

Lausunto

26.02.2025

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?

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen visio vuoteen 2050, tavoitteet, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset on hyviä ja kannatettavia.

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. Iso osa Itä-Suomesta on saavuttamattomissa kolmen tunnin tavoitteen mukaisesti ilman lentoyhteyksiä. Tämän vuoksi on tärkeää turvata maakuntalentojen osalta vähintään nykyinen palvelutaso pitkäjänteisesti, ja kehittää vuorotarjontaa kysyntälähtöisesti. Kaukojuna-liikenteen palvelujen osalta on puolestaan oltava myös kunnianhimoa, jolloin olemassa

olevien liikennepalvelujen varmistamisen lisäksi palvelutasoa (= lisävuoroja ja nopeampia yhteyksiä) tulee kehittää nykyisestä.

Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa myös niiden kehittämiseen. Maailmanlaajuinen digitalisaatio ja datatalouden murros muuttaa myös Suomea. Se näkyy ihmisten arjessa uudenaikaisina palveluina ja erilaisina hyödynnettävinä teknologioina. Muutoksen onnistumisen pohjana ovat laadukkaat, kattavat, nopeat ja toimintavarmat viestintäverkot ja niiden kautta saumattomasti liikkuva digitaalinen tieto. Suomi haluaa olla digitalisaation kärkimaa, mutta jos tarjolla olevia digitaalisia palveluja ja teknologioita ei pystytä eri puolilla Suomea tasapuolisesti hyödyntämään, palvelujen saavutettavuus ja tavallisen arjen eläminen vaikeutuu. Huonosti toimivat viestintäverkot aiheuttavat ongelmia tällä hetkellä erityisesti raja- ja haja-asutusalueilla. Jos esimerkiksi maanviljelijällä on vaikeuksia paikantaa peltoaluettaan raportoinnissa, asuintalon turvajärjestelmät eivät toimi etäohjauksella puhelimitse, metsäkoneyrittäjä ei pysty urakkapaikassaan lukemaan kuviokarttoja tai taksilla on haasteita navigoida haja-asutusalueella oikeaan osoitteeseen, ei voida puhua sujuvasta digiarjesta.

Suunnitelmaluonnoksen suurena puutteena on se, että saavutettavuus liitetään pääasiassa henkilöliikenteeseen jättäen logistinen saavutettavuus vähemmälle huomiolle. Esimerkiksi vilkasliikenteisimmistä rataosista mainitaan ainoastaan Päärata, vaikka tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itäiseen Suomeen (= Karjalan rata, Savon rata ja Kouvola-Kotka välin rata). Suomen kansantalouden näkökulmasta on tärkeää huolehtia vientiteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetusten toimivuudesta. Tämä tarkoittaa logistiikkaketjujen toimintavarmuutta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin ja valmiiden tuotteiden kuljetusten turvaamista edelleen satamiin. Suomen ulkomaankaupasta noin 96 % kulkee meriteitse. Näin ollen on ensisijaisen tärkeää huolehtia siitä, että nykyiset meriliikenteen reitit, satamat ja satamien takamaayhteydet ovat toimintakuntoiset kaikissa tilanteissa. Lähes 70 % Suomen tavaraviennistä suuntautuu Eurooppaan, ja reilu 70 % tavaratuonnista tulee Euroopasta. Keski-Euroopan maihin verrattuna Suomella on merkittävä takamatka Euroopan markkinoille. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa nykyisten logistiikkaketjujen toimivuus, jotta takamatka ei kasva missään olosuhteissa nykyistä pitemmäksi. Toimivat yhteydet satamiin, satamat ja meriliikenne on ensiarvoisen tärkeitä. Samaan aikaan on parannettava Itä-Suomen kytkeytymistä pohjoisen Suomen kehittyviin väyliin.

Sisävesikuljetusten toimivuus Vuoksen vesistöalueella tulee varmistaa täydentävänä, ympärivuotisena kuljetusreitteinä teollisuuden kuljetuksille, sekä poikkeustilanteissa huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin. Tämä edellyttää uutta, monipuoliseen käyttöön soveltuvaa aluskalustoa, riittävää jäänmurtokalustoa sekä kaluston uusimisen investointeihin soveltuvia EU- ja kansallisia rahoituksen tuki-instrumentteja.

