

Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittäminen

Maakuntahallitus 16.9.2024.

Sisällys

1. Päivityksen tausta ja tarve	4
2. Johdanto	5
2.1 Suunnitelmassa on ilmaistu maakunnan tahtotila ja tarpeet liikennejärjestelmän kehittämiseksi	6
2.2 Liikennejärjestelmäsunnittelu eri aluetasoilla	7
3. Liikennejärjestelmän visio ja tavoitekuva 2030	8
4. Etelä-Savon elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet	10
4.1 Kehittämistarpeet perustuvat maakunnan strategisiin kehittämistavoitteisiin ja erityispiirteisiin.....	11
4.2 Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen välttämätöntä	12
4.3 Väyläverkon kehittäminen	13
4.4 Alueelliset erityiskysymykset	14
4.5 Liikennepalvelut ja kestävä liikkuminen	15
4.6 Liikennejärjestelmän tukitoimet	16
5. Toimiva liikennejärjestelmä tukee Etelä-Savon strategista kehittämistä	17
5.1 Maakunnan strategiset tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi.....	18
5.2 Maakunnan ulkoinen saavutettavuus	19
5.3 Ulkoisen saavutettavuuden kehittäminen	20
5.4 Kattava ja harva aluerakenne haaste liikennejärjestelmän ylläpidolle.....	21
5.5 Elinvoimaa biotaloudesta	22
5.6 Saimaan alue ympärivuotisen matkailun ykköskohteeksi vuonna 2030	23
6. Vaikutusten arviointi	24
7. Toimeenpano ja seuranta	27
7.1 Kehittämistoimia edistetään jatkuvalla liikennejärjestelmätöillä ja edunvalvonnalla.....	28
8. Lähteet ja lisätietoja	29

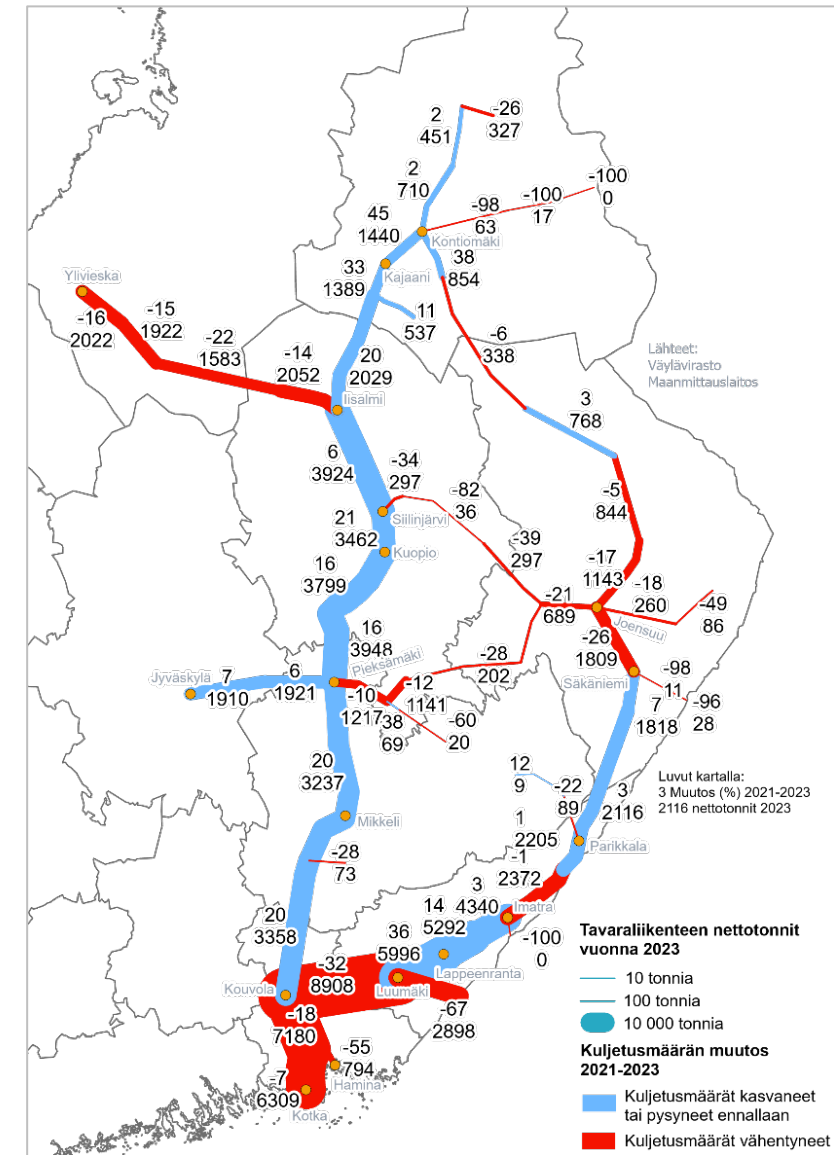
1. Päivityksen tausta ja tarve

Etelä-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyväksytty maakuntahallituksessa 22.03.2022. Suunnitelmassa on linjattu maakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja –hankkeet, jotka määrittävät myös liikenneasioiden edunvalvonnan painopisteet.

Hyväksymisen jälkeen Etelä-Savon ja koko läntisen Euroopan toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Puuraaka-aineen tuonnin loppuminen Venäjältä ja kansainvälisen meriliikenteen päättyminen Saimaalla ja Saimaan kanavassa ovat muuttaneet kuljetusvirtoja Itä-Suomessa. Muutokset ulottuvat myös Etelä-Savon liikennejärjestelmään ja sen kehitysnäkymiin. Osa suunnitelmassa esitetyistä kärkihankkeista on edennyt myönteisesti, joten myös niiden osalta on syytä tarkastella päivittämistarvetta.

Suunnitelman valmistelun aikana toimintaympäristöä muokkasi Korona-pandemia ja valmistelussa huomioitiin näitä muutoksia. Vaikka pandemia on päätynyt pandemian vaikutuksia yhä nähtävissä ihmisten ja yritysten toiminnassa, esimerkiksi etätyön suosio. Myöskään linja-autoliikenteen vuorotarjonta ja matkustajamäärät eivät ole palautuneet pandemiaa edeltäneelle tasolle.

Suunnitelman valmistumisen jälkeen toimintansa aloittaneet hyvinvointialueet muuttavat jossakin määrin maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun toimintaympäristöä ja hyvinvointialueet ovat uusia toimia liikennejärjestelmäkentässä.



Kuva 1. Tavaraliikenne raiteilla vuonna 2023 ja muutos 2021-2023

2. Johdanto



2.1 Suunnitelmassa on ilmaistu maakunnan tahtotila ja tarpeet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

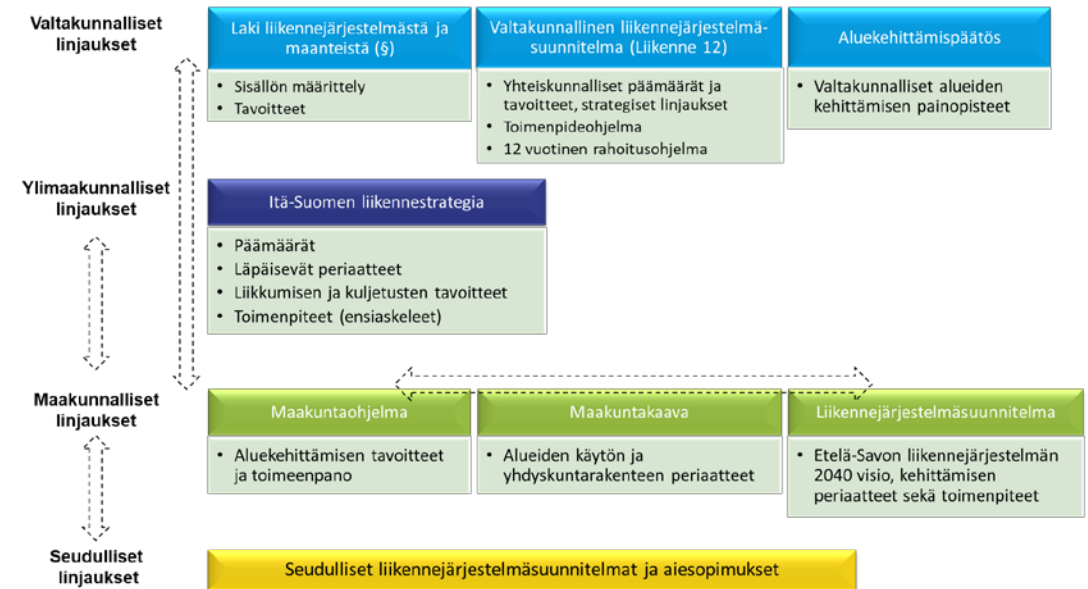
Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestäväää liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kokonaisuutta, jonka muodostavat:

- kaikki liikennemuodot kattava henkilö- ja tavaraliikenne
- henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevat liikenneverkot
- viestintäyhteydet ja tieto
- liikenteen palvelut
- liikennevälineet ja liikennettä ohjaavat järjestelmät

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista suunnittelua, joka perustuu vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön. Maakunnallinen suunnitelma on laadittu vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa.

