



Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausuntopyyntö 22.1.2021, LVM/1354/01/2019

Etelä-Savon kauppakamarin lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 ja suunnitelman vaikutusten arvioinnista

Etelä-Savon kauppakamari yhtyy Keskuskauppakamarin, Etelä-Savon maakuntaliiton, Etelä-Savon kuntien sekä Etelä-Savon maakuntaliiton lausunnoissaan esille tuomiin näkökohtiin.

Erytisesti Etelä-Savon kauppakamari haluaa kiinnittää huomion seuraaviin kohtiin

Itärataa kehitettävä perustamalla hankeyhtiö Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Samalla on huolehdittava Savon ja Karjalan radan nopeuden nostoon ja turvallisuuden parantamiseen pyrkivistä parannuksista.

Kouvolasta-Porvoo-Helsinki (-Vantaa) ratalinjaus on koko Itä-Suomea palveleva pitkän aikavälin rautatieratkaisu. Radan vaikutusalueella asuu yli 1,5 miljoonaa ihmistä ja sijaitsee merkittävä määrä yrityksiä. Uudella ratalinjauksella parannetaan Itä-Suomen liikenneolosuhteita ja saavutettavuutta merkittävästi. Samalla kun uutta ratalinjausta suunnitellaan, on huolehdittava Savon- ja Karjalan-radon kunnosta ja tehtävä siellä tarvittavat raideturvallisuutta ja nopeuden nostoa edistävät toimenpiteet sisältäen myös Savonlinna-Parikkala välin sähköistämisen. Näin myös uuden Itäratalinjauksen aikanaan tuomat aikasäästöt maksimoidaan.

VT5 on valtakunnan keskeistä runkoverkkoa, liikennemäärät on laskettava samalla perusteella kuin VT4

VT 5 on Suomen keskeisiä läpi maan kulkevia liikenneväyliä. Se yhdistää monia paikkakuntia etelästä pohjoiseen ja on paitsi henkilöautoliikenteen myös raskaan liikenteen pääväyliä. VT5:n kehittämisessä on pyrittävä ympärivuotiseen 100 km/ tunnissa nopeuteen ja nelikaistaisuuteen.

Liikennemääriä mitattaessa on kahta valtakunnallista etelä-pohjois-suuntaista valtatieyhteyttä tarkasteltava samoin perustein. Tällä hetkellä liikennemäärät lasketaan VT4:llä lahdesta pohjoiseen mutta VT5:llä Lusista pohjoiseen. Tämä vääristää näiden valtateiden liikennemäärien todellista kuvaa.

Valtatie 14 ja Parikkalan rajanylityspaikka on huomioitava osana tulevaisuuskuva.

Valtatie 14 (VT 14) on merkittävä teollisuuden kuljetusreitti. Savonlinnan seudun vahva mekaanisen metsäteollisuuden keskittymä käyttää VT 14:ää merkittävässä määrin sekä VT 5 että VT 6 suuntiin. VT 14 on Savonlinnan seudun tärkein kuljetusreitti, mutta se ei vastaa laadullisesti tämän päivän laatu eikä turvallisuusvaatimuksia. Raskaan liikenteen ohella VT 14 on myös merkittävä matkailun väylä, jossa erityisesti kesäkuukausien liikennemäärien kasvu on merkittävää.



Hallitusohjelmassa linjattu Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen kansainväliselle liikenteelle kasvattaa nykyisestäään VT14:n liikennemääriä.

Valtatie 14 on lisättävä kappaleessa 5.2.1.2. Maantieverkko kehittämistarpeiden listaukseen.

Kuljetustuki on välttämätön Etelä-Savon yritysten logistiselle kilpailukyvyille. Korona on nostanut logistiikkakustannuksia entisestään.

Kuljetustuki on jatkossakin oltava keinovalikoimassa Itäisen Suomen kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Alueella on laajaa vientiteollisuutta ja logistiset kustannukset nousevat usein ratkaisevaksi kilpailukykyhaitaksi erityisesti kansainvälisessä toimintaympäristössä. Kuljetustuella on mahdollista tehokkaasti parantaa vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä sekä työllisyyttä ja investointeja. Kuljetustukea on kehitettävä siten, että se entistä paremmin ottaa huomioon todelliset kuljetuskustannukset pelkän sijainnin sijaan.

Alemman asteinen tieverkko huomioitava osana liikenneverkkoa. Huomioitava mm matkailun, alkutuotannon ja metsäteollisuuden tarpeet.

Etelä-Savon on vahva matkailun, vapaa-ajan asumisen, metsän ja alkutuotannon maakunta. Alueella on merkittävä määrä vapaa-ajan asuntoja. Tämä näkyy voimakkaasti lisääntyvänä liikenteenä etenkin kesäkuukausina. Keskiiviipymä vapaa-ajan asunnoilla on jo nyt 98 vuorokautta ja etätyön ja monipaikkaisuuden lisääntyessä määrä kasvaa tulevaisuudessa. Myös viimeaikaiset investoinnit metsäteollisuuteen lisäävät mm. puukuljetusten määrää. Näissä kasvava liikennemäärä kohdistuu alemmalle tieverkolle, jonka kunto on jo nyt monin paikoin luvattoman huono. Liikenteen pitkäaikaisessa suunnittelussa on nykyistä vahvemmin huomioitava ihmisten liikkumisen ja asumisen kulttuurin muutos ja varauduttava kasvavaan liikenteeseen alemman asetteisella tieverkolla.

Saaristoympäristö on otettava huomioon liikenneympäristönä ja lossien korvaaminen silloilla on kustannustehokas ratkaisu saaristoliikenteen parantamisessa

Saimaan saaristoisuus asettaa liikenteelle ja sen suunnittelulle haasteita. Saaristoympäristö on monelle ihmiselle paitsi koti, myös merkittävä yritystoiminnan ja vapaa-ajan asumisen ympäristö. Saariston liikenneolosuhteet paranevat merkittävästi, kun lauttayhteyksiä korvataan silloilla. Tämä on osoittautunut myös pitkällä aikavälillä kustannustehokkaaksi keinoksi parantaa liikenneoloja.

Saimaan vesiliikenne on nähtävä osana Suomen merenkulkua.

Saimaan vesiliikenne on luonnoksessa hyvin esillä. Saimaan vesiliikenne on keskeinen osa suomalaista kauppamerenkulkua ja sen tulevaisuuden kehitysnäkymät ovat hyvät. Saimaan kanavan sulkujen pidennyksen myötä on saavutettavissa merkittävä määrä uutta liikennettä ja uutta tarjoamaa alueelle. Uudempien laivojen myötä operointikausi pitenee ja kuljetusten ympäristöystävällisyys paranee huomattavasti.

Investointien rahoitusmalli on oltava kuntien kannalta oikeudenmukainen

Liikenneinvestointien yhteydessä ns. "hyötyjä maksaa" periaate on rakennettava oikeudenmukaisesti. Vaatimus kuntien osallistumisesta voi olla joissakin tapauksissa kohtuuton ja keskittää investoinnit vain sellaisille alueille, joissa on jo muutenkin taloudellisia edellytyksiä hankkeisiin osallistumiseen.