



ETELÄ-KARJALA



ETELÄ-SAVO



KAINUU



POHJOIS-KARJALA



POHJOIS-SAVO

Itä-Suomen neuvottelukunta

# Itä-Suomen hallitusohjelmatavoitteet 2019

Hyväksytty 12.12.2018

# Itä-Suomen hallitusohjelmataavoitteet 2019

Itä-Suomen neuvottelukunnan alueen viisi maakuntaa (Pohjois-Karjala, Etelä-Karjala, Pohjois-Savo, Etelä-Savo ja Kainuu) ovat merkittävässä asemassa Suomen talouden kehityksen kannalta. Itä-Suomen talouskehitys on ollut kuluneella vuosikymmenellä suhteellisen vahvaa ja yrityssektorin liikevaihdon kasvu koko maan keskivertokasvua nopeampaa. Haasteita Itä-Suomen pitkän aikavälin kehitykselle asettavat mm. väestörakenteen ikääntyminen, puute osaavasta työvoimasta, negatiivinen muuttoliike ja pitkät etäisyydet. Kehityskuvassa näkyvät myös valtiontalouden säästöt, jotka ovat johtaneet mm. valtion toimintojen alasajoon, koulutuspaikkojen vähenemiseen sekä liikenneinfrastruktuurin kunnan heikkenemiseen.

Mahdollisuuksia on kuitenkin paljon ja Itä-Suomen potentiaalia ei vielä hyödynnytä täysimääräisesti. Tarvitaan jatkuvaa kehittämistyötä ja uusia liiketoiminta-avauksia kestäväen kasvun periaatteiden mukaisesti. Mahdollisuuksia tarjoavat mm. runsaat luonnonvarat mittavine metsävaroineen. Luonto ja monipuolinen kulttuuritarjonta avaavat mahdollisuuksia esimerkiksi globaalisti vahvasti kasvavan matkailun saralla. Metsäteollisuudella sekä metsään ja biotalouteen liittyvällä vientiorientoituneella teknologiateollisuudella (mm. metsäkoneet, energiaosaaminen) on suuri merkitys koko maan elinvoimalle. Muu korkean osaamistason teollisuus ja kasvava palvelutuotanto (ml. ICT- ja hyvinvointipalvelut) tarjoavat yritysten kansainvälistymisen ja viennin kasvun myötä merkittäviä mahdollisuuksia Itä-Suomen ja samalla koko kansantalouden kasvulle.

Itä-Suomessa on vahva tulevaisuuden tekemisen tahtotila. Yritystoimintaa uudistavaa ja tukevaa tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaa on kehitetty vahvasti. Mahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttää jatkossakin liiketoimintaekosysteemien vahvistamista ja panostamista osaamiseen. Väestörakenteen ikääntymisen takia osaavan työvoiman saatavuuteen panostaminen on välttämätöntä. Edellytys kilpailukyvyyn vahvistamiselle on myös alueen hyvä saavutettavuus – toimivat maantie-, rautatie-, lento-, sisävesiliikenne- ja tietoliikenneyhteydet.

## Liikenne ja saavutettavuus

Itä-Suomen maakuntien mielestä:

- Liikenneväylien korjausvelkaa purkamaan on varattava riittävä rahoitus, perusväylänpitoon on saatava vähintään 300 milj. euron pysyvä tasokorotus parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän 28.2.2018 julkaiseman esityksen mukaisesti.
- Helsingistä Porvoon ja Kouvolan kautta Pietariin kulkevan nopean itäradan suunnittelua on jatkettava ja pitkän aikavälin tavoitteeksi on asetettava kolmen tunnin palvelutaso Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin, nopeutuvat yhteydet edelleen Kajaaniin ja Pohjoiseen sekä 2,5 tunnin palvelutaso Helsingistä Pietariin.
- Toteutetaan VR:n esitykseen perustuva nopeustasojen harmonisointipaketti (200 milj. euroa) Suomen pääradoilla. Poistetaan paikallisia nopeusrajoituksia ja varmistetaan radan kunto)
- Liikennepolitiikan on oltava pitkäjänteistä ja uusiin rahoitusratkaisuihin on suhtauduttava ennakkoluulottomasti. Itä-Suomen liikennestrategioiden linjaukset ja hankelistat tulee ottaa huomioon uusia liikennehankkeita suunniteltaessa.
- Elinvoimalle ja yritysten toimintaedellytyksille välttämätön lentoliikenne maakuntiin on turvattava ja palvelutasoa kehitettävä.
- Saimaan vesiliikenteen jatkuvuus on turvattava ja Saimaan sulkujen pidentäminen sekä veden pinnan nosto toteutettava. Vähäpäästöistä sisävesiliikennettä on kehitettävä rahtiliikenteen tarpeista lähtien.

- Riittävä valtion tuki valokuituyhteyksien rakentamiseen on varmistettava jatkamalla Nopea laajakaista -hanketta.
- Henkilö- ja joukkoliikenteen palveluita ja toimintamalleja on kehitettävä markkinoiden ja julkisen sektorin yhteistyönä varmistaen kytkennät kaukoliikenteen runkoyhteyksiin.
- Liikennehankkeissa tulee varautua Itä-Suomen suuriin, elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaviin biotalous- ja kaivosinvestointeihin.
- Liitteen 1 mukaiset kehittämistoimenpiteet (Liite 1).
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen Itä-Suomen neuvottelukunnan 25.10.2018 hyväksymien näkemysten mukaan (liite 2).

Itä-Suomen maakuntien kilpailukyvyn kannalta keskeinen asia on saavutettavuus. Nykyinen liikenneverkon riittämätön rahoitustaso on kehityksen este. Liikenneverkkoa tulee kunnossapitää ja kehittää pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti vastaamaan elinkeinoelämän ja kansalaisten muuttuvia tarpeita. Nopeat tietoliikenneyhteydet ovat perusedellytys sekä kansalaisille että yrityksille.

Itä-Suomen liikennestrategian tavoitteena on alueen kannalta tärkeimpien kuljetusten kustannustehokkuuden parantaminen sekä arjen liikkumisen ja matkustamisen helpottaminen. Liikennestrategian ohella liikennettä koskevat hallitusohjelmataavoitteet perustuvat Itä-Suomen maakuntien yhteiseen näkemykseen keskeisistä toimenpiteistä. Valtakunnalliseen 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nostettavista pitkän tähtäimen hankkeista Itä-Suomen maakunnat tulevat toimittamaan myöhemmin oman perusteellisen näkemyksensä. Yksi keskeinen pitkän aikavälin tavoite on Itä-Suomen junayhteyksien nopeuttaminen – yhtenä osatavoitteena nopea itärata lentoasemalta Porvoon ja Kouvolan kautta Pietariin.

Ilmastonmuutoksen hillintään ja hiilipäästöjen vähentämiseen on panostettava voimallisesti. Liikennepolitiikassa tämä tarkoittaa mm. raideliikenteeseen panostamista ja sisävesien kuljetusmahdollisuuksien nykyistä vahvempaa roolia rahtiliikenteessä.

## Osaava ja elinvoimainen Itä-Suomi

Itä-Suomen maakuntien mielestä:

