

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?**

Hyvät liikenneyhteydet ovat Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän perusedellytys. Erityisesti suurin vientialamme puuraaka-aineeseen liittyvä vahva liiketoiminta maakunnassa edellyttää toimivaa tieverkostoa raskaalle kalustolle. Väljään asutussa Pohjois-Karjalassa välimatkat ovat pitkiä. Rakenteellisten liikenneturvallisuuksien toteuttaminen, tiestön kehittäminen ja peruskunnon hyvä ylläpito on todella tärkeää. Panostaminen perusväylänpitoon on erityisen tärkeää sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

Saimaan kanavan poistuminen käytöstä on lisännyt merkittävästi kuljetuskustannuksia yrityksille raaka-aineiden sekä tavaroiden kuljetuksissa. Geopoliittisesta tilanteesta huolimatta ja siitä johtuen on varmistettavaa alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus erityisesti vientiteollisuudelle. Tavaraliikenteen kuljetusvirtojen kartoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itäiseen Suomeen (Karjalan rata ja Kouvola-Kotka välinen rata). Suomen kansantalouden näkökulmasta on tärkeää huolehtia vientiteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten toimivuudesta. Väylät satamiin on oltava kunnossa. Lisäksi Joensuun ja Kontiomäen väli on pikaisesti sähköistettävä metsäbiotalouden yritysten ja huoltovarmuuden tarpeiden vuoksi.

Raja-alueiden elinvoima ja asutus lisää kokonaisturvallisuutta koko Suomessa. Itäiseen Suomeen ollaan valtioneuvoston toimesta kohdistamassa erityistoimenpiteitä elinvoiman lisäämiseksi ja saavutettavuus on tässä asiassa sekä kokonaisturvallisuuden kannalta oleellista. Suunnitelmaluonnokseen on hyvin kirjoitettu olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Viestintäverkkojen toimivuudessa puhelin- ja tietoliikenneyhteyksissä on ollut viime aikoina vakavia haasteita Pohjois-Karjalan itäisellä rajalla.

Tärkeää on varmistaa nykyisten logistiikkaketjujen ja viestintäverkkojen toimivuus ja tehokkuus kaikissa tilanteissa.

Yleisesti ottaen elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfralle ja -palveluille tulisi nostaa painokkaammin esiin luonnoksen suunnitelman taustassa ja tavoitteissa. Tärkeintä on huolehtia yritysten kuljetusten turvallisuudesta ja vakaudesta. Liikennejärjestelmän kehittämisen visiossa on huomioitu hyvin henkilöliikenteen osa edullisien kaikille väestöryhmille saavutettava. Visiossa tulisi nostaa selkeästi esille elinkeinoelämän kilpailuetu. Toimiva liikennejärjestelmä, kehittyneet liikenne- ja kuljetuspalvelut, edistykselliset innovaatiot ja teknologian kehitys mahdollistavat saumattomat matka- ja kuljetusketjut koko Suomessa. Toimivuusosiossa tulisi huomioida paremmin matka- ja kuljetusketjujen palvelutaso sekä liikkumis- ja kuljetuskustannukset.

Liikennejärjestelmän tulee luoda kilpailuetua lisäävät edellytykset kuljetuspalvelujen kehittymiselle ja logistiikkatoiminnoille. Sijainnista ja Suomen aluerakenteesta johtuen logistiikkakustannukset ovat Suomessa muita maita korkeammat ja kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää logistiselta järjestelmältä muita maita suurempaa tehokkuutta. Monipuolinen matka- ja kuljetusketjuja palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Viime vuosien geopoliittiset kriisit ovat vaikuttaneet Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen sekä ulkomaisten yritysten investointihalukkuuteen. Merikuljetusten reittien merkitys on kasvanut uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Tärkeäksi tavoitteeksi tulisi suunnitelmassa nostaa myös kansainvälisten yhteyksien kehittäminen – Suomi tarvitsee Itämeren merireiteille useita vaihtoehtoisia kuljetuskäytäviä.

Pohjois-Karjalan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat viime vuosina kasvaneet merkittävästi. Teollisuuden kustannuksia on nostanut erityisesti Saimaan kanavan sulkeutuminen. Tämä on lisännyt merkittävästi raaka-aineiden tuonnin ja tuotteiden viennin kuljetuskustannuksia. Tuotantolaitoksia ei ole jouduttu sulkemaan, vaikka kannattavuus on laskenut. On hyvä, että ohjelmassa mainitaan Itä-Suomen sisävesien käyttötarpeet ja niiden selvittäminen elinkeinoelämän näkökulmasta. Ympärivuotiset toimivat yhteydet satamiin, satamat ja meriliikenne ovat ensiarvoisen tärkeitä. Samaan aikaan on parannettava Itä-Suomen kytkeytymistä pohjoisen Suomen kehittyviin väyliin. Selvittämisen osana tulisi ottaa Saimaan sisäväyläverkoston laajentaminen uuden kanavan kautta merelle.

