylävirasto selvittää Saimaan kanavan sulkeutumisen kumulatiiviset tievaikutukset alueellisena kokonaisuutena.

Kunta haluaa nostaa esiin junalähiliikenteen valtiontuen merkityksen maaseutualueiden saavutettavuudelle. Ratainfrastruktuurin kehittäminen, kuten Imatra–Joensuu-hanke ja Huutokoski–Parikkala-yhteyden mahdollinen palauttaminen, tuottaa täyden hyötynsä vain, jos liikenteen ostopalvelurahoitus mahdollistaa riittävän vuorotarjonnan myös harvaan asutuilla alueilla. Ilman riittävää liikennöintiä infrastruktuuri-investoinnit jäävät alikäytetyiksi. Kunta esittää, että Väylävirasto nostaa tämän kytkennän selkeämmin esiin ohjelmien yhteiskunnallisia vaikutuksia koskevassa arvioinnissa.

Kunta pitää tärkeänä, että pienten kuntien osallistumismahdollisuudet lausuntoprosesseissa säilyvät aidosti toimivina. Matalan kynnyksen vuorovaikutuskanavat ovat erityisen tärkeitä niukkojen resurssien vuoksi.