



Liikennejärjestelmän toimintavarmuus ja saavutettavuus

Liikenne 12 aluetilaisuus 25.4.2024

Liikenneasiantuntija Jyrki Suorsa, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Itä-Suomen saavutettavuutta on kehitettävä määrätietoisesti

Itä-Suomen saavutettavuus ja liikennejärjestelmän toimivuus on nostettava samalle tasolle kuin Länsi-Suomen

- Erityisesti raideliikenteen kehittäminen vaatii panostuksia

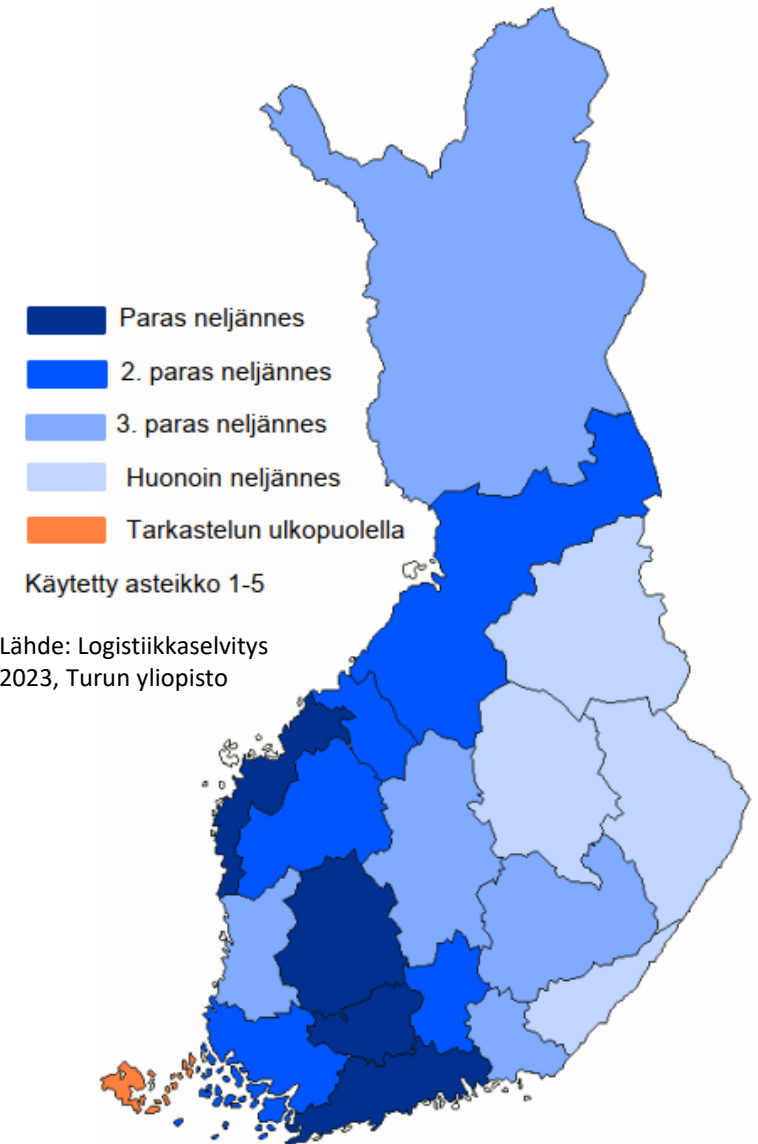
Perusväylänpidon rahoitustaso nostettava pysyvästi tasolle, jolla voidaan vähentää korjausvelkaa myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeällä vähäliikenteisellä verkolla

Joukkoliikenteen palvelutason on mahdollistettava Itä-Suomen kilpailukykyinen ja kestävä saavutettavuus

- Vuorotarjonnan kehittäminen
- Kolmen tunnin palvelutaso (saavutettavuus) maakuntien ja Helsingin välillä
- Maakuntakeskusten väliset yhteydet ja matkailukohteiden saavutettavuus

Toimivat tietoliikenneyhteydet tukemaan kestävästä saavutettavuutta ja monipaikkaisuutta

- Radanvarsiyhteyksien vahvistaminen
- Kattava valokuituverkko tukee monipaikkaista asumista ja työskentelyä ja on edellytys kattavien mobiiliverkkojen ja digitaalisten palvelujen hyödyntämiselle



