

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

6219/00.04.00/2023

Tekninen lautakunta 20.12.2023 § 229

Valmistelija: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi

Väylävirasto pyytää 22.12.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032.

Lausuntopyyntö ja siihen liittyvät tausta-aineistot löytyvät valtion lausuntopalvelusta hyperlinkistä: [Lausunto - Lausuntopalvelu](#).

Väyläverkon investointiohjelman luonnos liitteineen on **oheismateriaalina**.

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. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Lausuntopyyntöä 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 kaupungin liikennejärjestelmätyöryhmän toimesta. 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?**

Kymenlaakson ja Kouvolan kaupungin toimintaympäristö on kokenut suuria muutoksia mm. pandemian ja Venäjän Ukrainaan vuonna 2022 kohdistaman hyökkäyksen vuoksi. Lisäksi Suomen turvallisuuspoliittinen asema on muuttunut suuresti vuonna 2023 toteutuneen Nato-jäsenyyden myötä. Toimintaympäristön muutokset ovat ilmenneet yhtäältä Venäjälle suuntautuneen liikenteen selvänä vähentymisenä ja toisaalta satamiin kohdistuvan kauttakulkuliikenteen kasvuna ja uudelleen suuntautumisenä. Näiden muutosten seurauksena koroistuvat liikenneverkon turvallisuus ja huoltovarmuuden sekä ylimaakunnallisten ja valtakunnallisten linkkien ja solmukohtien toimivuuden varmistaminen. Kouvola on merkittävä logistiikka- ja varuskuntakaupunki, jossa toimintaympäristön muutosten ja niiden seurausten merkitys korostuu. Kymenlaaksossa sijaitsevien hankkeiden toteutus on turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta kriittistä koko Suomenkin kannalta katsottuna.

Kokonaisturvallisuus ja huoltovarmuus puuttuvat teemoina investointiohjelmasta, vaikka 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 jääkäriyrykmentin takia. CEF - Military mobility rahoituksen mahdollisuudet tulee hyödyntää tehokkaasti Suomen kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisten yhteyksien kehittämiseksi. Lisäksi Euroopan Komission käsittelyssä oleva TEN-T- verkon asetusmuutos saattaa luoda mahdollisuuksia parantaa ja myös laajentaa TEN-T- verkkoa esimerkiksi liikenneverkon kokonaisuuden ja huoltovarmuuden kannalta tärkeille yhteysväleille. Investointiohjelmassa tulisi jatkossa huomioida edellä mainitun asetusmuutoksen luomat mahdollisuudet liikenneverkon kehittämiseksi.

Investointiohjelmassa esitettyjen avainhankkeiden rahoitus tulee varmistaa johdonmukaisesti alueellamme vähintään Liikenne 12 - suunnitelman mukaisessa laajuudessa.

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. Hankkeiden vaikutukset on arvioitu hanketasolla, väylämuodon tasolla ja koko investointiohjelman tasolla. Hankevertailujen lähtökohtana ovat hankkeiden arvioidut toteutuneet vaikutukset 30 vuoden aikajänteellä verrattuna tilanteeseen, jossa hanketta ei ole toteutettu. Hankevertailujen läpinäkyvyyttä voisi kuitenkin vielä parantaa esittämällä investointilistan ulkopuolelle jääneiden kohteiden arviointeja. Yksinkertaisimmillaan tähän riittäisi

listaus kohteista ja näiden pisteistä prioriteettiluokituksen mukaisesti. Suuren kokoluokan kohteiden ja alueellisesti merkittävien kohteiden osalta olisi tärkeää avata perusteluja myös sanallisesti.

Lisäksi läpinäkyvyyttä parantaisi Prioriteettiperusteisen laskennan periaatteen avaaminen paremmin lukijalle. Erityisesti tilanteissa, joissa jokin hanke on saanut aiempaa alhaisemman prioriteetin (esimerkiksi valtatie 15), perusteiden avaaminen on hyvin tärkeää.

Investointiohjelma on laaja-alainen julkaisu, eikä monikaan lukija ole ollut tekemisissä laskentajärjestelmän kanssa. Järjestelmän periaatteiden avaaminen auttaisi ymmärtämään kohteiden pisteytystä paremmin.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen 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 sekä koko maan huoltovarmuuden varmistaminen edellyttää kuitenkin aikaisempaa suurempaa panostusta niin itäisen Suomen kuin Kouvolan alueenkin liikenneverkkoon. Toimivan liikenneverkon merkitys on ensiarvoinen Kouvolalle, mutta myös muulle itäiselle sekä myös keskiselle Suomelle merkittävän läpikulkuliikenteen takia. Kouvolan alueen liikenneverkon toimivuudella onkin varsinaista kaupunkiseutua suurempi merkitys. Vt15:n parannushanke on huoltovarmuuden, Military mobility-kokonaisuuden tarpeiden sekä Kymenlaakson hyvinvointialueen ja siihen liittyvien palveluverkkomuutosten takia (mm. sote- ja ambulanssikuljetukset Kotkan keskussairaalaan) seutukunnalle erittäin tärkeä. Kouvolan Myllykoskelle loppuvuodesta 2023 varmistunut datakeskusinvestointi lisää entisestään Vt 15:n merkittävyyttä. Edellä mainituiden syitten takia Vt 15 toteutus tulee kokonaisuudessaan sisällyttää 1.prioriteettiluokan hankkeisiin investointiohjelmassa.

