

Asia: VN/16546/2022

Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen

Näkemykset itäisen Suomen elinvoimasta

1. Mitkä ovat merkittävimmät muutokset toimintaympäristössä sodan alkamisen jälkeen? (mikäli mahdollista perustele esim. tilastotiedoin ja tutkimusten valossa)

Väylävirasto seuraa liikenteen sekä liikkumis- ja kuljetustarpeiden muutoksia yhdessä liikenne- ja viestintävirasto Traficom, liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin sekä mm. elinkeinoelämän toimijoiden kanssa. Muutoksia dokumentoidaan Traficom julkaisemaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan (ks. tarkemmin osio Maailmanpoliittisen tilanteen vaikutuksia liikennejärjestelmään). Liikenteen ja kuljetusvirtojen muutokset ovat käynnissä ja niiden vaikutuksista on vielä haastavaa muodostaa tarkkaa kuvaa tai ennustetta, mutta osa vaikutuksista jäänee pysyviksi.

Muuttuvat kuljetustarpeet ja -reitit heijastuvat väylien kunnossapito- ja kehittämistarpeisiin. Lisäksi voimakas kustannustason nousu on heikentänyt ostovoimaa myös liikenneverkkojen kunnossapidon ja kehittämisen osalta.

Venäjän rajan yli kulkevat vienti- ja tuontivirrat ohjautuvat uudelleen, joista suurimpana yksittäisenä tuoteryhmänä metsäteollisuuden noin 10 milj.m³ puun tuonti. Lisääntynyt kotimaisen puun osto kuljetetaan pääosin rautatie- ja maantiekuljetuksilla, joista osa suuntautuu myös alemmalle tieverkolle, mutta myös Saimaan sisäistä vesitieverkkoa hyödyntäen. Suomen transitoliikenteen suuruus vuonna 2020 oli 8,4 milj.tn, josta valtaosa oli Venäjältä tullutta ja Suomen läpi kulkenutta, mikä on toistaiseksi käytännössä pysähdyksissä. Myös Saimaan kanavan 1,3 milj. tonnin tavaraliikenteen virrat ohjautuvat uudelleen.

Väyläverkon näkökulmasta yksi merkittävä muutos transitoliikenteen vähenemisen lisäksi on Venäjältä tuodun raakapuun ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä. Reilu puolet tästä virrasta on aiemmin tullut rautateitse Suomeen. Erityisesti haketta, mutta myös raakapuuta, on kuljetettu autokuljetuksina rajan yli tehtaille. Metsäyritykset ovat hakeneet ja hakevat parhaillaan korvaavia hankintalähteitä Venäjältä tulleille raaka-aineille. Kaakkois-Suomessa on iso

metsäteollisuuden keskittymä ja siellä metsät ovat olleet täyskäytössä jo ennen Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan. Korvaavat vaihtoehdot löytynevät siten muualta Suomesta, muun muassa Länsi-Suomesta ja Kainuusta. Lisäksi puuta tuodaan tuontipuuna aluskuljetuksina tuotantolaitosten lähellä sijaitseviin merisatamiin.

2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?

Saumaton yhteistyö eri toimijoiden välillä edistää elinvoiman kehittämistä. Oman erityisalansa osaamisen varmistaminen edistää elinvoimaa. Ympäristöystävälliset kestävä kehityksen ratkaisut ja uudet tekniset innovaatiot edistävät elinvoimaa.

3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi

Väyläverkolla liikkumisen ja kuljettamisen näkökulmasta perustan muodostaa olemassa olevan liikenneverkon kunnossapito. Perusväylänpidon riittävästä rahoitustasosta huolehtiminen varmistaa koko liikenneverkon käytettävyyttä ja alueiden saavutettavuutta.

Väylävirasto on laatinut valtion väyläverkon investointiohjelman vuosille 2023–2030 osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) toimeenpanoa. Investointiohjelma sisältää väyläverkon kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita, joilla voidaan parantaa saavutettavuutta sekä liikennejärjestelmän kestävyyttä ja tehokkuutta. Investointiohjelma sisältää myös joitakin hankkeita, jotka parantavat Itä-Suomen saavutettavuutta erityisesti työ- ja vapaa-ajan matkojen osalta. Investointiohjelman hankkeet on jaettu koreihin hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten.

Väyläviraston toiminnan ulkopuolella Itärata- hankeyhtiö tulee edistämään itäisen Suomen saavutettavuuden suunnittelua.

Rajala Pekka
Väylävirasto

Rajala Pekka
Väylävirasto