- Itä-Suomeen tarvitaan laajapohjainen työllisyyden kasvuohjelma, jolla vastataan pitkään jatkuneeseen vaikeaan kohtaanto-ongelmaan, rakennetyöttömyyteen sekä toisaalta yritysten kasvua hidastavaan osaavan työvoiman saatavuuteen. Tiivistämällä maakuntien yhteistyötä, voidaan voimavaroja kohdentaa tehokkaammin ja kehittää alueen tarpeisiin vastaavia uusia toimintamalleja. Tämä edellyttää merkittävää lisäresurssointia työllisyyden edistämiseen sekä korkeakoulutuksen ja toisen asteen ammatilliseen koulutukseen.
- Suomen on varmistettava, että Itä- ja Pohjois-Suomen harvaan asutukseen liittyvät olosuhdetekijät tunnustetaan EU:n aluepolitiikassa ja että koheesio politiikassa huomioidaan kehittyneiden maiden sisäiset kehityserot. Suomen on tavoiteltava mahdollisimman suurta ja kehitystyön jatkuvuuden turvaavaa rahoitussuuntaa EU-varoista.
- Maakunta- ja soteuudistuksen jatkokehittäminen on toteutettava itsehallinnolliselta pohjalta omaehtoisuus ja sopimuksellisuus huomioiden. Uudistuksen rahoituksen riittävyys on turvattava ja rahoituksessa on korostettava tarveperusteisuutta.
- Valtion toimintojen ja palvelujen alasajo maakunnissa on lakkautettava ja alueellistaminen on otettava takaisin toimenpidevalikoimaan.

- Komissio esittämiä suuria leikkauksia maatalouden suoriin tukiin ja maaseudun kehittämisrahoituksen tukiin on vastustettava.
- Energiaverotuksen maantieteellisesti kohennettu porrastus on otettava käyttöön harvaan asutuilla alueilla kompensoimaan toimitusvarmuusinvestoinneista johtuvia hinnannousupaineita sekä tasaamaan sähkön loppukäyttäjän maksamia siirtohintoja maaseutu- ja kaupunkiverkkojen välillä.
- Kaivoslaki on uudistettava. Kiinnitettävä huomiota hankkeiden elinkeino-, alue- ja ympäristövaikutusten arvioinnin, paikallistason korvausten ja jälkihoidon vastuiden näkökulmiin sekä lupaprosessien nopeuttamiseen.
- E-kuntalaisuuden kehittäminen koko maan elinvoimaisuuden varmistamisen työkaluna. Lainsäädännössä sidonnaisuus yhteen kotikuntaan on monen eri palvelun, järjestelmän ja tilaston peruspilari. Monipaikkaisuus on kuitenkin vahvistuva ilmiö, joka tulee ottaa huomioon lainsäädännön, palvelujen mitoituksen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Osaamisen vahvistaminen sekä korkeatasoinen, monipuolinen, kansainvälinen ja tarpeita vastaava koulutus ovat Itä-Suomen elinvoimaisuuden menestystekijöitä. Itä-Suomeen on muodostunut muun muassa maailman paras metsä- ja biotalouden osaamiskeskittymä, jota tukevat metsän kasvuille erinomaisesti sopivat luonnonolosuhteet. Metsäklusterin uusiutuminen onkin Itä-Suomelle keskeinen kysymys. Korkeakoulutuksen, tutkimuksen ja toiseen asteen yhteistyö yritysten kanssa auttaa hyödyntämään kaiken innovaatiopotentiaalin sekä avaamaan liiketoimintamahdollisuuksia. Valtiolla on oma vastuunsa alueiden kehittämisestä, palveluista ja koulutuksesta.

Valtiontalouden säästöpainneiden vuoksi ammatillisen koulutuksen resursseja on viime vuosina vähennetty merkittävästi kaikilta oppilaitoksilta. Osittain tästä johtuen kaikkialla maassa on nyt pula osaavista työntekijöistä. Hallitusohjelmassa tulee suunnata erityistä huomiota ammatillisen koulutuksen ja teknisen koulutuksen resurssien lisäämiseen Itä-Suomessa. Yhtenä keinona on maahanmuuttajien koulutuksen lisääminen.

Aluetaloudellisia ongelmia ovat aiheuttaneet myös valtion laitoksia ja toimintoja koskevien määrärahojen leikkaukset ja toimintojen keskittäminen. Hallitusohjelmaan tulee sisällyttää selkeä kirjaus maakunnissa toimivien valtion laitosten ja toimintojen kehittämisestä. Valtion tehtäviä on sijoitettava myös maakuntiin digitalisaation tarjoamat mahdollisuudet hyödyntäen.

