

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?**

Kuopion ja laajemmin Itä-Suomen kannalta suunnitelmaluonnoksessa esitetyt strategiset linjaukset ovat pääpiirteittäin oikean suuntaisia. Lähtökohtaisesti niukkenevassa valtio- ja kuntataloudessa olevan infran ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen tulee olla ensisijainen keino liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Samoin kaupunkiseuduilla, missä on lähtökohtaisesti paremmat mahdollisuudet edistää kestävästä liikkumisesta, tulee liikennejärjestelmää pyrkiä kehittämään siten, että mahdollisimman suuri osuus kasvun aiheuttamasta liikenteestä on mahdollista tehdä kestäväillä kulkumuodoilla, kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Itä-Suomen osalta, missä kulkuetäisyydet ovat paikoitellen hyvinkin pitkät ja asutus harvaa, tulisi erityisesti huolehtia siitä, että liikennejärjestelmän toimivuutta koskeva strateginen linjaus eri alueiden saavutettavuudesta sekä kansalaisten sujuvasta liikkumisesta voidaan toimenpiteiden myötä toteuttaa.

Kuopion kaupunki on osa valtakunnallista kaupunkiseutujen verkostoa sijoittuen Itä-Suomeen. Näin ollen suunnitelmaluonnoksessa on esitetty alueellisina painotuksina Kuopiota koskien seuraavat kokonaisuudet:

Toimivuus:

- Erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutetta-vuuden osalta (Itä-Suomi)
- Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin (kaupunkiseudut koko maassa)

#### Turvallisuus:

- Teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus (Itä-Suomi)
- Erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen (kaupunkiseudut koko maassa)

#### Kestävyys:

- Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen, ml. yksityistiet (Itä-Suomi)
- Kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittäminen (kaupunkiseudut koko maassa)

Nämä alueelliset painotukset kuvaavat melko hyvin paikallisia olosuhteita. Kuopion kaupunki koostuu tiiviistä kantakaupungin alueesta, missä liikennejärjestelmän kehittämisen painopiste on jo noin kymmenen vuoden ajan ollut kestäviin kulkumuotoihin pohjautuva. Toisaalta Kuopioon kuuluu laajat väljemmin asutut maaseutualueet (entiset kuntakeskukset) missä liikkuminen pääosin pohjautuu sekä nykytilassa että pitkälle tulevaisuudessa henkilöautoon.

Maantieteellisesti Kuopio sijoittuu n. 300...400 km etäisyydelle Etelä- ja Länsi-Suomen vientisatamista ja kansainvälisen liikenteen solmupisteistä. Näin ollen teollisuuden ja yleisemmin elinkeinoelämän kuljetusten häiriöttömyys, ennakoitavuus ja turvallisuus erityisesti päätieverkon ja Savon radan osalta on ensisijaisen tärkeää. Lisäksi laajemmin Itä-Suomen osalta korostuu myös alemman tieverkon kuljetusvarmuus ja häiriöttömyys elinkeinoelämän osalta sekä alueellisen saavutettavuuden tarpeet.

Saavutettavuuden osalta Kuopion seudulla sekä elinkeinoelämän että matkailun yhteistarpeet valtakunnallisesti ovat alueellisen kilpailukyvyn kannalta tärkeitä. Kuopion kaupunki on Helsingin, Espoon, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupunkien jälkeen Suomen muuttovoittoisin kaupunki. Myös väestönmuutoksen osalta Kuopion kasvu on ollut vahvaa koko 2000-luvun ja asukasluku on kasvanut n. 13 000 asukkaalla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuoden 2024 lopulla Kuopion asukasluku nousi yli 125 000 asukkaaseen. Tällä vuosikymmenellä kasvussa on korostunut erityisesti nettomaahanmuuton lisääntyminen, mikä jo osaltaan luo vahvan tarpeen Kuopion kansainväliselle saavutettavuudelle mm. lentoliikenteen osalta. Kuopion lentoaseman tarjoamat yhteydet ovat nykytilan yhteyspuutteista huolimatta tärkeä osa matkailuyhteyksiä ja elinkeinoelämän tarpeita.