Myös muista erilaisista kriiseistä johtuvat toimitusketjujen muutokset ovat kasvattaneet logistiikkakustannuksia. EU:n päästövähennystavoitteista johtuvat toimet todennäköisesti kasvattavat jatkossa kuljetuskustannuksia. Erilaiset EU- ja kansainväliseen sääntelyyn liittyvät maksut ja velvoitteet kuten EU:n päästöoikeuksien hinnan kehittyminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja hinta voivat muodostaa riskin päällekkäisistä kustannuksiin vaikuttavista toimista. Suomen sijainnista ja maantieteellisistä erityispiirteistä johtuen puhtaan siirtymän kustannukset logistiikalle voivat nousta muita EU:n jäsenvaltioita suuremmiksi – kansallisella sääntelyllä tulisi hillitä kustannuskehitystä.

Turvallisuutta koskeissa linjauksissa on hyvä muistaa, että viime vuosina on liikenteessä kuollut keskimäärin 114 henkeä vuodessa. Kuolemantapaukset jakaantuvat tasaisesti neljään syyhyn 1. sairaskohtaus tai nukahtaminen, 2. todella hurja ylinopeus, 3. huumeet tai alkoholi ja 4. tekninen vika. Näitä ei nopeusrajoitusten pienentämisellä juurikaan vähennetä. Nykyään ajaessa nopeusrajoitukset vievät kuljettajan suurimman huomion, ei tiellä olevat olosuhdetekijät tai muu liikenneympäristö. Autojen ajoneuvotietokoneiden ja erilaisten muiden digitaalisten laitteiden käytön vaikutusta liikenneonnettomuuksiin olisi hyvä saada tarkempaa tutkittua tietoa, kuulunevat nykyisin joukkoon ihmisen virheet. Digitalisaatiota tulisi hyödyntää kaikissa liikennemuodoissa ja liikenne- ja kuljetusjärjestelmän investoinneissa niin, että ne myös tukevat digitalisaation kehitystä.

Kohonneen onnettomuusriskin tieosilla ensisijaisena toimenpiteenä tulisi olla tieosan rakenteellisten liikenneturvallisuustoimien toteuttaminen, tiestön kehittäminen ja peruskunnon hyvä ylläpito. Hyvät liikenneyhteydet ovat elinkeinoelämän perusedellytys.

Alemmat kulkunopeudet eivät ole vaihtoehto ja ne tulisivat lisäämään Pohjois-Karjalassa ruuhkia ja vaarallisia ohituksia. Teillä kulkevia rekkoja on jo nykyisillä rajoituksilla hyvin vaikea ohittaa. Erityisesti puuraaka-aineeseen liittyvä vahva liiketoiminta maakunnassa edellyttää toimivaa tieverkostoa raskaalle kalustolle.

Väljään asutussa Pohjois-Karjalassa välimatkat ovat pitkiä. Liikennenopeuksien hidastamisen toteuttaminen lisäisi kuljetuskustannuksia yrityksille raaka-aineiden sekä tavaroiden kuljetuksissa. Esimerkiksi matkoille satamaan tai Etelä-Suomen logistiikkakeskuksiin tarvittaisiin palkata kaksi kuljettajaa. Työmatkoihin käytettävä aika tulisi kasvamaan. Linja-autojen matka-aikojen kasvaminen vähentäisi ennestään vähäliikenteisen alueen vaikeuksissa olevan alan kilpailukykyä ja johtaisi yksityisautoilun lisääntymiseen. Lasten ja nuorten koulukuljetuksissa ollaan pitkien matkojen alueella usein koulupäivän pituuden osalta kriittisellä rajalla. Kuljetuskapasiteettiä jouduttaisiin lisäämään ja vähentämään yhteiskuljetuksia matka-aikojen pitkittyessä. Kelan ja muissa yhteiskunnan maksamissa kyydityksissä jouduttaisiin samaan tilanteeseen. Aikaa ja rahaa menisi yksinkertaisesti enemmän väljästi asutussa Suomessa. Aiemman kokemuksen perusteella alhaisempia nopeusrajoituksia on lisätty nimenomaan vähäliikenteisille teille. Nopeusrajoitukset eivät saa olla keino laistaa teiden toiminnallisuuden ja palveluiden kehittämistä. Pääteiden tiestön kehittäminen lähimaakuntien keskuksiin vaativat liikenteen pullonkauloihin pikaisesti investointeja.

Kestävyyttä koskeviin strategiaan linjauksiin tulee lisätä, että liikennejärjestelmän kehitys tukee koko liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin.

