



Savonlinnan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2026 - 2037

Tausta:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi 12 vuodeksi. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona. Lopullinen Liikenne 12 -suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana.

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/18780/2023-LVM-180

Lausunnot pyydetään jättämään ensisijaisesti lausuntopalvelussa 5.3.2025 mennessä.

Lausuntopyyntö aineistoinen on osoitteessa:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=47f126a9-4eea-43c5-a4ba-c57137827636>

Savonlinnan kaupungin lausunto:

1. Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Savonlinnan kaupunki toteaa, että liikenneverkkojen osalta on tärkeää pitää huolta olemassa olevien verkkojen toimivuudesta. Kaupunki kiinnittää huomiota, että esitetyssä liikenne 12 -suunnitelmassa suunnitellaan nostettavan panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen vasta tämän hallituskauden jälkeen vuosille 2029 – 2037. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Käytännön tasolla rahoituksen tasot käsitellään hallitusneuvotteluissa vuoden 2027 eduskuntavaalien jälkeen.

Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille ja raiteille on tarkoittanut merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korjausvelkaa omaaville väylille. Samaan aikaan muun muassa puuntuonti Venäjältä päättyi ja puuraaka-aine kuljetetaan entistä enemmän kotimaasta erityisesti Kaakkois-Suomen tehtaille. Muuttunut toimintaympäristö ei näy liikenne 12 -suunnitelmassa konkreettisina esityksinä. Muuttunut geopoliittinen toimintaympäristö on dramaattisin muutos Suomen logistiikassa vuosikymmeniin.

Savonlinnassa sijaitsevat teollisuusyritykset tekivät vuonna 2023 noin 637 097 000 euron liikevaihdon. Alueen teollisuuden näkökulmasta erityisesti maaliikenneyhteyksillä ja merisatamilla on



keskeinen merkitys teollisuuden kuljetuksien onnistumisessa. Lausuntokierroksen suunnitelmassa todetaan, että jatkovalmistelussa sovitetaan yhteen valmistuva teollisuuspoliittinen strategia ja nyt lausunnolla oleva liikenne 12-suunnitelma. Suomen kansantalouden näkökulmasta on tärkeä huolehtia vientiteollisuuden raaka-aine ja tuontikuljetusten toimivuudesta. Tämä tarkoittaa logistiikkaketjujen toimintavarmuutta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin ja valmiiden tuotteiden turvaamista edelleen satamiin. Sisävesikuljetusten toimivuus tulee varmistaa täydentävänä ja ympärivuotisena kuljetusreittinä teollisuuden kuljetuksille.

Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että raideliikenteen kehittämisessä erityisesti tulisi panostaa jo olemassa olevien ratainvestointien käyttöönottoon. Uutena kohtana Savonlinnan kaupunki nostaa esille liikenneinfrastruktuurin osalta raidevälin Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala välin kehittämisen. Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot sekä Savonlinnan ja Pieksämäen kaupungit ja Joroisten, Parikkalan, ja Rantasalmen kunnat ovat tilanneet selvityksen raidevälin henkilö- ja tavaraliikenteen käynnistämisen edellytyksistä, potentiaalista sekä investointitarpeista. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2025. Raidevälin avaaminen tukisi tavaraliikenteen kuljetuksia sekä mahdollistaisi henkilöliikenteen myötä uuden työssäkäyntialueen ja parantaisi matkailun ja koulutusorganisaatioiden näkökulmasta alueen saavutettavuutta.

Valtioneuvosto tarkastelee kevään 2025 puoliväliriihessä maakuntalentojen osalta yhdenvertaista sopimusmallia. Savonlinnan kaupunki toteaa, että lentoliikennettä koskevat ratkaisut tulisi tarkastella yhdenvertaisesti eri kaupunkien välillä, tällä hetkellä eri kaupunkien välillä on eroavaisuuksia kulujen jakautumisesta valtion ja kaupungin välillä. Savonlinnan kaupunki toteaa myös, että kansainvälisen matkailun ja charter-lentoyhteyksien laajentamiseksi Finavian lentokenttäverkosto ja säännöllinen maakuntakenttien reittiliikenne ovat kriittisen tärkeitä. Toisin sanoen kansainväliset asiakkaat eivät saavuta Savonlinnaa, Saimaata ja Itä-Suomen matkailukohteita muuten kuin lentoyhteyksien kautta. Esimerkiksi maakunnallisen lentokenttäverkoston kannattavuutta ei voida tarkastella pelkästään Finavian kustannusten ja kannattavuuden näkökulmasta, vaan rinnalla tulisi pohtia muita alue- ja kansantalouden vaikutuksia.