Maakunnallisesti kuntien välinen työvoiman liikkuvuus on yksi liikennejärjestelmän haasteista, erityisesti matalapalkka-aloille, missä liikkumiskustannukset voivat viedä huomattavan osan nettopalkasta. Logistiikan osalta Kuopion sijainti on mm. raskaan liikenteen ajoaikojen osalta juuri ja juuri saavutettavissa ilman ylimääräisiä ajotaukoja, mikä on kuljetusten kustannustehokkuuden osalta hyvin merkityksellinen seikka. Tämä korostaa tarvetta kuljetusten häiriöttömyydelle ympäri vuoden.

Myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida pääradan lisäksi Savon radan merkittävä rooli valtakunnallisessa tavaraliikenteessä ja tämän osalta tulee tulevaisuudessa kiinnittää entistä enemmän huomiota siihen, ettei radan kapasiteetti muodostu alueellisen tai valtakunnallisen kehityksen pullonkaulaksi.

Turvallisuuden osalta Itä-Suomessa korostuu erityisesti kokonaisturvallisuus, resilienssi ja väyläverkon sekä lentokenttäverkoston kriittisyys myös maanpuolustuksellisesti. Tämä tulisi huomioida toimenpiteiden kohdentamiseksi Itä-Suomen kriittisen infran osalta, millä on myös erittäin suuri merkitys aluetaloudellisesti ja Itä-Suomen yleisen elinvoiman osalta.

Yhteenvedon voidaan todeta, että Kuopion ja Kuopion seudun osalta esitetyt painopisteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi ovat hyvät ja oikean suuntaiset.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Toimenpiteiden osalta Kuopion kaupungilla lausuu seuraavat havainnot ja huomiot:

### 4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

#### 4.5.1 Tietopohjan kehittäminen

- Yleisesti tietopohjan kehittäminen ja laajentaminen nykytilaan nähden on toivottava toimenpide. Alueellisten olosuhteiden ja tarpeiden osalta tulisi tulevaisuudessa kuulla nykytilaa paremmin kaupunkiseutuja, kuntia ja maakuntien liittoja valtion omien virastojen lisäksi. Paikallisten olosuhteiden, liikennejärjestelmän ongelmien sekä elinkeinoelämän tarpeiden/nykyisten ”pullonkaulojen” osalta em. tahot tarjoavat ajantasaista tietoa mm. kuntien omiin tietopohjiin, kuntalaispalautteisiin ja elinkeinoelämän kanssa käytyihin keskusteluihin pohjautuen.
- Yksittäisinä toimenpiteinä Kuopion osalta pidämme hyvinä erityisesti toimenpidettä yksinkertaistaan väylähankkeiden suunnittelua sekä kevyempien ja edullisempien suunnitelmaratkaisuiden hakemista, mikä voisi mahdollistaa entistä useamman hankkeen etenemisen toteutukseen tulevaisuudessa.

#### 4.5.2 Valtion ja alueiden väliset sopimukset

- MAL-kaupunkiseutujen osalta MAL-prosessi kokonaisuutena on myös tulevaisuudessa hyvä ja tarpeellinen työkalu kehittää kaupunkiseutuja ja niiden liikennejärjestelmää yhteistyössä kuntien, maakuntien liittojen sekä valtion kanssa. Prosessia on kuitenkin hyvä kehittää tulevaisuudessa mm. läpinäkyvyyden, ra-hoitustasojen sekä vuorovaikutuksen osalta. Yleisesti ottaen MAL-prosessi edellyttää pitkäjänteisyyttä ja yhteistä tahtotilaa ja tavoitteita kehittämiseksi. Liikenne 12 suunnitelman ja toteuttavien Väylän suunnittelu- ja investointiohjelmien sekä MAL-sopimuksen tulee muodostaa jatkossa nykyistä selkeämpi johdonmukainen kokonaisuus siten, että MAL-

sopimuksessa neuvotellut ja siinä esitetyt väyläverkon hankkeet sisällytetään riittävällä rahoituksella edellä mainittuihin ohjelmiin.