EU:n koheesio- ja aluepolitiikalla on erittäin suuri merkitys Itä-Suomen kehitykselle. EU:n aluepoliittisella rahoituksella ja maatalous- sekä maaseutupoliittisella rahoituksella tuetaan yritysten investointeja, kehittämistä ja kilpailukyvyyn parantamista, muuta kehittämistyötä sekä maatilojen tuotantoa ja maaseudun kehittämistä.

## Kansainvälinen Itä-Suomi

Itä-Suomen maakuntien mielestä:

- Saimaa/Lakeland -alue hakee vahvaa kansainvälistymistä yhteistyössä Business Finlandin/Visit Finlandin kanssa. Suomen matkailubrändi nostetaan uudelle tasolle ja markkinoinnin rahoitustasoa nostetaan huomioiden Kiinan ja Aasian kasvavat markkinat. Lisäksi panostetaan vahvasti lähimarkkinoihin Venäjällä ja mm. Keski-Euroopassa.
- Valtion innovaatiojärjestelmän (Business Finland, VTT, Invest in Finland) läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta maakunnissa on vahvistettava. Business Finlandilla on oltava toimipisteet jokaisessa maakunnassa, riittävä resursointi ja selkeä kytkentä hankerahoituksen

päätöksentekoon. VTT:n osalta tarvitaan esimerkiksi kumppanuustutkimusryhmiä maakuntien vahvojen vientiteollisuusklusterien ympärille. Invest in Finlandin toimintaa kehittämällä haetaan ulkomaisten investointien sijoittumista myös Itä-Suomeen.

- EU:n ulkorajaohjelmien jatkuvuus on turvattava uudella EU-ohjelmakaudella 2021+.
- Viisumikäytäntöjen joustavuuden lisääminen, viisumivapautta edistävien pilottien toteuttaminen, viisumin hinnan pienentäminen ja rajanylityksen helpottaminen ovat keskeisiä aluetaloutta tukevia toimenpiteitä.
- Kansainvälisten rajanylitysmahdollisuuksien verkostoa (Nuijamaa, Imatra, Niirala, Vartius) on kehitettävä vastaamaan rajaliikenteen kehitystä ja taloudellisen yhteistyön tarpeita. Varaudutaan kehittämään Parikkalan ylityspaikkaa myös kansainväliselle liikenteelle.
- Suomen valtion on tuettava Savonlinna-Saimaa (Saimaa –ilmiö) valintaa Euroopan kulttuuripääkaupungiksi 2026.
- Matkailua palvelevalle luonto- ja kulttuuri-infrastruktuurille on osoitettava merkittävä korjausvelkarahoitus.

Kansainvälisyyden edistäminen sisältäen viennin edistämisen, investointien saamisen, matkailun edistämisen ja EU -yhteistyön lisäämisen on avain talouden kasvulle ja kehitykselle myös Itä-Suomessa. Business Finlandin käynnistyminen avaa kansainvälistymiselle uusia mahdollisuuksia. Kansainvälistymiseen tähtäävän toiminnan alueelliset resurssit ja kytkentä päätöksentekoon on varmistettava ja toiminnassa on otettava huomioon pk-yritysten mahdollisuus hyötyä kansainvälisyyden mahdollisuuksista. Valtion on luotava edellytyksiä matkailun kasvuun ja kannattavuuteen parantamalla matkailualan hintakilpailukykyä, kehittämällä matkakohteiden saavutettavuutta ja edistämällä ympärivuotista matkailua.

