

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?

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan monilta osin kattavasti esiin elinkeinoelämän kannalta keskeisiä näkökulmia, joissa korostuu erityisesti kilpailukyky, liikenneverkkojen toimivuus saavutettavuus sekä sujuvan liikkumisen tarpeet. Luonnoksessa jää kuitenkin melko vähälle huomiolle erityisesti huoltovarmuuden ja tavaralogistiikan tarpeet Itä-Suomessa.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin kolmen tunnin saavutettavuustavoite. Monilta osin Itä-Suomi jää mm. vuorotarjonnassa tämän kolmen tunnin saavutettavuuden ulkopuolelle. Tavoitteen edistymistä tukee parhaiten kattavat junayhteydet, joilla varmistetaan nopeat yhteydet alueen ja pääkaupunkiseudun välillä. Ihmisten liikkumistarpeisiin liittyvän saavutettavuuden kannalta on olennaista paitsi mainittu ajallinen saavutettavuus, mutta myös vuorojen oikea-aikainen sijoittumien vuorokauden aikana. Erityisesti korostuu työmatkaliikenteen tarvitsemat aamu- ja iltapäivä sekä iltavuorojen merkitys. Valtion toteuttaman ostoliikenteen merkitys korostuu niillä reiteillä ja yhteysväleillä, joilla markkinaehtoista liikennettä ei ole syntynyt.

Lentoliikenteen palvelutasolla on keskeinen merkitys alueen elinkeinoelämälle sekä matkailun että viennin näkökulmasta. Riittävän lentovuorotarjonnan varmistaminen tukee erityisesti Savonlinnan seudun asiointiyhteyksiä pääkaupunkiin ja maailmalle. Myös lentoasemaverkon tulevaisuuden varmistaminen siten, että matkailun kehittäminen Savonlinnan seudulla koko maakunnan elinvoiman kehittymistä tukien onnistuu. Matkailulla on keskeinen merkitys Etelä-Savon aluetaloudelle ja erityisesti kansainvälisten matkailijoiden kannalta lentoyhteyksien olemassaolo on välttämätöntä. Nykyisen lentoasemaverkon turvaaminen on tärkeää Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, viennin ja matkailun kannalta.

Tavaraliikenteen saavutettavuuden osalta suunnitelmaluonnos jättää monilta osin huomioitta Etelä-Savon kannalta keskeisiä kuljetustarpeita. Alueen elinkeinoelämän kehittämisen kannalta on tärkeää, että kuljetusten toimitusvarmuus on hyvällä tasolla. Tämä edellyttää tie- ja rataverkon hyvää kuntoa myös alempiasteisella tieverkolla. Tavaraliikenteen logistiikassa ja vientiteollisuuden kannalta tulisi kattavammin tarkastella mm. Itä-Suomen raaka-ainevirtoja syntypaikoilta jalostuspaikoille sekä kuljetusreitit Suomesta ja Suomeen.

Suunnitelmaluonnos jättää lähes kokonaan huomioimatta raideliikenteen keskeiset kuljetusreitit mainiten vain pääradan, vaikka merkittävät määrät rahtia kuljetetaan erityisesti Savon ja Karjalan radoilla. Raideliikenteen kehittämisessä tulisi hyödyntää nykyisiä ratainvestointeja. Esitämme uutena kehityskohteena raidevälin Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala. Joukko maakuntaliittoja ja kuntia ovat tilanneet selvityksen raidevälin liikenteen käynnistämisen edellytyksistä, joka valmistuu huhtikuussa 2025. Raidevälin avaaminen tukisi tavaraliikennettä, loisi uuden työssäkäyntialueen sekä parantaisi matkailijoiden ja koulutusorganisaatioiden saavutettavuutta. Saimaan kanavan käytön estyminen on myös muuttanut logistiikan toimintaympäristöä merkittävästi, mitä ei riittävästi huomioida suunnitelmaluonnoksessa.

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusaika on pitkä, mistä syystä tulisi myös huomioida vaihtoehtoisena skenaariona mahdollinen kauppasuhteiden asteittainen palautuminen pitkällä aikavälillä suhteessa Venäjään. Tällaisessa tilanteessa rajaliikenteen sekä sisävesikuljetusten mahdollinen rooli ja toimintaympäristö muuttuisivat jälleen olennaisesti.

Huoltovarmuuden arvioinnin osalta suunnitelmaluonnos jättää toivomisen varaa. Nykyisessä tilanteessa varautumisen ja huoltovarmuuden kannalta keskeiset reitit tulisi huomioida paitsi alueiden välillä myös alueiden sisällä. Merkittävät vaihtoehtoiset reitit on otettava huomioon, jotta esimerkiksi vientiteollisuuden kuljetukset voidaan tarvittaessa siirtää muille reiteille, jotka myös kestävät lisääntyneet kuljetusmäärät. Erityisesti raideliikenteen poikittaisyhteyksien merkitys korostuu huoltovarmuuden kannalta ja Savon ja Karjalan radat yhdistävän raideyhteyden varmistaminen olisi huoltovarmuuden kannalta tärkeää. Myös sisävesikuljetusten osalta tulisi vahvemmin huomioida huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet esimerkiksi satamaverkon ja jäänmurtokapasiteetin osalta.

