

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?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

Kunnanhallitus päättää antaa lausuntonaan seuraavaa:

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset on hyviä ja kannatettavia. Liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa olemassa olevien verkkojen toimivuus. Tämän vuoksi panostaminen perusväylänpitoon on tärkeää. Suunnitelmaluonnoksen suurimpana ongelmana tältä osin on perusväylänpidon rahoituksen nostaminen lähemmäksi riittävää tasoa vasta nykyisen hallituskauden jälkeen. Tämä on huolestuttavaa.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio huomioi kaukoliikenteen hankinnoissa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttymisen ja turvaa huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Iso osa Itä-Suomesta on saavuttamattomissa kolmen tunnin tavoitteen mukaisesti ilman lentoyhteyksiä. Tämän vuoksi on tärkeää turvata maakuntalentojen osalta vähintään nykyinen palvelutaso pitkäjänteisesti, ja kehittää vuorotarjontaa kysyntälähtöisesti. Kaukojunaliiikenteen palvelujen osalta on puolestaan oltava myös kunnianhimoa, jolloin olemassa olevien liikennepalvelujen varmistamisen lisäksi palvelutasoa (= lisävuoroja ja nopeampia yhteyksiä) tulee kehittää nykyisestä.

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. Nykyisin erityisesti itärajan läheisyydessä on ennemminkin poikkeus, että puhelin- ja tietoliikenneyhteydet toimisivat ilman katkoksia. Tähän turvallisuuden näkökulmasta merkittävään ongelmaan pitää löytää konkreettisia ratkaisuja, joita ovat mm. alas ajettujen viestintäverkkojen korvaava tuki ja ylläpito sekä kansallinen laajakaistatuki.

Suunnitelmaluonnoksen suurena puutteena on se, että saavutettavuus liitetään pääasiassa henkilöliikenteeseen jättäen logistinen saavutettavuus vähemmälle huomiolle. Esimerkiksi vilkasliikenteisimmistä rataosista mainitaan ainoastaan Päärata, vaikka tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itäiseen Suomeen

Kestävän liikkumisen edistämiseksi hankintatukia tulisi kohdentaa alueille, joilla ei ole joukkoliikennettä.

Koko Suomen sisäisen turvallisuuden ja kaikissa tilanteissa liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta on välttämätöntä kehittää myös Itä-Suomen liikenneverkkoja. Rahoitusta on kohdennettava Itä-Suomeen lisää erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen, junaliikenteen ostoihin (ml. kiskobussiliikenne), kolmen tunnin saavutettavuuden varmistamiseen ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkon rahoituksesta omistuksensa mukaisesti. Samalla todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Kuntien ei pitäisi joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä.

Etelä-Karjalassa sijaitsevan, Suomen viennin kannalta keskeisen metsäteollisuuden keskittymän ja muun teollisuuden raaka-aine- ja tuotantokuljetusten turvaaminen on erityisen tärkeää. Karjalan radalla Imatran ja Joensuun välillä on mm. raakapuun kuljetustarpeita, mutta radan

häiriöherkkyyden vuoksi kuljetuksia on jouduttu siirtämään maanteille, mikä heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti valtatiellä 6. Myös valtatie 6 ongelmakohtiin on löydyttävä kestäviä ratkaisuja. Kyseisellä tiellä Parikkalan kohdalla on vuoden 2018 jälkeen tapahtunut 7 kilometrin pituisella tieosuudella 4 kuolemaan johtanutta onnettomuutta.. Lisäksi on tärkeää varmistaa henkilöjunaliikenteen jatkuminen vuoden 2030 jälkeen Parikkalan ja Savonlinnan välisellä rataosuudella. Myös muita poikittaisyhteyksiä tulee kehittää, eikä heikentää, erityisesti Parikkala-Savonlinna-Pieksämäki-rataosuutta.

Kokonaisuutena rajaturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta rajan läheisyydessä olevien tietoliikenneverkkojen kehittäminen ja vähäliikenteisten teiden kunnosta huolehtiminen on tärkeää.

Tuunanen Mirja
Parikkalan kunta