

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?

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset on hyviä ja kannatettavia.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

Suunnitelmaluonnoksen mukaan olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen.

Liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa olemassa olevien väylien toimivuus. Panostaminen perusväylänpitoon on alueiden elinvoimaisuuden kannalta tärkeää ja erityisen tärkeää se on materiaalivirtojen (esim. puukuljetukset sekä Pelloksen tehtaiden materiaali- ja valmiiden tuotteiden kuljetukset) kannalta. Suunnitelmaluonnoksen suurimpana ongelmana tältä osin on perusväylänpidon rahoituksen nostaminen lähemmäksi riittävää tasoa vasta nykyisen hallituskauden jälkeen. Alueiden elinvoimaisuuskehityksen, materiaalivirtojen ja väylästön korjausvelan kehityksen kannalta aikataulun jälkijättöisyys on erityisen haastavaa.

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. Suunnitelmaluonnos lähtee melko perinteisestä ajatuksesta, että lentoliikenne ei maassamme kehity ja lentoja järjestetään edelleen kapasiteetiltaan isoilla koneilla. Luonnos unohtaa lentoliikenteen ison murroksen, jossa lyhyemmille matkoille on tulossa kustannustehokkaita, pienempien etäisyyksien sähkölentämistä pienemmillä kapasiteetilla. Mikkelin kaupunki omistamaa kansainvälisen lentoaseman, joka vastaanottaa kansainvälisiä liikelentokoneita ja tulevaisuudessa toimii sähköisen lentämisen liikenne ja opetustoiminnan lentokenttänä. Tämän vuoksi olisi tärkeää, vain lentoliikenteen ostopalvelujen käsittelyn rinnalla jo linjata kuinka valtio on aktiivisesti osallisena lentoliikenteen murroksessa ja mahdollistajana pienemmillä lentoasemilla. Kaukojunaliikenteen ja laajemmin raideliikenteen palvelujen osalta on oltava suurempaa kunnianhimoa, jolloin olemassa olevien liikennepalvelujen varmistamisen lisäksi Savon radalla on radan palvelutasoa (= lisävuoroja ja nopeampia yhteyksiä) kehitetään nykyisestä.

Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen ja jokaisen yrityksen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikan sijainnista riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Maailmanlaajuinen digitalisaatio ja datatalouden murros muuttaa Suomeakin. Se näkyy ihmisten arjessa uudenaikaisina palveluina, jopa sote-palveluiden digitalisoitumisena ja erilaisina hyödynnettävinä teknologioina. Muutoksen onnistumisen pohjana ovat laadukkaat, kattavat, nopeat ja toimintavarmat viestintäverkot ja niiden kautta saumattomasti liikkuva digitaalinen tieto. Huonosti toimivat viestintäverkot aiheuttavat ongelmia erityisesti haja-asutusalueilla. Heikosti toimivat tai pätkivät yhteydet muodostavat yritystoiminnalle ja sen kasvulle erityisen pullonkaulan.

Suunnitelmaluonnoksen suurena puutteena on se, että saavutettavuus liitetään pääasiassa henkilöliikenteeseen jättäen logistinen alueiden saavutettavuus vähemmälle huomiolle. Esimerkiksi vilkasliikenteisimmistä rataosista mainitaan ainoastaan Päärata, vaikka tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itäiseen Suomeen, jollainen on Mikkelin halkova Savon rata. Koko Suomen kansantalouden näkökulmasta on tärkeää huolehtia vientiteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten toimivuudesta. Tämä tarkoittaa logistiikkaketjujen toimintavarmuutta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin ja valmiiden tuotteiden kuljetusten turvaamista edelleen satamiin ja asiakkaille. On ensisijaisen tärkeää huolehtia siitä, että nykyiset meriliikenteen reitit, satamat ja satamien takamaayhteydet, aina Etelä-Savon maakuntaan asti, ovat toimintakuntoiset kaikissa tilanteissa.

