



Savonlinnan kaupungin lausunto Valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024 - 2031

Tausta:

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehyksen määrittelee Liikenne12-suunnitelma. Vuosia 2024-2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, joiden kautta tulee esille sidosryhmien tietoa ja näkökulmia investointiohjelmaan liittyen. Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään 28.2.2023. Savonlinnan kaupunki on ilmoittanut Väylävirastolle, että kaupungin lausunto valmistuu 6.3.2023. Kaupunki toimittaa lausunnon 7.3.2023.

Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavien esitettyjen kysymysten kautta.

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Savonlinnan kaupungin lausunto:

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

Lausunnoilla oleva investointiohjelmaluonnos ei vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuun tavoitteeseen, jonka mukaan Suomen liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Muuttunut geopoliittinen tilanne Ukrainan sodan myötä on merkinnyt merkittävää muutosta erityisesti niin Venäjältä Suomen kautta kulkeneelle liikenteelle kuin rajaliikenteelle. Muutokset ovat dramaattisimmat itäisessä Suomessa, kun teollisuuden logistiikkaketjut on jouduttu järjestämään uudelleen.



Esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille ja raiteille on tarkoittanut merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Saimaan aikaan mm. puuntuonti Venäjältä päättyi ja raaka-aine kuljetetaan entistä enemmän kotimaasta erityisesti kaakkois-Suomen tehtaille.

Tavara- ja raaka-ainekuljetukset sisämaan ja merisatamien välillä lisääntyvät ja mahdollisimman suuri osa näistä kuljetuksista olisi saatava raiteille niin kustannus- kuin ympäristösyistä. Investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden turvaamiseksi on käynnistettävä pikaisesti ja erityisesti rataverkon välityskykyä on parannettava nopeasti. Investointeja erityisesti Karjalan ja Savon ratoihin ja niiden välisiin poikittaisyhteyksiin on joudutettava niin, että radan välityskykyä parannetaan.

Muuttunut geopoliittinen toimintaympäristö on dramaattisin muutos Suomen logistiikassa vuosikymmeniin. Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2024-2031 muuttunut tilannekuva ei näy toimenpiteinä. Suomella ja erityisesti teollisuuden kuljetuksilla ei ole varaa odottaa ratkaisuja logistiikan parantamiseksi tässä muuttuneessa tilanteessa. Suurin osa logististen virtojen muutoksista on pysyviä tai ainakin hyvin pitkäaikaisia.

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

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 tulisi ottaa painokkaammin huomioon elinvoimaisen itäisen Suomen kehittämisen edellytykset, mikä on koko Suomen huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää.

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

Erityisesti vaikutuksia arvioitaessa investointiohjelmaluonnoksessa arvioidaan Suomen ja Venäjän välisen rautatiekuljetusten loppumisen pienentävän huomattavasti rautatiekuljetusten kokonaismäärää. Vuonna 2030 kuljetusmääräksi arvioidaan 30,7 miljoonaa tonnia, kun se vuonna 2021 oli yhteensä 40,2 miljoonaa tonnia. Samaan aikaan Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille on tarkoittanut merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Investointiohjelman pitää muuttaa niin, että se huomioi paremmin alueiden erityisominaisuudet, elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjujen tarpeet sekä koko maan tasapuoliset kehittämisedellytykset.

Investointiohjelman kohdassa 3.3. pieniä, alle 10 miljoonan euron pistemäisiä kehittämishankkeita on pidetty asiantuntija-arvioiden mukaan erittäin tehokkaina hankkeina, kun niillä ratkaistaan esimerkiksi liikenteen sujuvuutta, häiriöherkkyyttä tai matka-aikojen ennakoitavuutta. Savonlinnan kaupunki esittää, että edellä mainittuun perusteluun nojaten Valtatie 14 Juva – Savonlinna – Parikkala väli lisätään investointiohjelmaan. VT14 on noin 117 kilometriä pitkä poikittaisyhteys valtateiden viisi ja kuusi välillä. Liikennemäärä tiellä on noin 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Erityisen vilkasta liikenne on kesäisin, kun matkailijat ja alueen mökkläiset liikkuvat Savonlinnan seudulla. Savonlinnassa sijaitsee noin 8 800 vapaa-ajan asuntoa,



lisäksi Savonlinnan seudulla on vuosittaisia matkailijoiden majoitusvuorokausia noin 350 000. Valtatie 14 on henkilöliikenteen lisäksi tärkeä tieyhteys Savonlinnan seudun elinkeinoelämälle. Savonlinnassa sijaitsevan mekaanisen metsäteollisuuden keskittymän, alueen teollisuuden ja elinkeinoelämän tilauskanta tulevat lisäämään kuljetuksia niin raaka-aineiden kuin myös valmiiden tuotteiden osalta. Tämän hetkinen liikennöinti ja tulevaisuuteen varautuminen edellyttävät valtatie kehittämissä ja parantamisessa, jotta tien palvelutasotekijät saataisiin vastaamaan tämän päivän vaatimuksia.

