

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?**

Kajaanin kaupunki esittää lausuntonaan seuraavaa:

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen (Liikenne12 suunnitelma) visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset ovat sinänsä hyviä ja kannatettavia. Nykytilan kuvauksessa todetaan aivan oikein, että saavutettavuudella on suuri merkitys myös yrityksille, sillä lähes kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukytekijät liittyvät saavutettavuuteen. Mutta luonnoksen tavoitteissa, erityisesti lentoliikennettä koskevissa kohdissa esitetään toimenpiteitä, jotka toteutuessaan heikentäisivät merkittävästi maan sisäistä ja kansainvälistä saavutettavuutta.

#### Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

Suunnitelmaluonnoksen mukaan olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa olemassa olevien verkkojen toimivuus. Tämän vuoksi panostaminen perusväylänpitoon on tärkeää. Suunnitelmaluonnoksen suurimpana ongelmana tältä osin on perusväylänpidon rahoituksen nostaminen lähemmäksi riittävää tasoa vasta nykyisen hallituskauden jälkeen. Tämä on huolestuttavaa.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio huomioi kaukoliikenteen hankinnoissa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttymisen ja turvaa huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Kajaani ja Kainuu sekä samoin Itä-Suomesta Joensuu on

saavuttamattomissa kolmen tunnin tavoitteen mukaisesti ilman lentoyhteyksiä. Tämän vuoksi on tärkeää turvata maakuntalentojen osalta vähintään nykyinen palvelutaso pitkäjänteisesti tavoitteena markkinaehtoinen lentoliikenne.

Kaukojunaliikenteen palvelujen osalta toisella pääradalla, Savon radalla on parannettava palvelutasoa lisäämällä vuoroja, kun matkustajamäärät ovat kasvaneet merkittävästi.

Puutteena on se, että saavutettavuus liitetään pääasiassa henkilöliikenteeseen. Esimerkiksi vilkasliikenteisimmistä rataosista luonnoksessa mainitaan ainoastaan Päärata, vaikka tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itäiseen Suomeen: Karjalan rata, Savon rata ja Kouvola-Kotka rata. Suomen kansantalouden näkökulmasta on tärkeää huolehtia vientiteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten toimivuudesta ja valtion tulee kiinnittää huomiota itäisen Suomen rataverkkoon ja sen kehittämiseen.

#### Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan. Tämä on hyvä ja kannatettava linjaus. Liikennejärjestelmän toimintavarmuuden ja kaksikäyttöisyyden kannalta on välttämätöntä kehittää myös poikittaisia yhteyksiä. VT 22 yhteysväli Oulu-Kajaani on pohjoisen Suomen tärkein poikittaisyhteys mm. viennille Perämeren satamiin ja liikennettä tulevat lisäämään valtatievarren kuntien suuret investoinnit. Valtatie kehittämisestä ja liikenteen sujuvoittamiseksi tehdyt kehittämissuunnitelmat on toteutettava sekä elinkeinoelämän lisääntyvien tarpeiden täyttämiseksi että sotilaallisen liikkuvuuden turvaamiseksi.

#### Kestävyttä koskevat strategiset linjaukset

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla. Usein sillä viitataan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen. Toisaalta kestävä liikuminen edistämiseksi tehdyillä toimenpiteillä esimerkiksi sähköautojen määrä on kasvanut erityisesti alueilla, joissa on toimiva joukkoliikenne. Tämän seurauksena ihmiset valitsevatkin joukkoliikenteen sijasta oman auton. Mikäli hankintatukia myönnetään jatkossa, tulisi tuki kohdentaa alueille, joissa ei ole toimivaa joukkoliikennettä.