Sisävesikuljetusten toimivuus Vuoksen vesistöalueella mm. Ristiinan Pelloksen syväsatamaan tulee varmistaa täydentävänä kuljetusreittinä teollisuuden kuljetuksille, sekä poikkeustilanteissa huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin. Tämä edellyttää ympärivuotista liikkuvuutta riittävällä jäänmurtokalustolla ja merenkulun vaatimilla opasteilla. Uusimisen investointeihin tulee hyödyntää soveltuvia EU- ja kansallisia rahoituksen tuki-instrumentteja. Iso keskeneräinen sukupolvikysymys on se, kuinka Vuoksen vesistö liitetään kanavaratkaisulla pysyvästi merialueeseen.

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Liikennejärjestelmän roolin korostaminen osana kokonaisturvallisuutta on hyvä ja kannatettava linjaus. Kokonaisturvallisuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää huolehtia viestintäverkkojen toimivuudesta aina ja kaikkialla. Nykyisin itärajan läheisyydessä puhelin-, tietoliikenneyhteydet ja paikannus eivät toimi ilman häiriöitä tai katkoksia. Tähän jo pelkästään turvallisuuden näkökulmasta merkittävään ongelmaan pitää löytää konkreettisia ratkaisuja, joita ovat mm. alas ajettujen viestintäverkkojen korvaava tuki ja ylläpito sekä kansallinen laajakaistatuki.

Koko Suomen sisäisen turvallisuuden ja kaikissa tilanteissa liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta on välttämätöntä kehittää Itä-Suomen liikenneverkkoja. Itä-Suomeen soveltuvia turvallisuusinvestointeja mietittäessä on huomioitava sotilaallinen liikkuvuus. Itä-Suomessa korostuu siltojen mm. Savilahden sillan (vt5) ja Kirkonvarkauden (kt62) käytettävyyden varmistaminen kaikissa olosuhteissa.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin. Keskeinen toimenpide tämän tavoitteen saavuttamisessa olisi liikkumisen ja raskaiden kuljetusten enemmissä määrin ohjaaminen maanteiltä raiteille. Savonradalla on kohtuullisin investoinnein ja tekniikkaa kehittämällä löydettävissä lisää liikkumisen kapasiteettia ja esim. Mikkeliin perustettavalla konttikuljetusten logistiikkakeskuksella siirtymää raiteille voitaisiin tehostaa merkittävästi. Nämä pitäisi esittää toimenpiteenä suunnitelmassa.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset

Kestävää liikkumista, ilman tarkkaa määrittelyä, korostetaan erityisesti kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Usein kestäväällä liikkumisella viitataan juuri joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen. Yksityisautojen vähäpäästöisyyden lisääntyessä ja kesäaikaisten sähköisten menopelien, kuten sähköpyörät ja skuutit lisääntyessä kuluttajat valitsevat muun liikkumisen muodon, kuin joukkoliikenteen. Tämä osaltaan heikentää joukkoliikenteen käyttöä (erityisesti kesäaikaan), kannattavuutta tai markkinaehtoisuuden jatkuvuutta. Mikäli vähäpäästöisyyttä tukevia hankintatukia jatkossa myönnetään, tulisi tuki kohdentaa erityisesti alueille, joissa ei ole toimivaa joukkoliikennettä.

Linjauksissa on huomioitava logististen kuljetusten ja kaukoliikenteen kestävä liikumisen kehitys. Mikkeli sijaitsee kahden tunnin päässä pääkaupunkiseudusta itäisen suomen valtatie varrella ja on siten järkevällä sijainnilla logistiikan kahdensuuntaisessa kuljetusketjussa. Mikkeliin on jo rakentunut markkinavetoisesti merkittävä kumipyöräliikenteen logistiikan hub. Liikenne 12 suunnitelmassa tulisi osoittaa konkreettisia toimia logistiikan solmukohtien kiinteään kuljetuksiin tukevaan infraan ja vähäpäästöisen raskaan kuljetusketjun kaluston investointeihin.

Suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen alueellisten painotusten mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden osalta Itä-Suomessa, ja Mikkeliissä on tärkeää huomioida erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet, mukaan lukien kansainvälinen saavutettavuus. Tämä vaatii merkittävää panostusta perusväylänpitoon. Turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on huolehtia teollisuuden kuljetusten häiriöttömyydestä ja turvallisuudesta. Kestävyyden näkökulmasta on tärkeää liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. yksityistiet).