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan. Tämä on hyvä ja kannatettava linjaus. Kokonaisturvallisuuden näkökulmasta on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia myös viestintäverkkojen toimivuudesta aina ja kaikkialla. Nykyisin erityisesti itärajan läheisyydessä on ennemminkin poikkeus, että puhelin- ja tietoliikenneyhteydet toimisivat ilman katkoksia. Tähän turvallisuuden näkökulmasta merkittävään ongelmaan pitää löytää konkreettisia ratkaisuja, joita ovat mm. alasajettujen viestintä-verkkojen korvaava tuki ja ylläpito sekä kansallinen laajakaistatuki.

Koko Suomen sisäisen turvallisuuden ja kaikissa tilanteissa liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta on välttämätöntä kehittää myös Itä-Suomen liikenneverkkoja. Itä-Suomeen soveltuvia turvallisuusinvestointeja mietittäessä on otettava huomioon yksinomaan sotilaallisen liikkuvuuden lisäksi kaksikäyttöhyödyt. Järvisyydestä johtuen koko Itä-Suomessa korostuu siltojen käytettävyyden varmistaminen kaikissa olosuhteissa. Tämän vuoksi Itä-Suomen maakuntien liitot tekivät useita toimenpide-esityksiä Itäisen Suomen ohjelmaan fyysisen infrastruktuurin ja saavutettavuuden kehittämiseksi.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin. Keskeinen toimenpide tämän tavoitteen saavuttamisessa olisi liikkumisen ja kuljetusten ohjaaminen maanteiltä raiteille. Tämä pitäisi esittää toimenpiteenä suunnitelmassa.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla. Olisi hyvä määritellä, mitä kestäväällä liikkumisella tarkalleen ottaen tarkoitetaan. Usein kaupunkiseuduilla sillä viitataan joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen. Toisaalta kestävä liikkumisen 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. Myös sähköisten skuuttien ja vastaavien kulkuvälineiden yleistymisen vaikutus joukkoliikenteen käytön vähentymiseen, minkä lisäksi niiden vaikutus esimerkiksi kansanterveyteen voi olla jopa negatiivinen.

Linjauksissa on huomioitava myös logististen kuljetusten ja kaukoliikenteen kestävyys.

Alueelliset painotukset – Itä-Suomi

Suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen alueellisten painotusten mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden osalta Itä-Suomessa on tärkeää huomioida erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet, mukaan lukien kansainvälinen saavutettavuus. Tämä vaatii merkittävää panostusta perusväylänpitoon. Turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on huolehtia teollisuuden kuljetusten häiriöttömyydestä ja turvallisuudesta. Kestävyyden näkökulmasta on tärkeää liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. yksityistiet).

Käytännössä alueelliset painotukset tarkoittavat Itä-Suomessa sitä, että logistiikkaketjut toimivat ongelmitta raaka-aineiden syntypaikoilta tuotantolaitoksiin, ja valmiiden tuotteiden kuljetusten sujuvuus turvataan tuotantolaitoksista edelleen satamiin. Lisäksi lento- ja kaukoliikenneyhteyksien palvelutasojen tulee olla riittävän korkeat, jotta ne täyttävät myös matkailun tarpeet, erityisesti kestävien matkaketjujen vaatimukset. Olemassa olevan liikenneverkon lisäksi on tärkeää huolehtia toimivista tietoliikenneyhteyksistä kaikkialla Itä-Suomessa. Näin turvataan paikallisten asukkaiden arjen sujuvuus – myös hätätilanteissa. Lisäksi toimivat tietoliikenneyhteydet mahdollistavat matkailu- ja muiden yritysten toiminnan myös harvaan asutuilla alueilla.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Itä-Suomen näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan alueen vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja- ja raja-asutusalueilla.

Vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus edellyttää väyläverkon kunnosta huolehtimista 1) aina vähäliikenteisiltä teiltä valtateille asti (ml. yksityistiet), 2) rautateiden riittävän kuljetuskapasiteetin lisäämistä Karjalan ja Savon ratojen yksiraiteisilla osuuksilla huomioiden myös näiden ratojen poikittaisyhteydet, sekä 3) Hamina-Kotka-sataman ja muiden tärkeiden satamien saavutettavuuden ja Vuoksen sisävesiliikenteen toimivuuden varmistamista.