Venäjän markkinat ja ostovoima tukevat osaltaan myös Itä-Suomen kasvua. Matkailun ja vapaa-ajan asumisen merkitys on Itä-Suomelle erittäin suuri ja rajaliikenteen sujuvuudella on keskeinen vaikutus. Itä-Suomen kannalta on keskeistä, että tulevaa hallitusohjelmaa valmisteltaessa pyritään katsomaan nykyisen kireän poliittisen tilanteen yli. Pakotteista on maailmantilanteen muuttuessa kyettävä nopeasti siirtymään normaaliin kanssakäymiseen. Tiivis yhteistyö raja-alueella edistää myös valtioiden välistä yhteistyötä.

# LIITE 1: Liikenteen kehittämistoimenpiteet

## Maantiehankkeet

Tiesuunnitelmat valmiit:

- VT 23 Varkaus-Viinijärvi (53 M€, josta toteutettu 18 M€)
- VT 5 Leppävirta-Kuopio (Leppävirta-Palokangas 27,6 M€, Palokangas – Humalajoki 72,7 M€)

Jatkosuunnittelua vaativat (priorisoimatta):

- VT 5 Siilinjärvi-Iisalmi (Siilinjärvi-Pöljä yleissuunnitelma valmistunut)
- VT 6 Imatra-Joensuu (suunnitteluvalmiuden edistäminen)
- VT 9 Onkamo-Niirala (yleissuunnitelma valmis)
- VT 9 Riistavesi-Ylämylly (suunnitteluvalmiuden edistäminen)
- VT 13 Mikkeli-Lappeenranta-Nuijamaa (toimenpidesuunnitelma valmis välillä Ristiina-Lappeenranta, yleissuunnitelma valmis välillä Lappeenranta-Nuijamaa)
- VT 22 Kajaani-Oulu / KT 89 (kokonaiskehittämisen jatkaminen)
- VT 26 ja MT 387 liikennekäytävä (toimenpidesuunnitelma käynnistymässä)
- VT 14 Juva-Savonlinna (suunnitteluvalmiuden edistäminen)

## Raideliikennehankkeet

Nopeat Itäradat -kokonaisuuden toteuttaminen ja toteutusvalmiuden edistäminen (Lentorata, Helsinki-Vantaa – Porvoo - Kouvola -oikaisu, nopeuttamistoimet Savon ja Karjalan radoilla)

Ratasuunnitelmat valmiit:

- Joensuun (80 M€) ja Kuopion (40 M€) ratapihojen kehittäminen
- Luumäki-Imatra-valtakunnan raja, kakkosvaihe -rathanke (82 M€)
- Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki toiminnallisuuden parantaminen (116 M€)

Jatkosuunnittelua vaativat: (priorisoimatta)

- Karjalan ja Savon ratojen kehittäminen (nopeuden noston edellyttämät toimenpiteet Liikenneviraston selvitysten mukaisesti)
- Kontiomäki-Vartius -ratayhteyden kohtauspaikkojen kehittäminen

## Sisävesiliikennehankkeet

- Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja vedenpinnan nostaminen (toteutusvalmiuden edistäminen)

## Elinkeinoelämälle tärkeät teemat

- Raakamaidon päivittäisen keräilyketjun toimintavarmuus
- Energiatuotannon biopolttoaine- ja turvekuljetusten täsmällisyys
- Metsäteollisuuden puukuljetusketjun häiriöttömyys

- Siltojen korjaukset
- Puukuljetuksille ja kaivostoiminnalle tärkeiden tie- ja ratayhteyksien kunto
- Käytössä on useampia kustannustehokkaita kuljetusvaihtoehtoja
- Logistiikkayhteistyö tukee tehokkuutta ja synergiaetujen saavuttamista
- Pitkämatkan kuljetusten matka-ajan ennakoitavuus

#### Liikenteen digitaalisuus ja vähähiilisyys

- Liikkumista ja kuljetuksia helpottamaan kehitetään reaaliaikaista tietoa hyödyntäviä mobiileja palveluja
- Sähköautojen latauspisteverkoston ja biokaasun tankkausasemaverkoston laajentaminen koko Itä-Suomen alueelle
- Koko maan kattavan toimintavarmen valokuituverkon toteuttaminen

## LIITE 2: Itä-Suomen näkemykset valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Itä-Suomi – Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakunnan liitot – haluaa olla aktiivisesti mukana kehittämässä koko Suomen liikennejärjestelmää toimivaksi, turvalliseksi ja kestäväksi.