Käytännössä painotukset tarkoittavat sitä, että logistiikkaketjut toimivat ongelmitta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin, ja valmiiden tuotteiden kuljetusten sujuvuus turvataan tuotantolaitoksista edelleen satamiimme. Lisäksi kaukoliikenneyhteyksien palvelutasojen tulee olla riittävän korkeat, jotta ne täyttävät myös matkailun tarpeet, erityisesti kestävien matkaketjujen vaatimukset.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Mikkelin kaupungin näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan Etelä-Savon 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 Savon ratojen yksiraiteisilla osuuksilla huomioiden myös näiden ratojen poikittaisyhteydet sekä 3) Vuoksen sisävesiliikenteen toimivuuden varmistamista.

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä 1) kaukojunaliiikenteen palvelutason parantamiseksi Savon radoilla, 2) valtion sitoutumiseksi nykyisen lentoasemaverkoston lisäksi maakunnallisten lentoasemien kuten Mikkeli säilyttämiseen pitkäjänteisesti, sekä 3) viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Mikkelin kaupungin mielestä rahoitusohjelmassa ei ole otettu riittävästi huomioon toimintaympäristö-muutoksista johtuvia erityisiä rahoituksen kohdentamistarpeita Itä-Suomeen. Rahoitusta on kohdennettava Etlä-Savoon lisää myöhemmin lausunnossa yksilöidyillä perusteilla erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen,

junaliikenteiden ostoihin (ml. kiskobussiliikenne), ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

On merkityksellistä, että perusväylänpidon rahoituksen merkitystä painotetaan. Valitettavasti erityisesti lähivuosien rahoitustason vähäinen määrä ei vastaa liikenneinfran ylläpidon ja parantamisen tarpeisiin. Korjausvelka kasvaa edelleen: kriittisen huonokuntoisia siltoja on Mikkelissä pääväylillä ja maanteilla, ja erittäin huolestuttavaa on vähäliikenteisten ja keskiviikkaiden (seutu)teiden rakenne- ja kantavuuskunnon kiihtyvä huonontuminen. Savossa on huomattavaa korjausvelkaa Savon ratojen lisäksi erityisesti poikittaisradoilla, jotka muun ohella ovat myös kaikki sähköistämättömiä. Perusväylänpidon rahoitustaso on nostettava rahoitustasolle, joka tosiasiallisesti vähentää teiden ja ratojen korjausvelkaa. Valtakunnallisesti on varattava riittävästi rahoitusta Etelä-Savossa ja Mikkelissä perusteltuihin korvaus- ja kehittämisinvestointitarpeisiin.

Elinkeinoelämän kuljetuksia tarkasteltaessa on entistä enemmän painotettava raaka-ainekuljetuksia tuotekuljetusten rinnalla. Ilman toimintavarmoja raaka-ainekuljetuksia ei ole tuotantoa, eikä kansantalouteen saada vientieuroja. Koko logistiikkaketjua on tarkasteltava syntypaikoilta (mm. maatilat, leimikot) niiden jalostuspaikoille. Vain tällainen tarkastelutapa auttaa ymmärtämään vähäliikenteisten teiden elintärkeän ja toimintavarman merkityksen monien toimialojen tuotannon ja jatkojalostuksen kannalta.

Suomen liikenneverkko on monin paikoin niin huonossa kunnossa, että liikennöitävyyden varmistaminen edellyttää järeää parantamista, joka toteutustavaltaan ja kustannuksiltaan vastaa mittasuhteiltaan kehittämishankkeita. Nämä kuitenkin uhkaavat jäädä toteutumatta, koska ne eivät mahdu kehittämishankkeiden raamiin, eivätkä ne ole tosiasiallisesti mahdollisia toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella. Resursseja tulee kohdentaa erityisesti kriittisten, huonokuntoisten siltojen kuten Savilajden sillan ja Kirkonvarkauden sillan parantamiseen.