Esitetty alueellinen nelijako Pohjois-, Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomeen ei ole toiminnallisesti perusteltu, eikä tuo esille alueiden erityispiirteitä. Sivulla 33 olevan kuvion 3 nostot ovat hyvin yleisiä, ja koskevat pääosin kaikkia alueita. Esimerkiksi teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus, liikennejärjestelmän turvallisuus ja huoltovarmuus, kansainvälisten yhteyksien saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen yhteystarpeet ovat tärkeitä koko Suomessa, mutta niihin liittyvät kehittämistarpeet ovat eri alueilla erilaisia. Tällaisenaan kuviossa 3 esitetyt alueelliset painotukset

eivät tue alueellista liikennejärjestelmätyötä tai väyläverkon investointiohjelman laatimista. Karkean nelijaon sijasta voitaisiin harkita maakuntia yhdistelemällä tehtävää aluejakoa tai alueiden käytön kehityskuvan mukaista alueellista näkökulmaa.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Tietopohjan kehittämisen toimiin on tärkeää lisätä väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen ja korjausvelan kehitykseen liittyvän tietopohjan vahvistaminen. Väylävirasto on tehnyt kattavaa työtä korjausvelan inventoinnissa ja yleisesti väyläomaisuuden kehittämiseen liittyvän hankearvioinnin kehittämisessä. Tätä tietopohjaa ja osaamista tulisi jatkossakin vahvistaa. Hankearvioinnissa erityisesti tavaraliikenteen näkökulma ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet olisi tarpeen ottaa huomioon nykyistä vahvemmin, sillä yleisesti tie- ja ratahankkeiden arvioinnissa painottuvat henkilöliikenteen kannalta tärkeät hankkeet. Kuljetusten näkökulmasta tieverkon kehittämisen painopisteet ovat osin samat kuin henkilöliikenteellä, mutta painotuksissa on myös merkittäviä eroja. Erityisesti alemman tieverkon kehittämistarpeet jäävät liikennemääriin ja aikakustannusäästöihin perustuvissa tarkasteluissa liian pienelle painoarvolle. Pohjois-Karjalassa metsäbiotalouden toimintaedellytykset on turvattava puunkuljetuksien mahdollistamiseksi. Väyläverkon investointiohjelman laatimisessa on tärkeää, että elinkeinoelämä voi osallistua aktiivisesti vuoropuheluun.

Valtion ja kaupunkiseutujen MAL-sopimukseen s. 36-37 on esitetty nostettavan myös valtakunnallisten väyläyhteyksien kehittämishankkeita. Viime vuosina MAL-sopimukseen on sisällytetty myös laajoja valtatiehankkeita. MAL-sopimukset eivät ole oikea instrumentti valtateiden kehittämishankkeiden läpivientiin, vaan ne tulisi valtakunnallisen luonteensa perusteella sisällyttää valtion investointiohjelmiin. MAL-sopimusten toimenpiteissä tulisi painottaa kaupunkiseutukohtaiset kuntien täysin omalla rahalla tekemät asuntotuotannon, yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet, muun muassa joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn seudulliset kehittämisinvestoinnit.

Sivulla 42 on esitetty linjaus, jonka mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen kunnissa ei ole riittävä. On todella huolestuttavaa, että pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan väylistä luopumisesta rahoitustilanteen vuoksi. Tällaisessa tilanteessa väyläverkon rahoitukseen tulisi etsiä muita keinoja – verkon supistaminen on äärimmäinen toimenpide, johon tulisi ryhtyä vain todella äärimmäisen poikkeuksellisessa tilanteessa.

Tavaraliikenteen näkökulman tulisi nousta rataverkon toimenpiteiden joukossa korostetummin esille ja rataverkon investoinneissa tulisi priorisoida erityisesti tavaraliikenteen tarpeita. Rataverkon kehittämisessä viimeisenä toimenpiteenä (s. 44) oleva raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostaminen tulisi nostaa ensimmäiseksi toimenpiteeksi, sillä se luo pohjaa muille toimenpiteille ja niiden priorisoinnille. Esitämme toimenpiteen nostamista ensimmäiseksi ja sen muokkaamista esimerkiksi seuraavasti: ”Valtio yhdessä hallinnonalan virastojen muodostaa tiiviissä vuoropuhelussa elinkeinoelämän edustajien ja alueellisten toimijoiden kanssa rautatieliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa tavaraliikenteen ja kuljetusketjujen tarpeet, henkilöliikenteen palvelut ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeet osana alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.”

Raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan luonnoksessa (s. 44) syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti. On todennäköistä, että riittävää tauko- ja levähdysalueverkostoa ei synny yksinomaan markkinaehtoisesti. Varsinkin suurten kaupunkiseutujen lähialueilla tauko- ja levähdysalueita ei ole saatu sisällytettyä maankäytön suunnitteluun. Tauko- ja levähdysalueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet. Lisäksi raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra kehitystarpeet ja jakelun ja latauksen tuomat kaupalliset mahdollisuudet heijastuvat tauko- ja levähdysalueiden suunnitteluun ja toteutusmahdollisuuksiin.