- Toimenpiteissä esitetään, että valtio yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista ja sen rahoitusta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Kuopion kaupunki esittää, että tässä toimenpiteessä tulisi puhua yleisemmin tehokkaasta joukkoliikenteestä, eikä rajata kumipyöräliikenteeseen perustuvaa joukkoliikennettä pois. Keskisuurilla kaupunkiseudulla kumipyöräliikenteeseen perustuva joukkoliikenne voi olla käytettävissä olevien resurssien osalta huomattavasti kustannustehokkaampaan kuin uuteen raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen kehittäminen, vaikka saavutettavat höydyt voivat olla seudullisesti lähes yhtä merkittäviä
- Yleisesti valtion ja kaupunkiseutujen välisissä MAL-sopimuksissa tulisi pyrkiä yhdenvertaiseen kohteluun kaikkien MAL-sopimusseutujen välillä rahoituksen suhteen, väestömääriin suhteutettuna.
- Tulevaisuudessa solmittavissa MAL-sopimuksissa tulisi myös pyrkiä palaamaan siihen lähtökohtaan mistä MAL-sopimuksia on lähdetty toteuttamaan, eli sovitaan valtion ja kaupunkiseutujen kanssa niistä toimenpiteistä, millä kaupunki-seutuja voidaan kehittää yhteistyössä kestäväan yhdyskuntarakenteeseen pyrkien. Huomioiden kestävä liikkuminen ja mm. joukkoliikenteen kehittämiseen tähtäävä rahoitustaso, asuntotuotannon edistäminen sekä maankäytön kehittäminen kestävästi.

## 4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

### 4.6.1.1 Perusväylänpito

o Yleisesti perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen korjausvelan taittamiseksi ja valtakunnallisen saavutettavuuden varmistamiseksi on Kuopion ja laajemmin Itä-Suomen kannalta hyvä.

- Kohdan viimeisenä toimenpiteenä on esitetty, ”erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä”. Ymmärrettävästi osassa liikenneverkkoa liikenteellinen tarve voi vähentyä tulevaisuudessa, mutta tämän osalta on ensisijaista kuulla ko. kuntaa minkä alueella toimenpidettä harkitaan käytettävän.

### 4.6.1.1 Väyläverkon kehittäminen

- Valtion väyläverkon kehittämisen osalta Kuopion kaupungin ja kaupunkiseudun osalta tärkeimmät tulevaisuudessa kehitettävät kohteet alueellisen saavutettavuuden, toimintavarmuuden, turvallisuuden ja kestävyden osalta ovat:

o Maantieverkko:

#### ☐ Valtatien 5 kehittämistoimenpiteet:

- Vt 5 Leppävirta – Kuopio yhteysvälin toteuttaminen valtion talousarvioesityksen ja Kuopion seudun MAL-sopimuksessa sovitun mukaisesti

- Vt 5 Valkeinen – Taipale (ns. Nerכון kohta)
- Vt 5 Siilinjärvi – Alapitkä
- ☐ Valtatie 9 Jyväskylä – Kuopio – Joensuu yhteysvälin kehittämis-toimenpiteet:
  - Vt 9 Riistaveden kohta
  - Vt 9 Tulisalmen kohta
  - Vt 9 Toivalan eritasoliittymä
  - Vt 9 – Mt 545 eritasoliittymän rampit Suonenjoen kohdal-la
  - Vt 9 Teerikankaanmäki – Mt 531 ohituskaistapari ja yksi-tyistiejärjestelyt
  - Vt 9 Tuusjärvi – Tuusniemi kirkonkylä väli

o Rataverkko:

☐ Yleistä:

- Luonnoksessa esitetään, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassa. Lisäksi luonnoksessa esitetään, että kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Kuopion kaupungin näkemyksen mukaan valtio toteuttaa omistamansa rataverkon infran rakentamisen kustannuksellaan. Kuntien ja kaupunkien rooli voi olla vain mahdollisen alueellisen lähijunaliikenteen seisakkeiden edellyttämän infran kustannuksiin osallistumisessa, joiden osalta kustannusjaoista sovitaan erikseen.