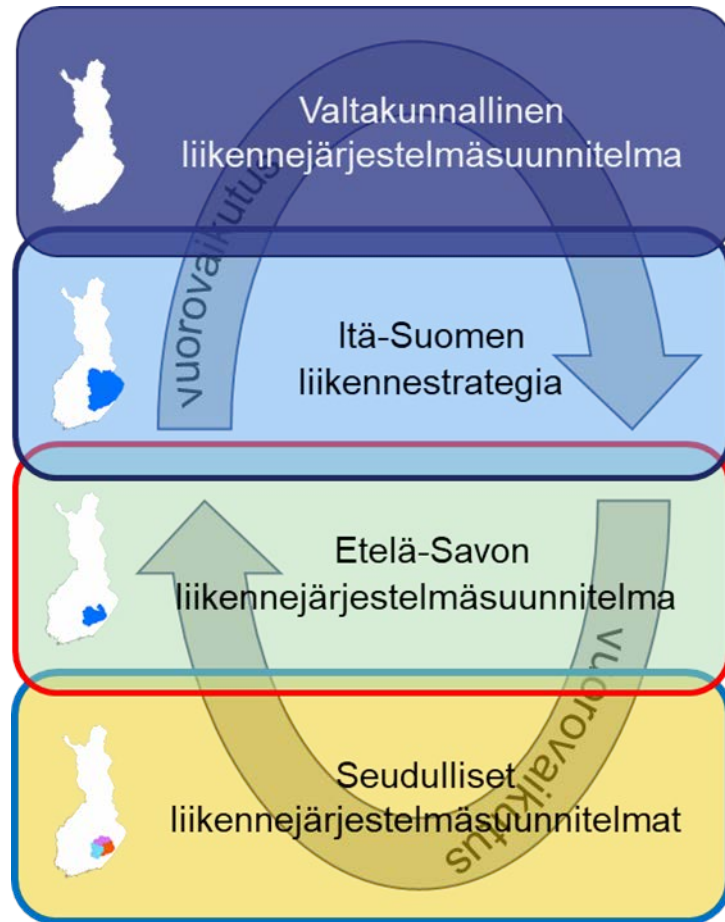
Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittäminen –asiakirjassa esitetään maakunnan tahtotila ja toimenpiteet maakunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Maakunnan tahtotilan muodostamista ja toimenpiteiden valintaa ohjaavat lainsäädäntö, valtakunnalliset ja maakunnalliset linjaukset sekä maakunnan asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet.

Suunnitelmalla vaikutetaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä Itä-Suomen liikennestrategiaan ja se toimii näiden kahden suunnitelman maakunnallisena toimeenpano-ohjelmana.



Kuva 2. Liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuus

2.2 Liikennejärjestelmäsuunnittelu eri aluetasolla



Kuva 3. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tasot

Liikennejärjestelmän strategista suunnittelua tehdään monella eri tasolla. Tasot eivät ole keskenään hierarkkisia maankäyttöä ohjaavien kaavojen tapaan, vaan tasojen välillä käydään vuoropuhelua suunnitelmien yhteensovittamiseksi. Suunnittelussa liikennejärjestelmä ja siihen kohdistuvat toimenpiteet nähdään osana muuta ympäröivää yhteiskuntaa, sen aluerakennetta, palveluverkkoa, asumista ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä (ns. MALPE-ajattelu).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa valtakunnallista liikennepolitiikkaa. Se ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkäjänteisesti. Suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä valtion rahoitusohjelman. Valtakunnallisen suunnitelman laadinnassa hyödynnetään alueiden liikennejärjestelmä-suunnitelmia.

Itä-Suomen liikennestrategia antaa suunnan liikennejärjestelmän kehittämiseksi Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntien alueella. Lähtökohtana ovat olleet keskeisimmät asiakastarpeet, joiden perusteella päämäärät ja tavoitteet on asetettu. Strategiassa on esitetty maakuntien yhteiset kärkihankkeet sekä toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on osa maakunnan aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta. Maakuntaliitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa.

Etelä-Savossa seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat on laadittu kuntien ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen johdolla. Seudullisissa suunnitelmissa esitetään seudun toimijoiden yhteinen näkemys liikennejärjestelmän ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarvittavista toimenpiteistä ja niiden priorisoinnista.

3. Liikennejärjestelmän visio ja tavoitekuva 2030



Visio 2030

Liikennejärjestelmä tukee maakunnan elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä kestävästi.

Toimivat ja turvalliset yhteydet mahdollistavat kustannustehokkaat kuljetukset sekä monipaikkaisen arjen sujuvuuden kaikille väestöryhmille.

Liikennejärjestelmän tavoitekuva vuodelle 2030

Asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaava liikennejärjestelmä tukee maakunnan elinvoimaisuutta ja hyvinvointia. Etelä-Savon erityispiirteet, sijainti ja alue- sekä elinkeinorakenne asettavat omat vaatimuksensa liikenne- ja tietoliikenneyhteyksille.

Etelä-Savo on lähellä pääkaupunkiseutua, jonka saavutettavuus on parantunut pääväyliemme palvelutason kehittymisen myötä. Raideyhteydet pääkaupunkiseudulle ovat kehittyneet ja näköpiirissä ovat entistä nopeammat raideyhteydet Kouvola-Porvoo rataoikaisun suunnitelmien toteutumisen myötä.

Muun päätieverkon ja alemman tieverkon merkitys korostuu elinkeino- ja aluerakenteen kautta, esimerkiksi matkailupalveluiden ja vapaa-ajanasutuksen sijoittuminen sekä biotalouden logistiikkavirrat. Päätieverkon ja vähäliikenteisen tieverkon kunto on parantunut perusväylänpitoon kohdistuneiden panostuksien ansiosta.

Nopeat tietoliikenneyhteydet ja niitä hyödyntävät digitaaliset palvelut tukevat monipaikkaisen arjen sujuvuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä koko maakunnassa. Digitaaliset palvelut ovat tulleet osaksi ihmisten arkea ja niiden käyttöönottoa tuetaan aktiivisesti, jotta kaikki voivat tasavertaisesti hyötyä digitalisaation tuomista hyödyistä. Digitaaliset palvelut ja ihmisten sekä tavaroiden liikkuminen lyövät kättä liikenteen uusissa palveluissa, jotka mahdollistavat liikkumisen kestävästi ja parantavat maakunnan sisäistä saavutettavuutta.

Hajanaisesta aluerakenteesta johtuen henkilöautoilun rooli henkilöliikenteessä on edelleen vahva. Uudet liikennepalvelut mahdollistavat asukkaiden ja matkailijoiden liikkumisen kestävästi taajamien välillä ja harvemmin asutuilla alueilla. Henkilöautoilusta on tullut vähäpäästöisempää autokannan uusiutumisen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton myötä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on kasvanut kevyenliikenteen olosuhteiden kehittämisen myötä kaupunki- ja kuntakeskuksissa, mikä on lisännyt myös keskustojen viihtyisyyttä sekä ihmisten hyvinvointia.

4. Etelä-Savon elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet



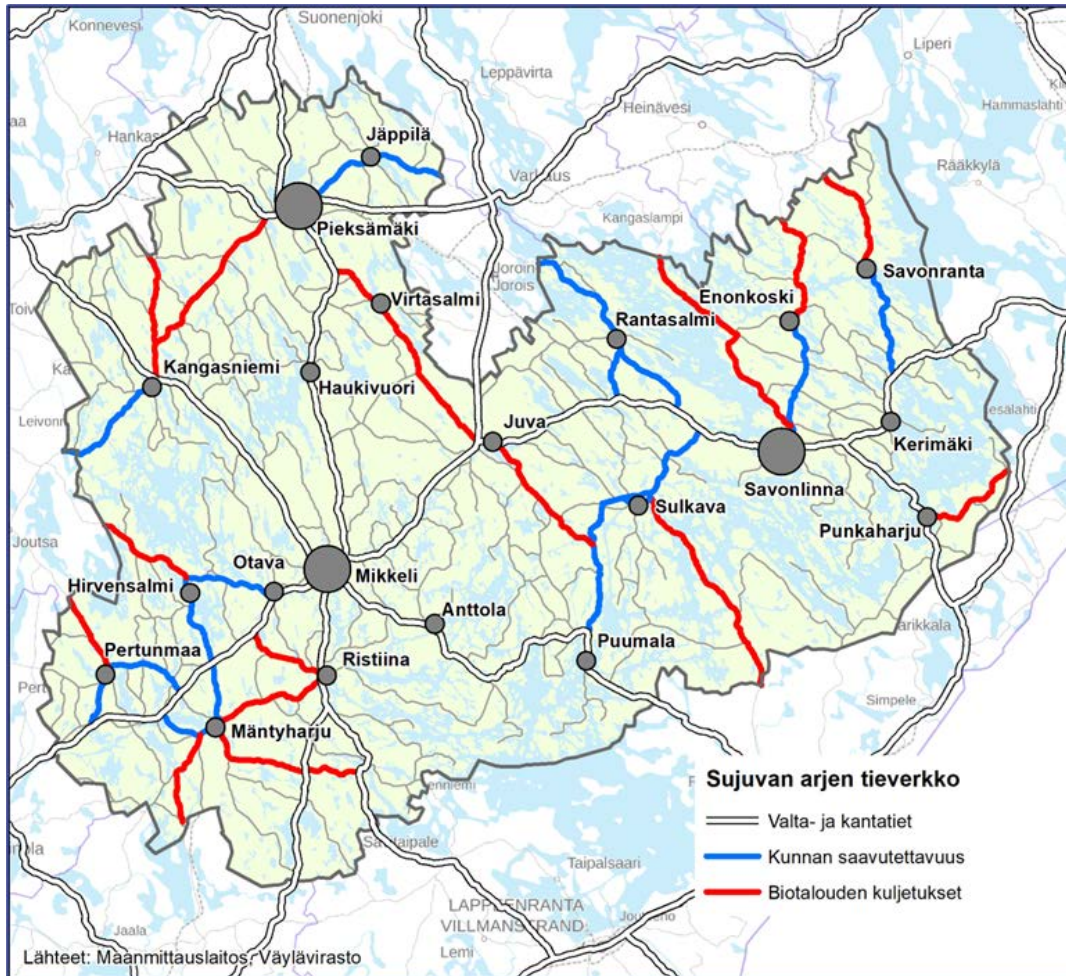
4.1 Kehittämistarpeet perustuvat maakunnan strategiaan kehittämistavoitteisiin ja erityispiirteisiin