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ensimmäisten vuosien osalta laadittava hyväksytyn julkisen talouden suunnitelman (JTS) mukaisesti. Jotta liikenneinfran ylläpitämiseen, parantamiseen ja kehittämiseen saadaan välttämätön pysyvä tasokorotus, on siitä päätettävä hyväksyttäessä Julkisen talouden suunnitelma. Nyt valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää rahoitustasojen nostoja vasta julkisen talouden suunnitelmavuosien jälkeen. Määräraha- ja avustustasojen nostaminen vasta useamman vuoden päästä ei vastaa lähiaikojen tarpeisiin, ja samalla se luo kaikilta osin epäuskottavuutta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pitkäjänteisyyteen ja suunnitelman merkitykseen.

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoituksen kohdentumisen määräävimpänä tekijänä on ollut liikennemäärä. Nyt kriteereinä on osoitettu myös mm. huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. TEN-T-verkon kehittämisen ensisijaisena painotuksena on ydinverkon ja ydinverkkokäytävien kehittäminen. 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 – joista osa on vähintään pitkäaikaisia tai jopa pysyviä – toimintaympäristö-muutosten vuoksi on erityistä huomiota kiinnitettävä Suomen poikittaisten pääteiden ja rautateiden kehittämiseen.

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

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. Lisäksi suunnitelman rataverkkoa käsittelevässä osuudessa on todettu, että kuntien ja kaupunkien on osallistuttava ostopalveluna toteutettavien kauko- ja lähijunaliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin. Lähtökohtana on myös, että kunnat osallistuvat ostoliikenteen kustannuksiin. Mikkelin kaupunki pitää hyvänä periaatetta, jonka mukaan valtio kantaa vastuun omistamastaan väyläverkosta ja sen kehittämisestä. Valtion väyläverkon kehittäminen edellyttää yleensä muutoksia myös kuntien verkkoihin, mistä syntyy kustannuksia kunnille. Tätä kautta kunnat osallistuvat osaltaan kehittämishankkeista syntyviin kustannuksiin, eikä kuntien pidä joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä. Mikkelin kaupungin näkemyksen mukaan tuleva kehitys ei voi olla kaupunkien osallistuminen rataverkon infratoimenpiteiden kustannuksiin tai kuntien osallistuminen ostopalveluliikenteen rahoitukseen yhä laajentuvana kaupunkien kustannusvastuuna, joka on jo nyt kasvanut merkittäväksi mm. kaupunkien välisessä ELY:n maanteitse tapahtuvassa joukkoliikenteessä.

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 kestävyYTEEN. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia ja merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset eivät synny vain sen toimenpideohjelman kautta, vaan myös siinä asetetuilla tavoitteilla sekä liikennepoliittisilla linjauksilla ja valinnoilla (esim. painotukset rahoituksen kohdentamisessa) on samankaltaisia ja jopa laajempia vaikutuksia kuin toimenpideohjelmalla itsellään. Näin ollen vaikutusten arvioinnin tulisi koskea ensisijaisesti suunnitelmassa tehtäviä strategisia ja poliittisia valintoja. Yksittäisten hanke- tai toimenpidekohtaisten arviointien sijasta Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa tulisi arvioida erityisesti kokonaisuutta ja laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi Suomen turvallisuuteen,

huoltovarmuuteen, alueiden välisiin kehittämisedellytyksiin ja saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyyn varmistamiseen. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutustenarvioinnissa tulee selkeästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin.

Mikkelin kaupunki katsoo, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnista tulisi säätää laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä, jolloin SOVA-lain mukainen arviointimalli voitaisiin korvata nimenomaisesti liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointiin perustuvalla arviointimallilla. Yksistään ympäristöselostuksen luku 6 ”Suunnitelman vaikutukset” osoittaa lainsäädäntömuutoksen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden.

Ympäristöselostusluonnoksessa esitetty vertailuvaihtoehto on, kuten luonnoksessakin kuvataan, todennäköistä kehitystä pessimistisempi, sillä se perustuu ajatukseen, ettei koko suunnitelman tarkastelujaksolla tehtäisi mitään päätöksiä tulevista kehittämisinvestoinneista. Tätä ei voida pitää millään muotoa realistisena, joten käytännössä erot vertailuvaihtoon muodostuvat lähinnä arvioituun perusväylänpidon rahoituksen nostoon ja sitä kautta tapahtuvaan korjausvelan kasvun taittumiseen.