Digitaalinen saavutettavuus on tänä päivänä keskeinen kysymys. Etätyön ja monipaikkaisen työn lisääntyminen sekä viranomaisten ja terveydenhuollon digitaalisten sähköisten palveluiden laajeneminen ovat keskeisiä näkökulmia arvioitaessa digitaalista saavutettavuutta. Riittävän nopeat ja toimivat kiinteät tietoliikenne- ja mobiiliverkot ovat osa kriittistä infrastruktuuria, jossa Itä-Suomi on jäänyt jälkeen muuta Suomea. Tuoreen Etelä-Savossa toteutetun kyselyn perusteella kuulumusongelmat ovat merkittävä ongelma Etelä-Savossa, mikä lisää turvattomuutta ja hankaloittaa yritystoimintaa. Palveluvelvoitetta kokeva lainsäädäntö on jäänyt ajassaan jälkeen, eikä 5 Mt yhteyksiä voi pitää tämän päivän tarpeisiin missään olosuhteissa riittävinä.

Liikenteen kokonaisvisiossa tulisi nykyistä perusteellisemmin huomioida liikenteen käyttövoimakysymys sekä lataus- ja tankkausverkon riittävä palvelutaso että mahdolliset tulevaisuuden käyttövoimat. On välttämätöntä, että valtio varmistaa kestävien käyttövoimien jakeluinfranktuurin kattavan toteutuksen myös alueilla, joilla se ei markkinaehtoisesti ole

mahdollista. Kansainvälinen kauppa ja kasvu edellyttävät liikenteen siirtymistä puhtaampiin ratkaisuihin. Etelä-Savon kunnat selvittävät yhdessä erilaisten käyttövoimien jakeluverkon tarpeita alueellaan.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden kannalta on keskeistä, että niillä varmistetaan alueen kilpailukyky, vientiteollisuuden logistiset tarpeet sekä matkailun toimintaympäristön kannalta keskeiset saavutettavuuden vaatimukset. Luonnoksessa Itä-Suomen osalta puuttuu konkreettiset näkemykset kansainvälisen saavutettavuuden osalta. Selkeänä toimenpiteenä tulisi myös olla TEN-T verkon tarkastelu ja Viitoskäytävän (VT 5:n ja Savon radan) liittäminen TEN-T verkkoon osana eurooppalaisen tieverkon kehittämistä. Poikittaisyhteyksien varmistaminen rautatieliikenteessä sekä valtatieverkolla ja toimivien vesi- ja lentoyhteyksien varmistaminen tukevat alueen elinvoiman ja elinkeinoelämän sekä investointiympäristön myönteistä kehitystä.

Kaukojunaliiikenteessä kolmen tunnin saavutettavuuden varmistaminen tulisi olla perustavoite nykyistä painavammin. Lähitulevaisuudessa laadittavan lentoasemaverkkoa koskevan selvityksen osalta olisi jo ennakolta linjattava lentoliikenteen keskeinen merkitys, tunnistettava sähköisen lentämisen muuttavan lentoliikenteen markkinarakennetta, sekä varmistettava toimintavarma ja kattava lentoasemaverkko.

Digitaalisissa palveluissa tulisi selkeästi asettaa tavoite koko maan kattavista nopeista tietoliikenneyhteyksistä, myös harvemmin asutuilla alueilla. Palveluvelvoitteen kapasiteetti on nostettava riittävälle tasolle, joka mahdollistaa riittävät yhteydet ympäri Suomen. Toimivat tietoliikenneyhteydet ovat koko Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeinen kysymys jatkuvasti digitalisoituvassa maailmassa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnos ei ota riittävästi huomioon rahoituksen osalta Itä-Suomen muuttunutta toimintaympäristöä. Alueen elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja vetovoiman kannalta on keskeistä, että toimintaympäristön logistiset edellytykset olisivat edes muun maan keskimääräisellä tasolla. Itä-Suomi on jatkuvasti jäänyt jälkeen liikenteen kehittämisessä suhteessa muuhun Suomeen. Erityisesti perusväylänpidon merkitys korostuu Itä-Suomessa. Korjausvelan kasvulle ei näy realistisia ratkaisuja ja tieverkon kunnan heikkeneminen vaikeuttaa alueella toimimista. Strategisen ohjelman haasteena on paitsi hetkittäin näkyvä kokonaisvaltaisen näkemyksen puute, mutta myös rajallisten rahoitusresurssien ongelma. Yleisesti ottaen toimivat liikenneyhteydet ovat elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toimivuuden kannalta ehkäpä keskeisin kysymys, ja liikenteen jatkuva resurssipula heikentää Suomen kilpailukykyä suhteessa verrokkimaihin. Tieverkon kunnan heikkeneminen, sähköistämättömät ja huonokuntoiset poikittaisyhteydet, heikentynyt ajallinen saavutettavuus, näkemykset lentoasemaverkon karsimisesta ja tietoliikenneyhteyksien pullonkaulat ovat kaikki kysymyksiä, jotka pitäisi pystyä ratkaisemaan niin strategisesti kuin rahoituksellisesti.