- Toimenpideohjelmaan on kirjattu liikennejärjestelmä vision ja maakuntastrategian *Hyvä fyysinen ja digitaalinen saavuttavuus* tavoitteiden toteutumisen edellyttämät toimenpiteet.
- Valitut toimenpiteet tukevat myös muiden maakuntastrategiassa esille nostettujen elinvoimatekijöiden kehittämistä ja niihin liittyvien tavoitteiden saavuttamista
- Toimenpiteet on tunnistettu asiantuntijatyönä ja sidosryhmäyhteistyössä
- Väyläverkon kehittämisen osalta on tunnistettu kärkitoimenpiteet
- Toimenpiteiden perusteluja on avattu suunnitelman osiossa *Liikennejärjestelmä osana Etelä-Savon strategiaa kehittämistä*
- Toimenpideohjelma ohjaa maakunnallista edunvalvontaa ja maakunnallisen kehittämisrahoituksen kohdentamista liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin
- Toimenpiteet on ryhmitelty valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman toimenpideohjelmaa mukaillen



Kuva 4. Maakuntastrategiassa asetut tavoitteet fyysiselle ja digitaaliselle saavutettavuudelle

4.2 Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen välttämätöntä

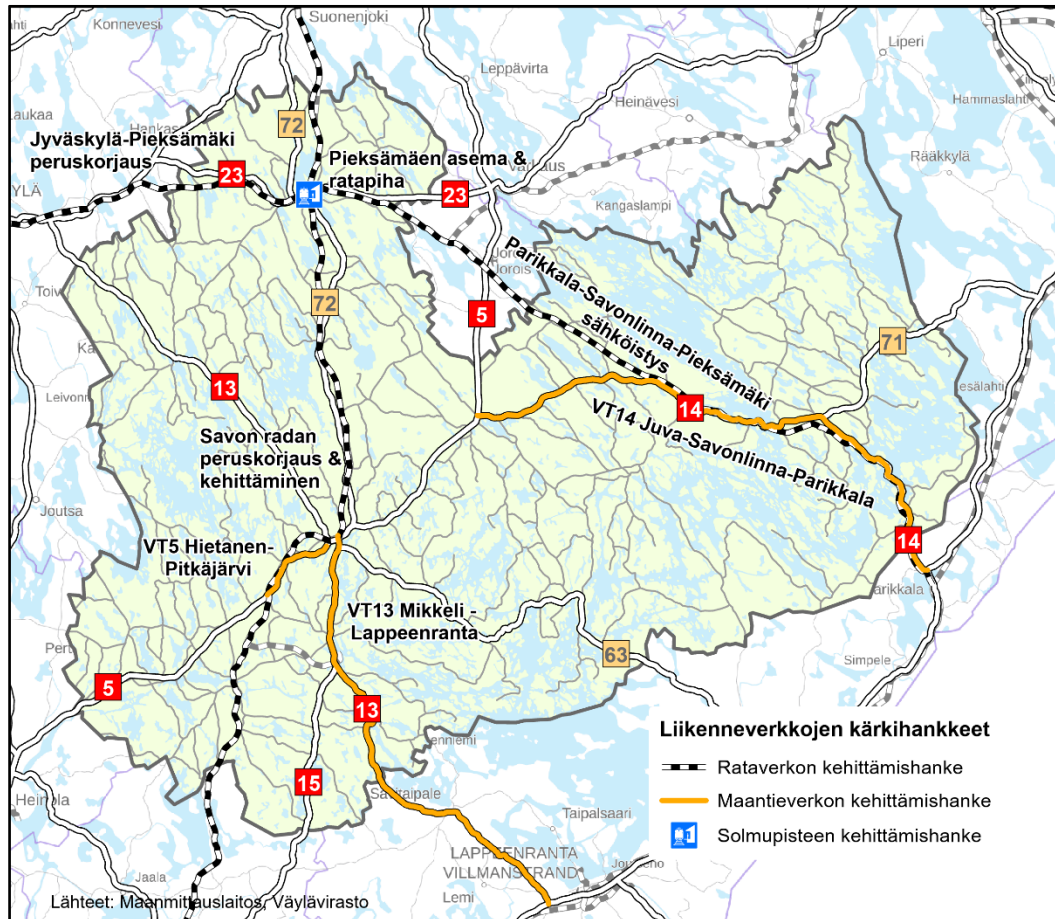


Kuva 5. Etelä-Savossa päällystystoimenpiteet tulee kohdentaa valta- ja kantateiden ohella asukkaiden sujuvaa arkea (keskusten väliset yhteydet) sekä biotalouden kustannustehokkaita kuljetuksia tukeville tieverkon osille.

Turvallinen liikkuminen ja kuljetusten toimivuus tulee taata koko tie- ja rata-verkolla, mutta toimenpiteitä on kohdennettava myös jatkossa.

- Rahoitus nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen pääväylien ulkopuolisilla maanteillä ja rautateillä.
- Etelä-Savossa päällystystoimenpiteet tulee kohdentaa valta- ja kanta-teiden ohella asukkaiden sujuvaa arkea, biotalouden kustannustehokkaita raaka-ainekuljetuksia sekä matkailuliikennettä tukevalle tieverkolle.
- Ohjelmointi perustuu Väyläviraston ja ELY-keskuksen asiantuntemukseen sekä tiiviiseen vuoropuheluun alueen toimijoiden kanssa.

4.3 Väyläverkon kehittäminen



Kuva 6. Väyläverkon kehittämisen kärkihankkeet Etelä-Savossa

Edistetään väyläverkon kehittämishankkeita.

Etelä-Savon kärkihankkeet väyläverkon kehittämiseksi ovat:

Maantieverkolla:

VT 5 Hietanen-Pitkäjärvi
VT 14 Juva-Savonlinna-Parikkala
VT 13 Mikkeli-Lappeenranta
VT5 Savilahden silta

Rataverkolla:

Kouvola-Kuopio, peruskorjaus ja turvalaitteiden uusiminen sekä matka-ajan lyhentäminen
Pieksämäen ratapihan peruskorjaus sekä Pieksämäen aseman kehittäminen
Jyväskylä-Pieksämäki peruskorjaus
Parikkala-Savonlinna-Pieksämäki radan sähköistys sekä Laitaatsalmen silta

Tuetaan Itärata Oy:n suunnittelun etenemistä

4.4 Alueelliset erityiskysymykset

Huolehditaan Savonlinnan lentoliikenteen jatkuvuudesta ja lentoaseman toimintaedellytyksistä osana koko Itä-Suomen lentoliikenteen toimivuutta, matkailuelinkeinon toimintaympäristöä sekä kolmen tunnin saavutettavuus tavoitteen toteutumista.

Edistetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeiden liikenneverkkojen pienimuotoisia parantamis- ja korjaustoimenpiteitä ja maantielauttojen korvaamista silloilla. Tunnistettuja kohteita:

- Mynttilä-Ristiina rataosan peruskorjaus, Mikkeli
- Pieksämäki-Varkaus radan sähköistys
- Valtatie 23 Pieksämäen kohdalla
- Maantielautat silloiksi: Hanhivirta, Hätinvirta ja Tappuvirta

Edistetään yksityisteiden ylläpitoa mm. nostamalla tiekuntien valmiutta hakea avustuksia, parantamalla tietiedon laatua ja ylläpitoa sekä kehittämällä ylläpitoon liittyvää yritystoimintaa.