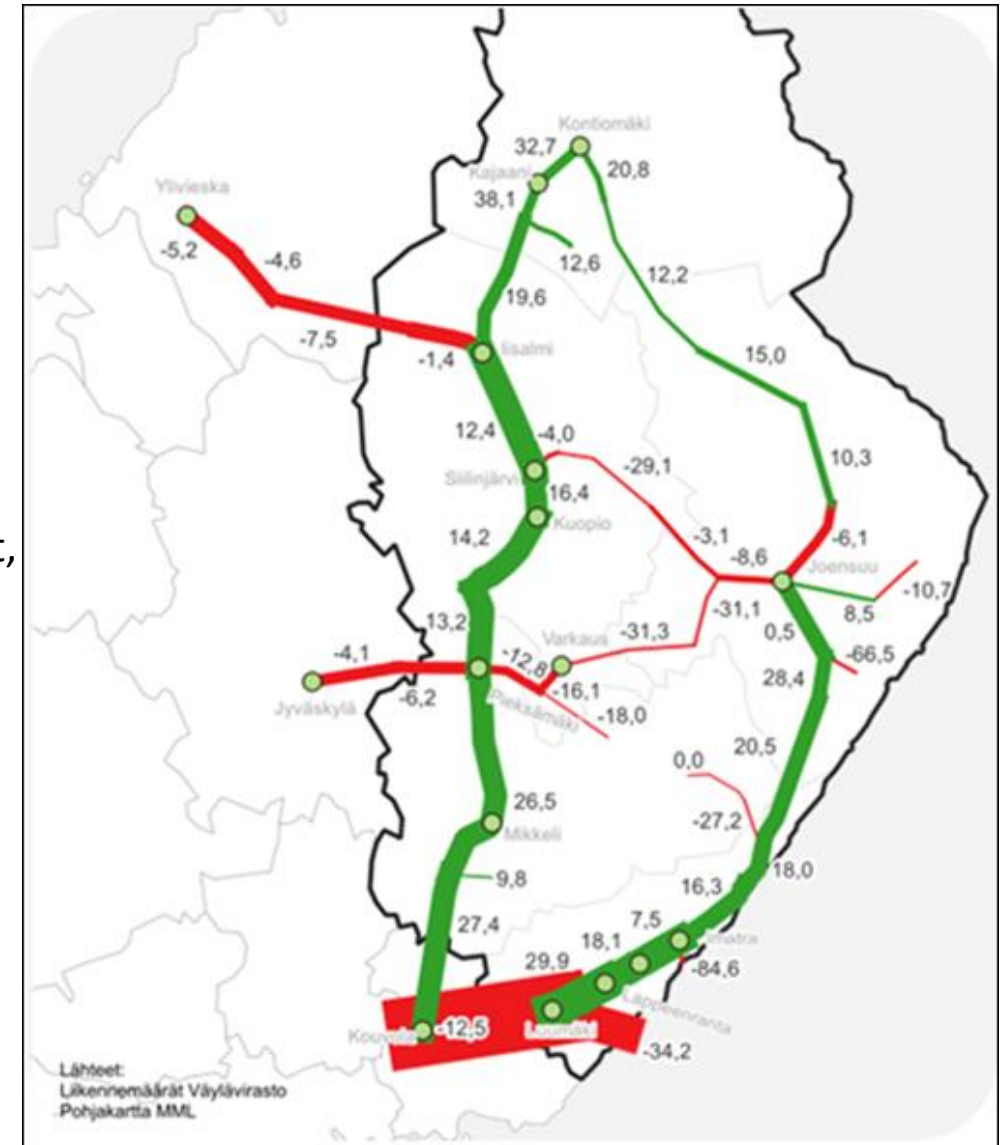
Logistiikkayritysten arvio toimintaedellytyksistä sijaintipaikkakunnallaan vuonna 2023. Arvio on viiden ulottuvuuden yhdistelmä: 1) liiketoimintaedellytykset yleisesti, 2) tuotannon sijoittuminen, 3) logistiikan toimivuus, 4) liikenneinfrastruktuurin taso ja 5) kilpailijoiden sijainti

Lähde: Logistiikkaselvitys 2023, Turun yliopisto

Logistinen toimintaympäristö on muuttunut

Venäjän hyökkäys Ukrainaun siirsi Saimaan kanavan liikenteen rautateille ja maanteille ja lopetti lähes kaiken rajaliikenteen.

