

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?**

Pieksämäen kaupunki toteaa, että Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset ovat kokonaisuutena tarkastellen kannatettavia, mutta linjausten toimivuus tasapainoisesti koko Suomessa vaatii tarkempaa tarkastelua.

Liikenneverkkojen osalta on tärkeää pitää huolta olemassa olevien verkkojen toimivuudesta. Huomiota herättää, että esitetyssä liikenne 12-suunnitelmassa suunnitellaan nostettavan perusväylänpidon rahoitusta vasta vuosille 2029 – 2037. Valtion väyläverkon korjausvelka on kuitenkin kasvanut jo vuosia.

Vuoden 2021 jälkeen toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi, mikä on vaikuttanut suunnitelman päivitystarpeisiin laajemmin. Raideliikenteen kehittämisessä erityisesti tulisi panostaa jo olemassa olevien ratojen käyttöönottoon parantamiseen.

Rataverkkoa pystytään hyödyntämään huomattavasti nykyistä tehokkaammin henkilö- ja tavaraliikenteessä, kun itäisen Suomen poikittaisia ratayhteyksiä sähköistetään. Sähköistys alentaa kuljetuskustannuksia ja houkuttelee tavaravirtoja raiteille. Häiriötilanteissa on ensiarvoisen tärkeää, että olisi myös vaihtoehtoinen kulkureitti. Varmuus toimivasta rataverkosta mahdollistaa uusia investointeja ja turvaa nykyisen teollisuuden toimintamahdollisuuksia.

Uutena kohtana tulisi nostaa esille raidevälin Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala välin kehittäminen ja käyttöönotto. Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot sekä Savonlinnan ja Pieksämäen kaupungit ja Joroisten, Parikkalan, ja Rantasalmen kunnat ovat tilanneet selvityksen raidevälin henkilö- ja tavaraliikenteen käynnistämisen edellytyksistä, potentiaalista sekä

investointitarpeista. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2025. Raidevälin avaaminen tukisi tavaraliikenteen kuljetuksia sekä mahdollistaisi henkilöliikenteen myötä uuden työssäkäyntialueen ja parantaisi matkailun ja koulutusorganisaatioiden näkökulmasta alueen saavutettavuutta.

Yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät saavutettavuuteen. sota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Poikittaisyhteydet ovat tässä merkittävässä roolissa.

Suunnitelmaluonnoksen alueelliset painotukset (luku 4.4) ovat niiden käyttötarkoituksen huomioon ottaen liian yksinkertaistavia ja yleispiirteisiä. Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Toimiva liikenne huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta edellyttää itä-länsisuuntaisten yhteyksien voimakasta kehittämistä. Ensisijaisesti tulee edistää Joensuun ja Pieksämäen sekä Savonlinnan ja Pieksämäen välisen ratayhteyden parantamista ja sähköistämistä. Raideverkolla tulee olla vaihtoehtoisia sähköistettyjä kuljetusreittejä takaamaan kuljetusketjuja myös häiriö- ja poikkeustilanteissa. Uudet sähköistetyt reitit mahdollistavat henkilöliikenteessä laajemman kaukoliikenteen junakaluston käyttämisen.

Rautatie Joensuun ja Pieksämäen välillä on osa valtakunnan keskeisintä rautatieliikenteen poikittaisyhteyttä välillä Turku-Tampere-Jyväskylä-Joensuu. Pieksämäen ja Joensuun väli on yhteysvälin ainoa rataosuus, jossa ei ole sähköistystä ja joka ei kuulu pääväyläverkkoon. Rataosa ja sen henkilöjunaliikenne tässä valtakunnallisesti merkittävässä kaukojunaliikenteessä tulee turvata osana Liikenne 12 -suunnitelmaa. Koko ratayhteys on nostettava osaksi pääväyläverkkoa ja sähköistettävä.

