

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

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

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

Kuhmon kaupunginhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon ao. lausuntopyyntöön:

Suunnitelmaluonnoksessa on useita myönteisiä painotuksia, kuten pohjoismaisen liikenneyhteistyön merkityksen korostaminen, jotka ovat tärkeitä sisällyttää valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan myös sen jatkovalmistelussa.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite ja pitkäjänteinen lentoliikenteen näkymän varmistaminen Liikenne 12-suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyille, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Suunnitelman ulkopuolelle tulee jättää kirjaukset

uuden lentoasemaverkoston muodostamisesta tarpeettomana. Hallitusohjelman mukaisesti valtion tulee säilyttää Finavian nykyinen lentoasemaverkosto, johon kuuluvat muun muassa Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoase-mat.

Kainuuseen ja Pohjois-Karjalaan tarvitaan lennot valtion ostopalveluina toistaiseksi, jotta olemme kohtuudella - ja yhteiskunnan palvelulupauksen mukaisesti - pääkaupungin suhteen saavutettavissa. Kajaanin lentoaseman vaikutusalueella olevien, lentoliikenteestä riippuvaisten yritysten liikevaihto on 1,7 miljardia euroa ja Joensuun osalta vastaava luku on 1,8 miljardia euroa. Saavutettavuus on eritoten kansainvälisen matkailun ehdoton toimintaedellytys. Esimerkiksi Kainuussa matkailee vuosittain yli 860 000 koti- ja ulkomaista matkailijaa ympäri vuoden. Kainuun matkailua kehitetään koko ajan ja sen investointinäkömät ovat merkittävät; vuosille 2026–2030 suunnitellut investoinnit ovat yhteensä noin 1,1 MRD euroa. Kuntien ja valtion yhdessä saama verokertymä näistä yrityksistä on moninkertainen lentoliikenteen ostopalvelun kustannuksiin verrattuna. Toisin sanoen Suomen kansantalouden etu on, että lentoja Kajaaniin ja Joensuuhun jatketaan valtion ostopalveluna, kunnes maakuntien tavoitteena oleva markkinaehtoisuus saavutetaan.

Geopolitiikassa tapahtuneet ja yhä jatkuvat muutokset tarkoittavat Itämeren laivayhteyksien merkityksen korostumisen lisäksi myös Pohjoisen yhteyksien aiempaa merkittävämpää roolia tulevaisuudessa: Ruotsiin ja Norjaan johtavat tie- ja ratayhteydet sekä Pohjanlahden ylittävät yhteydet. On hyvä, että Liikenne 12- suunnitelmaluonnoksessa pohjoisen yhteydet ovat tunnistettu ja valtio muun muassa selvittää raidelevyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Kuhmon kaupunki pitää tärkeänä, että liikenne 12-suunnitelman päivityksen yhteydessä huomioidaan vuonna 2024 valmistunut Pohjoisen liikennestrategia.

Kuhmon kaupunki pitää välttämättömänä, että valtio kantaa vastuun omistamastaan väyläverkosta sekä sen ylläpidosta ja kehittämisestä. Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen kirjaukset, joiden mukaan osa valtion väyläverkon hankkeista toteutettaisiin yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, on tarkoituksenmukaista jättää suunnitelman ulkopuolelle. Erityisesti Kainuun maakunnan kaltaisella alueella valtion omistaman infrastruktuurin kustannusten kohdentaminen alueen kunnille ei ole perusteltua. Se voi pahimmillaan saattaa Suomen kunnat ja kaupungit eriarvoiseen asemaan keskenään ja heikentää alueiden saavutettavuutta.

Pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen Kainuussa tarpeita vastaava perus-väylänpidon rahoitus on välttämätöntä elinkeinoelämälle ja arjen liikkumiselle. Liikenne 12-suunnitelman linjauksissa, jotka myöhemmin ohjaavat rahoituksen kohdentumista, tulee huomioida liikennemäärän rinnalla myös muita tekijöitä kuten raaka-ainekuljetukset, raskaan liikenteen tonnit ja kuljetusten kansantaloudellinen lisäarvo. Samalla on tärkeää, että valtio varmistaa raskaan liikenteen kestävien käyttövoimien kattavan jakeluinfran toteutumisen myös niissä paikoissa, joissa se ei markkinaehtoisesti toteudu, koska kansainvälisessä kaupassa mukana olo ja kasvu edellyttävät myös liikenteen puhdasta siirtymää.

Kuhmon matkailun potentiaali nojaa vahvasti kansainvälisiin matkailijoihin, joita saapuu erityisesti luontomatkailun ja kulttuuritapahtumien, kuten Kuhmon Kamarimusiikin, vuoksi. Lentoyhteyden menettäminen vaikeuttaisi ulkomaalaisten matkailijoiden saapumista, mikä vaikuttaisi suoraan majoitus-, ravintola- ja ohjelmalveluihin. Alueen matkailun kasvupotentiaali on sidottu saavutettavuuteen – ilman lentoyhteyttä kansainvälinen kasvu tyrehtyisi. Alueen matkailun potentiaali kannattaa hyödyntää - matkailun kasvu tuo uusia työpaikkoja ja valtio hyötyy kasvavista verotuloista. Kuhmon kaupunki korostaa Kajaanin lentoaseman toiminnallisuuden kehittämistä.

Kuhmo ja Kainuu tekevät tiivistä yhteistyötä kansainvälisten matkailutoimistojen ja operaattoreiden kanssa. Näiden toimijoiden on vaikea suositella Kuhmoa matkakohteeksi, jos saavutettavuus heikkenee. Suorat yhteydet Helsinki-Vantaan kautta ovat avainasemassa matkailijoiden houkuttelemiseksi Euroopasta ja Aasiasta. Lapin kyky vastaanottaa enempää talvimatkailijoita alkaa olla äärirajoilla, joten Kainuusta voidaan saada houkutteleva vaihtoehto Lapille.

Lentoyhteys on osa alueen infrastruktuuria, joka palvelee myös terveydenhuoltoa, viranomaisliikennettä ja logistiikkaa. Kyse on myös alueellisesta tasa-arvosta ja 3 tunnin saavutettavuus pääkaupunkiseudulle on mahdollista vain ja ainoastaan lentoyhteydellä.

Kyllönen Pinja
Kuhmon kaupunki