- Yhteydet ovat heikentyneet ja yritysten logistiikkakustannukset ovat nousseet – kaikki tuonti- ja vientikuljetukset merisatamien kautta.
- Kuljetukset ovat siirtyneet pääosin rataverkolle, missä liikenne on kasvanut, erityisesti Karjalan ja Savon radoilla – maantieverkolla (valta- ja kantatiet) raskas liikenne on pääosin vähentynyt
- HaminaKotkan –satama ja satamaan johtavat yhteydet ovat keskeinen viennin ja tuonnin kanava itäisen Suomen logistiikalle
- Raakapuun vesikuljetukset Saimaan sisällä ovat kasvaneet, mikä edellyttää vesiväylien ja maayhteyksien kehittämistä
- Huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tarpeet korostuvat myös liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä
- **Itäisen Suomen tie- ja raitinfraktuurin jälkeenjääneisyyden ja jatkuvasti lisääntyvän korjausvelan vuoksi perusväylänpidossa korostuu koko väyläverkoston käytettävyys ja toimintavarmuus**



Tavaraliikenteen muutos 2021-2022 (%)

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- Kansainvälisessä saavutettavuudessa erityisesti Itä-Suomen osalta tilanne on muuttunut.
- Eli sen parantaminen on tärkeää ja tästä tulisi olla maininta myös toimenpideohjelmassa.
- Yhteydet TEN-T liikennekäytävälle ovat ensisijaisia itäisen Suomen kannalta. Kattavan TEN-T verkon kehittäminen on ajankohtaista ja välttämätöntä.
- Itäisen Suomen tulee voida kytkeytyä kansainvälisesti myös luoteeseen Ruotsiin ja Norjaan

Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa

Tieverkko uuden TEN-T-asetuksen mukaan



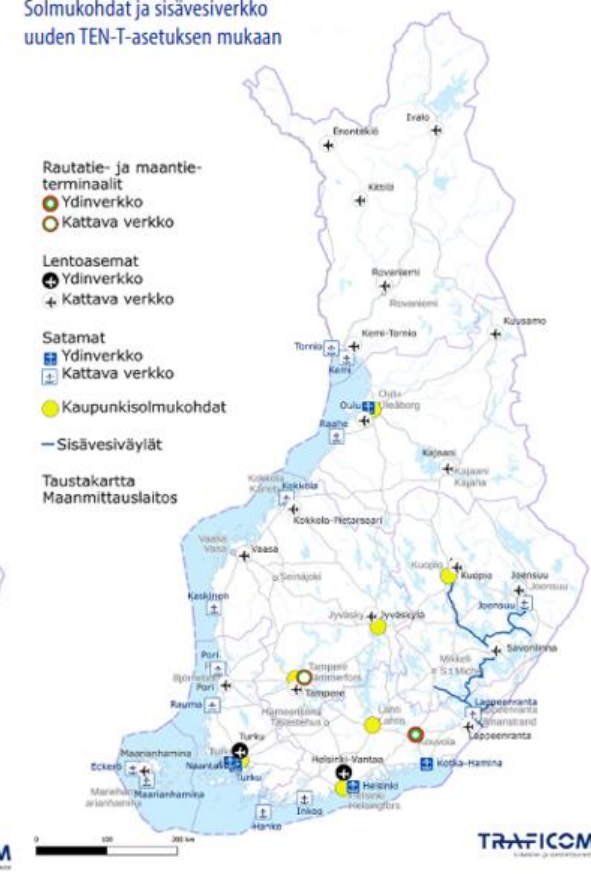
Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa

