

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan monilta osin kattavasti esiin elinkeinoelämän kannalta keskeisiä näkökulmia, joissa korostuvat erityisesti kilpailukyky, liikenneverkkojen toimivuus, saavutettavuus sekä sujuvan liikkumisen tarpeet. Luonnoksessa jäävät kuitenkin vähälle huomiolle erityisesti huoltovarmuuden ja tavaralogistiikan tarpeet erityisesti Itä-Suomessa.

Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa myös niiden kehittämiseen. Erityisen tärkeää se on arjen elämän palveluiden siirryttyä yhä enenevästi pelkästään digitaaliseen muotoon. Etelä-Savossa loppuvuodesta 2024 tehty selvitys mobiiliverkkojen toimivuudesta osoitti, että yhteys-ongelmia on laajalti.

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Valtion on jatkossakin vastattava oman verkkonsa rahoituksesta, myös kunnossapidon osalta. Kuntien taloustilanne on haastava, eikä kuntien rahoitettavaksi pidä osoittaa valtion väyläverkon kehittämistä tai kunnossapitoa. Kunnat ja kaupungit vastaavat asemakaavoitettujen alueiden katuverkosta, eikä kuntien vastuita pidä laventaa myöskään tieverkon hallinnollisen luokan muutoksilla maanteistä kaduiksi.

Pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen tarpeita vastaava perusväylänpidon rahoitus on välttämätöntä elinkeinoelämälle ja arjen liikkumiselle. Lausunnolla olevassa liikenne 12-

suunnitelmassa panostuksia perusväylänpitoon suunnitellaan nostettavan vuosille 2029–2037. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Käytännön tasolla rahoituksen tasot käsitellään hallitusneuvotteluissa vuoden 2027 eduskuntavaalien jälkeen.

Juvan kunta toteaa, että luonnoksessa on esitetty, että yksityisteiden valtion-avustusten määrärahat vuosina 2026–2028 ovat keskimäärin 6,1 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi todetaan, että summaa korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuodesta 2029 alkaen. Yksityisteiden valtionavustusten nostoa on tarkasteltava jo heti vuoden 2026 alusta. Maaseudun elinkeinotoiminnalle yksityistiet ovat erittäin tärkeitä: mm. vuosittain noin 90 % hakattavasta puutavarasta lähtee yksityisteiden varrelta.

Samalla on tärkeää, että valtio varmistaa liikenteen kestävien käyttövoimien kattavan jakeluinfran toteutumisen myös niissä paikoissa, joissa se ei markkinaehtoisesti toteudu. Koska kansainvälisessä kaupassa mukanaolo ja kasvu edellyttävät myös liikenteen puhdasta siirtymää. Etelä-Savossa kunnat ovat yhteisesti selvittämässä erilaisten käyttövoimien kattavan jakeluinfran verkostotarvetta alueellaan.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Juvan kunnan kannalta on tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus.

Logististen kuljetusketjujen toimivuus edellyttää väyläverkon kunnosta huolehtimista yksityisteistä ja muusta alemman asteisilta teiltä valtateille, rautateiden riittävän kuljetuskapasiteetin lisäämistä Karjalan ja Savon ratojen yksiraiteisilla osuuksilla huomioiden myös näiden ratojen poikittaisyhteydet satamien ja vesiyhteyksien riittävän kapasiteetin.

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä 1) kaukojunaliikenteen palvelutason parantamiseksi Karjalan ja Savon radoilla, 2) kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen varmistamiseksi pitkäjänteisesti lentoliikenneyhteyksillä alueille, joilla tavoite ei muuten täyty, 3) valtion sitoutumiseksi nykyisen lentoasema-verkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti, sekä 4) viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

Juvan kunta korostaa, että raideliikenteen kehittämisessä on panostettava erityisesti olemassa olevien ratainvestointien käyttöönottoon. Juvan kunta kannattaa liikenneinfrastruktuurin osalta raidevälin Pieksämäki–Savonlinna–Parikkala -välin kehittämistä. Tämä edellyttää mm. Laitaatsalmen siltainvestointia.

Maaseutumaisena kuntana Juvan kunta korostaa kestävän joukkoliikenteen kehittämisen turvaamista nykyistä paremmin. Lisäksi on huolehdittava alemman asteen tieliikenneverkoston kunnossapidon riittävä taso ja rahoitus myös peruskorjauksiin.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoituksen kohdentumisen määräävimpänä tekijänä on ollut liikennemäärä. Nyt kriteereinä on osoitettu myös mm. huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. TEN-T-ydinverkon kehittämisen ensisijaisena painotuksena on ydinverkon ja ydinverkkokäytävien kehittäminen. Juvan kunta itäisen Suomen maakuntaliittojen tavoin huomauttaa, että erityisesti liikennemäärä- ja ydinverkkopainotukset vääristävät entisestään rahoituksen alueellista yhdenvertaisuutta. Nämä painotukset yhdessä kohdentavat kansalliset vastinrahat Etelä- ja Länsi-Suomeen, jolloin Itä-Suomi jää jatkuvasti heikompaan asemaan.

