

**Kouvolan kaupungin lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-2031**  
**4028/00.04.00/2023**

**Tekninen lautakunta 23.02.2023 § 40**

**Valmistelija:** kaavoitusinsinööri Olli Ruokonen, puh. 020 615 9245, olli.ruokonen(at)kouvola.fi

Väylävirasto pyytää 28.2.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2030. Lausuntopyyntö ja siihen liittyvät tausta-aineistot löytyvät valtion lausuntopalvelusta hyperlinkistä: [lausuntopalvelu.fi](https://lausuntopalvelu.fi)

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyyntöllä vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta lausuntoja, jonka kautta erilaiset vaikutukset ja tieto tulee näkyväksi. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 - suunnitelman) toimeenpanoa. Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 - suunnitelman tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Lausuntopyyntön kohteena oleva asiakokonaisuus kytkeytyy kaupungin kehittämiseen, maankäytön suunnitteluun, infra-investointeihin ja niiden toteuttamiseen. Tämä lausunto on valmisteltu yhteistyönä Kouvolan kaupungin konsernihallinnossa ja tekniikan ja ympäristön toimialalla. Kouvolan kaupungin edunvalvontasuunnitelman mukaan valmisteluvastuu väyläverkon investointiohjelman lausunnosta kuuluu tekniselle lautakunnalle.

Väylävirasto pyytää lausunnonantajia tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta ennalta määritettyjen kysymysten kautta. Vastaukset syötetään valtion lausuntopalveluun lautakuntakäsittelyn jälkeen.

Kysymykset ja Kouvolan kaupungin lausuntona toimivat vastaukset väyläverkon investointiohjelmasta:

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

Toimintaympäristön tilanne on muuttunut helmikuussa 2022 Venäjän käynnistämän hyökkäyssodan takia. Sen seurauksena turvallisuus ja huoltovarmuus ovat nousseet keskeiseksi haasteeksi. Kouvola on merkittävä logistiikka- ja varuskuntakaupunki, jossa näiden merkitys korostuu. Kymenlaaksossa sijaitsevien hankkeiden toteutus on turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta kriittistä.

Kokonaisturvallisuus ja huoltovarmuus puuttuvat teemoina investointiohjelmasta, nämä ovat tärkeitä näkökohtia valtakunnallisesti. Kymenlaaksolla on keskeinen asema kansainvälisen kaupan, teollisuuden ja maanpuolustuksen toimijana. Maakunnan kautta kulkee käytännössä koko itäisen Suomen vienti ja tuonti.

Kouvola on Suomen suurin varuskuntakaupunki Karjalan prikaatin ja Utin jääkarirykmentin takia. CEF - Military mobility rahoituksen mahdollisuudet tulee hyödyntää tehokkaasti Suomen kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisten yhteyksien kehittämiseksi.

Investointiohjelmassa esitettyjen avainhankkeiden rahoitus tulee varmistaa johdonmukaisesti alueellamme Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

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

Investointiohjelmassa on kuvattu ja perusteltu lyhyesti sekä selkeästi hankekoreihin valitut kohteet. Esitystapa on hyvä ja tekee vertailua läpinäkyvämmäksi. Yleisesti ottaen käytetyt arviointikriteerit ovat tasapuoliset ja selkeät. Hankevertailujen läpinäkyvyyttä voisi kuitenkin vielä parantaa esittämällä investointilistan ulkopuolelle jääneiden kohteiden arviointeja. Yksinkertaisimmillaan tähän riittäisi listaus kohteista ja näiden pisteistä (Prio). Suuren kokoluokan kohteiden ja alueellisesti merkittävien kohteiden osalta olisi tärkeää avata perusteluja myös sanallisesti.

Lisäksi läpinäkyvyyttä parantaisi Prio-laskentojen periaatteen avaaminen paremmin lukijalle. Investointiohjelma on laaja-alainen julkaisu, eikä monikaan lukija ole tekemisissä Prio-järjestelmän kanssa. Järjestelmän periaatteiden avaaminen auttaisi ymmärtämään kohteiden pisteytystä paremmin.

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

Valtion väyläverkon investoinnit ovat viime vuosikymmeninä kohdentuneet huonosti Kouvolan seudulle. Muuttuneen maailmantilanteen takia on pelkona, että itäisen Suomen alueelle ja Kouvolan seudulle kohdentuvat investoinnit vähenevät entisestään. Tulevina vuosikymmeninä alueen kehittyminen edellyttää kuitenkin

aikaisempaa suurempaa panostusta mm. Itäisen Suomen ja Kouvolan alueen liikenneverkkoon. Toimivan liikenneverkon merkitys on ensiarvoinen Kouvolaan, mutta myös muulle itäiselle sekä myös keskiselle Suomelle merkittävän läpikulun takia. Kouvolan alueen liikenneverkon toimivuudella onkin varsinaista kaupunkiseutua suurempi merkitys. Vt15 osalta investointiohjelma antaa positiivisen näkymän tulevaisuuteen. Vt15 hanke on Kymenlaakson hyvinvointialueen ja siihen liittyvien palveluverkkomuutoksienkin takia seutukunnalle erittäin tärkeä. Sen sijaan Kouvolan alueelle sekä koko itäiselle Suomelle merkittävät Vt6 ja Vt12 eivät kuitenkaan saa tarvittavaa huomiota investointiohjelmassa. Vt6 ja Vt12 huomioiminen yhdessä Vt15 investoinnin kanssa parantaisi laajasti itäisen Suomen liikenneverkon toimivuutta. Kummatkin em. kohteet ovat Kaakkois-Suomen liikennestrategian mukaisia liikenneverkon kehittämiskohteita.