Talvimerenkulun rahoitustason nostaminen (s. 45) on tärkeä toimi, sillä jäänmurron kustannukset ovat kasvaneet ja kalustoa on tarve uusida. Meriliikenteen väylämaksuja ei tule korottaa kustannustason noustessa, sillä se johtaisi logistiikkakustannusten kasvuun. Talvimerenkulun häiriöttömyys on tärkeää Suomen vientikuljetusten sujuvuudelle ja sen kustannukset tulisi kattaa muulla tavoin kuin väylämaksuilla.

Liikenteen käyttövoimamurroksen edistäminen edellyttää pitkäjänteisiä lataus- ja jakeluinfrastruktureihin ja ajoneuvohankintoihin kohdistuvia kannusteita. Vuonna 2027 alkavan tieliikenteen päästökaupan ja jo käynnissä olevien meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot on tärkeää kohdentaa liikenteen päästövähennyksiä tukeviin investointeihin. Vaikka huutokauppatulot ovat yleiskatteellisia tuloja (s. 48), ne on perusteltua kohdentaa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, jotta logistiikkakustannuksia voidaan pitkällä aikavälillä alentaa. Lataus- ja jakeluinfrainvestointeja ja kalustoinvestointeja on mahdollista edistää suorien tukien lisäksi esimerkiksi erilaisilla investointiverohyvityksillä. Päästökauppatulojen kohdentaminen liikenteen käyttövoimamurrokseen tulee valmistella ministeriöiden yhteistyönä jo kuluvan hallituskauden aikana. Valtio huomioi luonnoksessa kaukoliikenteen hankinnoissa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttymisen ja turvaa huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny.

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa Liikenne 12 –suunnitelman luonnoksessa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on linjattu sisällytettävän Liikenne 12 –suunnitelmaan. Suunnitelmaluonnos ei sisällä lentoliikennestrategiaa tai lentoliikenteelle laadittua tulevaisuuskuvausta, vaan toteaa pandemian ja Venäjän Ukrainaan suuntautuneen hyökkäyssodan aikana muuttuneen lentoliikenteen tilannekuvan. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja kotimaan pitkämatkaiselle liikenteelle on olennaisen tärkeä ja lentoliikenteellä on merkittävät kansan- ja aluetaloudelliset vaikutukset. Liikenne 12 -luonnoksessa nykytilannekuvauksesta siirrytään suoraan nykytilannekuvauksesta strategisen lentoasemaverkoston määrittelyyn ilman pitkän aikavälin visiota kansainvälisestä ja alueellisesta saavutettavuudesta tai lentoliikennepalvelujen tavoitetilasta. Luonnoksessa esitetään (s. 50), että seuraavana työvaiheenaan valtio laatii yhdessä lentoasemanpitäjien kanssa kriteerit strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana ja määrittelee tällä perusteella strategisista lentoasemista koostuvan uuden lentoasemaverkoston. Lentoliikenteelle tulee laatia erillinen pitkän aikavälin strategia ennen kuin lentoasemaverkoston tulevasta rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä. Pohjois-Karjala on saavuttamattomissa kolmen tunnin tavoitteen mukaisesti ilman lentoyhteyksiä. Tämän vuoksi on tärkeää turvata maakuntalentojen osalta vähintään nykyinen palvelutaso pitkäjänteisesti, ja kehittää vuorotarjontaa kysyntälähtöisesti. Lentoasemapaikkakunnat ovat yksi tärkeä sidosryhmä lentoliikenteen tulevaisuuskuvaan määrittelyssä, mutta tärkeimmät sidosryhmät ovat lentoliikennepalveluja käyttävät yritykset ja toimijat.

2024 syksyllä valmistuneen Pohjois-Karjalan kauppakamarin teettämän laajan tutkimuksen perusteella Pohjois-Karjalan yritysten liikevaihdosta 1,8 miljardia ja 5400 työpaikkaa on riippuvaisia Joensuun lennoista ja lentokentästä. Tutkimus on tehty kansainvälisten tutkimusmenetelmien mukaisesti antaen selkeän tiedon lentojen aluetaloudellisista merkityksistä. Strategisen lentoasemaverkoston kriteerit tulee määritellä yhdessä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa. Lentoasematoimintojen yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa, vaan kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt. Mikäli lentoasemaverkostoa tarkastellaan kapeasti yksinomaan lentoasemaverkoston operatiivisen kannattavuuden näkökulmasta, verkosto supistuisi rajusti ja alueellinen saavutettavuus heikkenisi olennaisesti. Lentoasemaverkosto on osa väyläomaisuutta, joka muodostaa alustan eri toimialoja palveleville kaupallisille lentoliikennepalveluille. Valtion tulee tarjota infrastruktuuri alueellisiin lentoyhteyksiin vastaavalla tavalla kuin muillakin liikennemuodoilla. Lento- ja kaukoliikenneyhteyksien palvelutasojen tulee olla riittävän korkeat, jotta ne täyttävät myös matkailun tarpeet, erityisesti kestävien ja laadukkaiden matkaketjujen vaatimukset.