#### Alueelliset painotukset

Suunnitelmassa tuodaan esille samaan aikaisesti valmistellut Itäisen ja Pohjoisen Suomen ohjelmat, mutta ei tuoda esille niissä olevia tavoitteita saavutettavuuden turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Itäisen Suomen osalta keskeinen väylätavoite on raideliikenteen toimintavarmuuden ja kilpailukykyyn parantaminen erityisesti Karjalan ja Savon radoilla. Varsinkin Savon rata on jäänyt erittäin paljon jälkeen raitinvestoinneista, joita on kohdistettu Karjalan rataan, mutta erityisen paljon Pohjanmaan rataan ja Päärataan, mikä on nopeuttanut Länsi-Suomen junamatka-aikoja pääkaupunkiseudulle huomattavasti. Vinoutuma rataverkon kehittämisessä ja investoinneissa Itä- ja Länsi-Suomen välillä tulee korjata, ja tavoite on kirjattava liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Pohjoisessa ohjelmassa otetaan suoraan kantaa suunnitelmaan, kun siinä todetaan, että on tärkeää, että elinkeinoelämän ja investointien luomat liikennetarpeet tulevat Liikenne 12 -suunnitelmassa erityisen vahvasti esille infran kehittämistä ohjaavina kriteereinä, ja että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisella pääkaupungin ja maakuntien välillä on oleellinen merkitys Suomen ja maakuntien kilpailukyvyyn kannalta. Lentoliikenteen osalta ohjelmassa asetetaan tavoite varmistaa pohjoisen lentoyhteydet elinkeinoelämän, kansalaisten saavutettavuuden ja matkailun kannalta keskeisille lentokentille, erityisesti ylläpidetään ja kehitetään Kemi-Tornion, Kajaanin ja Kokkola–Pietarsaaren maakuntakenttiä ja edistetään yhteistyössä toimijoiden kesken Pohjoisen matkailun ympärivuotista kansainvälistä lentosaavutettavuutta. Maan poikittaisyhteyksiin ohjelma ottaa myös kantaa, asettaen tavoitteeksi länsi–itäsuuntaisten liikenneyhteyksien kehittämisen turvallisuuspoliittisista ja saavutettavuuden näkökohdista käsin.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä 1) kaukojunaliikenteen palvelutason parantamiseksi Savon radalla, 2) kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen varmistamiseksi pitkäjänteisesti lentoliikenneyhteyksillä alueille, joilla tavoite ei muuten täyty, 3) valtion sitoutumiseksi nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseen pitkäjänteisesti, sekä 4) viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

Luonnoksessa esitetään, että valtio siirtäisi tulevaisuudessa liikennekustannuksia kunnille siten, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Lisäksi esitetään, että kuntien ja kaupunkien on osallistuttava ostopalveluna toteutettavien kauko- ja lähijunaliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen.

Väyläverkko; maantiet, rautatiet ja vesitiet ovat yksiselitteisesti kansallista infraa ja kuuluvat valtion ylläpitämisiksi. Kustannusten siirtämistä kunnille koskevat velvoittavat kirjaukset tulee poistaa suunnitelmaluonnoksesta. MAL-sopimukseen liittyvä valtio-kuntayhteistyö on perusteltua, samoin sopimuksellinen yhteisrahoitus, mutta vain mahdollistavana rahoituskeinona. Junaliikenteen ostopalvelujen kirjaus tulee muuttaa muotoon, että se koskee vain alueellisen junaliikenteen järjestämistä, jollaista on tällä hetkellä Tampereen seudulla.

Suunnitelmaluonnoksen lentoliikennettä koskevat kirjaukset on kirjoitettava kokonaan uusiksi. Ne eivät vastaa Kajaanin kaupungin näkemystä lentoliikenteen tulevaisuudesta, eivät myöskään Suomen hallituksen poliittista tahtotilaa, eivätkä elinkeinoelämän tarpeita. Lentoasemaverkon osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee sisällyttää vain kirjaus, että Finavian nykyistä lentoasemaverkostoa ylläpidetään ja kehitetään. Lentoasemaverkon ylläpitäminen ja kehittäminen saavutettavuuden varmistamiseksi on Finavian lakisääteinen tehtävä, joka on toistettu myös valtioneuvoston omistajapoliittisessa periaatepäätöksessä. Strategisten lentoasemien määrittelytyö luonnoksessa esitetyllä tavalla on tarpeetonta ja se on poistettava. Suomessa on jo neljä