Valtatie 14 investointihankkeen hinnaksi koko Juva-Savonlinna – Parikkala välin osalta on arvioitu vuonna 2019 noin 111,4 miljoonan euron arvoiseksi. Lisäksi ELY-keskus on jakanut välin kehittämistoimenpiteet yhteensä 45 eri osaan, näin ollen kehittämissinvestointi on mahdollista aloittaa myös mittaluokaltaan pienemmissä pistemäisissä erissä. Savonlinnan kaupunki, Kerimäen Yrittäjät, Punkaharjun Yrittäjät, Savonlinnan seudun Yrittäjät, Savonrannan Yrittäjät, Savonlinnan kauppakamariosasto, MTK Punkaharju, MTK Savonlinnan seutu, ANDRITZ Savonlinna Works Oy, UPM Plywood Savonlinna ja Norelco Oy ovat kirjelmoineet asiasta Valtioneuvoston jäsenille, Kaakkois-Suomen kansanedustajille, Liikenne- ja viestintäministeriöön sekä Väylävirastoon 28.10.2022.

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

Savonlinnan kaupunki esittää, että jatkossa investointiohjelman valmistelussa huomioidaan elinkeinoelämän tarpeet aiempaa paremmin. Jatkossa investointiohjelman valmistelussa huomioitaisiin myös teollisten kuljetusten taloudellinen ja strateginen arvo seutukunnalle ja Suomen valtiolle. Esimerkiksi vuonna 2021 Savonlinnassa olevissa teollisuusalan yrityksissä oli noin 537 441 000 euron liikevaihto (Lähde: kunnittainen toimipaikkatilasto, Tilastokeskus).

Savonlinnassa valmistetut tuotteet liikkuvat pääosin maantietä tai rautateitä pitkin satamiin ja lähtevät vientiin ympäri maailman. Samaan aikaan esimerkiksi aiempaa painavimmat yksittäiset kuljetukset aiheuttavat kovemman kulutuksen tieverkolle.

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

Investointiohjelmassa tulee keskittyä käsittelemään ainoastaan väyläverkkojen kehittämishankkeita. Nyt investointiohjelmassa on mukana parantamishankkeita, jotka toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella. Ne tulee tarkastella erillisessä suunnitelmassa. Investointiohjelmassa tulee esittää kehittämishankkeen kokoiset hankkeet, eikä esittää näennäisiä ”kehittämishankkeita”. Pienillä, lähinnä hankkeiden suunnittelun edellyttämällä summalla on investointiohjelman karttoihin saatu Itä-Suomeen pitkiä rataosuusja ja vesiväyliä, joiden kehittämiseen ei tosiasiallisesti osoiteta resursseja.

Investointiohjelman ulkopuolisena hankkeena Savonlinnan kaupunki esittää Savonlinna–Pieksämäki-rataosuuden kehittämistä. Rataosuuden parantamiseen on investoitu vuosien aikana, ja sen nykyinen kunto mahdollistaa henkilöjunaliikenteen avaamisen uudelleen. Laitaatsalmen ratasillan rata purettiin syväväylän rakentamisen yhteydessä syyskuussa 2015, jolloin Savonlinna menetti ratayhteyden lännen suuntaan. Tämä oli osa Syväväylän siirtoa Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen. Kyseisestä hankkeesta jäi pois rautatiesillan uudistaminen.



Päätös Laitaatsalmen ratasillan rakentamisesta ja henkilöjunaliikenteen avaamisesta Savonlinna – Pieksämäki välille toisi tehdyille ratainvestoinneille parhaan mahdollisen hyödyn sekä lisäksi ympäristöystävällisempää junaliikennettä osana laajempaa ilmastonmuutoksen hillintää. Junaliikenteen potentiaalia on myös pidetty selkeästi linja-autoliikennettä suurempana, koska se palvelee laajempia ja pidempien yhteysvälien liikkumistarpeita. Henkilö- ja tavaraliikenteen käynnistäminen Savonlinna– Pieksämäki-rataosuudella on Itä-Suomen alueen kehittämisen kannalta tärkeää ja avaisi myös uuden yhteyden Savon ja Karjalan ratojen väliin. Savonlinnan kaupunki esittää, että Laitaatsalmeen rakennetaan ratasilta. Lisäksi Pieksämäki – Savonlinna - Parikkala väli sähköistetään kokonaisuudessaan ja avataan henkilö- ja tavaraliikenteelle.