Kuva 7. Havainnekuva Hätinvirtaan suunnitellusta sillasta

4.5 Liikennepalvelut ja kestävä liikkuminen

Joukkoliikenne ja henkilöliikenteen palvelut

- **Turvataan** elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita vastaavan joukkoliikenteen palvelutason säilyminen sekä riittävä julkinen rahoitus palvelutason toteuttamiseksi.
- **Kehitetään** keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävä liikkumisen keskuksiksi
- **Kehitetään** joukkoliikennettä kaupunkikeskuksissa
- **Kehitetään** matkaketjuja ja uusia liikennepalveluja tukemaan arjen liikkumista ja matkailukohteiden saavutettavuutta

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

- **Edistetään** kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua kaupunkikeskuksissa ja taajamissa mm. kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta parantamalla
- **Edistetään** pyörämatkailureittien turvallisuutta

Liikkumisen ohjaus kestäviin kulkutapoihin

- **Edistetään** liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista sekä vähähiilistä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä
- **Edistetään** vaihtoehtoisten polttoaineiden, ml. sähkö, jakelupisteiden rakentumista

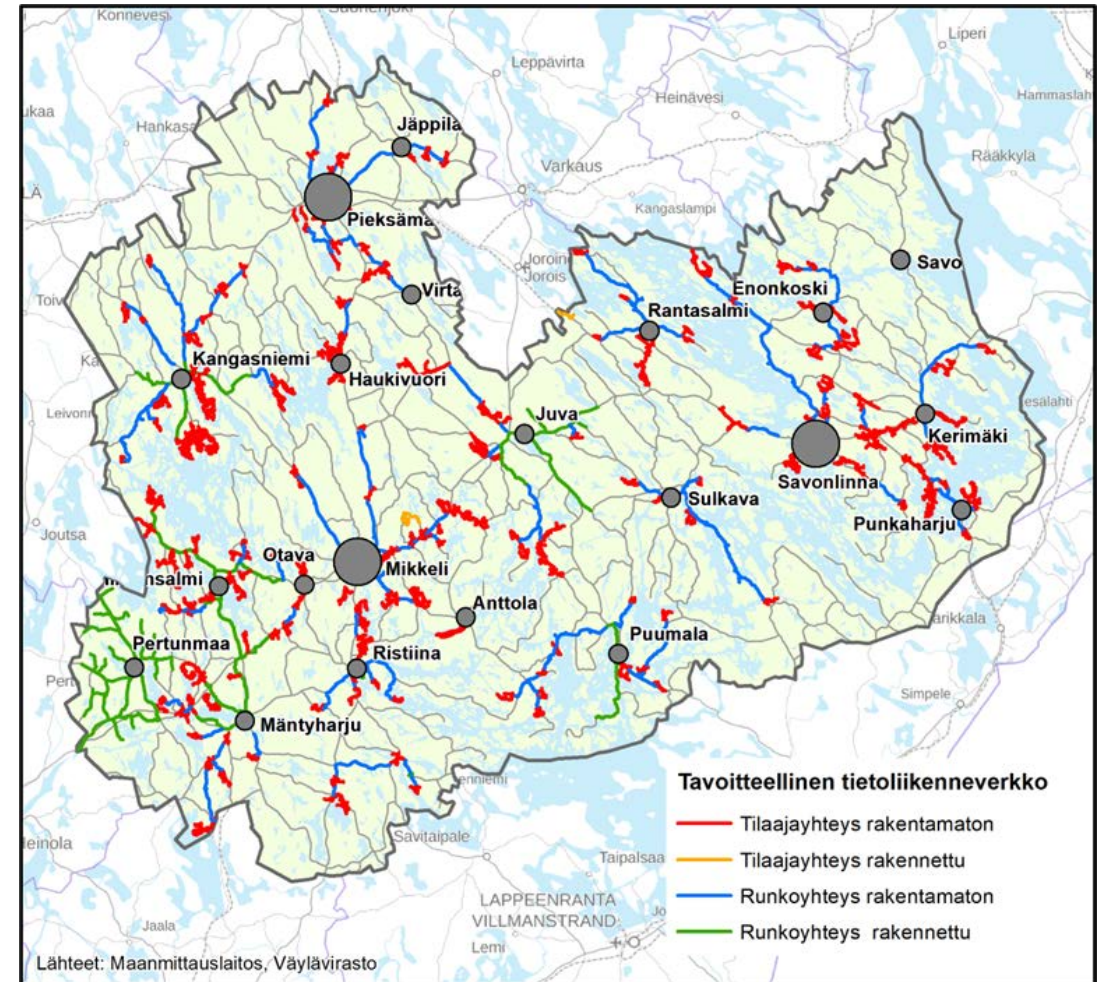
4.6 Liikennejärjestelmän tukitoimet

Viestintäverkot ja digitaalisuus

- **Edistetään** tavoitteellisen tietoliikenneverkon rakentumista yhteistyössä toimijoiden kanssa. Tavoitteellinen tietoliikenneverkko tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja monipaikkaista asumista.
- **Turvataan** mobiiliverkkojen toimivuus
- **Kehitetään** digitaalisia palveluita siten, että liikkumistarve vähenee
- **Parannetaan** yritysten ja asukkaiden valmiuksia ottaa käyttöön digitaalisia palveluita

Kumppanuuksien vahvistaminen

- **Sitoudutaan** Itä-Suomen jatkuvaan ylimaakunnalliseen ja seudulliseen liikennejärjestelmän kehittämisen toimintamalliin
- **Kehitetään** uusia toimintamalleja ja kumppanuuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja aluekehittämispäätöksen mukaisiin sopimusmenettelyihin



Kuva 8. Etelä-Savon tavoitteellinen kiinteä tietoliikenneverkko

5. Toimiva liikennejärjestelmä tukee Etelä-Savon strategista kehittämistä

Liikennejärjestelmän kehittämistarpeet nousevat maakuntastrategiassa asetuista maakunnan kehittämistavoitteista ja maakunnan erityispiirteistä sekä asukkaiden ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeista. Osiossa esitetään perusteet toimenpideohjelman toimenpiteille strategisella tasolla. Yksityiskohtaisemmat perustelut esitetään hankkeiden esittelymateriaaleissa.



5.1 Maakunnan strategiset tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Etelä-Savon maakuntastrategian kärjet ovat *metsä, ruoka ja vesi*. Keskeisimpiä kasvun ja elinvoiman tekijöitä ovat osaavat ihmiset, uudistuvat yritykset, kehittyvä toimintaympäristö, digitalisaatio ja hyvä saavutettavuus. Maakuntastrategian keskiössä ovat ihmiset - niin maakunnan asukkaat, matkailijat kuin alueella vapaa-aikaansa viettävät. Päämääränä on vahvistaa kestäväällä tavalla asukkaiden toimeentuloa ja hyvinvointia sekä arjen sujuvuutta luonnon-arvoiltaan rikkaassa ja turvallisessa elinympäristössä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma konkretisoi maakuntastrategian *Hyvä fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus –elinvoimatekijän* tavoitteet toimenpiteiksi. Toimenpiteiden valintaan vaikuttavat muille elinvoima-tekijöille asetut tavoitteet, sillä liikennejärjestelmä on oleellinen osa niin ihmisten kuin yritystenkin elin- ja toimintaympäristöä ja arkea. Turvallinen ja toimiva liikennejärjestelmä tukee monilla tavoin sekä ihmisten hyvinvointia että elinkeinoelämän kilpailukykyä. Liikennejärjestelmä kytkee maakunnan osaksi niin kansallisia kuin globaaleja verkostoja.

Yhtenä maakunnan ja koko Itä-Suomen tavoitteena on saada Savonlinna Euroopan kulttuuripääkaupungiksi vuonna 2026. Liikennejärjestelmää ja saavutettavuutta kehittämällä tuetaan myös kulttuuripääkaupunki-statusen saamista.

Liikennejärjestelmän kehittämiseksi on etsittävä uusia ilmastomuutosta hillitseviä ratkaisuja. Vastuullisten ratkaisujen käyttöönotossa on muistettava sekä sosiaalinen että taloudellinen kestävyys. Lisäksi on tunnistettava maakunnan aluerakenteen ja elinkeinorakenteen erityispiirteet.



Kuva 9. Liikennejärjestelmä (fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus) toimii alustana maakunnan muille elinvoimatekijöillä