Ratainvestointien osalta itäiseen Suomeen kohdistuvat parannukset nähdään hyvinä ja tärkeinä koko alueen kehitykselle. Yhtenäisen 250 kN akselipainoverkoston rakentamista on tärkeää jatkaa ja Kouvola-Kuusankoski yhteyden parantaminen on tärkeä jatkumo tähän mennessä toteutetuille yhteysväleille. Itäratahanke on itäisen Suomen kehittämisen kannalta tärkeä ratainvestointihanke. Se ja muut Suomen isot ratahankeet on irrotettu omiksi hankkeiksi irralleen lausunnolla olevasta investointiohjelmasta, mutta sen tärkeyttä itäiselle Suomelle ei saa unohtaa ja se on huomioitava taustapohdinnoissa.

Ratainvestointien kannalta tärkeää on myös keskittää huomiota nykyisen raitinfran kuntoon ja turvallisuuteen. Tämä korostuu etenkin rataliikenteen solmukohdissa ja isoilla järjestelyratapihoilla. Seuraava rataverkon kehittämiskohde olisi syytä edelleen jatkossa huomioida: Kouvolaan keskustaan rajautuvalla alueella sijaitsee yksi Suomen tärkeimmistä päärataverkon solmuista laajoine ratapiha-alueineen. Kyseisen alueen liikenteen jouhevuutta ja turvallisuutta palvelevat investoinnit palvelisivat koko Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta ja toimintavarmuutta. Myös asemanseutujen kehittäminen edellyttäisi investointeja ratapihojen sammuksjärjestelmiin ja turvallisuuteen. Kaikilta osin Kouvolan ratapihan järjestelyt eivät vastaa rataverkolta nyt ja tulevaisuudessa vaadittavaa palvelutasoa. Kouvolan järjestelyratapiha-alueen liikennettä ja turvallisuutta parantavat investoinnit tulisi jatkossa ottaa mukaan investointiohjelmaan.

Edellisten investointiohjelmien laadinnan yhteydessä Kouvolan kaupunki kiinnitti huomiota Liikenne 12 ohjelman tavoitteiden ja sen rahoituksen epäsuhtaan. Tilanne ei ole osoittanut merkittävää paranemista. Mikäli rahoitustilanne ei parane, tarpeellisia investointikohteita ei saada toteutusohjelmiin ja ohjelman tavoitteiden toteuttaminen on mahdotonta.

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

Väylävirasto on järjestänyt kuulemis- ja keskustelutilaisuuksia, joissa on yleisellä tasolla esitelty investointiohjelman alustavia luonnoksia. Investointiohjelman luonnoksen valmistuttua kunnille tulisi varata riittävän pitkä aika ohjelmaan tutustumiseen ja lausunnon antamiseen, jotta aiheesta voitaisiin käydä kunnan sisällä riittävän kattavaa keskustelua. Aikaa tarvitaan varsinaisen lausunnon valmisteluun ja toimieliinkäsittelyyn. Toimieliinkäsittelyjen kokousaikataulujen ja kuukauden mittaisen lausuntoaikataulun yhteensovittaminen on haasteellista tai joskus jopa mahdotonta. Lausunnonantamisaikaa tulisi olla enemmän.

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

###### Vt6 Kouvolan kohta

Valtatie 6 on tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia Suomen sisäisen liikenteen yhteyksiä. Valtatien 6:n merkitystä korostaa myös Kouvolan seudun rooli maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden kannalta merkittävänä alueena. Kouvolan kohdalla keskeisimpiä tunnistettuja kehityskohteita ovat liikenneturvallisuus, liikenteen välityskyky, kevyen liikenteen yhteyksien turvallisuuden ja yhteystarpeiden parantaminen ja liikenteen sujuvuus.

