

Lausunto Väylä-viraston Investointiohjelmasta 2025-32:

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

Ohjelma jatkaa tiedolla ohjaamisen periaatetta ja 12-vuotisen ohjelman periaatetta, että edetään suunnitteluun ja sitten toteutukseen, kun hetki valmistelun kannalta on oikea. Painopisteen siirto itärajan hankkeista kansallisesti tärkeisiin kohteisiin, välityskyvyn parantamiseen mm. Savonradalla ja Karja-radalla sekä paikallisiin logistiikkaa kehittäviin kohteisiin on oikein. Harkintaa voitaisiin kuitenkin tehdä mm. sen osalta, **kuinka paljon ohjelma edesauttaa koko liikennejärjestelmä modal shiftiä kestävään liikenteeseen, esim. rautateiden käyttöä rahtiliikenteessä** ja **kuinka paljon ohjelmassa on elementtejä kehittää yhdistettyä liikennettä Suomessa.**

Rahoitus ohjelmassa ei riitä asetettuihin tavoitteisiin.

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

Perustelut, arviointi jne. on hyvin tehty. Kustannushyötylaskelmia kohdekohtaisesti voi aina tarkastella mutta päälinja on oikein.

**Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?**

Elinkeinoelämän tilaamassa Maakuntien väylät -selvityksessä nostettiin esille epäkohta, että raskas liikenne joutuu kulkemaan huonokuntoisilla väylillä isoja osuuksia kokonaisliikenteestä. Tätä kriteeriä tulisi painottaa väyläsuunnittelussa ja kohteissa. Niin ikään raportin viestinä on korjausvelan purkuun tähtäävät toimet, jotta vesi ja muut rakennetta tuhoavat tekijät eivät ehtisi aiheuttaa kalliimpia korjauksia vaativia toimia myöhemmällä ajalla. Raportti nostaa esille myös kehitteillä olevat investoinnit, jotka voivat aiheuttaa hyvinkin uutta liikennöimisen tarvetta. Kaskisiin suunnitteilla oleva tehdasinvestointi on sellainen, joka edellyttää Suupohjan radan kunnostusta. Inkooseen valmistelussa olevat terästehdas edellyttää Inkooseen johtavalle tielle toimia.

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

Vuorovaikutus ja siihen liittyvät tilaisuudet ovat jo nyt hyvä toimintatapa. Luonnos tulee lausunnolle ja toimijoilla on mahdollisuus osallistua. Lausuntojen perusteella tehtävät muutokset ehkä jäävät hämärän peittoon.

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

Painopiste kannattaa olla edelleen pullonkaulojen poistamisessa ja välityskyvyn ja palvelutason parantamisessa kohti Elinkeinoelämän Väylävision 2050 tavoitteita.

Kaskisen tehtaaseen liittyen Suupohjan rata. Mahdolliset alueellisen junaliikenteen järjestelyt, jos alueilla on kiinnostusta aloittaa liikenne. Inkoon tulevan tehtaan toimintaan liittyvät ratkaisut. Loviisan rata, mikäli satamalle tulee aktiivisempaa käyttöä.

**Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Palvelutason nosto raskasta liikennettä ajatellen on keskeinen kysymys, mm. 1 m leveät pientareet, 60 km alueiden poistot. Tämä voi olla osa kehittämisinvestointeja ja osittain perusparannushankkeita.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittäminen tulisi olla osa väyläverkon infran kehittämistä. Tähän liittyy myös latausmahdollisuudet. Nämä tulisi näkyä jatkossa myös osana investointeja. Latausjärjestelmään sijoitettavat akkujärjestelmät voivat laskea paitsi investointien hintoja myös tasata lataussähkön hintaa edullisemmaksi.

Raideliikenteen hankkeiden suunnittelussa tulisi ottaa huomioon mahdollisuus lähitulevaisuudessa käynnistää alueellista henkilöliikennettä. Välttämättä infraa ei tarvitse tehdä valmiiksi henkilöliikenteelle mutta suunnittelussa tulisi ottaa huomioon se mahdollisuus, että esim. laiturikorkeudet, turvallisuusratkaisut jne. voivat palvella mahdollisesti käynnistyvää henkilöliikennettä.

Lisätietoja: Jouni.Lind@ytl.fi p. 050 521 3305