Satamayhteyksiä koskevissa toimenpiteissä (s. 51) on nostettu hyvin esille erityisenä toimenpiteenä satamien maantie- ja ratayhteyksien kehittäminen. Myös yhteistyömahdollisuudet meri- ja tieliikennettä palvelevan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra kehittämiselle (esimerkiksi LBG) on tärkeää nostaa esille.

Kauppakamari pitää tärkeänä sitoutumista eri toimialojen logistiikkakustannusten systemaattiseen seurantaan, kilpailun lisäämiseen rautateiden tavaraliikenteessä, yhdistettyjen kuljetuspalvelujen syntymisen edistämistä, HCT-kuljetusten laajentamista tieverkolla, tavaraliikenteen käyttövoimamurroksen tukemista sekä kansallisten hinnoitteluun ja verotukseen liittyvien toimien suunnittelua siten, että logistiikkakustannusten kasvua voidaan hillitä.

Kansainvälisten yhteyksien kehittäminen tulee nostaa Liikenne 12 -ohjelman tärkeäksi tavoitteeksi sivulta 60 alkavaan toimenpideluetteluun. Näihin kuuluvat muun muassa Itämeren nykyisille merireiteille vaihtoehtoiset ja täydentävät kuljetuskäytävät, jotka voivat perustua kehittyviin laivayhteyksiin, vaihteittain laajenevaan eurooppalaisen raidelevyyden hyödyntämiseen junayhteyksissä, junalauttoihin ja pitkällä aikavälillä jopa uusiin maayhteyksiin.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tarvitaan määrätietoinen yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettava visio, joka vahvistaa Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon rakentamista. Ulkomaiden uudet maayhteydet ovat hankkeita, jotka edellyttävät vuosikymmenien mittaista suunnittelujännettä ja rahoitusta myös naapurimaista ja EU:lta. Tekeillä olevat selvitykset palvelevat yhteisen vision laatimista.

Yleisesti lataus- ja jakeluinfra tulisi nähdä osana liikenneinfraa. Raskaan tieliikenteen latausinfra on toistaiseksi pääosin yksityistä ja sähköajoneuvojen määrä pieni. Biokaasulla on tärkeä rooli raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä ja sen jakeluinfraa tulee edelleen kehittää. Tulevaisuudessa myös vedyn jakeluverkosto edellyttää investointeja, jotta vetykäyttöinen ajoneuvokanta voisi lähteä kasvuun. Tieliikenteessä tärkeää on riittävän maankäytön varmistaminen jakeluinfrale. Jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämisen lisäksi liikenteen tarpeet edellyttävät, että vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra rakentuu riittävästi myös TEN-T-verkon ulkopuolisille pääteille. Jakeluinfra-asetus asettaa velvoitteita myös maasähkön syötölle lentoasemilla ja satamissa.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat esittäneet laajasti yhteisen huolensa CEF-rahoituksen (s. 68) jatkuvuudesta, sillä EU-laajuisen TEN-T-verkon kehittyminen edellyttää tulevaisuudessakin

merkittäviä investointeja. Ilman merkittävää EU:n rahoitusosuutta liikenneverkkojen kehittyminen ei ole mahdollista. EU:n suora CEF-rahoitustuki on ollut keskeinen työkalu tärkeiden hankkeiden toteutuksessa. EU:n budjettineuvotteluissa Suomen tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan EU-tasoisien liikenneinfran rahoitusinstrumentin jatkuminen. Mahdollisia rahoitusinstrumentteja (s. 66) kansainvälisille yhteyksille ovat EU-rahoitus sekä yhteisinvestoinnit muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa. Liikenteen päästökauppatulot tulisi kohdentaa täysimääräisesti liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen muun muassa lataus- ja jakeluinfrainvestointeja tukemalla. Päästökauppatuloja tulisi mahdollisuuksien ja EU-lainsäädännön mahdollistamissa rajoissa kohdentaa myös infrainvestointeihin ja liikennepalvelujen ostoihin.

Vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus edellyttää Pohjois-Karjalassa väyläverkon kunnosta huolehtimista aina vähäliikenteisiltä teiltä valtateille asti, rautateiden riittävän kuljetuskapasiteetin lisäämistä Karjalan ja Savon ratojen yksiraiteisilla osuuksilla huomioiden myös näiden ratojen poikittaisyhteydet, sekä Hamina-Kotka-sataman ja muiden tärkeiden satamien saavutettavuuden ja Vuoksen sisävesiliikenteen toimivuuden varmistamista.