Savonlinnan kaupunki haluaa esittää huolen erityisesti saaristoliikenteen jatkuvuudesta. Saaristoliikenne koostuu yhteysalusliikenteestä, maantielautoista- ja losseista sekä yksityistielosseista- ja lautoista. Savonlinna on saaristoinen kaupunki ja saaristoliikennettä koskevista valtionavustuksista on pidettävä kiinni. Luonnosversioisessa esityksessä on mukana kirjaus, että yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80% todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista määrärahatason sen salliessa. Lisäksi kaupunki haluaa todeta, että liikennejärjestelmää ei tule kehittää pelkästään ns. kaupungistumisen ja vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella. Esimerkiksi Etelä-Savossa ja Savonlinnassa monipaikkaisuus ja kausiasukkaat ovat merkittävä osa alueen teiden, rautateiden ja lentoliikenteen käyttäjistä. Kuitenkin varsinainen liikennejärjestelmäsuunnittelu on tehty pitkälti vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella.

Viimeisenä kohtana Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että luonnoksessa on esitetty, että yksityisteiden valtionavustusten määrärahat vuosina 2026 – 2028 ovat keskimäärin 6,1 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi todetaan, että summaa korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuodesta 2029 alkaen. Yksityisteiden valtionavustusten nostoa tulisi tarkastella jo heti vuoden 2026 alusta alkaen. Maaseudun elinkeino toiminnalle yksityistiet ovat erittäin tärkeitä, vuosittain noin 90% hakattavasta puutavarasta lähtee yksityisteiden varrelta.



2. Mieliapiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että raideliikenteen kehittämisessä erityisesti tulisi panostaa jo olemassa olevien raitinvestointien käyttöönottoon. Uutena kohtana Savonlinnan kaupunki nostaa esille liikenneinfrastruktuurin osalta raidevälin Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala välin kehittämisen. Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot sekä Savonlinnan ja Pieksämäen kaupungit ja Joroisten, Parikkalan, ja Rantasalmen kunnat ovat tilanneet selvityksen raidevälin henkilö- ja tavaraliikenteen käynnistämisen edellytyksistä, potentiaalista sekä investointitarpeista. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2025. Raidevälin avaaminen tukisi tavaraliikenteen kuljetuksia sekä mahdollistaisi henkilöliikenteen myötä uuden työssäkäyntialueen ja parantaisi matkailun ja koulutusorganisaatioiden näkökulmasta alueen saavutettavuutta.

Savonlinnan kaupunki toteaa, että lentoliikennettä koskevat ratkaisut tulisi tarkastella yhdenvertaisesti eri kaupunkien välillä, tällä hetkellä eri kaupunkien välillä on eroavaisuuksia kulujen jakautumisesta valtion ja kaupungin välillä. Savonlinnan kaupunki toteaa myös, että kansainvälisen matkailun ja charter-lentoyhteyksien laajentamiseksi Finavian lentokenttäverkosto ja säännöllinen maakuntakenttien reittiliikenne ovat kriittisen tärkeitä. Toisin sanoen kansainväliset asiakkaat eivät saavuta Savonlinnaa, Saimaata ja Itä-Suomen matkailukohteita muuten kuin lentoyhteyksien kautta. Esimerkiksi maakunnallisen lentokenttäverkoston kannattavuutta ei voida tarkastella pelkästään Finavian kustannusten ja kannattavuuden näkökulmasta, vaan rinnalla tulisi pohtia muita alue- ja kansantalouden vaikutuksia.

Teollisuuden logististen kuljetuskustannusten toimivuus edellyttää väyläverkon kunnosta huolehtimista 1) aina vähäliikenteisiltä teiltä valtateille asti (ml. yksityistiet), 2) rautateiden riittävän kuljetuskapasiteetin lisäämistä Karjalan ja Savon ratojen osuuksilla sekä erityisesti poikittain Parikkala – Savonlinna – Pieksämäki välillä, 3) valtion sitoutumista nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti sekä 4) viestintäverkkojen kehittämistä niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

3. Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa ei ole otettu huomioon toimintaympäristö-muutoksista johtuvia erityisiä rahoituksen kohdentamistarpeita Itä-Suomeen. Rahoitusta on kohdennettava Itä-Suomeen erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen, juna- ja lentoliikenteiden ostoihin (ml. kiskobussiliikenne) ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

Savonlinnan kaupunki kiinnittää huomiota, että esitetystä liikenne 12 -suunnitelmassa suunnitellaan nostettavan panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen vasta tämän hallituskauden jälkeen vuosille 2029 – 2037. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Käytännön tasolla luonnosversioinen suunnitelma antaa lupauksia rahoituksen nostamisesta, jotka todellisuudessa käsitellään hallitusneuvotteluissa eduskuntavaalien jälkeen vuonna 2027.