Rataverkko uuden TEN-T-asetuksen mukaan



Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa

Solmukohdat ja sisävesiverkko uuden TEN-T-asetuksen mukaan

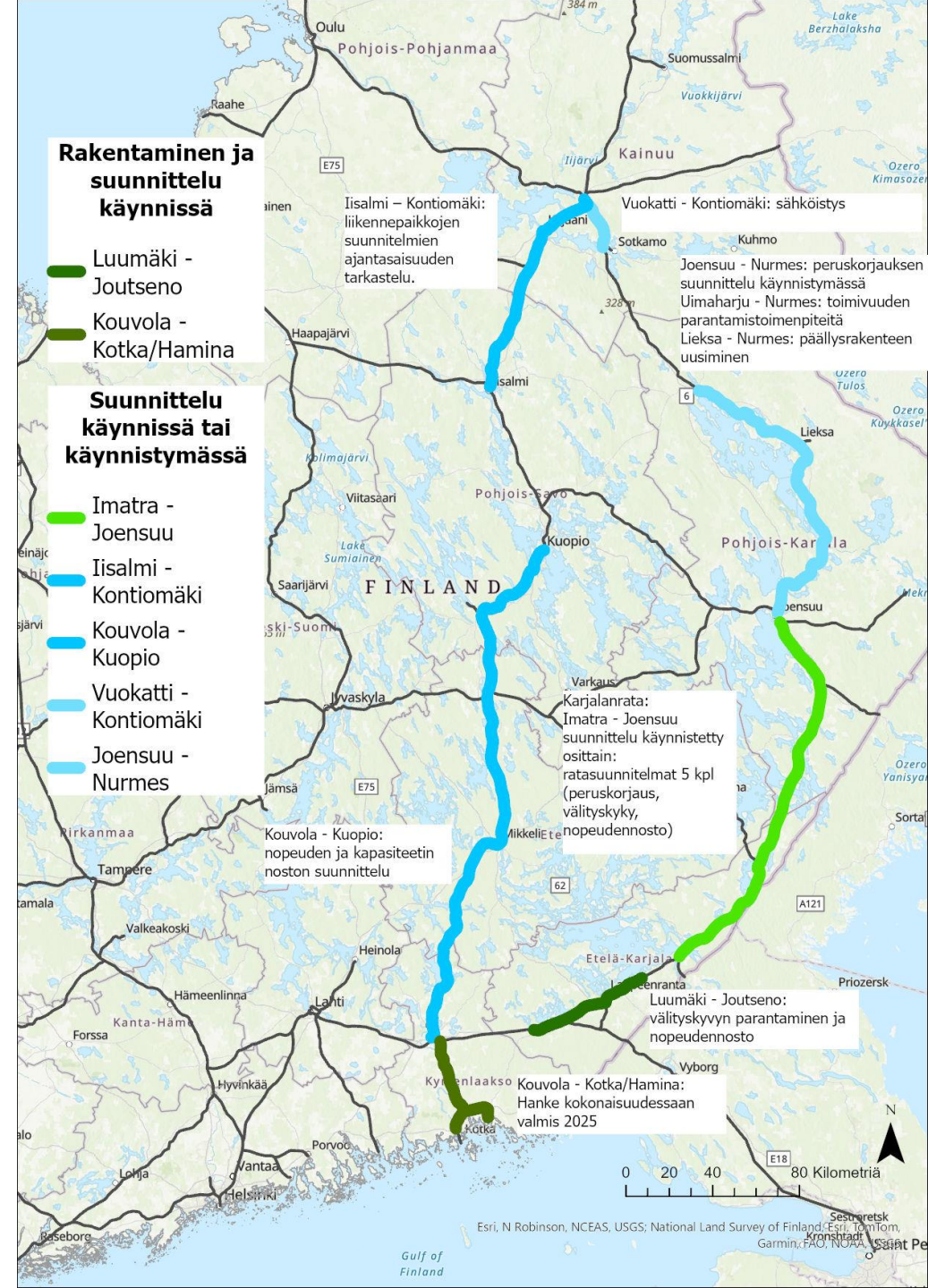


Itäisen Suomen yhteisenä tavoitteena on kolmen tunnin matka-aika Helsingistä Kuopioon ja Joensuuhun. Tämä **edellyttää panostuksia** Karjalan ja Savon ratojen kehittämiseen.

Ratahankkeita on käynnistynyt tai käynnistymässä sekä Karjalan että Savon radalle.

Suunniteltavilla toimenpiteillä keskitytään ensisijaisesti parantamaan tavaralogistiikan tarpeita parantamalla rataosien välityskykyä.