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä 1) kaukojunaliikenteen palvelutason parantamiseksi Karjalan ja Savon radoilla, 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.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Itä-Suomen maakuntaliittojen mielestä rahoitusohjelmassa ei ole otettu huomioon toimintaympäristö-muutoksista johtuvia erityisiä rahoituksen kohdentamistarpeita Itä-Suomeen. Rahoitusta on kohdennettava Itä-Suomeen lisää myöhemmin lausunnossa yksilöidyillä perusteilla erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin, ratojen välityskyvyn parantamiseen, juna- ja lentoliikenteiden ostoihin (ml. kiskobussiliikenne), kolmen tunnin saavutettavuuden varmistamiseen ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

Itä-Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä liittojen pitkäaikaisesti esittämää perusväylänpidon rahoituksen painottamista. Valitettavasti erityisesti lähivuosien rahoitustason vähäinen määrä ei

vastaa liikenneinfran ylläpidon ja parantamisen tarpeisiin. Korjausvelka kasvaa edelleen: kriittisen huonokuntoisia siltoja on Itä-Suomessa pääväylilläkin, ja erittäin huolestuttavaa on vähäliikenteisten ja keskivilkkaiden (seutu)teiden rakenne- ja kantavuuskunnon kiihtyvä huonontuminen. Itä-Suomessa on huomattavaa korjausvelkaa Karjalan ja Savon ratojen lisäksi erityisesti niiden välisillä poikittaisradoilla, jotka muun ohella ovat myös kaikki sähköistämättömiä. Perusväylänpidon rahoitustaso on Itä-Suomen maakuntaliittojen mielestä nostettava rahoitustasolle, joka tosiasiallisesti vähentää teiden ja ratojen korjausvelkaa. Itä-Suomen maakuntaliitot huomauttavat, että kehittämiseen on valtakunnallisesti varattava riittävästi rahoitusta ja että myös Itä-Suomessa lukuisia perusteltuja isoja kehittämisinvestointitarpeita.

Elinkeinoelämän kuljetuksia tarkasteltaessa on Itä-Suomen maakuntaliittojen mielestä entistä enemmän painotettava raaka-ainekuljetuksia tuotekuljetusten rinnalla. Ilman toimintavarmoja raaka-ainekuljetuksia ei ole tuotantoa, eikä kansantalouteen saada vientieuroja. Koko logistiikkaketjuja on tarkasteltava syntypaikoilta (mm. maatilat, leimikot) niiden jalostuspaikoille. Vain tällainen tarkastelutapa auttaa ymmärtämään esimerkiksi vähäliikenteisten teiden elintärkeän ja toimintavarman merkityksen monien toimialojen tuotannon ja jatkojalostuksen kannalta.

Suomen liikenneverkko on monin paikoin niin huonossa kunnossa, että liikennöitävyyden varmistaminen edellyttää järeää parantamista, joka toteutustavaltaan ja kustannuksiltaan vastaa mittasuhteiltaan kehittämishankkeita. Nämä kuitenkin uhkaavat – kuten Itä-Suomessa suurelta osin koko 2000-luvulla – jäädä toteutumatta, koska ne eivät mahdu kehittämishankkeiden raamiin, eivätkä ne ole tosiasiallisesti mahdollisia toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella. Itä-Suomessa resursseja tulee kohdentaa erityisesti kriittisten, huonokuntoisten siltojen parantamiseen. Järeää perusparantamista vaativista teiden ja ratojen yhteysväleistä tuleekin tehdä pikaisesti vaikutusarviointeineen yhteismitallinen valtakunnallinen tarkastelu osana liikennejärjestelmän strategista tilannekuvaa ja kehittämistä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ensimmäisten vuosien osalta laadittava hyväksytyin julkisen talouden suunnitelman (JTS) mukaisesti. Jotta liikenneinfran ylläpitämiseen, parantamiseen ja kehittämiseen saadaan välttämätön pysyvä tasokorotus, on siitä päätettävä hyväksyttäessä Julkisen talouden suunnitelma. Nyt valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää rahoitustasojen nostoja vasta julkisen talouden suunnitelmavuosien jälkeen. Määräraha- ja avustustasojen nostaminen vasta useamman vuoden päästä ei vastaa lähiaikojen tarpeisiin, ja samalla se luo kaikilta osin epäuskottavuutta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pitkäjänteisyyteen ja suunnitelman merkitykseen.