Kouvolan alueelle sekä koko itäiselle Suomelle merkittävät Vt6 ja Vt12 eivät valitettavasti saa tarvittavaa huomiota investointiohjelmassa. Vt6 ja Vt12 huomioiminen yhdessä Vt15 investoinnin kanssa parantaisi laajasti itäisen Suomen liikenneverkon toimivuutta. Kummatkin em. väylät ovat Kaakkois-Suomen sekä Kymenlaakso liikennestrategioiden mukaisia liikenneverkon kehittämiskohteita. Erityisesti huoltovarmuustekijät sekä sotilaallisen infrastruktuurin vahvistamiseen liittyvät paineet korostavat valtatie 6:n ja valtatie 12:n parantamistarvetta valtatie 15:n kehittämisen ohella. Koko itäisen Suomen liikennejärjestelmän kannalta olennainen osa, valtatiellä 6 sijaitseva Keltin silta, on tulossa elinkaarensa päähän investointiohjelmakauden alkuvuosina, mikä entisestään korostaa välttämättömyyttä sisällyttää edellä mainitut parantamishankkeet investointiohjelmaan.

Ratainvestointien osalta itäiseen Suomeen kohdistuvat parannukset nähdään hyvinä ja tärkeinä koko alueen kehitykselle. Yhtenäisen 250 kN akselipainoverkoston rakentaminen olisi edelleen tärkeää sisällyttää investointiohjelmaan, 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 ratahankkeet 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 ratainfraan 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 jouhevuuksi ja turvallisuutta palvelevat investoinnit palvelisivat koko Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta ja toimintavarmuutta. Myös asemanseutujen kehittäminen edellyttäisi investointeja ratapihojen sammutusjärjestelmiin 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 on kiinnittänyt 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 toimielinkäsittelyyn. Toimielinkäsittelyjen kokousaikataulujen ja kuukauden mittaisen lausuntoaikataulun yhteensovittaminen on haasteellista tai joskus jopa mahdotonta. Lausunnonantamisaikaa tulisi olla enemmän.

Edellisten investointiohjelmien laadinnan ja niistä annettujen lausuntojen jälkeen on nimitetty uusi, Petteri Orpon johtama hallitus. Hallitusohjelman mukaan heti hallituskauden alussa käynnistetään Liikenne 12- suunnitelman päivitys. Uudessa hallitusohjelmassa

esitetään merkittäviä panostuksia liikenneverkkoon, kaikkiaan noin 3 miljardin euron edestä. Monet hallitusohjelmassa mainitut hankkeet eivät sisälly Liikenne 12- suunnitelmaan eivätkä lausuttavana olevaan väyläverkon investointiohjelmaan. Hallitusohjelmaan on perustellusti nostettu Savon ja Karjalan ratojen kehittäminen, mutta Kymenlaakson tiehankkeita ei ole hallitusohjelmassa mainittu. Täten Kouvolan kaupunki esittää huolensa väyläverkon investointiohjelman, Liikenne 12- suunnitelman sekä hallitusohjelman välisestä keskinäisestä suhteesta ja vaikuttavuudesta. Vaarana on, että hallitusohjelman sinänsä perustellut hankkeet vievät niukan investointivaran takia toteutusmahdollisuudet monilta Liikenne 12- suunnitelman sekä väyläverkon investointiohjelman mukaisilta hankkeilta. Liikenne 12- suunnitelman, väyläverkon investointiohjelman sekä hallitusohjelman keskinäistä koordinaatiota tulisi siis jatkossa vahvistaa osana investointiohjelman laatimisen ja seurannan prosessia.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

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. Nämä tarpeet on myös tunnistettu investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden listauksessa.

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 alkuvuosina. 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 investointiohjelmaan. 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 toteutukseen 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-terminaalien maantie- ja rautakuljetukset. Vt6 yhdessä RR-terminaalien kanssa kytkeytyvät Vt15:n kautta Kotka-Hamina satamiin osaksi kansainvälistä tavarakuljetusketjua.

Kouvolan kaupunki toivoo valtatie 6 tarkasteltavan kokonaisuutena Korialta Kouvolan itäpuolelle Uttiin 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. Lisäksi Utin asema merkittävänä sotilaallisen ja muun lentotoiminnan kokonaisuutena ansaitsee sujuvamat liikenneyhteydet, mikä vaatii valtatie 6:n parantamista myös Kouvolasta itään.

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. Valtatie 12 merkitseminen eurooppatieksi (E16) on parhaillaan käynnissä oleva, tien vaikutusalueen kuntien ja kaupunkien vetämä hanke. 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-hanke 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 satamien ja sisämaan terminaalien (mm. Kouvolan RRT-terminaali) on tärkeää, ja siksi rataverkon kapasiteetin riittävyys sekä 25kN-akselipainon mahdollistava verkosto

korostuu entisestään. 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

Johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen on kokouksessa asiantuntijana vastaamassa kysymyksiin.

Lisätietoja: tekninen johtaja Hannu Tylli, puh. 020 615 8570, hannu.tylli(at)kouvola.fi, johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(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 olevassa esittelytekstissä kuvatun lausunnon luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävänä yleisessä tietoverkossa kaupungin verkkosivustolla 21.12.2023 lukien.

Tekninen lautakunta saattaa lausunnon tiedoksi myös kaupunginhallitukselle.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen oli paikalla kokouksessa tämän asian käsittelyn ajan.
