

# *Itäisen Suomen erityispiirteet huomioivan liikennejärjestelmän kehittämisen kärjet*

Marko Tantt  
Aluesuunnittelupäällikkö  
Etelä-Savon maakuntaliitto



**Itä-Suomen neuvottelukunta 2.3.2023**



# *Liikenne ja logistiikka muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa*

Muuttuneen geopoliittisen tilanteen ja mm. Saimaan kanavan käytön estymisen vuoksi liikennevirrat ovat hakeneet uusia reittejä, rajaliikenne korvautunut liikenteellä sisämaan ja kotimaisten merisatamien välillä ja erityisesti metsäteollisuuden puunhankinta kotimaasta lisääntynyt. Koko Saimaan alueella raakapuun vesikuljetukset lisääntyvät, mikä edellyttää vesiväylien ja maayhteyksien parantamista.

Huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tarpeet korostuvat kansainvälisen tilanteen vuoksi myös liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä.

Itäisen Suomen tie- ja raitainfrastruktuurin jälkeenyäneisyyden ja jatkuvasti lisääntyvän korjausvelan vuoksi perusväylänpidossa korostuu koko väyläverkoston käytettävyyden ja toimintavarmuus.

## VLJS 2021-2032 tunnistettuja Itä-Suomen erityispiirteitä:

Itä-Suomelle tunnusomaisia piirteitä ovat liikennejärjestelmänäkökulmasta keskuksien välisten yhteyksien huomioiminen, kansainvälisten liikenneyhteyksien merkityksen korostuminen erityisesti kuljetusketjuissa (**maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulku Saimaan kanavan kautta ja lentoliikenteen suorat kansainväliset yhteydet**), raideliikenteeseen nojaavat pitkämatkaiset matka- ja kuljetusketjut sekä raskaan teollisuuden merkitys.

## VLJS 2021-2032 Liikennejärjestelmä visio:

Suomi on vaihtoehtoinen käytävä ja solmukohta maailmanlaajuisille matkustaja-tavara- ja datavirroille. Liikennejärjestelmässä on huomioitu huoltovarmuus sekä varautumisen ja valmiuden vaatimukset siten, että Suomessa voidaan luottaa liikennejärjestelmän toimivuuteen ja resilienssiin kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden.

Suomi on onnistunut hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä.

# Perusväylänpidon rahoituksen nosto

**Rahoitus nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeillä pääväylien ulkopuolisilla maanteilla ja rautateillä.**

- Painotetaan myös vähäliikenteisten teiden päällysteiden ja runkojen sekä siltojen parantamista
- Ohjelmointi perustuu Väyläviraston ja ELY-keskusten asiantuntemukseen ja koko itäisen Suomen alueen liikennejärjestelmätöihin

## VLJS 2021-2032 tunnistettuja Itä-Suomen erityispiirteitä:

Maa- ja metsätalous, kaivostoiminta sekä muut teollisuudenalat synnyttävät itäisessä Suomessa merkittävän määrän raaka-ainekuljetuksia. Kuljetukset käyttävät niin tiestöä, rautateitä kuin sisävesiä. Vientiteollisuuden kannalta olennaisia ovat kansainväliset yhteydet kaikissa liikennemuodoissa sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyvä kunto. Kuljetusketjujen toimivuus vähäliikenteiseltä maantieverkolta pääväylille on tärkeää.

## VLJS 2021-2032 Liikennejärjestelmä visio:

Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.

Suomi on onnistunut ratkaisemaan liikenneverkon rahoitusta koskevan haasteen uusilla toiminta- ja rahoitusmalleilla.

Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Ihmiset ja yritykset ovat pääasiassa tyytyväisiä liikennejärjestelmään.



# *Rataverkon kehittäminen*





### VLJS 2021-2032 tunnistettuja Itä-Suomen erityispiirteitä:

**Raideliikenteen nopeuttaminen** erityisesti Helsinki-Vantaa lentoasemalle ja Helsinkiin mahdollistaisivat entistä paremmat edellytykset monipaikkaiselle asumiselle ja etätyölle

### VLJS 2021-2032 Liikennejärjestelmä visio:

Liikennejärjestelmä on saavutettava ja **tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille**. Ihmiset ja yritykset ovat pääasiassa tyytyväisiä liikennejärjestelmään.

## Raideliikenteen matka-aikojen kehitys

	Oulu	Kokkola	Joensuu	Lappeenranta	Mikkeli	Pieksämäki	Kuopio	Kajaani
2014	5h 54min*	3 h 41 min	4h 08min	1h 58min	2h 23min	3h 4min	3h 54min	5h 53 min
2023	5h 24 min	3 h 48 min	4h 23min	2h 6min	2h 32min	3h 12min	4h 05min	6 h 00min
<b>Matka-ajan kehitys</b>	<b>- 30 min</b>	<b>+ 7 min</b>	<b>+ 15 min</b>	<b>+8 min</b>	<b>+ 9 min</b>	<b>+ 8 min</b>	<b>+ 11 min</b>	<b>+ 7 min</b>

Lähde: VR ke 28.05.2014 ja 16.6.2023.

\* Matka-aikaa Ouluun tarkastelupäivänä oli 6h 34min ratatöistä johtuen. Matka-aika Ouluun on ollut 5h 54min jo kesällä 2011.

### **Itä-Suomen neuvottelukunnan tavoitteita joukkoliikenteelle:**

- Rautateiden henkilöliikenteessä vuorotarjontaa tulee parantaa
- Maakuntakeskusten välinen liikkuminen ja työssäkäynti sekä matkailukohteiden saavutettavuus on turvattava toimivalla joukkoliikenteellä

**KIITOS MIELENKIINNOSTA!**