lentoasemaluokkaa eli 1) Helsinki-Vantaan päälentoasema, 2) siviili-ilmailun ja puolustusvoimien yhteistoimintalentoasemat, 3) Finavian muu lentoasemaverkosto ja 4) muut lentoasemat (kunta, yksityinen, sotilasilmailu). Tämä luokitus riittää hyvin tarvittaviin määrittelytarpeisiin. Muiden luokitusten osalta on vaikea nähdä muuta käyttötarvetta, kuin tavoite lentoasemaverkon harventamisesta pidemmällä aikavälillä. Tällaisen tavoitteen ei tule sisältyä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Kajaanin kaupunki painottaa, että valtion sitoutuminen kolmen tunnin saavutettavuustavoitteeseen ja pitkäjänteiseen reittilentoliikenteen jatkumisen varmistamiseen Liikenne 12-suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyllä, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Saavutettavuus on eritoten kansainvälisen matkailun ehdoton toimintaedellytys. Kainuun matkailuun on tulossa merkittäviä uusia investointeja kv. matkailun uudet avaukset ovat toteutuneet. Esimerkiksi Kajaanin ja Joensuun lentoasemien vaikutusalueella olevien, lentoliikenteestä riippuvaisten yritysten liikevaihto on Kajaanin osalta 1,7 miljardia euroa ja Joensuun osalta vastaava luku on 1,8 miljardia euroa. Kuntien ja valtion yhdessä saama verokertymä näistä yrityksistä on moninkertainen lentoliikenteen ostopalvelun kustannuksiin verrattuna.

Suomen kansantalouden etu on, että lentoja Kajaaniin ja Joensuuhun jatketaan valtion ostopalveluna, kunnes tavoitteena oleva reittilentojen markkinaehtoisuus saavutetaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on mainittava selkeästi, että lentoliikenne on elintärkeää maakuntien kansainvälisen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn varmistamiseksi silloin kun kolmen tunnin saavutettavuustavoite ei muutoin toteudu maakuntakeskuksen ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä. Kirjaus että maakuntien ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026 tulee poistaa, ostoliikenteen rahoitus on valtion talousarviopäätöksissä ratkaistava kysymys, ei valtionhallinnon suunnitelma-asiakirjaan kuuluva asia.

Luonnoksessa tavoitetta matkaketjujen kehittämisestä tulee muotoilla siten, että matkaketjuja kehitetään kaikille niille lentoasemille, joille on säännöllistä reittilentoliikennettä. Se, että matkaketjuja kehitettäisiin vain markkinaehtoisien lentoliikenteen lentoasemille, on syrjivä, ja vastoin valtion tahtotilaa välttämättömien lentoyhteyksien turvaamisesta maakuntiin.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

-

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset eivät synny vain sen toimenpideohjelman kautta, vaan myös siinä asetetuilla tavoitteilla sekä liikennepoliittisilla linjauksilla ja valinnoilla (esim. painotukset rahoituksen kohdentamisessa) on samankaltaisia ja jopa laajempia vaikutuksia kuin toimenpideohjelmalla itsellään. Näin ollen vaikutusten arvioinnin tulisi koskea ensisijaisesti suunnitelmassa tehtäviä strategisia ja poliittisia valintoja. Yksittäisten hanke- tai toimenpidekohtaisten arviointien sijasta Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa tulisi arvioida

erityisesti kokonaisuutta ja laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi Suomen turvallisuuteen, huoltovarmuuteen, alueiden välisiin kehittämisedellytyksiin ja saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyn varmistamiseen.