☐ Savon radan välityskyvyn parantaminen

- Käynnissä olevan Savon rata välillä Kouvola – Kuopio suunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden jatkosuunnitelu toteutukseen tähtäävänä
- Lisäksi tulisi selvittää ja toteuttaa Savon radan osalta yhteysväliillä Pieksämäki - Iisalmi toimenpiteet millä voitaisiin edesauttaa elinkeinoelämän kuljetusten riittävä kapasiteetti ja kustannustehokkuus myös tulevaisuudessa sekä osaltaan mahdollistaa maakunnallisen lähijunaliikenteen syntymistä toimintaedellytyksiä parantaen., mm. kohtaus-paikkojen lisääminen. Nykytilassa Savonrata on ruuhkainen, mikä ei mahdollista aikataulullisesti hyvää lähijunaliikennettä ja toisaalta myös tavaraliikenteen kasvupotentiaali on hyvin vähäinen.
  - Savon radan ratakapasiteetin lisääminen huomioiden mm. mahdollinen tarve yhdistettyjen kuljetusten rahtiterminaalialueelle.

☐ Kuopio – Joensuu rataväli

- Rataosan sähköistyksen ulottamisella Sänkimäen raaka-puuterminaalille asti olisi elinkeinoelämän kuljetuksille merkittäviä hyötyjä mm. kuljetusten kustannusten osalta.

o Vesiväyläverkko:

☐ Toimenpiteenä esitetty valtion selvitys sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta ja niihin mahdollisesti liittyvistä epävarmuustekijöistä mm. toimintavarmuuden, käytettävyyden ja liikennepituuden näkökulmasta on Kuopion kaupungin näkemyksen mukaan hyvä ja tarpeellinen. Myös Kuopion alueella on metsäteollisuuden uittokuljetukset lisääntyneet merkittävästi ja tämän puutavaraliikenteen siirtyminen joko raiteille tai tieliikenteeseen vaikuttaisi negatiivisesti joko Savonradan kapasiteettiin tai tieliikenteen turvallisuuteen.

• 4.6.2 Muiden tahojen hallinnoimien verkkojen kehittämisen osalta Kuopion kaupunki lausuu seuraavaa:

o Lentoliikenne:

☐ Kuopion lentokenttä sijoittuu maantieteellisesti keskeiselle sijainnille koko Suomea ajatellen ja lentokenttää tulisikin kehittää itäisen ja keskisen Suomen päälentokenttänä ja Helsinki – Vantaa lentoaseman varakenttänä, mikä toimisi myös 24/7 matkahubina. Kuljetusten poikittaisyhteyksiä on myös vahvistettava huoltovarmuuden turvaamiseksi. Lisäksi lentokentällä on siviili-ilmailun lisäksi merkittävä maanpuolustuksellinen rooli ja NATO-jäsenyyden myötä lentoaseman ja -kentän yhteyteen on tarve tehdä mittavia investointeja.

Kuopion ja Itä-Suomen saavutettavuuden osalta lentoaseman tarjoamalla markkinaehtoisilla lentoyhteyksillä ja kehittämismahdollisuuksilla mm. matkailun osalta, on merkittävä rooli aluetaloudellisesti. Nykytilassa lentoyhteys tarjoaa ainoan mahdollisuuden täyttää kolmen tunnin saavutettavuustavoite. Matkustajamäärien osalta Kuopion lentoasema on hiljalleen toipumassa koronan aiheuttamasta merkittävästä notkahduksesta ja erityisesti kansainvälisten matkustajien määrä on kasvusuunnalla. Kotimaan matkustajamäärät kärsivät elinkeinoelämän kannalta puutteellisista lentovuoroista ja lentovuoroja tulee lisätä palvelemaan erityisesti elinkeinoelämän ja matkailun tarpeita. Lentorahdin kokonaisvolyymi on Kuopion seudulla nykytilassa pieni, mutta osa kuljetuksista on kriittisiä terveydenhuoltoon ja lääketeollisuuteen kytkeytyen.

