



Etelä-Savon kauppakamarin lausunto väyläverkon vuosien 2022–2029 investointiohjelman luonnokseen

Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?

Valmisteluperiaatteet on pääosin kuvattu ymmärrettävästi. Tehtyjen ratkaisujen taustalla olevia muuttujia on kuitenkin tarkasteltava laajemmin. Nykyisellään ohjelma ei riittävästi huomioi mm monipaikkaisuutta, vapaa-ajan asutusta, tulevia elinkeinoelämän ja kuntien investointeja tai aluekehitysvaikutuksia muualla kuin suurissa kaupungeissa. Myös alueen elinkeinoelämän toimialapohja ja logistiset tarpeet on niukasti huomioitu. Luonnoksessa nykyisten liikennemäärien ja hyöty-kustannussuhteen merkitys on ylikorostunut.

Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelma ei riittävästi huomioi Liikenne-12 ohjelmassa tavoitteena olevaa koko maan saavutettavuuden edistämistä. Resurssien niukkuus on tiedossa, mutta monet ohjelmassa mainitut hankkeet ovat lähinnä yksittäisten ongelmakohtien korjaamista, mikä ei laajasti edistä saavutettavuutta.

Lisäksi aluekehitysvaikutukset tuodaan hankkeiden perusteluiksi isojen kaupunkien hankkeissa, mutta jätetään kokonaan huomiotta näiden ulkopuolella. Olisi tarpeen tunnustaa se tosiseikka, että investoinnit tukevat aluekehitystä muuallakin Suomessa.

Hyöty-kustannussuhteen ohella vaikuttavuuden arvioinnin tulisi olla kattavampaa, valtakunnallisia ja alueellisia kokonaisyhtyjä paremmin huomioon ottavia.

Ohjelma jättää monilta osin myös täysin huomiotta sen, että Itä-Suomen ajallinen saavutettavuus suhteessa pääkaupunkiseutuun on historiallisesti jäänyt jälkeen Länsi-Suomesta. Sama pätee sekä raide- että tieliikenteeseen. Tämän epäkohdan korjaamiseen ohjelma ei tuo ratkaisua. Itä-Suomen elinkeinoelämän kannalta olisi keskeistä, että alueellinen kilpailukyky, logistinen toimitusvarmuus ja saavutettavuus turvataan koko Suomessa.

Ohjelmassa ei riittävästi huomioida alemman tieverkon merkitystä mm matkailun, alkutuotannon ja vapaa-ajan asumisen kannalta. Lisäksi merkittävä osa tieverkkoa tarvitsevasta teollisuudesta sijaitsee myös valtatieverkon ulkopuolella.

Ohjelmassa ei riittävässä laajuudessa oteta huomioon tiedossa- tai odotettavissa olevia liikenneympäristöön vaikuttavia investointeja. Tämän tyyppiseen reagointiin ei ole ohjelmassa riittävästi varauduttu. Muun muassa Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistäminen on linjattu hallitusohjelmassa. Hankkeen loppuunsaattaminen muuttaa Parikkala-Savonlinna-Juva välin liikenneolosuhteita merkittävästi. Ohjelmassa tätä kokonaisuutta ei ole lainkaan arvioitu. Valtatie



14.9.2021

14 välillä Parikkala-Juva on jo tällä hetkellä jäänyt merkittävästi jälkeen liikennöitävyydessä ja korjaustarve on merkittävä.

Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12 –suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?

Valtatie 5 tulisi nostaa kokonaisuudessa pääväyläverkkoon kuuluvaksi.

Itä-Rata linjauksen edistäminen ja työn aloittaminen tukee Itä-Suomen raideliikenteen saavutettavuutta. Kokonaisuuteen tulee vahvasti kuulua myös Savon radan ja Karjalan radan korjaavat toimenpiteet. Ohjelman käytettävissä olevilla keinoilla on varmistettava, että Itäradan kehittämiseen on haettavissa kaikki mahdollinen EU:n mahdollistama rahoitus.

Lähiliikenne ja kevyen liikenteen investointien ei tulisi olla esitettyssä määrin valtion vastuulla.

Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätöön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?

Ohjelman valmistelussa eri käyttäjäryhmien kuuleminen eri vaiheissa on keskeistä, pääosin yhteistyö ja vaikuttamismahdollisuudet erityisesti Liikenne 12- ohjelman valmistelussa on ollut erinomaista. Paikallinen tietoisuus ongelmakohtista on usein konkreettista. Läpinäkyvyys ja jatkuva prosessin ylläpitäminen luo luottamusta koko työlle.

Ohjelman laatimisessa tulisi myös arvioida, mitä vaikutuksia on sillä, että jotain jätetään tekemättä. Ennalleen jätettyjen alueiden saavutettavuus suhteellisesti heikkenee. Tämän vaikutuksia tulisi arvioida osana ohjelmaa.

Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Etelä-Savon kauppa-kamari pitää erittäin positiivisena, että Pieksämän rautatieaseman heikko kunto ja huono esteellisyystilanne on huomioitu ohjelmassa ja tilanteen nopeaa korjaamista pidetään tärkeänä.

Myös seututie 479 nostaminen ohjelmaan on erittäin positiivista. Punkaharjun teollisten investointien seurauksena tien liikennöitävyys ja turvallisuus on heikentynyt. Tie palvelee myös merkittävää määrää matkailua ja vapaa-ajan asumista. Teollisuuden logistiikan, matkailun ja vapaa-ajan asumisen yhteensovittamisen kannalta tien kunnostaminen tulisi aloittaa kiireellisesti.