Tulee huomioida, että Joensuun ja Pieksämäen välinen henkilöjunaliikenne ei ole lähijunaliikennettä vaan kaukoliikennettä. Liikenne ei palvele nykyisellään alueen työssäkäyntiä tai muuta asiointiliikennettä vaan on osa maakuntarajat ylittävää kaukoliikennettä ja matkustajista suurin osa jatkaa matkaansa Pieksämäeltä kaukoliikenteen junilla. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuu-Pieksämäki välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksessa on maininta, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Suunnitelman mukaan kunnat ja kaupungit osallistuisivat näihin kustannuksiin, mitä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena eikä toteutuskelpoisena varsinkaan kaukojunaliikenteen osalta. Yhteisväleillä, jotka ovat osa kaukojunaliikennettä, tulee

rahoitusvastuun olla yksin valtiolla. Valtion tulee vastata tulevaisuudessakin raideliikenteen infrasta eikä sitä tule siirtää kuntien vastuulle.

Suunnitelmaluonnoksessa mainintaan, että Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja Väylävirasto) selvittää oleellisten VR:n omistamien omaisuuserien, kuten asemien, siirtoa puolueettomille tahoille raidemarkkinoiden tosiasiallisen kilpailun vahvistamiseksi. Lähtökohtaisesti asemarakennukset tulisi olla samalla taholla (Väylä) joka hallinnoi ja ylläpitää asemien infraa kuten esim asemalaiturit. Tämä parantaisi henkilöliikenteen markkinoiden kehittymistä ja olisi tasapainoinen ratkaisu koko Suomessa eikä eriarvoistasi asemakuntia.

Matkapuhelunverkoissa on heikkoja alueellisia kuuluvuuksia Etelä-Savossa, joita esiintyy myös pääteiden ja junaratojen varrella. 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.

Itä-Suomen näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan alueen vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja- ja raja-asutusalueilla.

Vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus edellyttää väyläverkon kunnosta huolehtimista 1) aina vähäliikenteisiltä teiltä valtateille asti (ml. yksityistiet), 2) rautateiden riittävän kuljetuskapasiteetin lisäämistä Karjalan ja Savon ratojen yksiraiteisilla osuuksilla huomioiden myös näiden ratojen poikittaisyhteydet, sekä 3) Hamina-Kotka-sataman ja muiden tärkeiden satamien saavutettavuuden varmistamista.

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 lentoasemaverkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti, sekä 4) viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

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

Rahoitusohjelma priorisoi ohjelmakaudella vahvasti perusväyläpitoa. Rahoitusohjelmassa ei ole otettu huomioon toimintaympäristö-muutoksista johtuvia erityisiä rahoituksen kohdentamistarpeita Itä-Suomeen. Rahoitusta on kohdennettava Itä-Suomeen erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen, juna- ja lentoliikenteiden ostoihin (ml. kiskobussiliikenne) ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

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

Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävytyteen. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia ja merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia. Vaikutusarviointeja tulisi miettiä laaja-alaisesti ja erityisesti yhteisvaikutusten näkökulmasta.

## **Muut huomiot?**

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman ja rahoitussuunnitelman on mahdollistettava seuraavat liikennejärjestelmän kehittämisen ja saavuttavuuden kannalta keskeiset hankkeet ja toimenpiteet:

Maantieverkolla:

VT 23 Perusparantaminen Pieksämäen kohdalla, kyseessä on tärkeä valtakunnallinen poikittaisyhteys. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen sujuvoittaminen risteysmuutoksilla (4 eri risteystä).

Rataverkolla:

Kouvola-Kuopio, peruskorjaus ja turvalaitteiden uusiminen sekä matka-ajan lyhentäminen

Pieksämäen ratapihan peruskorjaus, VAK ratapiha.

Jyväskylä-Pieksämäki peruskorjauksen jatkaminen

Pieksämäki-Varkaus-Joensuu välin sähköistäminen

Parikkala-Savonlinna-Pieksämäki radan sähköistys sekä Laitaatsalmen silta

Lisäksi suunnitelmassa on turvattava vähintään nykyistä kiskobussiliikennettä vastaava palvelutaso raideliikenteellä Parikkala-Savonlinna ja Pieksämäki-Varkaus-Joensuu yhteysväleillä.

Vesterinen Markus  
Pieksämäen kaupunki - Elinkeinojohtaja