Luonnoksen perusteella suurimmat positiiviset vaikutukset nähdään aiheutuvan perusväylänpidon rahoitustason nostolla. Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä nosto on ollut alueiden tavoitteena jo pitkään sisäisten yhteyksien turvaamiseksi. Kuitenkin suunnitelmassa esitetään rahoitustasoa nostettavaksi vasta vuodesta 2029 alkaen eli vasta tulevilla hallituskausilla, mikä aiheuttaa suuren epävarmuuden sille, nouseeko rahoitustaso kuitenkaan. Rataverkon osalta todetaan, että perusväylänpidon rahoitusta tulisi nostaa ennen kaikkea vilkasliikenteisimmillä rataosilla, jolloin niillä saadaan suurimmat yhteiskuntataloudelliset hyödyt. Tämän vuoksi suunnitelmassa onkin korvamerkitty vuosittain 30 miljoonaa euroa ns. Pääradan kehittämiseen. Tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itse asiassa itäiseen Suomeen: Karjalan rata, Savon rata ja Kouvola-Kotka rata). Näiden ratojen kehittämisellä saataisiin elinkeinoelämälle, erityisesti metsäteollisuudelle merkittäviä hyötyjä.

Vaikutusten arvioinnista puuttuvat liikennejärjestelmätason vaikutukset eri Suomen alueille, eikä vaikutusten arvioinnissa ole huomioitu alueiden erityispiirteitä. Itä-Suomen ja Pohjois-Suomen erityispiirteet, kuten pitkät etäisyydet ja elinkeinoelämän voimakas riippuvuus logistisista yhteyksistä jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle.

Lentoliikenteen strategian kohdalla ei tuoda esiin ratkaisuja maakuntien lentoasemien haasteisiin. Lentoasemaverkon osalta todetaan, että jos lentoasemaverkkoa supistetaan, syntyy julkiselle taloudelle säästöjä. Säästöjä syntyy ehkä valtionyhtiö Finavialle, mutta koko kansantalouden kannalta ja erityisesti aluetalouksien kannalta menetykset kyllä olisivat selvästi eri kertaluokkaa kuin arvioidut säästöt. Samoin lentoliikenteen ostopalvelujen kustannusten siirto kunnille ei todellisuudessa muodostaisi minkäänlaisia säästöjä julkisen talouden kokonaisuuteen, ainoastaan valtion budjettiin, samalla kasvattaen kuntien kustannuksia.

Vaikutukset Suomen kansainväliseen ja sisäiseen saavutettavuuteen

Vaikutusarvioinnissa todetaan seuraavaa: ”Henkilöliikenteessä Suomen kansainvälinen saavutettavuus on riippuvainen erityisesti kansainvälisten lentoyhteyksien ja niiden liityntäyhteyksien palvelutasosta. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen johtaa todennäköisesti joidenkin kotimaan reittien lakkauttamiseen, mikä heikentää kyseisten alueiden kansainvälistä saavutettavuutta. On kuitenkin huomattava, että suurin osa tuettujen lentoyhteyksien matkustajista on ollut kotimaan matkustajia. Lentoliikenteen ostoilla parannetaan alueiden kansainvälistä saavutettavuutta, ja niillä voi olla yhteys myös alueiden kehitysedellytyksiin”.

Edelleen todetaan alueiden välisestä saavutettavuudesta seuraavaa: ”Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen tarkoittaa todennäköisesti joidenkin reittien lakkauttamista, jolloin kyseisten alueiden ja pääkaupunkiseudun välinen saavutettavuus heikkenee. Vaikutus on kuitenkin

kokonaisuutena vähäinen, koska lentoyhteyksien vuoromäärät ja matkustajamäärät ovat pieniä ja alueita palvelevat myös junayhteydet” sekä ” Lentoliikenteen ostoilla parannetaan alueiden kansainvälistä saavutettavuutta, ja niillä voi olla yhteys myös alueiden kehitysedellytyksiin. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen johtaa todennäköisesti joidenkin kotimaan reittien lakkauttamiseen.”