Luonnoksen perusteella suurimmat positiiviset vaikutukset nähdään aiheutuvan perusväylänpidon rahoitustason nostolla. Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä nosto on ollut Itä-Suomen tavoitteena jo pitkään alueen sisäisten yhteyksien turvaamiseksi ja kuljetuskustannusten vähentämiseksi. Kuitenkin suunnitelmassa esitetään rahoitustasoa nostettavaksi vasta vuodesta 2029 alkaen eli vasta tulevilla hallituskausilla, mikä aiheuttaa suuren epävarmuuden sille, nouseeko rahoitustaso kuitenkaan suunnitelman mukaisesti. Lisäksi esimerkiksi rataverkon osalta todetaan, että perusväylänpidon rahoitusta tulisi nostaa ennen kaikkea vilkasliikenteisimmillä rataosilla, jolloin niillä saadaan suurimmat yhteiskuntataloudelliset hyödyt. Tämän vuoksi suunnitelmassa onkin korvamerkitty vuosittain 30 miljoonaa euroa ns. Pääradan kehittämiseen. Tässä kohtaa on unohdettu, että tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itse asiassa itäiseen Suomeen, esim. Savon rata. Savon ratojen sekä itäisen suomen heikkokuntoisten poikittaisratojen kehittämisellä saadaan myös suuria yhteiskuntataloudellisia ja ennen kaikkea aluetaloudellisia hyötyjä, joita ei kuitenkaan ole mitenkään arvioitu. Näiden ratojen kehittämisellä saataisiin elinkeinoelämälle, erityisesti metsäteollisuudelle merkittäviä hyötyjä. Tällä olisi suurta merkitystä myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Tavoiteltavaa olisi toimiva sähköistetty poikittainen ratayhteys länsirannikolta Itä-Suomeen.

Luonnoksessa todetaan, ettei suunnitelma suoraan kasvata kuntien menoja, mutta toisaalta 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, saati esitetty valtion tieverkon supistaminen, kasvattaisi kuntien ja alueen kuntalaisten menoja, mikä ei ole hyväksyttävää.

Vaikutusten arvioinnista puuttuvat liikennejärjestelmätason vaikutukset eri Suomen alueille, esim. vaikutuksia Itä-Suomeen ei ole huomioitu, eikä vaikutusten arvioinnissa ole huomioitu Itä-Suomen erityispiirteitä, jotka tuodaan itse suunnitelmaluonnoksessakin esille hyvin kevyesti.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ottaa huomioon Itä-Suomen erityispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista käy ilmi, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti käsitelty. Etelä-Savon erityispiirteet, kuten väestön harva asutus, pitkät etäisyydet ja elinkeinoelämän riippuvuus logistisista yhteyksistä jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle.

Myöskään lentoliikenteen strategian kohdalla ei selvästi tuoda esiin ratkaisuja Itä-Suomen lentoasemien mukaan luettuna esim. kuntien omistamien lentoasemien haasteisiin, mikä vaikeuttaa alueen kansainvälistä saavutettavuutta. Vaikutusten arviointia ei ole kohdennettu riittävästi aluekohtaisesti kannalta keskeisiin tarpeisiin. Esimerkiksi vähäliikenteisten tieverkkojen kunnostusta ja alueen logististen solmukohtien kehittämistä ei tarkastella syvällisesti. Tämä rajoittaa suunnitelman mahdollisuuksia vastata alueen erityisiin kehityshaasteisiin. Liikennejärjestelmän kehittämisessä olisi tärkeää huomioida paremmin aluekohtaiset tarpeet esimerkiksi alemman tieverkon kunnossapidossa ja alueen viennin kannalta tärkeiden logististen yhteyksien turvaamisessa. Lentoasemaverkon osalta todetaan karusti, että jos lentoasemaverkkoa supistetaan, syntyy julkiselle taloudelle säästöjä. Säästöjä syntyy ehkä valtionyhtiö Finavialle, mutta koko yhteiskunnan kannalta ja erityisesti aluetalouksien kannalta menetykset kyllä olisivat selvästi eri kertaluokkaa kuin arvioidut säästöt.