Itä-Suomen menestyminen on koko Suomen kansantalouden, BKT:n ja viennin kannalta kriittinen kilpailu- ja menestystekijä. Sen vuoksi itäisen Suomen toimijat haluavat laaja-alaisesti olla mukana kehittämässä valtakunnallista liikennejärjestelmää. Yhteissuunnittelun teemana voisivat olla liikennejärjestelmän kehittämisen vaikuttavuustavoitteet ja aluetaloudelliset vaikutukset.

Itä-Suomi on osaava kumppani valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisprosessissa, koska alueella on pitkäaikaisesti ja vuorovaikutteisesti tehty ylimaakunnallisia, maakunnallisia ja kaupunkiseutujen liikennestrategioita ja liikennejärjestelmäsuunnitelmia sekä jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä, joissa ovat laaja-alaisesti mukana kaikki liikennejärjestelmän toimijat.

Itä-Suomi tarjoaa pitkäaikaista kokemusta ja on valmis monipuoliseen yhteistyöhön koko valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessissa työn ohjelmoinnista hyväksytyn suunnitelman toteuttamiseen.

### Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaprosessi

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee tapahtua vuorovaikutteisena ja aitoon yhteistyöhön perustuvana suunnitteluprosessina. Itä-Suomi haluaa olla aktiivinen toimija, ei pelkästään ulkopuolinen vaikuttaja. Pitkäaikaisen ja laaja-alaisen liikennejärjestelmäperinteen vuoksi Itä-Suomella on tarjota suunnitteluprosessin kaikkiin vaiheisiin monipuolista osaamista. Itä-Suomi haluaa olla mukana myös liikennejärjestelmää koskevissa selvityksissä ja kokeiluissa.

Liikennejärjestelmää on tarkasteltava valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa kattavasti ja laaja-alaisesti lain 15a pykälän mukaisesti. Alueellisesti on tarkasteltava yhdenvertaisesti koko maata kansainvälisine yhteyksineen.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohtana tulee olla ajantasainen tilannekuva Suomen liikennejärjestelmän nykytilasta sekä rajat ylittävistä kansainvälisistä liikennejärjestelmäsuunnitelmista (esimerkiksi Barentsin alue) sekä liikenteen ja infran kehitysnäkymistä ja tulevaisuuden kuvista raja-alueilla.

Vaihtoehtoisten skenaarioiden pohjalta laadittava Suomen liikennejärjestelmän tulevaisuuskuva on pohjana suunnitelmassa esitettävälle liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteille ja toimenpiteille. Skenaarioiden pohjaksi ei tällä hetkellä ole kaikista liikennejärjestelmän osista ajantasaisia tietoja, joten ne on selvitettävä ennen suunnittelun käynnistymistä. Esimerkiksi Suomen rataverkosta ei viime aikoina ole laadittu tulevaisuuskuva.

### Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö ja rakenne

Toimivan, turvallisen ja kestävä liikennejärjestelmän tulee vahvistaa koko maan elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon alueiden tarpeet ja erityispiirteet. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on analyyttisesti tarkasteltava, mitä hyötyjä eri alueiden



liikennejärjestelmän kehittäminen synnyttää alue- ja kansantalouksille ja mm. viennille. Vastaavasti on syytä tarkastella, mitä jää puuttumaan, mikäli valtakunnallista liikennejärjestelmää ei kehitetä alueiden tarjoamat mahdollisuudet huomioon ottaen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee edistää valtakunnallisten alueiden kehittämistavoitteiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee esittää Suomen liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän kehittämisen päämäärät, tavoitteet ja painopisteet sekä niihin perustuvat toimenpiteet. Niiden tulee varmistaa maan eri osien tarpeiden mukainen ja yhdenvertainen kehittäminen.