☐ Lentoasemaverkoston ja yleisesti lentoliikenteen kriteeristöjä arvioitaessa tulisi kokonaisuutta tarkastella erityisesti saavutettavuuden ja alueellisen merkityksen kannalta. Maakunnallisilla lentokentillä ja lentoyhteyksillä on laajempi yhteiskunnallinen merkitys alueellisen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän toimin-taedellytysten osalta. Elinkeinoelämän tarpeet sujuville lentoyhteyksille ja ajallisella saavutettavuudella mm. Helsinki – Vantaa lentoaseman jatkoyhteyksille voi matkustajavolyymien osalta olla rajallinen, mutta aluetalouden kannalta ne voivat olla merkittä-viä ja liikenneyhteyksien tarkastelussa tulisi kuulla erityisesti elinkeinoelämän, ml. matkailu tarpeita.

o Katuverkko:

☐ Toimenpiteissä on esitetty toimenpiteinä valtion selvitys mahdollisuuksista laajentaa katuverkkoa koskevia valtionavustuskäytäntöjä osana valtionavustuksia koskevaa kokonaisarviointia ja että valtio yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupun-kiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Tämä kohta osin linkittyy Kuopion lausuntoon kohdassa 4.5.2 koskien rautatieliikenteen tuen laajentamista koskemaan myös muuta tehokasta joukkoliikennettä. Yleisesti Kuopion kaupunki on mukana yhteistyössä.

o Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri:

☐ Toimenpiteen ja rahoitusohjelman mukaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen katuverkolla esitetään valtionavustuksen rahoitusta valtakunnallisesti keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026-2028. Vuodesta 2029 al-kaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain, jol-loin avustuksen suuruus olisi keskimäärin reilu 4 miljoonaa euroa vuodessa.

Vuosien 2018-2024 välillä vuosittainen valtionavustus kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa on vaihdellut 3,5 miljoonan euron ja 31,5 miljoonan euron välillä. Avustettujen hankkeiden määrä vastaavasti on vaihdellut 12...63 hankkeen välillä vuosittain. Tämä kuvaa varsin selkeästi myös valtakunnallisen vaikuttavuuden tasoa ja vuosien 2020-2022 aikana avustuksen ollessa keskimäärin >20 miljoonaa euroa vuodessa saavutettiin myös merkittävää parannusta valtakunnallisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteissa.

Valtakunnallisen vaikuttavuuden osalta vuosille 2026-2028 luonnoksessa esitetty keskimääräinen 2,7 miljoonan euron vuosittainen määräraha tulee hidastamaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittymistä erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla, missä valtionavustuksella on ollut merkittävä rooli investointien edistämiseksi. Erityisesti tulevaisuudessa tiukkenevassa kuntataloudessa investointeja joudutaan arvioimaan entistä kriittisemmin.

## 4.7 Henkilöliikenteen palvelut

### 4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

- Luonnoksessa todetaan, että valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta. Lisäksi esitetään, että valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Kuopion kaupungin näkemyksen mukana pitkän tähtäimen suunnitelman laatiminen on tarpeellista, mutta valtion tulee toteuttaa omistamansa rataverkon infran rakentaminen kustannuksellaan. Kuntien ja kaupunkien rooli voi olla vain mahdollisen alueellisen lähijunaliikenteen seisakkeiden edellyttämän infran kustannuksiin osallistumisessa, joiden osalta kustannusjaosta sovitaan erikseen. Alueellisen lähijunaliikenteen palveluiden ostojen osalta kustannusjako tulee määrittellä alueittain erillisneuvotteluissa, mutta kustannusjaon tulee olla läpinäkyvä ja periaatteiden tulee olla yhtenevät eri alueilla.
- Toimivaltaisten viranomaisten, riippumatta onko se kunta, kuntayhtymä, valtio tai muu taho, järjestämä julkinen joukkoliikenne on viime vuosina ollut merkittävien haasteiden edessä. Vuosina 2020-2022 koettu korona-pandemia leikkasi merkittävästi matkustajamääriä ja vuoden 2022 helmikuussa alkanut Venäjän hyökkäyssota on nostanut merkittävästi liikennöintikustannuksia. Samaan aikaan Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteestä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä merkittävästi ja joukkoliikenne on erityisesti kaupunkiseuduilla yksi tehokkaimmista keinoista.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää paikoitellen merkittäviä satsauksia sen kehittämiseen. Suurimmat syyt joukkoliikenteen käyttämättömyyteen ovat useissa selvityksissä olleet puutteellinen vuorotarjonta, maksu- ja lippujärjestelmien soveltumattomuus sekä aikataulujen soveltumattomuus. Lisäksi joukkoliikenneinfra on myös usein puutteellista mm.