5.2 Maakunnan ulkoinen saavutettavuus

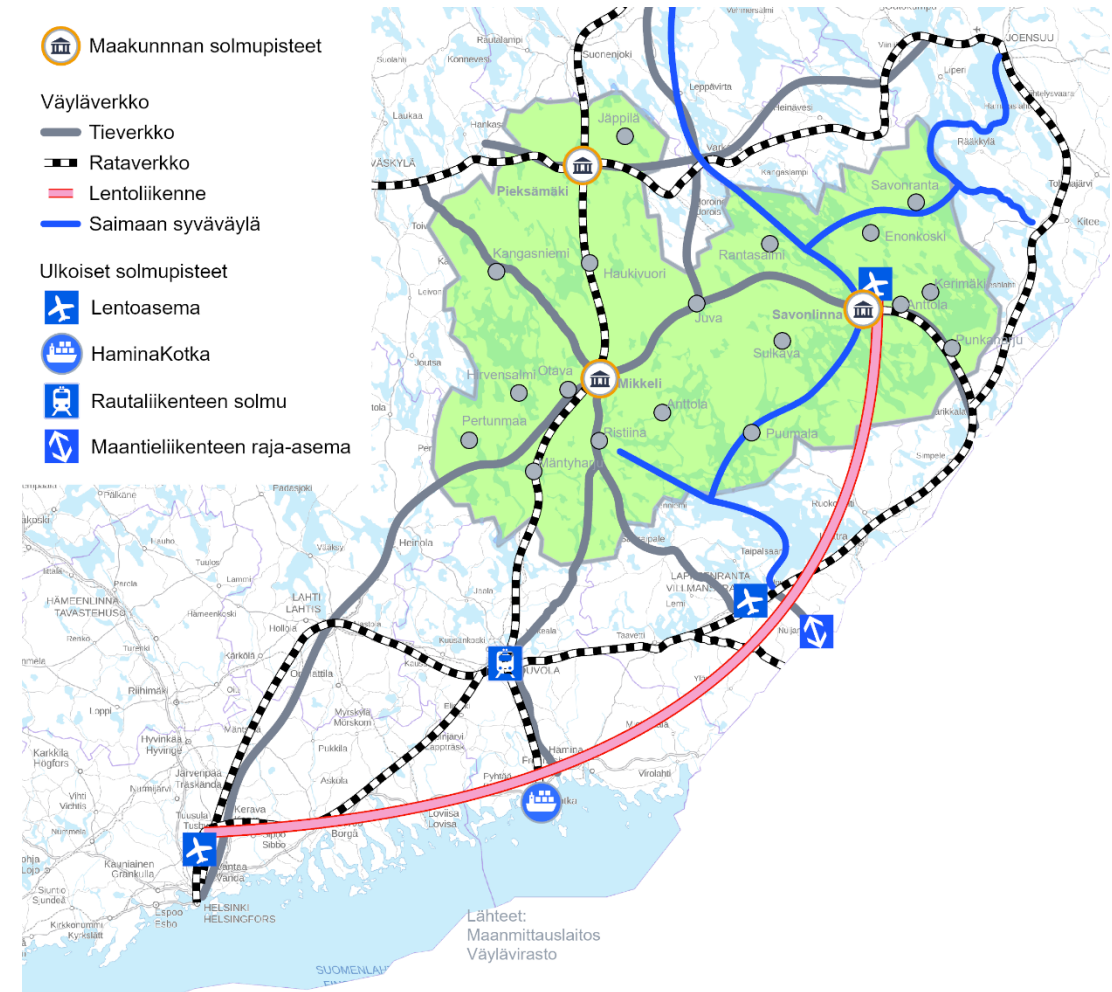
Maakunnan ulkoisen saavutettavuuden solmupisteet ovat maakuntakeskus Mikkeli sekä seutukeskukset Pieksämäki ja Savonlinna. Solmupisteiden toimivat matka- ja kuljetusketjut turvaavat maakunnan saavutettavuuden.

Etelä-Savo sijaitsee lähellä pääkaupunkiseutua. Merkittävimmät yhteydet pääkaupunkiseudulle ovat Savon rata ja VT5 sekä Savonlinnan lentoyhteys, joka turvaa Savonlinnan kilpailukykyisen saavuttavuuden vientiteollisuuden ja matkailun tarpeisiin. Nämä yhteydet kytkevät maakunnan myös Helsinki-Vantaan lentoasemaan, joka toimii porttina kansainvälisiin lentoyhteyksiin.

Maakunnan metsäteollisuuden kannalta merkittävin vientisatama on Hamina-Kotkan satama, jonne on oltava toimivat yhteydet sekä rata- että tieverkolla. Nykyinen maailmanpoliittinen tilanne edellyttää myös parempaa kytkeytymistä läntiseen Suomeen ja lisäksi huolehdittava on vaihtoehtoisista huoltovarmuusreiteistä.

Savonlinnan lentoasema tarjoaa myös suoran yhteyden tärkeille matkailumarkkinoille, joille yhteyksiä vahvistaa Lappeenrannan lentokenttä. Lentoasemien hyvä saavutettavuus ja toimivat matkaketjut ovat maakunnan etu.

Oman erityispiirteensä maakunnan kansainväliseen saavutettavuuteen tuo Saimaan syväväylä, joka mahdollistaa kansainväliset merikuljetukset suoraan alueen satamista Euroopan markkinoille. Lisäksi syväväylä satamiseen tarjoaa mahdollisuuden matkailuliikenteen ja –tuotteiden kehittämiseen.



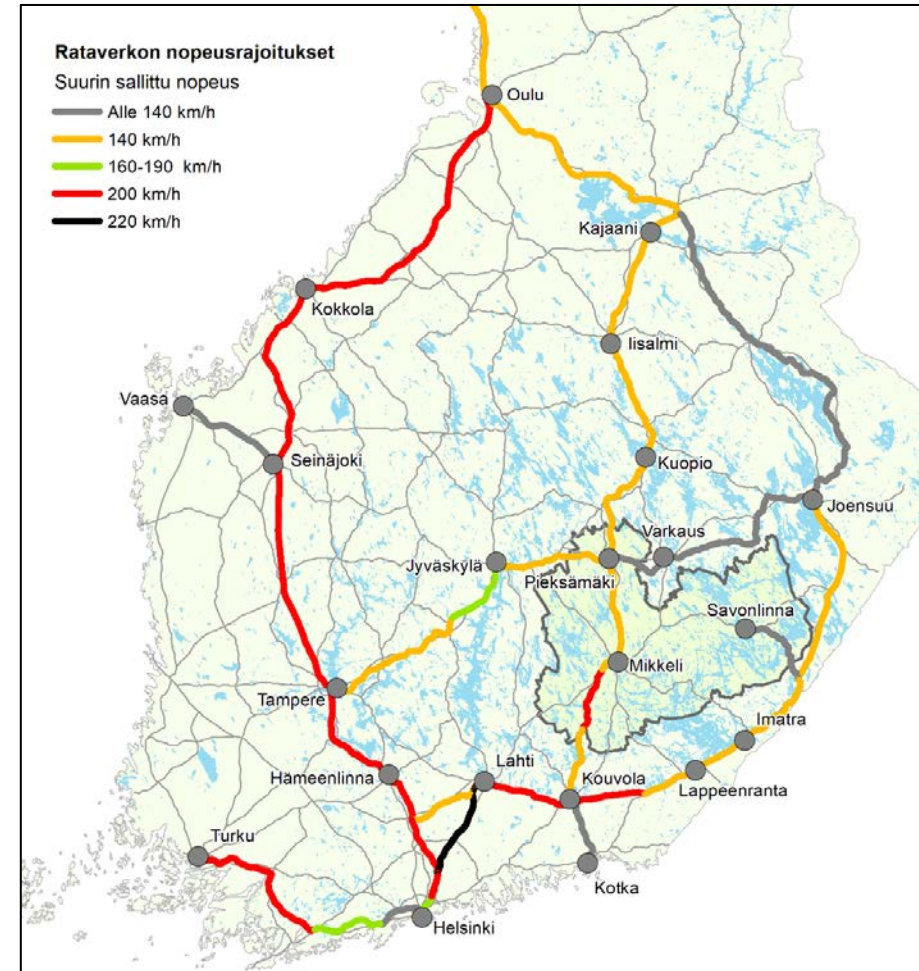
Kuva 10. Ulkoisen saavutettavuuden kannalta merkittävät yhteydet ja solmupisteet

5.3 Ulkoisen saavutettavuuden kehittäminen

Ajallisen saavutettavuuden parantaminen Itä-Suomen ja Etelä-Savon aluekehityksen ehdoton edellytys. Sen saavuttamiseen tarvitaan kaikkia liikenne-
muotoja sekä sujuvia matka- ja kuljetusketjuja. Suunnitelman toimenpideoh-
jelmassa on esitetty maakunnan ulkoista saavutettavuutta parantavat toimen-
piteet. Ulkoisen saavutettavuuden kannalta keskeisimmät toimenpiteet liittyvät
väyläverkon kehittämiseen, mutta myös liikennepalveluiden kehittäminen ja
turvaaminen on tärkeää. Esimerkiksi Savonlinnan lentoliikenteen turvaaminen
ainoa tapa seudun kolmen tunnin yhteydelle pääkaupunkiseudulle.

Itä-Suomi on heikommin saavutettavissa raideliikenteellä Helsingistä kuin län-
tinen Suomi, mikä johtuu pitkälti rataverkon ominaisuuksista. Itä-Suomen
maakuntien ja kaupunkien yhteisenä tavoitteena on kolmen tunnin junayhteys
Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin, mikä vastaa Länsi-Suomen nykyisten rai-
deyhteyksien palvelutasoa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää Savon ja
Karjalan ratojen perusparannusta ja infrastruktuuriparannuksia henkilöliiken-
teen nopeuttamiseksi pikaisesti sekä pidemmällä aikavälillä Lentorata-Por-
voo-Kouvola-linjauksen toteuttamista. Väyläviraston selvityksien mukaan ta-
varaliikenteen pääväyläverkkoon kuuluva Pieksämäki-Jyväskylä rataosa on
yksi kriittisimmistä ja keskeisimmistä rataverkon peruskorjauskohteista.

Myös maantieverkon kehittämishankkeiden valinnassa on painotettu koko
itäisen Suomen ja maakunnan kansainvälistä saavutettavuutta sekä liikenne-
turvallisuutta.



