

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?

Suomen Kylät ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037. Suomen Kylät yhtyy lausunnossaan Maaseutupolitiikan neuvoston lausuntoon ja toteaa lisäksi seuraavaa.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 on lähtökohtaisesti kannatettava. Erityisesti painotamme, että Suomen liikennejärjestelmän tulee olla toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava, kuten visiossa mainitaan. Suomen Kylät ry korostaa visiossa liikennejärjestelmän saavutettavuutta ympäri Suomen erilaiset maaseutualueet huomioiden.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Varautuminen, turvallisuus ja huoltovarmuus

Sisäministeriön helmikuussa 2025 julkaistussa Harvaturvaraportissa todetaan:

” Tieverkon riittävä kunnossapito on keskeinen tiestön toimintavarmuuteen ja tien käytön turvallisuuteen vaikuttava tekijä. Väylien kunnossapitoon tarvittavien resurssien rajallisuus on osaltaan johtanut priorisointiin, minkä seurauksena kunnossapito on jossain määrin keskittynyt vilkasliikenteisille tieosuuksille.”

Suomen Kylät ry korostaa, että vähäliikenteisen tieverkon ylläpito sekä korjausvelan purku edistää myös huoltovarmuuden ja varautumisen sekä sotilaallisen liikkuvuuden tavoitteita. Tämä tulee ottaa

huomioon erityisesti harvaan asuttujen alueiden tieverkon ylläpitoa ja kehittämistä ja sen rahoitusta määriteltäessä. Pohjois- ja Itä-Suomen asuttuna pitäminen on keskeinen Suomen turvallisuuteen vaikuttava tekijä. Tiestön kunnolla on asuinolosuhteiden ylläpitämisen kannalta suuri merkitys. Vähäliikenteisiä teitä on eniten juuri Suomen itärajalla Lapissa, Kainuussa ja Pohjois-Karjalassa.

Yksityistiet

Suomen Kylät muistuttaa, että yksityistiet ovat ”tieverkoston hiussuonisto”, jotka mahdollistavat eri toimintojen elinvoimavirrat.

Yksityisteiden rahoitus on pudonnut valtion osalta kymmenenteen osaan, josta suurimmalla osalta katetaan lossiliikennettä. Valtion rahoituksen rinnalla myös kuntien yksityistieavustukset ovat uhan alla kuntien taloudellisesta ahdingosta johtuen.

Suomen Kylät painottaa, että yksityisteillä huolehditaan mm. maa- ja metsätalouden toiminnoista, huoltovarmuudesta, suomalaisten palveluista ja pelastuspalveluiden toimivuudesta, vapaa-ajan asukkaiden kulkemisesta vapaa-ajanviettopaikan ja varsinaisen asuinpaikan välillä sekä pendelöidään työpaikoille ja luodaan arjen turvaa.

Julkinen liikenne

Jotta asuminen, yrittäminen, työssäkäynti ja opiskelu olisi mahdollista tulevaisuudessakin eri maaseutualueilla on merkityksellistä, että markkinaehtoisen linja-autoliikenteen vähentyessä pystytään turvaamaan tarvittavat julkisen liikenteen yhteydet työssäkäynnin ja opiskelujen sekä kotitalouksien toimivan arjen mahdollistamiseksi.

Maakuntalennot

On todella tärkeää, että lentoasemaverkosto säilytetään nykyisellään kolmen tunnin saavutettavuustavoite Helsingistä huomioiden. Lentoyhteyksien turvaaminen on äärimmäisen tärkeää Suomen pohjoiset ja itäisten maakuntien näkökulmasta. Näin turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet, kuten suunnitelmaluonnoksessa mainitaan. Kuntien rahoitusvelvollisuus asettaisi kunnat eriarvoiseen asemaan. Tämä koskisi erityisesti harvaan asuttujen maaseutualueiden pienempiä kuntia.

Raideliikenteen kehittäminen

Henkilöjunaliikenneyhteydet ovat tärkeä yhteys maaseudun kuntien välillä ja kunnista maakuntakeskuksiin. Sähköttömien raidevälien henkilöjunaliikennettä tulee jatkaa ja kehittää ostopalvelurahoituksella ja velvoitesopimuksilla. Lukuisista keskeisistä syistä johtuen henkilöjunaliikennettä ei tule siirtää kumipyörille, se ei ole oikea ratkaisu.

Raideliikenteen kehittämisen osalta on huomioitava myös poikittainen liikenne ja maaseutualueiden saavutettavuus, ml. seisakkeet maaseutukunnissa ja pienempien kaupunkiseutujen osalta.

Muut liikennepalvelut

Suomessa toimii tällä hetkellä noin 26 yksityislossia ja -lauttaa, joiden toiminnasta vastaavat paikalliset yksityistiekunnat. Yksityislossit ja -lautat mahdollistavat erityisesti sisävesillä ympärivuotisen asuminen ja yrittämisen saaristossa. Niiden toiminnan tukemista valtionavulla on jatkettava nykyisellä tasolla. Tulevaisuudessa on kiinnitettävä huomiota yksityislossi ja -lauttakannan tekniseen kunnon ja ympäristöystävällisyyden kohtaamiseen sekä uushankintojen tukemiseen.