6. *Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?*

Savonlinnan kaupunki esittää, että jatkossa investointiohjelman valmistelussa ja perusteluviestinnässä huomioidaan elinkeinoelämän tarpeet aiempaa paremmin. Jatkossa investointiohjelman valmistelussa huomioitaisiin myös teollisten kuljetusten taloudellinen ja strateginen arvo seutukunnalle ja Suomen valtiolle. Esimerkiksi vuonna 2021 Savonlinnassa olevissa teollisuusalan yrityksissä oli noin 537 441 000 euron liikevaihto (Lähde: kunnittainen toimipaikkatilasto, Tilastokeskus). Teollisuus on investoinut Savonlinnaan voimakkaasti 2010-luvulta lukien. Tämän seurauksena teollisuuden liikevaihto ja henkilöstömäärä ovat olleet jatkuvassa kasvussa. (liite 1.)

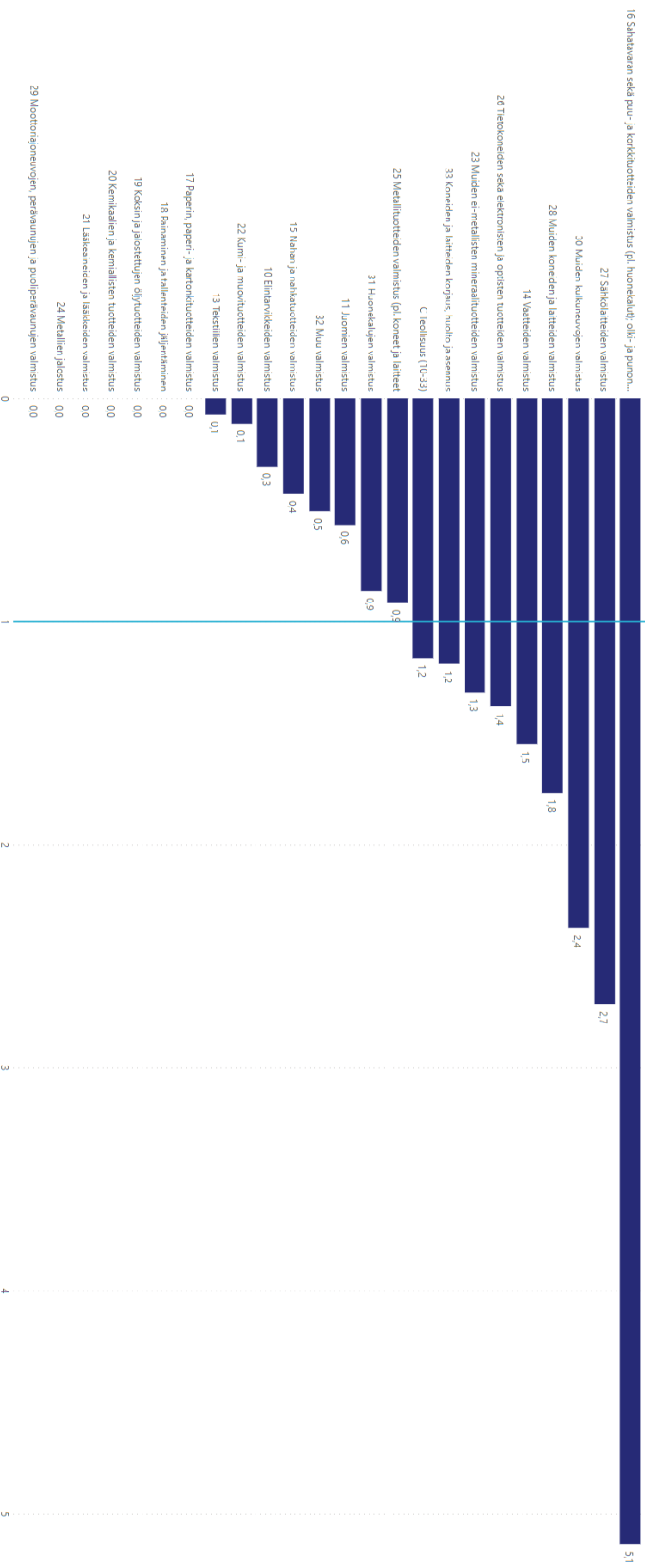
Valmistelu: elinkeinoasiantuntija Janne Tarima, p. 050 465 7574, janne.tarima@savonlinna.fi

Lausunto

Liite 1.

Teollisuuden työpaikkojen sijaintiosamäärät Savonlinna v. 2020, koko maa = 1 (mikäli sijaintiosamäärä on alueella suurempi kuin 1, on työpaikkojen osuus kaikista työpaikoista kunnassa suurempi kuin koko maassa.)

Lähteet: Työlliset – Tilastokeskus, Stat.fi, Työpaikat, Tilastokeskus, Stat.fi ja Elinkeinorakenne ja työssäkäynti -tietokanta



Savonlinna