### 12-vuotinen toimenpideohjelma osa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15b pykälän mukaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä valtion rahoitusohjelman.

Toimenpideohjelman tulee perustua valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyihin liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin ja painopisteisiin. Toimenpideohjelmassa on varauduttava myös tulevaisuuden kehittämishankkeiden selvittämiseen ja suunnitteluun. Toimenpideohjelman tulee käsittää kattavasti kaikki liikennejärjestelmän kehittämisen osa-alueet, eikä sen tule koostua yksistään infrahankkeista.

### Itä-Suomen esitykset valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee kehittää maan liikennejärjestelmää kokonaisuutena toimivammaksi, turvallisemmaksi ja kestävämmäksi myös maan eri osien elinvoimaisuutta, aluetalouden kehittymistä ja saavutettavuuden parantumista tukien. Itä-Suomen kannalta kaikki liikennemuodot ovat tärkeitä, myös vesiliikenne Saimaan kanavan ja syväväylien vuoksi.

Itä-Suomen maakuntien tavoitteena on koko alueen elinvoimaisuuden lisääminen ja asuttuna säilyttäminen. Keskusten ulkopuolisilla harvaan asutuilla alueilla tämä asettaa suuria haasteita liikennejärjestelmän kehittämiseksi, jotta tarjolla on arkielämälle turvallisia ja sujuvia liikennepalveluita ja liikkumisen mahdollisuuksia. Kaupunkeja ja maaseutua ei tule nähdä toistensa vastakohtina vaan liikennejärjestelmää on kehitettävä toiminnallisena kokonaisuutena edistämällä erityisesti joukkoliikennettä ja muuta liikkumisen yhteisöllisyyttä.

Itä-Suomen vahvuuksia ja maakuntien elinkeinoelämän kehittämisen painopisteitä ovat erityisesti metsä-, elintarvike-, metalli-, konepaja-, kaivannais- ja matkailuklusterit. Kaikki alat vaikuttavat merkittävästi liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin ja synnyttävät liikennetarpeita sekä itäisen Suomen sisällä että valtakunnallisesti rauta-, maan- ja vesiteitse solmuihin ja terminaaleihin, kuten vientisatamiin sekä lentokentille ja rajanylityspaikoille. Itä-Suomessa luonnonolosuhteet, vesistöjen runsaus ja mäkisyys, tuovat monenlaisia lisähaasteita liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiseksi. Elinkeinoelämälle hyvä saavutettavuus ja liikenteen ennakoitavuus on välttämättömiä, mutta liikennejärjestelmää on kehitettävä tarpeellisten yksittäisten infraparannushankkeiden lisäksi kokonaisvaltaisesti.

Liikenteen, liikkumisen ja kuljetusten tulevaisuuden toimintaympäristöhaasteet – mutta toisaalta myös uudistumisen mahdollisuudet – ovat valtaiset. Merkittävimmät näistä liittyvät ilmastovelvoitteisiin ja

muihin ympäristötavoitteisiin, jotka ovat väistämättömänä lähtökohtana liikennepoliitikan ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita ja painotuksia asetettaessa. Itä-Suomen mielestä päämääränä tulee olla liikennejärjestelmän määrätietoinen ja kokonaisvaltainen kehittäminen kestävämmäksi, mikä edellyttää perustavaa laatua olevia muutoksia nykyisiin liikkumistottumuksiin ja kuljetustapoihin mm. edistämällä raideliikennettä. Digitalisaation ja tietoliikenteen kehittyminen avaavat täysin uusia mahdollisuuksia kestävämmälle ja turvallisemmalle Suomen ja sen eri alueiden liikennejärjestelmälle.

*Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntien liitot*

Hyväksytty Itä-Suomen neuvottelukunnan kokouksessa Helsingissä 25.10.2018