

Lausunto Väyläviraston valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025–2032

KHALL 11.12.2023 § 407
1510/08.00.00/2023

Valmistelija Mika Hatanpää

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032.

Tausta

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

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, jonka talouskehysten määrittelee Liikenne 12 -suunnitelma. Vuosia 2025–2032 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. Pyydämme tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

Tavoitteet

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

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 talouskehysten 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?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Lausuntopyyntö ja materiaalit ovat luettavissa osoitteessa:

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Mika Hatanpää

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa asiasta seuraavanlaisen lausunnon:

Kohtaan 1.

Väyläverkon investointiohjelma on laaja ja sen yleiset tavoitteet hyväksyttäviä. Hankkeiden vaikutuksia on monipuolisesti selvitetty. Investointiohjelmassa pitää ottaa enemmän huomioon vaikutuksien arvioinnissa muuttunut toimintaympäristö. Suomen kansallinen ja kansainvälinen toimintaympäristö ovat muuttuneet ratkaisevasti, ja siten myös tavoitteita on tarpeen muuttaa.

Väyläviraston investointiohjelmassa tulee olla tärkeässä roolissa huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden varmistaminen. Näitä näkökulmia ei Väyläviraston investointiohjelmassa ole riittävästi huomioitu. Väyläviraston investointiohjelmassa tulee huomioida Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaus:

"Hallitus kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyteen. Vaihtoehtoisia kuljetusreittejä kehitetään ja niiden kapasiteettia kasvatetaan huoltovarmuuden turvaamiseksi kaikissa olosuhteissa. Korjataan tie- ja raideverkon pullonkauloja kuljetuskapasiteetin kasvattamiseksi."

Investointiohjelmassa tulee ottaa huomioon tavoitteissa myös geopoliittisen tilanteen muuttumisen ja teollisuuden nopeasti etenevän puhtaan siirtymän vaikutukset Suomen logistiikkajärjestelmän tarpeisiin.

Ratahankkeisiin

Kohtaan 5.

Pori-Parkano-Haapamäki-raideyhteys on kohde, joka ei sisälly investointiohjelman luonnokseen, mutta jonka suunnittelua tulisi edistää erittäin ripeästi. On tarkoituksenmukaista edistää koko yhteysvälin suunnittelua ja valmistautua toteutukseen siten, että ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Porin ja Niinisalon (Kankaanpään) välinen osuus.

Pori-Parkano-Haapamäki on konkreettinen elinkeino- ja turvallisuuspoliittinen hanke, jolla toimeenpannaan hallitusohjelman kirjauksia vaihtoehtoisten kuljetusreittien toteutuksesta ja huomion kiinnittämisestä liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyteen.

Lyhyellä aikavälillä hankkeessa korostuu turvallisuuspoliittinen näkökulma. Porin ympäristö muodostaa läheisine Kankaanpään Niinisalon ja Säskylän varuskuntineen poikkeuksellisen keskittymän sotilaallisen toiminnan ja kaluston liikuttamisen näkökulmasta. Samoin Porin satama on keskeinen kohde kalustokuljetuksille, ja sen rooli entisestään vahvistuu vuonna 2024 toteutettavien investointien myötä.

Suomen ja USA:n kahdenvälinen puolustusyhteistyö sekä liittoutuminen Natoon tuovat uusia tarpeita ja mahdollisuuksia erityisesti Niinisalon varuskuntaan kuuluvalla Pohjankankaan harjoitusalueelle. Suomen on tärkeää huolehtia raideyhteyden suunnitelmat valmiiksi siksikin, että hankkeen toteutukselle avautuisi kansainvälisiä rahoitusmahdollisuuksia.

Turvallisuuspolitiikan lisäksi raideyhteydellä on tärkeä elinkeinopoliittinen ulottuvuus. Satakunnassa puhdas siirtymä toteutuu voimakkaana teollisuuden rakennemuutoksena ja uusina logistisina tarpeina. Porin sataman kapasiteettia on kasvatettu investoinnein, ja kuljetusyhteydet ovat muodostuneet kasvun hidastajaksi.

Lisääntyvä kuljetustarve heijastuu koko logistiseen järjestelmään. Nykyisin kaikki Poriin ja Raumalle tai niistä pois kulkeva raideliikenne kulkee Tampereen läpi. Arvioiden mukaan ratakapasiteetin pullonkaula on Nokian ja Porin välillä johtuen pitkistä kohtaustaikkaväleistä ja melko tiheästä kauko- ja tavaraliikenteestä koko rataosuudella, mutta tavaraliikenteen lisääminen nykyisellä ratakapasiteetilla tarkoittaisi myös lähijunaliikenteen vähentämistarvetta Tampereen seudulla. (Tampereen kaupunkiseudun ratakapasiteettiselvitys, Väyläviraston julkaisuja 26/2023.)

Teollisuuden kasvun ja liikenneverkon toimintavarmuuden näkökulmista on välttämätöntä, että tavaraliikenteelle mahdollistetaan vaihtoehtoinen reitti Pori-Parkano-Haapamäki-yhteyden muodossa.

Maantiehankkeisiin

Pohjois-Satakunnassa sijaitsee Kankaanpään Niinisalon varuskunta. Pirkanmaan yhteyksien ja Kankaanpään Niinisalon varuskunnan kannalta merkittävä seututie 261 Kankaanpäästä - Ikaalisiin ei ole enää nykytarpeita vastaava, tie on hyvin kapea ja mutkainen. Päivittäiset ajoneuvomäärät ovat jo nykyisellään noin 1500–2600 ajoneuvoa vuorokaudessa tien liikennöintikohdan mukaan.

Kankaanpään kaupunki katsoo, että myös KT44 tulisi lukea mukaan keskeisiin tavaraliikenneyhteyksiin. Niin ikään vastaavasti VT23 tulisi lukea maanteiden pääväyläksi - vt2, vt8 ja vt12 tavoin.

Kankaanpään kaupunki esittää, että edellä olevat mainitut rata- ja maantiehankkeet otetaan huomioon väyläverkon investointiohjelmassa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Täytäntöönpano

Lausuntopalvelu/Väylävirasto

Lisätietoja antaa

Kaupunginjohtaja Mika Hatanpää, 044 577 2210