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

Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että vaikutusarviointeja tulisi miettiä laaja-alaisesti ja erityisesti yhteisvaikutusten näkökulmasta. Ei ole tarkoituksenmukaista miettiä yksittäisiä liikennehankkeita ja ratkaisuita hanke- tai toimenpidekokonaisuus kerrallaan. Olennaista olisi arvioida esimerkiksi Itä-Suomen osalta laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi huoltovarmuuteen, alueiden välisiin kehittämisedellytyksiin ja saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyn varmistamiseen. Savonlinnan kaupunki esittää, että jatkossa valmistelussa huomioidaan elinkeinoelämän tarpeet aiempaa paremmin. Jatkossa valmistelussa huomioitaisiin myös teollisten kuljetusten taloudellinen ja strateginen arvo seutukunnalle ja Suomen valtiolle. Esimerkiksi vuonna 2023 Savonlinnassa olevissa teollisuusalan yrityksissä oli noin 637 097 000 euron liikevaihto. Savonlinnassa valmistetut tuotteet liikkuvat pääosin maantietä tai rautateitä pitkin satamiin ja lähtevät vientiin ympäri maailman. Samaan aikaan esimerkiksi aiempaa painavimmat yksittäiset kuljetukset aiheuttavat kovemman kulutuksen tieverkolle.

5. Muut huomiot?

Savonlinnan kaupunki esittää lisäksi, että lopullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja vuosittaisessa investointiohjelmassa on mahdollistettava seuraavat kaupungin saavutettavuuden näkökulmasta olevat keskeiset hankkeet:

Raideliikenne

1. Ratasiltainvestointi Savonlinnan Laitaatsalmeen raidevälille Savonlinna – Pieksämäki
2. Raidevälin Parikkala - Savonlinna – Pieksämäki sähköistäminen

Maantieliikenne

3. Vt 14 Parikkala - Savonlinna - Juva välin kehittäminen. ELY-keskus on jakanut Juva-Savonlinna-Parikkala välin kehittämistoimenpiteet yhteensä 45 eri osaan, näin ollen kehittämisinvestointi on mahdollista aloittaa priorisoidusti myös mittaluokaltaan pienemmissä pistemäisissä erissä.
4. Kevyen liikenteen väylä Tanhuvaaran Urheiluopistolle. Suomessa on yhteensä 11 urheiluopistoa, joista Savonlinnan Tanhuvaara on ainoa, jolle ja jolta ei johda kevyen liikenteen väylää. Tästä aiheutuu merkittävä epäsuhta, sillä urheiluopistolle kevyen liikenteen väylä on sekä saavutettavuusasia että yksi liikuntapaikoista.
5. Moinsalmentie (15197). Tien ongelmana on mm. uraisuus ja päällystevauriot. Vaatii perusparannusta, erityisesti väli Nousialan jäteasema – Tanhuvaara (Pitkälä), jossa KVL vaihtelee 1100 – 1500 ajoneuvon välillä.
6. Pyöräily- ja kävelyedellytysten parantaminen kohdassa valtatie 14 / Kiesitie, Savonlinna. Valtatie 14 on valtion ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen yhdessä ylläpitämä valtatie. Liikennemäärä valtatiellä 14 on keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Savonlinnan kohdalla selvästi enemmän. Kausivaihtelu on suurta, kun tie on suosittu kesämatkailun väylä.
7. Rantasalmentien (464) parantaminen. Sairaaloiden tehtäväjaon muutokset sekä lisääntyvä yhteistyö johtavat lisääntyvään kiireellisten sairaskuljetusten tarpeeseen Savonlinnan ja



Kuopion yliopistollisen sairaalan välillä. Potilasturvallisuuden varmistamiseksi Rantasalmentien kunto ja kunnossapito tulee olla kaikissa olosuhteissa riittävällä tasolla.

8. Seututie 474 ja yhdystie 4741 erityisesti Savonrannan taajaman kohdalla. Tietä on kunnostettu, mutta Savonrannan taajaman pohjoispuolen kunnostusta ei ole tehty. Tie on huonossa kunnossa, tiessä on routavaurioita ja uria. Liikenne on lisääntynyt viime vuosina mm. matkailun ja erityisesti puukuljetusten lisääntymisen myötä.