Muut huomiot?

Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, tämä ei saa tarkoittaa, että tämän varjolla laiminlyödään Itä-Suomen liikenneverkon kehittämistä. Liikenneverkon vaikutuspiirissä on Suomen huoltovarmuuden, maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden kannalta tärkeitä toimintoja.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio sitoutuu säilyttämään Finavian nykyisen lentoasemaverkoston vuoteen 2027 saakka. Luonnoksen mukaan valtio muodostaa uuden lentoasemaverkon laadittavan kriteeristön perusteella. Nykyisen lentoasemaverkon rinnalle tulee nostaa lentoliikenteen sähköisen murroksen tuomat tarpeet pienille maakuntakentille. Lentoliikenne on erityisen tärkeää harvaanasutun Suomen saavutettavuushaasteiden vuoksi, ja lentoasemaverkoston supistaminen heikentäisi alueiden elinvoimaa ja yritysten kasvumahdollisuuksia. Lentoasemien ylläpito on kustannuksiltaan vähäistä suhteessa niiden kansantaloudellisiin hyötyihin, ja lentoliikenne mahdollistaa investointeja, työvoiman liikkuvuutta sekä kestävä matkailua. Erityisesti itäisen Suomen lentoliikenne tukee paikallista elinkeinoelämää, matkailua sekä suuria energia- ja teollisuusinvestointeja. Finavian verkoston ulkopuolisten kenttien toimintakyky tulee varmistaa Mikkeliissä huolehtien tarvittavista valtiontuista investointeihin ja kenttän ylläpitoon. Etälennonjohdon ja sähköisen ilmailun kehittäminen parantavat lentoasemien

tulevaisuudennäkymiä ja edellyttävät nykyistä Finavian lentoasemaverkostoa tiiviimpää, täydentävää maakunnallista lentoasemaverkostoa. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Mikkelin kaupunki kannattaa suunnitelmassa esitetyn selvityksen laatimista sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän mm. Pelloksen tehtaantekijä näkökulmasta. Myös tässä työssä Mikkelin kaupunki haluaa olla aktiivisesti mukana.

Lopuksi Mikkelin kaupunki muistuttaa ja alleviivaa lausunnossaan seuraavien kehittämiskohteiden edistämisen tärkeydestä:

- valtatie 5 Savilahden silta on koko itäisen suomen pullonkaula, jonka nopea uusiminen varmistaa materiaalivirtojen kulun ja huoltovarmuuden
- kt62 on merkittävä poikittainen logistinen ja turvallisuuden maantieteellinen yhteys, jonka yksi merkittävä pullonkaula on Varsavuoren huonokuntoinen maantiesilta. Sillan uudistaminen suunnittelemalla ja rakentamalla tulisi nostaa hankkeena listalle.
- Savonradan nopeuden lisäämiseksi on tehtävä panostuksia kohtaamisien, tasoliittymien ja nopeuden nostamiseksi
- Mikkelin lentoaseman kehittämiseksi on valtion tehtävä panostuksia osana drone-ilmailun kehittymistä ja maanpuolustuksen henkilöliikenteen varmistamista
- alempiarvoinen tieverkko mukaan luettuna yksityistiet ja teollisuusalueiden logistiikan liittymäkohdat mm. Tusku valtatieverkolla tarvitsevat investointeja
- Savonradan raideliikennettä kehitettäessä tulisi avata jo kertaalleen suljettuja asemia, kuten Haukivuoren asema kiskoliikennebussi muotoiselle joukkoliikenteelle
- maaseudun ja erityisesti Savon radan linjauksen mukaisen tietoliikenneverkon kehittämistä niin, että työskentely joukkoliikenteessä ja yritystoiminnan edellytykset kaikkialla turvataan.

Riihelä Jouni
Mikkelin kaupunki