Näillä toimenpiteillä kolmen tunnin matka-aikatavoitetta ei tulla saavuttamaan, vaan yksittäisten parantamiskohteiden lisäksi tarvittaisiin pitkäjänteistä kehittämistä ja mittavia investointeja nopeudennostoon. Tästä syystä kolmen tunnin saavutettavuustavoite edellyttää lentoliikennettä pitkälle tulevaisuuteen



Toimenpideohjelman aluepainotukset

Toimiva

Liikenne 12 toimenpideohjelmassa: ”Itäisessä Suomessa korostuvat teollisuuden ja potentiaaliset matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta”

- Kyseessä ovat kyllä olemassa olevat tarpeet, toki kehittämispotentiaaliakin on. Kansainvälisissä yhteyksissä sekä Saimaan kanava että rajaliikenne ovat olleet merkittäviä ja näiden loputtua korostuvat viennin ja tuonnin osalta yhteydet merisatamiin sekä yhteydet TEN-T ydinverkolle.
- Henkilöliikenteen osalta erityisesti korostuvat sekä kotimaan maayhteydet että lentoyhteydet sekä maakuntien sisäiset joukkoliikenneyhteydet esim. yhteydet lentoasemilta ja rautatieasemilta matkailukohteisiin ovat jatkossa entistä merkittävimpiä.

Toimenpideohjelman aluepainotukset

Turvallinen ja Kestävä

Liikenne 12 toimenpideohjelmassa: Itä-Suomessa korostuu teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys.

- Tämä on ihan totta, sen vuoksi toimenpiteissä pitäisi näkyä ns. Pääradan eli Pohjanmaan radan peruskorjauksen lisäksi Karjalan ja Savon ratojen peruskorjaus/kehittäminen
- Häiriöttömät kuljetukset ovat osa huoltovarmuutta, rataverkkoa tulisi käsitellä kokonaisuutena ja kehittää koko verkkoa – koko rataverkon ja solmukohtien tulee olla toimintavarma

Liikenne 12 toimenpideohjelmassa: Pohjois- ja Itä-Suomessa korostuu liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen

- Ensisijaisesti näin onkin, mutta on todettava, että olemassa oleva verkko kaipaa sekä perusparantamista että kehittämistä. Palvelutaso tulee parantaa tarpeita vastaavaksi. Jälkeenjääneisyys on selkeä eteläiseen ja läntiseen Suomeen verrattuna.

Liikenne 12 toimenpideohjelmassa: Länsi- ja Etelä-Suomessa korostuvat muun muassa kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys

- Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus korostuvat keskeisesti myös itäisessä Suomessa, eikä pelkästään luonnoksessa mainitussa Länsi- ja Etelä-Suomessa

Muuta kommentoitavaa toimenpideohjelmasta

- Toimenpideohjelman toimenpiteissä on liikaa pieniä yksityiskohtaisia hyvinkin pieniä toimenpiteitä esim. muista strategioista.
- Sisävesiliikenne tulee nähdä strategisena osana liikennejärjestelmää – tarvitaan kehittämistä sekä sisävesisatamiin että maantie- ja rautatieyhteyksiin.
- Lentoasemaverkoston ja lentoliikenteen osalta:
 - Huomioitava lentoliikenteen merkitys alle kolmen tunnin saavutettavuuden varmistamiseksi (Kuopio, Joensuu, Kajaani ja Savonlinna) maakuntien ja Helsingin välillä ja lentoliikenteen kasvava merkitys kv-matkailulle.
 - Liikenne 12 toimenpideohjelmassa tulee selkeästi kirjata, että lentoasemaverkkoa kehitetään verkostoperiaatteen mukaisesti.

Vaikutustenarviointi

- Vaikutustenarvioinnissa on tärkeää tunnistaa laadittavana olevan suunnitelman strateginen taso ja luonne, ja tätä kautta tunnistaa suunnitelman oleelliset vaikutukset ja keskittyä niiden arvioitiin.
 - Vaikutusten arvioinnin tulee koskea ensisijaisesti suunnitelmassa tehtäviä strategisia ja poliittisia valintoja.
 - Yksittäisten hanke- tai toimenpidekohtaisten arviointien sijasta Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa tulee arvioida erityisesti kokonaisuutta ja laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi Suomen turvallisuuteen, huoltovarmuuteen, aluekehitykseen ja (alueiden) saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyn varmistamiseen.
 - Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tulee selkeästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle ne vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin.

Kiitos!