esteettömyyden näkökulmasta erityisesti valtion tieverkolla. Kaikkien näiden syiden korjaaminen edellyttää joukkoliikenteen kehittämiseen panostamista ja kehittäminen vaatii riittäviä resursseja. Suunnitelmaluonnoksessa on esitetyt yhteensä 10 miljoonan euron valtakunnallista lisärahoitusta joukkoliikenteeseen vuodesta 2029 alkaen. Tällä rahoituksella on tarkoitus turvata vähimmäispalvelutason säilyminen.

Liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi ja mm. liikenteen sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta tulisi joukkoliikenteen osalta pyrkiä selkeämmin kehittämiseen pelkän vähimmäistason turvaamisen sijaan. Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, joukkoliikenteen suurin kehittämispotentiaali on kaupunkiseuduilla ja tämä tulisi tulevaisuudessa huomioida rahoitustasossa.

#### 4.8 Kuljetukset ja logistiikka

##### 4.8.1 Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

- Suomi on sitoutunut edistämään multimodaalien rahtiterminaalien muodoistumista TEN-T verkon kaupunkisolmukohtiin. Kuopion kaupunkiseudun osalta todennäköiset multimodaalisen rahtiterminaalin kuljetusmuodot ovat juna- ja autoliikenteen kuljetuksien yhdistäminen. Juna-autokuljetusten terminaali toteutuisi käytännössä Savonradan yhteyteen ja valtatie 5 välittömään läheisyyteen. Kaupunki on jo aiemmin pyrkinyt löytämään sijoituspaikan rahtiterminaalialueelle, mutta johtuen Savon radan haasteellisesta geometriasta ja rahtiterminaalin huomattavista kustannuksista ei asiaa ole voitu yksin kaupunkivetoisesti edistää. Näin ollen rahtiterminaalialueen syntyminen edellyttää tiivistä yhteistyötä elinkeinoelämän, Kuopion kaupungin ja valtion eri virastojen kesken. Kuopion kaupungilla on tällä hetkellä auki kysely multimodaalisen rahtiterminaalialueen yleisestä tarpeesta ja yleisemmin alueen logistiikan kehittämistarpeista. Kyselyn lopputulokset tullaan julkaisemaan vuoden 2025 aikana ja sitä voidaan osaltaan käyttää lähtötietona asiaan liittyvissä jatkoselvityksissä.

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

Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti vuosien 2026-2028 rahoitustaso tulee olemaan kokonaisuutena tiukka, erityisesti vuonna 2028 kun väyläverkon perusväylänpidon ja kehittämisen määräraha sekä avustukset erityisesti MAL-varauksen ja lentoasemaverkoston (Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat) osalta laskevat. Vuoden 2026 kokonaisrahoitus on noin 2,3 miljardia euroa ja vuonna 2028 n. 2,04 miljardia euroa. Tiputus on merkittävä ja tulee todennäköisesti lisäämään vuosien 2027 ja 2028 aikana väyläverkon korjausvelkaa.