Kuva 11. Rataverkon nopeudet

5.4 Kattava ja harva aluerakenne haaste liikennejärjestelmän ylläpidolle

Maakunnassa on 72 000 vakinaisesti asuttua asuntoa ja 47 000 vapaa-ajan-asuntoa. Taajama-aste (70 %) on Manner-Suomen alhaisin, mutta asutus ja palvelurakenne ovat kuitenkin tiivistymässä. Kesäkautena maakunnan ulkopuolelta saapuvat vapaa-ajan asukkaat lisäävät maakunnan väkilukua ja ostovoimaa merkittävästi. Vapaa-ajan asutuksen ja vesistöjen muokkaaman aluerakenteen myötä osassa maaseudun kuntakeskuksia (isot paikalliskeskukset) palvelurakenne on toistaiseksi säilynyt verraten monipuolisena.

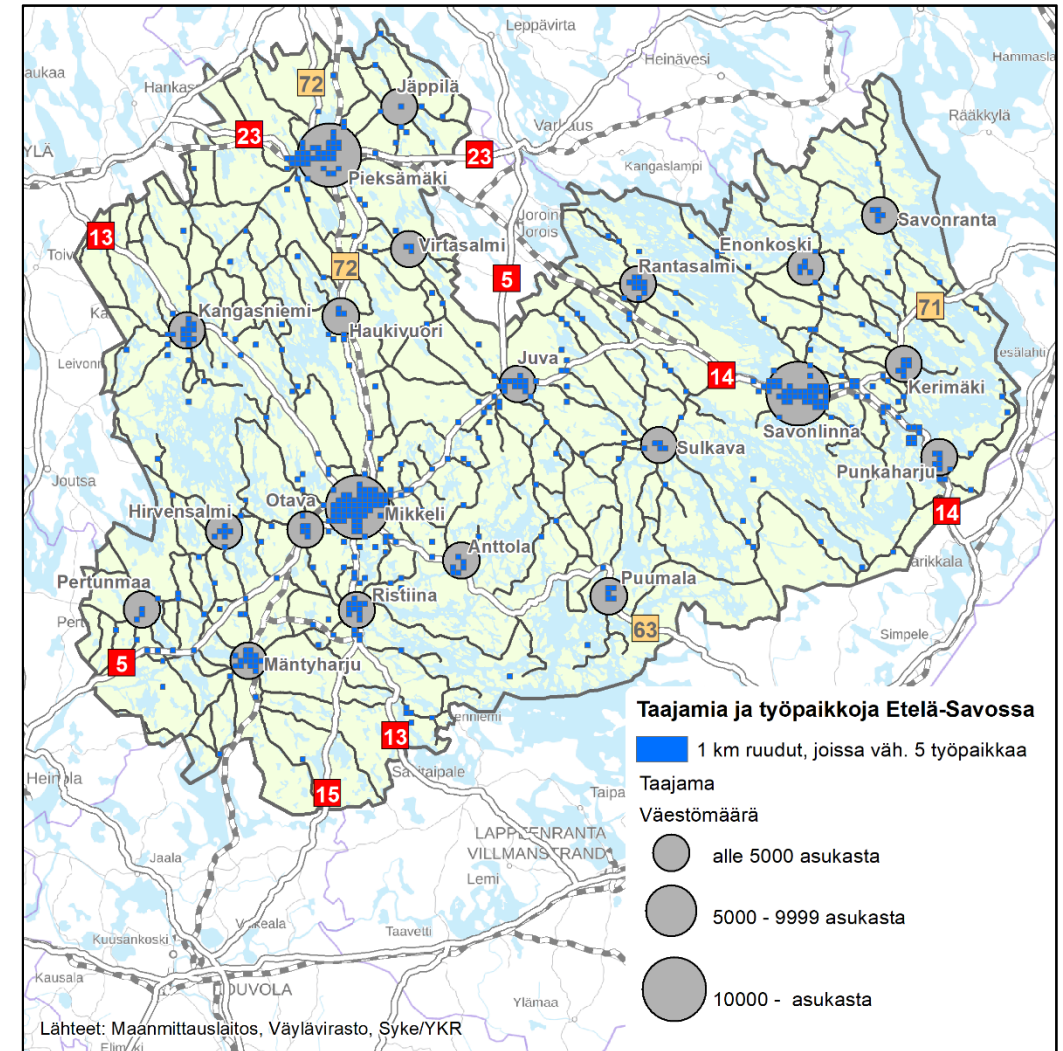
Aluerakenteesta johtuen Etelä-Savon sisäisen saavutettavuuden kehittämisen ja

ylläpidon haasteina ovat elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita vastaavan palvelutason ylläpitäminen sekä liikenneväylillä että liikennepalveluissa. Väyläverkon ylläpidon haasteet näkyvät erityisesti vähäliikenteisen tieverkon kunnon rapautumisena.

Liikennepalveluissa heikko tilanne näkyy vuorotarjonnan jatkuvana vähäenemisenä varsinkin maakunnan sisäisissä yhteyksissä. Nykyinen tarjonta ei tue matkailukohteiden saavutettavuutta ja asukkaiden arjen sujuvuutta kaikilta osin.

Etelä-Savon sisäinen saavutettavuus perustuu myös jatkossa henkilöautoiluun. Kaupunkikeskustoissa on kiinnitetty viime vuosina enemmän huomiota kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja olosuhteet ovat kohentuneet. Kaupunkikeskustoissa on myös toimivaa joukkoliikennettä.

Biotalousraaka-aine kuljetusten toimivuuden, matkailukohteiden saavutettavuuden sekä asukkaiden **sujuvan arjen turvaamiseksi on huolehdittava pääväylien ulkopuolelle jäävien väylien kunnosta**. Monipaikkainen arki ja paikkariippumaton työ sekä digitaaliset palvelut edellyttävät myös toimintavaroja tietoliikenneyhteyksiä.



Kuva 12. Maakunnan sisäinen saavutettavuus tukeutuu tieverkkoon

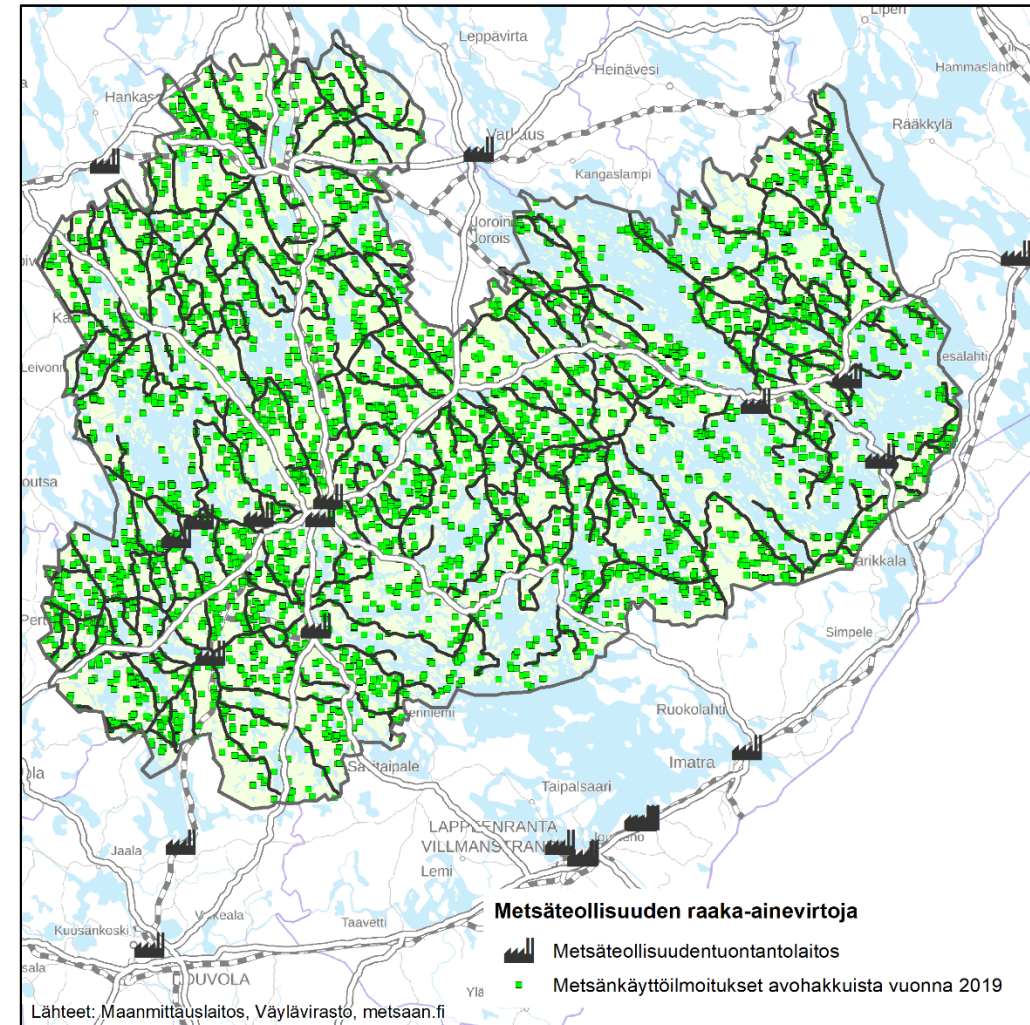
5.5 Elinvoimaa biotaloudesta

Maakunnan elinvoimaisuus perustuu maakuntastrategian kärkiin, metsä, ruoka, vesi, sekä näihin liittyviin luonnonvaroihin, erityisosaamiseen ja kestävään elinkeino-toimintaan. Nämä biotalouden alat asettavat omat vaatimuksensa maakunnan liikennejärjestelmälle.