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä kaukojunaliikenteen palvelutason parantamiseksi Karjalan radalla, kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen varmistamiseksi pitkäjänteisesti lentoliikenneyhteyksillä Joensuuhun, valtion sitoutumiseksi Joensuun lentoaseman säilyttämiseen pitkäjänteisesti, sekä viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisella käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

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

Rahoitusohjelman luonnoksessa pitkäjänteinen perusväylänpidon rahoitustaso kasvaisi vuosina 2029–2037 yhteensä 450–580 milj. eurolla vuodessa. Perusväylänpidon rahoituksen kasvu on tärkeää, sillä se mahdollistaa korjausvelan kasvun pysäyttämisen vuodesta 2029 alkaen. On kuitenkin huolestuttavaa, että korjausvelka kasvaa vielä vuosien 2026–2028 aikana ja korjausvelka päättyy noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2036 mennessä. Hallitusohjelman mukainen korjausvelkapaketti ehditään käyttää loppuun vuosina 2024–2026. Väyläomaisuuden hallinnan kannalta korjaustoimenpiteet tulisi ajoittaa oikea-aikaisesti siten, että korjauskustannukset eivät kasvaisi korjaustoimien aloittamisen pitkittymisen takia ja rahoitusohjelmassa tulisi pyrkiä lisäämään perusväylänpidon rahoitusta jo vuodesta 2027 alkaen.

Luonnoksessa väyläverkon kehittämisen määrärahat vähenevät vuosina 2029–2037 noin 440 miljoonaan euroon vuodessa. On ilmeistä, että liikenneverkon kehittämistarpeisiin ei voida vastata näin niukalla kehittämisrahoituksella, josta osa on jo sidottua rahoitusta muun muassa junaliikenteen Digirata-uudistukseen. Liikenneinfran kehittäminen edellyttää muita rahoitusinstrumentteja, mikäli Liikenne 12 –suunnitelman niukkeneva rahoitusohjelma toteutuu.

Kehittämiseen kohdennettu pysyvä kiinteä suunnittelurahoitus (9 milj. euroa vuodessa) on tärkeä avaus suunnitelmavalmiuden ylläpitämiselle. Jotta investointiohjelmassa olevat hankkeet voisivat edetä ja hankkeille voitaisiin hakea EU-rahoitusta, suunnitelmien tulee olla ajan tasalla.

Vaikka hallitusohjelmaan on sisällytetty erillinen investointiohjelma infrastruktuurin kehittämiseen, väliaikainen investointiohjelma ja nykymallinen Liikenne 12 -rahoitusohjelman luonnoksen mukainen budjettirahoitus eivät anna riittäviä resursseja liikenteen korjausvelan lyhentämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän vuoksi liikenneinfran rahoitustasoa tulisi pitkällä aikavälillä lisätä siten, että myös kehittämishankkeet voitaisiin toteuttaa oikea-aikaisesti. Määräraha- ja avustustasojen nostaminen vasta useamman vuoden päästä luo kaikilta osin epäuskottavuutta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pitkäjänteisyyteen ja suunnitelman merkitykseen.

Rahoituksen lisäämiseksi liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että liikenteen verotaso laskettaisiin ja osa nykyisistä veroista korvattaisiin kilometriverolla. Osa kilometriverosta kerättäisiin ruuhkaisimmilta tieosuuksilta tiemaksuluonteisena maksuna, joka kohdennettaisiin väyläverkon ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Keskuskauppakamari on tehnyt aiemmin valtiolle asiasta esityksen.

Pohjois-Karjalassa ja Itä-Suomessa rahoitusta olisi suunnattava erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen, juna- ja lentoliikenteiden ostoihin (ml. kiskobussiliikenne), kolmen tunnin saavutettavuuden varmistamiseen ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen. Korjausvelka kasvaa edelleen: kriittisen huonokuntoisia siltoja on Itä-Suomessa pääväylilläkin, ja erittäin huolestuttavaa on vähäliikenteisten ja keskiviikkaiden (seutu)teiden rakenne- ja kantavuuskunnon kiihtyvä huonontuminen. Itä-Suomessa on huomattavaa korjausvelkaa Karjalan ja Savon ratojen lisäksi erityisesti niiden välisillä poikittaisradoilla, jotka muun ohella ovat myös kaikki sähköistämättömiä. Joensuun ja Kontiomäen väli on pikaisesti sähköistettävä metsäbiotalouden yritysten ja huoltovarmuuden tarpeiden vuoksi.

Perusväylänpidon rahoitustaso on Pohjois-Karjalassa ja koko Itä-Suomessa nostettava rahoitustasolle, joka tosiasiallisesti vähentää teiden ja ratojen korjausvelkaa. Elinkeinoelämän kuljetuksia tarkasteltaessa on myös painotettava raaka-ainekuljetuksia tuotekuljetusten tällainen tarkastelutapa auttaa ymmärtämään esimerkiksi vähäliikenteisten teiden elintärkeän merkityksen metsäbiosektorilla. Itä-Suomessa resursseja tulee kohdentaa erityisesti kriittisten, huonokuntoisten siltojen parantamiseen. Järeää perusparantamista vaativista teiden ja ratojen yhteysväleistä tuleekin tehdä pikaisesti vaikutusarviointineen yhteismitallinen valtakunnallinen tarkastelu osana liikennejärjestelmän strategista tilannekuvaa ja kehittämistä.

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoituksen kohdentumisen määrävimpänä 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 saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen, luoteeseen ja pohjoiseen.