Vuosien 2029 – 2037 rahoitusohjelmassa kokonaisrahoitus tulee säilymään vuoden 2026 tasossa tai hiukan sen yläpuolella, noin 2,4 miljardissa eurossa. Rahoitusohjelmassa esitetään merkittävä lisäys perusväylänpidon rahoitukselle. Perusväylänpitoon osoitetaan lisäystä 450 miljoona euroa vuodelle 2029 ja lisäys nousee 580 miljoonaan euroon vuodessa vuodelle 2037. Perusväylänpidon lisäys katetaan luonnoksessa leikkaamalla ensisijaisesti väyläverkon kehittämisestä sekä avustuksista.



Väyläverkon kehittämisen rahoitusosuus laskee vuoden 2026 noin 710 miljoonasta eurosta 425 miljoonaan euroon vuodesta 2035 eteenpäin. Avustusten rahoitus laskee vuoden 2026 n. 215 miljoonasta eurosta noin 133 miljoonaan euroon vuodesta 2032 eteenpäin.

Kuopion ja laajemmin koko Itä-Suomen osalta satsaus erityisesti alemman tieverkon perusväylänpitoon on hyvä asia ja tällä parannetaan mm. sekä elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta että koko Itä-Suomen saavutettavuutta ja turvataan asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Toisaalta Itä-Suomen väyläverkkoon kohdistuu myös selkeitä kehittämistarpeita, mitä Kuopion seudun osalta on esitetty tarkemmin lausunnon kohdassa 4.6.1.1. Joukkoliikenteen osalta palveluille ollaan rahoitusohjelmassa osoittamassa alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin 10 miljoonan euron lisäys vuodesta 2029 eteenpäin. Tällä voidaan turvata vain nykyisen vähimmäispalvelutason säilyminen tulevaisuudessa. Avustusten osallaan raideliikenteen avustukset ja MAL-varaukset ollaan poistamassa kokonaan vuodesta 2031 lähtien. Kävelyn ja pyöräilyn edistämi- seen esitetään 2,0 miljoonan euron vuosittaista lisäystä vuodesta 2029 eteenpäin. Näin vuosittainen avustus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulee olemaan n. 4 miljoonaa euroa. Tätä voidaan aiempiin vuosiin verrattuna pitää valtakunnallisen laajemman vaikuttavuuden osalta riittämättömänä. Samoin panostuksen joukkoliikenteen kehittämiseen jää puutteelliseksi ja erityisesti raideliikenteen alasajo avustusten lopettamisella on ongelmallinen huomioiden tavoitteet vähentää tieliikenteestä aiheutuvia päästöjä. Myös MAL-varauksen noin 75 miljoonan euron vuosittaisen avustuksen lopettaminen heikentää oleellisesti kaupunkiseutujen mahdollisuuksia kehittää kestävästä kaupunkirakennetta. Väyläverkon kehittämisrahan pieneneminen ei saisi vaikuttaa MAL-sopimusten rahoitusraamiin. Tiivistäen voidaan todeta, että asetetut kestävyystavoitteet muuttuvat Liikenne12 päivityksessä esitetyillä rahoituskehyksillä kestävämmiksi.

Rahoitusohjelman osalta esitämme, että perusväylänpidon, kehittämisen, palveluiden ja avustusten välistä kokonaisuutta tasapainotetaan siten, että voidaan turvata alueellinen saavutettavuus ja joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen vähimmäistason sijaan (myös rataliikenteen osalta), kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen val-takunnallinen vaikuttavuus sekä MAL kaupunkiseutujen osalta kestävästä kaupunkira-kenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen. Väyläverkon kehittämisen osalta tulisi turvata riittävä rahoitus pahimpien pullonkaulojen osalta kattavan TEN-T tieverkon ja rataverkon (Savonradan) osalta.

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

Vaikutusten arvioinnissa on vertailuvaihtoehtona käytetty tilannetta, missä perus-väylänpidon rahoitus pienenee nykytasosta ja kehittämisrahoitus hiipuu pois sitä mukaan, kun aiemmin sovitut/päätetyt hankkeet valmistuvat ja uusia kehittämishankkeita ei aloiteta. Vertailuvaihtoehto ei ole tässä mielessä realistinen verrattuna aiempiin käytäntöihin ja päätöksiin, kuten vaikutustenarvioinnissa todetaan. Varsin todennäköistä on, että myös vertailuvaihtoehdossa uusien kehittämishankkeiden aloittamisesta tehtäisiin päätöksiä vuoteen 2037 mennessä.