Ajankohtaisimpina ovat Vt6 Kouvolan kohdan tiesuunnitelmakokonaisuus Keltti-Tanttari sekä Kullasvaaran eritasoliittymä. Näissä kohteissa on käynnissä tiesuunnitelman laatiminen. Keltti-Tanttari tiesuunnitelma sisältää Keltin sillan, joka on Kymijoen ylittävänä valtatiesiltana erittäin merkittävä. Keltin silta tulee elinkaarensa loppuun jo tämän investointiohjelmakauden aikana. Siltaa ei voida päästää tilanteeseen, jossa sille jouduttaisiin asettamaan painorajoituksia, jolloin raskasta ja pitkämatkaista liikennettä jouduttaisiin ohjaamaan valtatieltä kaupungin katuverkkoon. Vt6 tiesuunnitelman valmistuessa Keltti-Tanttari kokonaisuus tulee nostaa investointiohjelman. Ohjelmakauden kahdeksan vuoden aikajänne on tämän mittakaavan hankkeissa lyhyt, sillä tiesuunnitelman valmistumisen jälkeen tarvittavissa toimenpiteissä (mm. tiesuunnitelman tueksi tarvittavat luvat, rahoituspäätökset, sopimukset) kuluu aikaa. Hanke on syytä saada toteutusputkeen pikimmiten tiesuunnitelman valmistuttua.

Merkittävänä alueen asukkaiden terveyteen vaikuttava tekijä on liikennemelu. Valtatie 6 halkoo Kouvolan keskusta-alueita, mutta sille ei ole toteutettu lainkaan meluntorjuntaa. Valtatien 6 parantamisen suunnittelun yhteydessä valtatielle on suunnitteilla asianmukaiset meluntorjuntarakenteet.

Valtatien 6 parantaminen kattaa myös Kullasvaaran eritasoliittymän Kouvolan Tykkimäen kaupunginosassa. Eritasoliittymä kytkee yhteen EU:n TEN-T ydinverkon kuivasataman, eli Kouvolan RR-termiinalin maantie- ja rautakuljetukset. Vt6 yhdessä RR-termiinalin kanssa kytkeytyvät Vt15:n kautta Kotka-Hamina satamiin osaksi kansainvälistä tavarakuljetusketjua.

Kouvolan kaupunki toivoo valtatieä 6 tarkasteltavan kokonaisuutena Korialta Kouvolan itäpuolelle asti, jotta valtatie vuonna 2015 valmistuneen yleissuunnitelman mukaisesti tien parantamista edistettäisiin tiesuunnitelman laatimisella Koriolla valtateiden 6 ja 12 risteyskohdassa. Valtatie 6 parantamiseen kytkeytyy valtaosa Kouvolan kaupungin keskeisimmistä maankäytön kehittämissuunnitelmista.

#### Vt12 Lahti-Kouvola

Valtatie 12 jatkaa yhdessä valtatie 6 kanssa valtakunnallisesti tärkeää Etelä-Suomen itä-länsisuuntaista pääväylää. Valtatie 12 kytkee Kymenlaakson ja Päijät-Hämeen maakunnat yhteen toimien merkittävänä Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen välisenä työmatkaliikenteen yhteytenä. Kouvolan ja Lahden välillä Vt12 on epäyhtenäinen ja laatutasoltaan vaihteleva. Valtatie parantaminen nostaisi sen turvallisuustasoa. Kouvolan kaupunki kannattaa Vt12 Lahti-Kouvola parantamishankkeen nostamista investointiohjelmaan.

#### Ratahankkeet

Vaikuttavuudeltaan keskeisin ratahanke itäisen Suomen alueella on itärata. Itärata-hankeyhtiö on aloittanut toimintansa syksyllä 2022 ja sen tehtävänä on edistää radan suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Suomen suuret uudet ratahankkeet eivät kuulu väyläverkon investointiohjelmaan, mutta niiden merkitystä ei tule sivuuttaa, kun tehdään kauaskantoisia liikenneinfraa koskevia päätöksiä.

Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamista muutoksista ja pakotteista johtuen kansainvälinen idän suuntainen maantieliikenne on vähentynyt. Materiaalivirrat ovat yhä muutoksessa ja ne hakevat Suomen sisällä paikkaansa. Rautatieverkon rooli kasvaa ja siksi rataverkon kapasiteetin lisäys on tärkeää. Savon ja Karjalan ratojen välityskyvyn lisääminen on positiivinen asia.

Kouvolan keskustan kupeessa sijaitsee yksi Suomen merkittävimmistä ratapihoista. Ratapihan turvallisuustason on oltava vakaa kaikissa olosuhteissa.

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

Ei muuta kommentoitavaa

Lisätietoja: tekninen johtaja Hannu Tylli, puh. 020 615 8570, hannu.tylli(at)kouvola.fi, edunvalvontapäällikkö Jussi Stoor, puh. 020

615 6594, jussi.stoor(a)kouvola.fi, kaavoitusinsinööri Olli Ruokonen, puh. 020 615 9245, olli.ruokonen(at)kouvola.fi, liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh. 020 615 4934, antti.tamminen(at)kouvola.fi ja suunnittelupäällikkö Tapani Vuorentausta, puh. 020 615 7096, tapani.vuorentausta(at)kouvola.fi

**Teknisen johtajan ehdotus:**

Tekninen lautakunta päättää antaa edellä esittelytekstissä kuvatun lausunnon luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelma 2024-2031.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävänä yleisessä tietoverkossa kaupungin verkkosivustolla 24.2.2023.

**Teknisen lautakunnan päätös:**

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

---