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. Pohjois-Karjalan kauppakamari yhtyy Itä-Suomen maakuntaliittojen oikeaan kantaan, jonka mukaan valtio kantaa vastuun omistamastaan väyläverkosta ja sen kehittämisestä. Samoin kuin maakuntaliittojen näkemys siitä, että kuntien junaliikenteen ostojen edellytyksenä ei voi tulevaisuudessakaan olla osallistuminen rataverkon infratoimenpiteiden kustannuksiin.

Valtion väyläverkon kehittäminen edellyttää yleensä muutoksia myös kuntien verkkoihin, mistä syntyy kustannuksia kunnille. Tätä kautta kunnat osallistuvat osaltaan kehittämishankkeista syntyviin kustannuksiin, eikä kuntien pitäisi joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa on 4. kuva Suomen kytkeytymisestä kansainvälisesti muuhun Euroopan liikenteen ja digitalisaation keinoin. Kuvassa Suomen kytkeytymisessä kansainvälisesti muuhun Eurooppaan ei tunnisteta itäistä Suomea. Se antaa puutteellisen kuvan Euroopan laajuudesta liikenneverkosta (TEN-T-verkko), koska siinä on esitetty vain lännessä ja etelässä sijaitsevat TEN-T-ydinverkko. Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti. Kansainvälisessä kontekstissa Itä-Suomessa liikkuu merkittävä määrä Suomen vientituotteista. On tärkeää, että Suomen kansainvälisessä kytkeytymisessä huomioidaan myös TEN-T kattava verkko ja se täydennetään 4. kuvaan kansainvälisesti sovitun tavoitteen toteutumisen varmistamiseksi.

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

Liikenne 12 on pitkälle ulottuvan ajanjakson vuoksi oltava mahdollisimman mahdollistava. Päästötön energiantuotanto ja muut ilmastovaikutukset muuttuvat pitkällä aikavälillä laskennallisesti negatiivisiksi. Ohjelmassa tulisi huomioida raskaan liikenteen tulevaisuuden jakelu- ja latausinfra- maa-alueiden osana tauko- ja levähdysinfra rakentaminen. Tämä palvelisi monikäytön osalta myös puolustusvoimien tarvetta.

Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyteen. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia ja merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

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. Vaikutukset toteutuvat poliittisilla päätöksillä ja konkreettisilla toimenpiteillä.

Luonnoksen perusteella suurimmat positiiviset vaikutukset nähdään tulevan perusväylänpidon rahoitustason pysyvällä nostolla. Tässä kohtaa on unohdettu, että tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itse asiassa itäiseen Suomeen (= Karjalan rata, Savon rata ja Kouvola-Kotka välin rata). Karjalan ja Savon ratojen sekä niihin liittyvien heikkokuntoisten poikittaisratojen kehittämisellä saadaan myös suuria yhteiskuntataloudellisia ja ennen kaikkea aluetaloudellisia hyötyjä, joita ei kuitenkaan ole mitenkään arvioitu. Näiden ratojen kehittämisellä (ml. Karjalan ja Savon ratojen välisten poikittaisten sähköistämättömien ratojen sähköistäminen) saataisiin elinkeinoelämälle, erityisesti metsäteollisuudelle merkittäviä hyötyjä. Tällä olisi suurta merkitystä myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Tällöin saataisiin toimiva sähköistetty poikittainen ratayhteys länsirannikolta Itä-Suomeen.

Vaikutusten arvioinnista puuttuvat liikennejärjestelmätason vaikutukset eri Suomen alueille. Vaikutuksia pohjois-Karjalaan tai edes Itä-Suomeen ei ole huomioitu. Arvioinnissa tulisi huomioida alueiden erityispiirteet.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ottaa huomioon Itä-Suomen erityispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista käy ilmi, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti käsitelty. Itä-Suomen 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 haasteisiin, mikä vaikeuttaa alueen kansainvälistä saavutettavuutta. Voidaan myös todeta, että vaikutusten arviointia ei ole kohdennettu riittävästi aluekohtaisesti, kuten Itä-Suomen 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 Itä-Suomen tarpeet paremmin esimerkiksi lentoliikenteen tukemisessa, 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?