Edellä lausunnossa otettiin jo kantaa siihen, ettei suunnitelmalla voida päättää lentojen ostoliikenteestä, joten väittämät ostomäärärahan pienentämisen vaikutuksista tulee poistaa vaikutusarvioinnista. Harhaanjohtavaa on esittää reittien lakkauttamisen perusteeksi, että suurin osa tuettujen lentoyhteyksien matkustajista on ollut kotimaan matkustajia. Pitää ymmärtää, että lentoliikenne pitkämatkaisen joukkoliikenteen palveluna palvelee sekä maan sisäistä että kansainvälistä matkustusta ja saavutettavuutta. Kajaanin reitilläkin jatkomatkustajien osuus on 30 %, monilla muilla reiteillä suurempi ja maakuntalennot tuottavat Finnairille merkittävästi verkostoarvoa eli jatkolentoja. Ostoliikenteen pienet vuoromäärät taas johtuvat yksinkertaisesti siitä syystä, että julkinen palveluvelvoite rajoittaa sitä, kuinka paljon ostetun liikenteen vuoroja voi olla. Junayhteyksillä ei ole kykyä palvella Kajaania ja Kainuuta, kun matka-aika junalla Helsinkiin on yli kuusi tuntia, monesti myöhästymisten takia pitempikin. Pitkä junamatka-aika koskee myös Joensuuta. Lentoliikenteellä ja lentoasemilla on tuoreiden Kauppakamarien selvityksen mukaan erittäin merkittävät vaikutukset paitsi aluekehitykseen ja alueiden yritystoimintaan myös koko kansantalouteen, kuten lausunnossa aiemmin on tuotu esille.

Vaikutusarvioinnissa on tarkasteltu myös vaikutuksia Helsinki-Vantaan ja muiden lentoasemien toimivuuteen ja saavutettavuuteen sekä vaikutukset yhteyksiin Helsinkiin ja Helsingistä muualle maahan. Täysin paikkaansa pitämätön on arvioinnin lopputulema, että suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen, kun päinvastoin reittilentojen ostoliikenteeseen ja lentoasemaverkkoon esitetyt muutokset aiheuttaisivat merkittäviä heikennyksiä saavutettavuuteen. Varsinaisessa arviointikohdassa ei edes oteta kantaa suunnitelman lentoasemiin tai lentoliikenteeseen aiheuttamiin vaikutuksiin, siinä ainoastaan tuodaan esille myönteisiä kehityskulkuina perusväylänpidon lisärahoitus sekä Pääradan peruskorjaus ja Digirata-hanke, jotka parantavat myös alueiden välistä saavutettavuutta.

Yhteenvedona vaikutusarvioinnista Kajaanin kaupunki toteaa, että erityisesti lentoliikenteen osalta arviointi on sekä puutteellinen että osittain harhaanjohtava, mikä voi johtua asiantuntemattomuudesta.

## **Muut huomiot?**

Lopuksi Kajaanin kaupunki tuo esille tärkeitä liikenneyhteyksiä ja -hankkeita, jotka ovat tarpeellista toteuttaa Liikenne 12-suunnitelman toteutusvuosien aikana:

- Savon radan parantaminen välillä Kouvola-Kuopio-Kajaani sekä henkilöliikenteen palvelutason kehittäminen koko yhteysvälillä Helsinki-Kainuu
- Valtatien 5 parantaminen ja kehittäminen seuraavana vaiheena Siilinjärvi-Iisalmi yhteysväli

- Valtatien 22 Oulu-Kajaani parantaminen ja kehittäminen ensimmäisenä vaiheena Oulu-Muhos-Utajärvi jakso sekä valtatie sisällyttäminen pääväyläasetukseen
- Kajaanin lentoaseman toiminnallisuuden kehittäminen erityisesti kasvussa olevan kv. matkailun tarpeisiin

Hämäläinen Risto  
Kajaanin kaupunki