Metsäteollisuus tuottaa Suomelle yli 12 miljardin euron vientitulon (2019). Etelä-Savossa teollinen tuotanto nojaa vahvasti metsäklusteriin, jonka suurimmat toimialat ovat mekaaninen puunjalostus ja konepajateollisuus. Bruttokantorahatulolla, noin 300 milj. €, mitattuna Etelä-Savo on Suomen ykkönen.

Metsäteollisuus hankkii raaka-ainetta joka niemestä ja notkosta. Raakapuu-kuljetukset ovat tarkasti suunniteltuja ja aikataulutettuja, koska tuotantolaitosten varastointimahdollisuudet vaihtelevat. Pääsääntöisesti puu kuljetetaan lähes suoraan tuotantoon. Etelä-Savon metsistä viedään raaka-ainetta merkittäviä määriä myös naapurimaakuntien tuotantolaitoksille, Raaka-ainehankinnassa onkin olennaista koko kuljetusketjun toimivuus metsäauto- ja yksityisteiltä vähäliikenteisen tieverkon kautta päätieverkolle. Saimaan alueen maantielautojen kantavuuspuutteet aiheuttavat lisäkustannuksia kuljetuksille.

HaminaKotkan satama on metsäteollisuuden vientikuljetusten kannalta keskeinen. Tuotteita kuljetetaan tuotantolaitoksilta satamaan sekä tie- että rataverkkoa pitkin



Kuva 13. Metsäteollisuuden raaka-ainevirrat käyttävät laajalti vähäliikenteistä tieverkkoa.

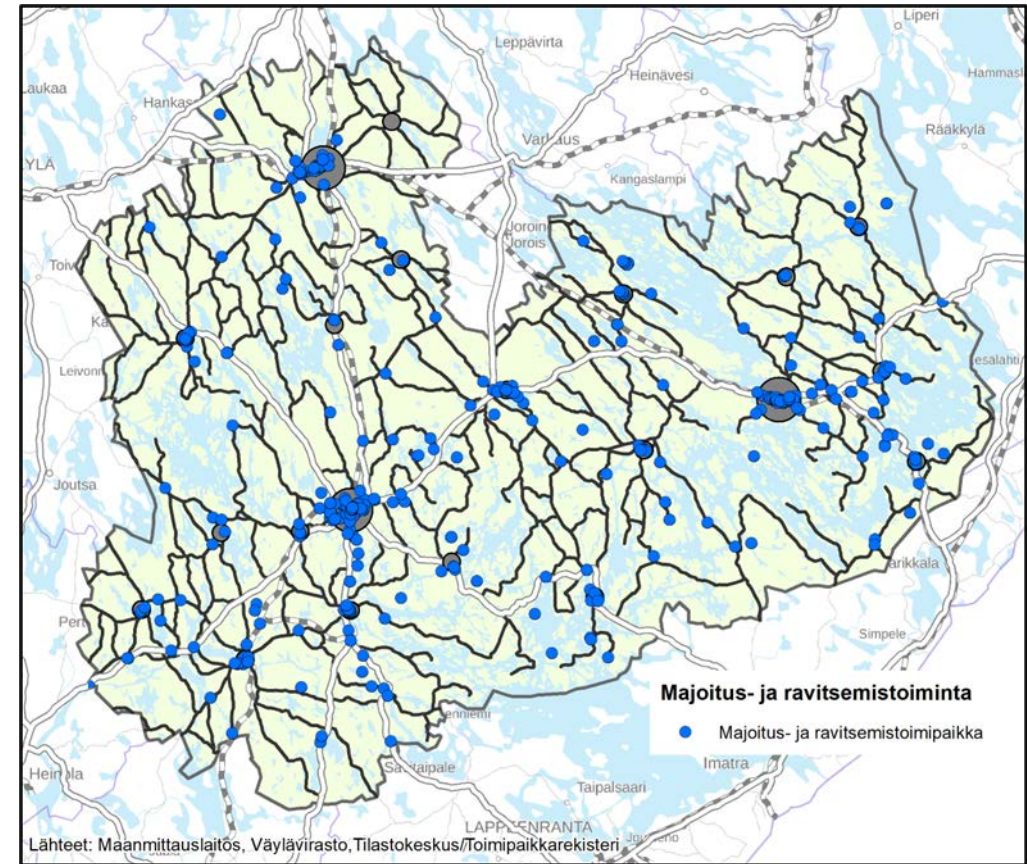
5.6 Saimaan alue ympärivuotisen matkailun ykköskohteeksi vuonna 2030

Matkailun osuus bkt:sta on Etelä-Savossa 3,6 %, kun koko maan vastaava luku on 2,5 %.TAK Researchin mukaan Etelä-Savon välitön matkailutulo vuonna 2018 oli 230,5 M€ ja välitön matkailutyöllisyys 1 552 htv.

Etelä-Savon matkailun ominaispiirre on matkailutoiminnan monimuotoisuus. Suurten matkailukeskusten sijaan maakunnassa on paljon esimerkiksi maa-seutumatkailu- ja mökkivuokraustoimintaa, joka tuo lisätuloa maataloille. Maa-seutumatkailu- ja mökkivuokraustoiminta ei näy toimipaikkarekisterissä (kuva 14) tai tilastokeskuksen majoitustilastoissa. Verottajan mukaan Etelä-Savossa oli noin 270 majoitustuloja ilmoittanutta maatilaa vuonna 2017. Pääosa näistä kohteista sijoittuu keskusten ulkopuolelle sivuun päätieverkosta.

Saavutettavuus, kestävyys ja digitalisaatio vaikuttavat merkittävästi matkailun toimintaympäristöön ja kehitykseen. Matkailijoita kiinnostavat esim. paikallinen elämäntapa, luonto- ja kulttuurisuhteemme ja niihin liittyvät elämykset sekä pienet ja koskemattomat matkakohteet.

Vähäliikenteisen tieverkon pitää olla kunnossa, jotta matkailukohteet ovat saavuttavissa. Kohteiden on oltava saavutettavissa kestävästi, mikä edellyttää niin liikennepalveluiden kuin kestävämmän henkilöautoilun olosuhteiden kehittämistä.



Kuva 14.Majoitus- ja ravitsemistoimintaa Etelä-Savossa

6. Vaikutusten arviointi



Vaikutusten arvioinnin kehikkona on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin lähestymistapa niiltä osin kuin sitä voidaan soveltaa maakunnan strategiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelman toimenpiteet perustuvat maakunnan liikennejärjestelmävisioon ja strategiaan kehittämistavoitteisiin. Vaikutuksia arvioidaan suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin ja strategiaan linjauksiin sekä maakunnan strategiaan kehittämistavoitteisiin. Toimenpiteitä ei arvioida yksittäisinä hankkeina vaan Etelä-Savon liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteinä.

Arvioinnissa oletetaan toimenpiteiden toteutuvan toimenpideohjelmassa esitetyllä tavalla. Toimenpiteiden toteutumisen kannalta oleellista on valtion ja kuntien talousarvioissa osoitettu rahoitus liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen sekä rahoituksen kohdentuminen suunnitelman mukaisiin toimenpiteisiin.



Kuva 15. Vaikutusten arvioinnin teemat

Saavutettavuus ja matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Toteutuessaan suunnitelma parantaa Etelä-Savon saavutettavuutta viitoskehityskäytävän suuntaisesti sekä raide- että maantieliikenteessä.

Kuljetusten palvelutaso paranee suunnitelman myötä. Tieverkon osalta on huomioitu kuljetusten kannalta merkittävimpien pääväylien sujuvuuspuutteiden korjaaminen. Vähäliikenteisen tieverkon korjausvelan vähentäminen parantaa kuljetusten sujuvuutta ja parantaa palvelutasoa haja-asutusalueilla ja asukkaiden arjen matkojen sujuvuutta. Myös maantieliikenteen-lauttapaiden silloittaminen parantaa kuljetusten sujuvuutta.

Maakunnan ulkoinen saavutettavuus pysyy vähintään nykyisellä joukkoliikenteen palvelutasolla. Matkojen sujuvuus paranee, kun henkilöliikenteen solmu-kohtia kehitetään. Sisäisen saavutettavuuden osalta suunnitelma parantaa erityisesti kaupunkialueiden joukkoliikenneyhteyksiä sekä luo edellytyksiä liikumispalveluiden tason parantumiselle muilla alueilla, mikä parantaa myös matkailukohteiden saavutettavuutta.

Tavoitteellisen tietoliikenneverkon rakentuminen parantaa maakunnan digitaalista saavutettavuutta. Tavoitteellinen tietoliikenneverkko parantaa mahdollisuuksia käyttää digitaalisia palveluita sekä parantaa mahdollisuuksia kehittää uusia liikenteen palveluita niin yritysten, asukkaiden kuin matkailijoidenkin käyttöön.