Venäjän rajaan rajoittuvissa maakunnissa on runsaasti Suomen huoltovarmuuden, maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden kannalta tärkeitä toimintoja. Näiden lisäksi rajaseudun asukkailla on merkittävä rooli rajaturvallisuuden varmistamisessa. On tärkeää muistaa, että Suomen ja suomalaisten kannalta välttämätöntä infraa ovat kaikki tiet, radat, vesiväylät ja lentoasemat itärajalta asti – eivät siis ainoastaan länsirannikon ja valtatie 4 väliset väylät, minkä kuvan suunnitelmaluonnoksesta voi saada.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio sitoutuu säilyttämään Finavian nykyisen lentoasemaverkoston vuoteen 2027 saakka. Luonnoksen mukaan valtio muodostaa uuden lentoasemaverkon laadittavan kriteeristön perusteella. Nykyisen lentoasemaverkon turvaaminen on keskeistä Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, viennin ja matkailun kannalta. 2024 syksyllä valmistuneen Pohjois-Karjalan kauppakamarin teettämän laajan tutkimuksen perusteella Pohjois-Karjalan yritysten liikevaihdosta 1,8 miljardia ja 5400 työpaikkaa on riippuvaisia Joensuun lennoista ja lentokentästä. Tutkimus on tehty kansainvälisten tutkimusmenetelmien mukaisesti antaen selkeän tiedon lentojen aluetaloudellisista merkityksistä. 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 ja pohjoisen Suomen lentoliikenne tukee paikallista elinkeinoelämää, matkailua sekä suuria energia- ja teollisuusinvestointeja. Ostopalveluliikenne on välttämätöntä Joensuun, Kajaanin ja Savonlinnan kaltaisilla lentoasemilla, kunnes markkinaehtoinen lentoliikenne voi toteutua. Etälennonjohdon ja sähköisen ilmailun kehittäminen voivat parantaa lentoasemien tulevaisuudennäkymiä. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Kauppakamari kannattavaa suunnitelmassa esitetyn selvityksen laatimista sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti koko Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta. Myös tässä työssä maakuntaliitot haluavat olla aktiivisesti mukana. Selvityksessä tulee valmistella toimenpiteet ja suunnitelmat Saimaan sisävesiliikenteen saamiseksi osaksi Suomen kansainvälistä meriliikennettä uuden kanavan kautta.

Lisäksi haluamme tukea Pohjois-Karjalan maakuntaliiton lausunnossaan esittämiä erityisasiota:

1. Kolmen tunnin saavutettavuustavoite ja pitkäjänteisen lentoliikenteen näkymän varmistaminen Liikenne 12-suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyille, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että tavoite lentoasemaverkoston laajuuden tarkastelusta tulee poistaa suunnitelmaluonnoksesta tarpeettomana. Hallitusohjelman mukaisesti valtion tulee säilyttää Finavian nykyinen lentoasemaverkosto, johon kuuluvat muun muassa Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemat. Lisäksi maakuntaliitto haluaa muistuttaa valtionyhtiö Finavian lakisääteisestä tehtävästä ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkkoa maan saavutettavuuden turvaamiseksi.
2. 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. Imatra–Joensuu-ratahankkeen edistäminen on tärkeää teollisuuden kuljetusten häiriöttömyyden ja liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää Karjalan rataan liittyvien Joensuu–Pieksämäki ja Joensuu–Kontiomäki ratojen perusparannusta ja sähköistystä tarpeellisena sekä elinkeinoelämän kustannustehokkaiden kuljetusten ja huoltovarmuuden varmistamiseksi että henkilöliikenteen tulevaisuuden kannalta. Myös valtatie 6 kehittäminen on tärkeää koko Imatra-Joensuu välillä, Pohjois-Karjalan kannalta on merkittävin välin Onkamo-Honkavaara parantaminen.
3. Valtatie 9 on tärkeä poikittainen väylä Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntakeskusten välillä. Tien kautta kulkee sekä tavaraliikennettä että poikittaista linja-autoliikennettä. Sujuvuusongelmat korostuvat Kuopion ja Joensuun tuntumassa, mutta ohitusmahdollisuuksien puute, 60 km/h tiejaksot, puutteellinen tiegeometria sekä kapeus vaikuttavat merkittävästi koko yhteysvälin liikenteeseen. Käynnissä olevat tiesuunnitelmat tulee saada mahdollisimman nopeasti valmiiksi ja toteutukseen. Pohjois-Karjalan kannalta merkittävin on välin Välikangas–Honkalampi (Ylämyllyn ETL) toteuttaminen.
4. Vuoksen vesistöalueella sisävesiliikenteessä on ollut kasvua 50 % vuodesta 2020 vuoteen 2023. Sisävesiliikenteen resurssit ovat pystyneet helpottamaan raakapuun kuljetuksia, mutta resurssit alkavat olla nyt kokonaan käytössä. Kuljetuksista 40 % tapahtuu uittamalla ja 60 % laivakuljetuksina, toisin kuin Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan. Vuoksen vesistöalueelle tarvitaan uutta kalustoa käyttöikänsä lopussa olevien alusten tilalle. Kaluston kapasiteettimäärää pitää myös pystyä lisäämään nykyisestään, jotta sisävesikuljetukset voidaan turvata ja niitä pystytään lisäämään. EU:ssa on tavoitteena siirtää yli 300 km pituisista maanteiden tavarakuljetuksista rautateille ja vesiteille 30 % vuoteen 2030 mennessä, ja yli 50 % vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteeseen pääseminen vaatii toimenpiteitä Saimaan sisävesiliikenteen turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Lisäksi tulee myös selvittää Saimaan kanavalle vaihtoehdoisen meriyhteyden toteuttamismahdollisuudet tulevaisuudessa.