Muutoin vaikutusten arviointi on varsin realistinen ja alemman tieverkon rappeutuminen tulee vaikuttamaan negatiivisesti Kuopion seudulla sekä elinkeinoelämän kuljetuksiin että kuntalaisten liikkumismahdollisuuksiin. Joukkoliikenteen osalta ei nykyisessä kasvavassa kustannustasossa pystytä ylläpitämään edes nykyistä vähimmäistasoa seutuliikenteessä, mikäli rahoitustaso pysyy nykytasolla. Myös Kuopion joukkoliikenteessä on paineita korottaa matkalipun hintoja tai karsia palvelutasoa, mikäli valtion-avustusta seudun toimivaltaiselle joukkoliikenneviranomaiselle ei voida nostaa tulevaisuudessa. Näillä toimenpiteillä on negatiivinen vaikutus joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen nostamalla autoliikenteen kulkutapaosuutta. Tämä ilmenee osaltaan myös vertailuvaihtoehdon tieverkon liikennemäärien muutoskuvassa vuosille 2023-2040, mikä ennustaa Kuopion alueelle merkittävää lisäystä erityisesti valtatie 5 liikenne-määrään. Lisäksi kaupunkiseudun kasvaessa tulee liikenteen kasvun perustua kestäviin kulkumuotoihin (kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen) jo yleisen liikenteen toimivuuden varmistamiseksi erityisesti tiiviillä keskusta-alueella.

## **Muut huomiot?**

Muuna huomiona korostamme, että liikennejärjestelmän kehittäminen on aina kokonaisuus ja sen kehittäminen tulee perustua pitkäjänteisyyteen. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma myös ohjaa alueellisia ja seudullisia liikennejärjestelmä-suunnitelmia ja näin ollen Liikenne 12-suunnitelmassa linjatut tavoitteet ovat myös seudullisen kehittämisen näkökulmasta merkityksellisiä. Yleisesti liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa tai ainakin tulisi ohjata pitkällä aikajänteellä valtakunnallisten trendien lisäksi myös osaltaan globaalit ilmiöt ja tavoitteet mm. ilmastonmuutokseen varautumisessa. Ihmisten liikkumistarpeet ja -tottumukset, teknologinen kehitys ja liikenneverkko on ollut jo pitkään jatkuvassa muutostilassa. Kaupungistuminen, uudet ja kehittyvät liikkumismuodot, (esim. sähköpotkulaudat ja sähköavusteiset pyörät), autoliikenteen käyttövoimamurros ja liikenneverkon kestävyys (ekologinen, sosiaalinen ja toiminnallinen) liittyvät suurten kaupunkiseutujen panostukset joukkoliikenteeseen ovat muuttaneet ja tulevat muuttamaan ihmisten liikkumistottumuksia myös tulevaisuudessa. Näihin muutoksiin varautuminen mm. maankäytön ja infrastruktuurin osalta vie aikaa.

Liikenne 12 menettely luotiin alun perin juuri tästä syystä ja tähän tarkoitukseen. Tarvittiin suunnitelma, mikä pystyy katsomaan pidemmällä tähtäimellä liikennejärjestelmän kehittämistarpeita kuin vain yksittäinen hallitusohjelma ja siinä asetettujen tavoitteiden täyttäminen tai yksittäisten hankkeiden toteuttaminen. Kuopion kaupungin näkemyksen mukaan tämä tarve ei ole poistunut, vaan päinvastoin tarve on muuttuvassa maailmassa vain korostunut. Näin ollen lopullisen Liikenne 12-suunnitelman osalta tulee edelleen pyrkiä parlamentaariseen hyväksyttävyyteen.

Kuopion kaupunki

Vänskä Matti

Kuopion kaupunki / strateginen maankäyttö - Kuopion kaupunginhallitus