Tämä kehityssuunta on jatkunut koko 2000-luvun, ja on johtanut siihen, että Itä-Suomen liikennejärjestelmän nykykunto ja palvelutaso ovat selvästi mm. Länsi- ja Keski-Suomea heikompia. Jo yksistään tapahtuneiden toimintaympäristö-muutosten vuoksi on erityistä huomiota kiinnitettävä Suomen poikittaisten pääteiden ja rautateiden kehittämiseen.

Suomen TEN-T-ydinverkon kehittämisestä on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selkeästi linjattava, että kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja ydinverkkokäytäviin parannetaan. Tämän on näyttävä paitsi kansallisesti myös Suomen EU-vaikuttamisessa ja EU-rahoitushauissa. Kattavan verkon teiden ja ratojen kehittäminen merkittäväällä tavalla parantaa Itä-Suomen saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen, luoteeseen ja pohjoiseen.

Juvan kunta kannattaa Viitoskäytävän (Viitostie ja Savonrata) saamista kokonaisuutena TEN-T-ydinverkkoon.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Vaikutusten arviointi on yleispiirteinen ja se vastaa suunnitelman tarkkuustasoa. Vaikutukset voivat olla myös monitahoisia ja näin yleispiirteisellä tasolla niitä on osin haastavaa arvioida. Kuntien osalta arvioinnissa todetaan, että suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta menot voivat kasvaa välillisesti.

Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso

halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja.

Vaikutusten arvioinnissa on vertailuvaihtoehtona käytetty tilannetta, missä perusväylänpidon rahoitus pienenee nykytasosta ja kehittämisrahoitus hiipuu pois sitä mukaa, kun aiemmin sovitut/päätetyt hankkeet valmistuvat ja uusia kehittämishankkeita ei aloiteta.

Muutoin vaikutusten arviointi on varsin realistinen ja alemman tieverkon rappeutuminen tulee vaikuttamaan negatiivisesti sekä elinkeinoelämän kuljetuksiin että kuntalaisten liikkumismahdollisuuksiin.

Joukkoliikenteen osalta ei nykyisessä kasvavassa kustannustasossa pystytä ylläpitämään edes nykyistä vähimmäistasoa seutuliikenteessä, mikäli rahoitustaso pysyy nykytasolla.

## **Muut huomiot?**

Liikennejärjestelmän kehittäminen on aina kokonaisuus ja sen kehittämisen on perustuttava pitkäjänteisyyteen. Liikenne 12 -suunnitelmassa tarkastellaan edelleen yksittäisiä liikennemuotoja, jolloin kokonaisuus jää yhä hahmottomatta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma myös ohjaa alueellisia ja seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja näin ollen Liikenne 12-suunnitelmassa linjatut tavoitteet ovat myös seudullisen kehittämisen näkökulmasta merkityksellisiä.

Yleisesti liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa tai ainakin tulisi ohjata pitkällä aikajänteellä valtakunnallisten trendien lisäksi myös osaltaan globaalit ilmiöt ja tavoitteet mm. ilmastonmuutokseen varautumisessa.

Juvan kunta ei pidä perusteltuna, että maanteiden hallinnollisia luokkia muutetaan kaduiksi ja täten kasvatetaan kuntien menoja. Julkiselle taloudelle pieneneviä kunnossapitokustannuksia ja vältettäviä korvausinvestointeja ei voida hakea kuntien talouden kustannuksella.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman ja rahoitussuunnitelman on mahdollistettava seuraavat Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittämisen ja maakunnan saavuttavuuden kannalta keskeiset hankkeet ja toimenpiteet:

Maantieverkolla:

VT 14 Juva-Savonlinna-Parikkala: ELY-keskus on jakanut Juva-Savonlinna-Parikkala välin kehittämistoimenpiteet yhteensä 45 eri osaan, näin ollen kehittämisinvestointi on mahdollista aloittaa priorisoidusti myös mittaluokaltaan pienemmissä pistemäisissä erissä. Samalla on edistettävä turvallisia kevyen liikenteen mahdollisuuksia.

Meinander Heini  
Juvan kunta - Juvan kunnanhallitus