Taloudellinen, ekologinen ja sosiaalinen kestävyys

Kun suunnitelman toimenpiteet toteutuvat, parantuu maakunnan suhteellinen saavutettavuus kansainvälisesti, maan alueiden välillä, ja erityisesti pääkaupunkiseutuun. Myös maakunnan digitaalinen saavutettavuus paranee varsinkin haja-asutusalueilla. Tämä lisää alueiden välistä tasavertaisuutta ja oikeudenmukaisuutta maan eri osien välillä.

Suunnitelmalla on mittavia julkistaloudellisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat pääosin valtioon ja jossakin määrin kuntiin. Korjausvelan vähentyminen ja maantielautojen silloittaminen parantavat liikenneverkon yhteiskuntataloudellisuutta sekä vähentävät elinkeinoelämän logistisia kustannuksia. Saavutettavuuden parantaminen edistää maakunnan taloudellisen kasvun edellytyksiä sekä yritysten toimintaedellytyksiä.

Suunnitelman toteutuminen edistää liikennejärjestelmän ekologista kestävyttä ja vähentää liikennejärjestelmän ilmastovaikutuksia ja hillitsee ilmastomuutosta. Liikenneverkkojen kehittämishankkeet toteutetaan valtaosin (pl. Porvoo-Kouvola ratalinjaus) nykyisissä maastokäytävissä, joten niiden ekologiset vaikutukset eivät ole merkittäviä.

Suunnitelmassa on painotettu kestävästä liikkumisesta ja kuljetuksista sekä yhdyskuntarakennetta. Henkilöraide liikenteen nopeutuminen lisää junaliikenteen houkuttelevuutta ja kulkutapaosuutta pitkillä matkoilla. Kaupunki- ja kuntataajamissa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa varsinkin lyhyillä matkoilla, kun kevyen liikenteen olosuhteet kehittyvät. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisellä on myös positiivisia terveysvaikutuksia, mikä välillisesti vähentää myös terveydenhuollon kustannuksia.

Henkilöautoilusta tulee kestävämpää autokannan uudistumisen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton seurauksena. Henkilöauto säilyttää kuitenkin vahvan aseman maakunnan liikennejärjestelmässä varsinkin maaseutualueilla, eikä autoilun muut ympäristöhaitat (mm. melu) vähene samassa suhteessa kuin kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöt. Digitaalisten palveluiden lisääntynyt käyttö vähentää myös liikkumistarvetta, millä on positiivisia ekologisia vaikutuksia, kun vähennys kohdentuu henkilöautoiluun.

Liikkumispalveluiden kehittäminen parantaa sosiaalista kestävyttä. Liikkumispalveluiden kehittäminen parantaa erityisesti pienempituloisten ja naisten asemaa, sillä he käyttävät eniten liikkumispalveluita. Tietoliikenneyhteyksien kehittyminen edistää myös sosiaalista kestävyttä. Paremmat yhteydet

mahdollistavat myös digitaalisen siirtymän ja yritystoiminnan sijoittumisen maaseutualueilla sekä tuovat palvelut saataville myös digitaalisesti yhä laajemmalle alueelle maakunnassa. Parantuneet tietoliikenneyhteydet ja uudet digitaaliset palvelut vähentävät liikkumistarvetta, mikä vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Liikennejärjestelmän turvallisuus

Turvallisuuden ja esteettömyyden edistäminen on yksi suunnitelman keskeisistä läpäisevistä periaatteista kaikissa toimenpiteissä. Maantieverkon kehittämishankkeet lisäävät liikenteen turvallisuutta. Korjausvelan vähentäminen maantieverkolla lisää myös liikenteen turvallisuutta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen lisää niin ikään turvallisuutta.

7. Toimeenpano ja seuranta



7.1 Kehittämistoimia edistetään jatkuvalla liikennejärjestelmätyöllä ja edunvalvonnalla

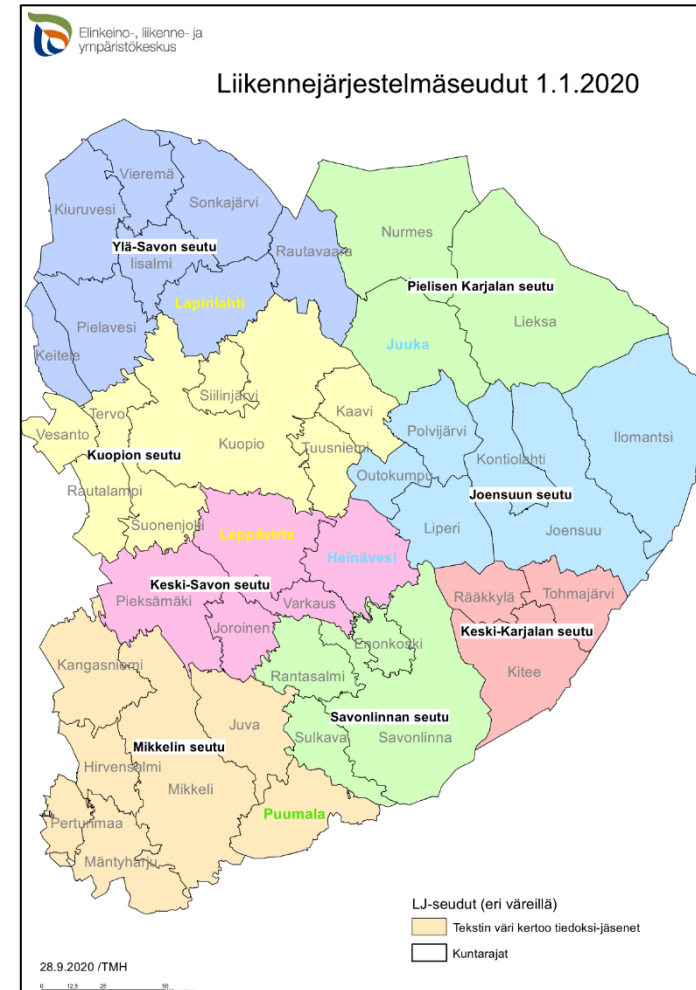
Etelä-Savo kuuluu Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueen toiminta-alueeseen. Pohjois-Savon ELY-keskus ja sen toiminta-alueen maakunnat ja kunnat tekevät aktiivisesti jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Liikennejärjestelmätyön toimintamallin perustana on vuorovaikutus suunnittelutasojen välillä sekä seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien toiminta.

Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamisen tueksi laaditaan aiesopimukset, jotka ovat toimiva esimerkki valtion ja kaupunkiseutujen kumppanuudesta. Aiesopimusten tarkoituksena on konkretisoida seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitouttaa osapuolet sen toteutukseen sekä luoda hyväksyttävyyttä aiesopimuksen mukaisille toimille.

Väyläverkon kehittämishankkeiden edistämiseksi ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi tehdään aktiivista edunvalvontaa ja vaikuttamista yhdessä maakunnan toimijoiden sekä Itä-Suomen maakuntien kanssa. Maakuntaohjelman toimeenpanosuunnitelman toimenpiteisiin ja edunajamislueellon nostetaan tärkeimmät toimenpiteet tästä suunnitelmasta.

Jatkossa yhtenä edistämisväylänä toimii myös Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) kanssa käytävät vuosittaiset keskustelut, joita LVM käy suuralueittain osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa.

Toimenpiteiden toteutumista seuraa Etelä-Savon liikennejärjestelmätyöryhmä vuosittain. Maakuntahallitukselle annetaan säännöllisesti liikenteen ajankoh-taistarkastus, jonka osana tarkastellaan myös suunnitelman toteutumista. Suunnitelman ajantasaisuutta arvioidaan vähintään kerran valtuustokau-dessä. Seurannan tueksi ylläpidetään liikennejärjestelmän ajantasaista tilan-ekuvaa osana Etelä-Savon ennakointisivustoa.



8. Lähteet ja lisätietoja



Alle on koottu joitakin suunnitelman laadinnassa hyödynnettyjä suunnitelmia ja selvityksiä sekä nettisivustoja. Nimet toimivat linkkeinä tausta-aineistoon. Linkkien toimivuus on tarkistettu 3.7.2024.

Julkaisut:

Etelä-Savon maakuntastrategia, Etelä-Savon maakuntaliitto

Itä-Suomen liikennestrategia -sivusto, Pohjois-Savon ELY-keskus

Itä-Suomen liikennestrategian visio, päämäärät ja tavoitteet, hyväksytty 2023, Pohjois-Savon ELY-keskus

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032, Liikenne- ja viestintäministeriö

Itä-Suomen logistiikka, Pohjois-Savon ELY-keskus

Etelä-Savon tavoitteellinen tietoliikenneverkko, Etelä-Savon maakuntaliitto

Nettisivustot:

Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2025 - 2036 (valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys)

Liikennejärjestelmän tilannekuva

Liikennejärjestelmäanalyysi

Etelä-Savon liikenteen tilannekuva

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Liikennefakta

Väyläviraston suunnittelukohteiden hankekortit



**Etelä-Savon
maakuntaliitto**