Luonnoksessa esitetään, että yksityisteiden valtionavustusten määrärahat ovat vuosina 2026–2028 keskimäärin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi todetaan, että avustussummaa korotetaan 4

miljoonalla eurolla vuodesta 2029 alkaen. Yksityisteiden valtionavustusten nostoa on tärkeää tarkastella jo vuoden 2026 alusta lähtien. Maaseudun elinkeinotoiminnalle yksityistiet ovat erittäin merkittäviä, sillä noin 90 % vuosittain hakattavasta puutavarasta kuljetetaan yksityisteiden kautta. Huonokuntoisten teiden aiheuttamat liikennekatkokset aiheuttavat merkittäviä kustannuksia taloudelle, jotka ovat vältettävissä kustannuksia pienemmillä investoinneilla.

Elinkeinoelämän kuljetuksissa on painotettava raaka-ainekuljetuksia tuotekuljetusten rinnalla. Ilman toimintavarmoja raaka-ainekuljetuksia ei ole tuotantoa eikä vientituloja. Koko logistiikkaketju syntypaikoilta jalostuspaikoille on tarkasteltava kokonaisuutena. Tämä korostaa vähäliikenteisten teiden merkitystä tuotannon ja huoltovarmuuden kannalta.

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoitus on määräytynyt liikennemäärän perusteella, mutta nyt kriteereinä ovat myös huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. Tarkastelussa tulisi huomioida myös kuljetettavat tonnit. TEN-T-verkon kehittämisessä painotetaan ydinverkkoa ja -käytäviä, mikä vääristää rahoituksen alueellista tasa-arvoa. Tämä kohdistaa kansalliset vastinrahat Etelä- ja Länsi-Suomeen, jättäen Itä-Suomen heikompaan asemaan.

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

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinneissa tulee kattavasti arvioida toimenpiteiden vaikutukset maan tasapuoliseen kehittämiseen. Erityisesti vaikutusarvioinneissa tulee kiinnittää huomiota elinkeinoelämän kannalta keskeisten liikenneyhteyksien toimivuuden seurannaisvaikutuksiin. Pelkkä H/K-suhteen arvioiminen ei ole riittävä perustelu hankkeiden valinnalle vaan mahdollisuuksien mukaan tulee kiinnittää huomiota hankkeiden kokonaisvaikutuksiin sekä siihen, miten ne edistävät strategiaa kokonaisuudessaan. Arvioinnissa tulee huomioida kokonaisvaikutukset sekä alueelliset erityispiirteet. Suunnitelmaluonnos käsittelee Itä-Suomen ominaispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista ilmenee, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti otettu huomioon. Itä-Suomen erityispiirteet, kuten harva asutus, pitkät etäisyydet sekä elinkeinoelämän riippuvuus logistisista yhteyksistä, jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle.

Liikenneverkon toimivuuden sosiaalinen ja taloudellinen merkitys tulee huomioida ympäristönäkökulmien ohella. Tarkastelun tulee olla kokonaisvaltaista yksittäisten liikennemuotojen erillisen arvioinnin sijaan. On tärkeää ottaa huomioon keskinäiset riippuvaisuussuhteet esimerkiksi yrittämismahdollisuuksien ja asukkaiden sijoittumisen näkökulmasta. Toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat aluekehitykseen, mikä näkyy ihmisten ja yritysten sijoittumisessa, työvoiman ja koulutuksen alueellisessa kohdentumisessa sekä investoinneissa ja elinvoimassa. Liikenneverkko voi siten luoda mahdollisuuksia tai rajoittaa kasvua.

Vaikutusarvioinnissa on huomioitava eri alueiden erityispiirteet ja -tarpeet sekä tarkasteltava valtakunnallisia kehittämiskohteita kokonaisuudessaan, erityisesti niiltä osin, missä eri puolilla Suomea esiintyy aidosti toimintaympäristön kehitystä hidastavia puutteita. Liikennejärjestelmän kehittämisessä olisi huomioitava paremmin Itä-Suomen tarpeet, kuten lentoliikenteen tukeminen,

alemman tieverkon kunnossapito ja alueen viennin kannalta tärkeiden logististen yhteyksien turvaaminen.

Muut huomiot?

-

Ylönen Tiina
Etelä-Savon kauppakamari