Tietoliikenneyhteydet

Maaseutuasumisen näkökulmasta tietoliikenneyhteyksien toimivuus on vakava ja huolestuttava erityisesti harvaan asutulla maaseudulla, mutta osin myös muilla maaseutualueilla. 3G-verkkojen alasajolla on ollut merkittäviä vaikutuksia maaseudulla asuvien suomalaisten turvallisuuteen, arjen sujuvuuteen mm. pankkiasioiden hoitamiseen sekä etätönteon mahdollistamiseen ja yritystoiminnan harjoittamiseen. Sekä maaseudulla asuvat, että maaseutualueilla työskentelevät, esimerkkinä metsäalan ammattilaiset, kokevat verkkojen alasajon vaikuttaneen merkittävästi turvallisuuteen. Onnettomuuden sattuessa kaikilla alueilla ei pystytä hälyttämään apua. Verkkojen alasajo on vaikuttanut myös koiratutkien ja paikannuslaitteiden toimintaan.

Riittämättömistä ja toimimattomista tietoliikenneyhteyksistä johtuen suomalaiset ovat eriarvoisessa asemassa etätöskentelyn, liiketoiminnan harjoittamisen tai asumisen perusedellytysten näkökulmasta. Hyvinvointialueiden sosiaali- ja terveystalouden digitalisoituessa, suomalaisilla ei ole osin heikoista ja olemattomista tietoliikenneyhteyksistä johtuen mahdollisuutta käyttää ko. palveluja. Sisäministeriön harvaturvaraportti 2025 toteaa: ” Esimerkiksi hätäpuheluiden soittaminen vaikeutuu, kun ei ole kattavaa verkkoa saatavilla. Useimmat turvallisuuteen, autojen ja talojen ohjauksiin liittyvät järjestelmät sekä maatalouden tuotantojärjestelmät voivat lakata toimimasta ilman 2G- ja 3G-verkkoja.”

Paikkariippumattomuuden ja pitkän matkan työmatkaliikenteen näkökulmasta junakuuluvuuden nykytilanne on kestävä. Suomen Kylät painottaa, että junakuuluvuuteen on panostettava nopealla aikataululla. Tällä on vaikutusta lisäksi yritystoiminnan ja matkailun edellytyksiin.

Paikkariippumattomuus

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa todetaan, että tulevaisuudessa etätyön mahdollistamat nykyistä pidemmät ja harvemmin tehtävät työmatkat saattavat yleistyä. Suomen Kylät toteaa, että on hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on tunnistettu kuntien väestömäärän kausittainen vaihtelu. Vapaa-ajan viettopaikkakunnalla vietetään selvitysten mukaan liki kolmannes vuodesta. Tämä on otettava huomioon liikennejärjestelmien suunnittelussa, ylläpidossa ja kehittämisessä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittäminen sekä tiestön turvallisuuden kehittäminen

Kuten liikennejärjestelmän luonnoksessa mainitaan, kunnat yhteistyössä valtio-osapuolten kanssa tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä laatimalla kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmia. Näkökulmamme on, että paikallisyhteisöjen: kaupunginosien, kortteleiden ja kylien asukkaita tulee ottaa mukaan varhaisessa vaiheessa po. edistämishjelmien suunnitteluun. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat on sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden näkökulmasta laatia osallistavassa prosessissa yhdessä asukkaiden kanssa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Sekä harvaanasutun, ydinmaaseudun että kaupunkien läheisen maaseudun tiestö on paikoin kestävässä kunnossa. Suomen Kylät ry muistuttaa, että maaseudun tiestön kunto koskettaa myös muiden paikkakuntalaisten vapaa-ajan asukkaita, elinkeinon harjoittamista, matkailua, huoltovarmuutta ja varautumista. Vähäliikenteisen tien ja yksityisteiden huono kunto hidastaa ja vaarantaa myös pelastuspalveluiden toiminnan. On tärkeää, että nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa pystytään nostamaan pikimmiten. Perusväylänpidon rahoituksen nostamista tulisi kiirehtää jo tällä hallituskaudella.

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

Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa on arvioitava kokonaisvaikutukset Suomen turvallisuuden ja huoltovarmuuden, aluekehittämisen, elinkeinotoiminnan kehittämisen sekä asuinolosuhteiden ja saavutettavuuden sekä maaseutuvaikutusten näkökulmasta.

Maaseutuvaikutusten arviointi (MVA) on prosessi, jossa arvioidaan päätöksenteon vaikutuksia maaseutualueisiin ja niiden kehitykseen. Maaseutuvaikutusten arvioinnilla voidaan tunnistaa ja ennakoita, miten kehitystoimet ja linjaukset vaikuttavat maaseudun asukkaisiin, elinkeinoihin ja ympäristöön ja mikä on toimien maaseutualueille kohdistuva kokonaisvaikutus. Suomen Kylät painottaa, että maaseutuvaikutusten arvioinnin tulisi olla kiinteä osa liikennejärjestelmien kehittämistä ja vaikutusten arviointia.

Muut huomiot?

Kiinnitämme luonnoksessa huomiota siihen, että maaseudusta käytetään yksittäistä termiä ”maaseutumaiset alueet”. Suomen ympäristökeskuksen ylläpitämässä maaseutu-kaupunkiluokituksessa maaseutu jaetaan neljään eri luokkaan. Maaseutu muodostuu ympäristökeskuksen luokituksen mukaan maaseudun paikalliskeskuksista, kaupungin läheisestä maaseudusta, ydinmaaseudusta ja harvaan asutusta maaseudusta. Edellisestä johtuen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen on osin haasteellista ottaa kantaa.

Louhelainen Suvi
Suomen Kylät ry