Perinteisesti liikenneinfrastruktuurin rahoituksen kohdentumisen määräävimpänä tekijänä on ollut liikennemäärä. Nyt kriteereinä on osoitettu myös mm. huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. TEN-T-verkon kehittämisen ensisijaisena painotuksena on ydinverkon ja ydinverkkokäytävien kehittäminen. Itä-Suomen maakuntaliitot huomauttavat, että erityisesti liikennemäärä- ja ydinverkkopainotukset vääristävät entisestään rahoituksen alueellista yhdenvertaisuutta. Nämä painotukset yhdessä kohdentavat kansalliset vastinrahat Etelä- ja Länsi-

Suomeen, jolloin Itä-Suomi jää jatkuvasti heikompaan asemaan. Tämä kehityssuunta on jatkunut koko 2000-luvun, ja on johtanut siihen, että Itä-Suomen liikennejärjestelmän nykykunto ja palvelutaso ovat selvästi mm. Länsi- ja Keski-Suomea heikompia. Jo yksistään tapahtuneiden – joista osa on vähintään pitkäaikaisia tai jopa pysyviä – toimintaympäristö-muutosten vuoksi on erityistä huomiota kiinnitettävä Suomen poikittaisten pääteiden ja rautateiden kehittämiseen.

Suomen TEN-T-verkon kehittämisestä on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selkeästi linjattava, että kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja ydinverkkokäytäviin parannetaan. Tämän tulee näkyä paitsi kansallisesti myös Suomen EU-vaikuttamisessa ja EU-rahoitushauissa. Kattavan verkon teiden ja ratojen kehittäminen merkittäväällä tavalla parantaa Itä-Suomen saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen, luoteeseen ja pohjoiseen.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkon rahoituksesta omistuksensa mukaisesti. Samalla todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Lisäksi suunnitelman rataverkkoa käsittelevässä osuudessa on todettu, että kuntien ja kaupunkien on osallistuttava ostopalveluna toteutettavien kauko- ja lähijunaliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin. Lähtökohtana on myös, että kunnat osallistuvat ostoliikenteen kustannuksiin. Itä-Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä periaatetta, jonka mukaan valtio kantaa vastuun omistamastaan väyläverkosta ja sen kehittämisestä. Valtion väyläverkon kehittäminen edellyttää yleensä muutoksia myös kuntien verkkoihin, mistä syntyy kustannuksia kunnille. Tätä kautta kunnat osallistuvat osaltaan kehittämishankkeista syntyviin kustannuksiin, eikä kuntien pitäisi joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä. Maakuntaliittojen näkemyksen mukaan kuntien junaliikenteen ostojen edellytyksenä ei voi tulevaisuudessakaan olla osallistuminen rataverkon infratoimenpiteiden kustannuksiin.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa on 4. kuva Suomen kytkeytymisestä kansainvälisesti muuhun Euroopan liikenteen ja digitalisaation keinoin. Kuvassa Suomen kytkeytymisessä kansainvälisesti muuhun Eurooppaan ei tunnisteta itäistä Suomea. Se antaa puutteellisen kuvan Euroopan laajuisesta liikenneverkosta (TEN-T-verkko), koska siinä on esitetty vain lännessä ja etelässä sijaitsevat TEN-T-ydinverkko. Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti. Kansainvälisessä kontekstissa Itä-Suomessa liikkuu merkittävä määrä Suomen vientituotteista. On tärkeää, että Suomen kansainvälisessä kytkeytymisessä huomioidaan myös TEN-T kattava verkko ja se täydennetään 4. kuvaan kansainvälisesti sovitun tavoitteen toteutumisen varmistamiseksi.

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

Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyys. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia ja merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

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. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutustenarvioinnissa tulee selkeästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin.

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnista säädettäisiin laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä, jolloin SOVA-lain mukainen arviointimalli voitaisiin korvata nimenomaisesti liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointiin perustuvalla arviointimallilla. Yksistään ympäristöselostuksen luku 6 ”Suunnitelman vaikutukset” osoittaa lainsäädäntömuutoksen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden.

Ympäristöselostusluonnoksessa esitetty vertailuvaihtoehto on, kuten luonnoksessakin kuvataan, todennäköistä kehitystä pessimistisempi, sillä se perustuu ajatukseen, ettei koko suunnitelman tarkastelujaksolla tehtäisi mitään päätöksiä tulevista kehittämisinvestoinneista. Tätä ei voida pitää millään muotoa realistisena, joten käytännössä erot vertailuvaihtoon muodostuvat lähinnä arvioituun perusväylänpidon rahoituksen nostoon ja sitä kautta tapahtuvaan korjausvelan kasvun taittumiseen.

Luonnoksen perusteella suurimmat positiiviset vaikutukset nähdään aiheutuvan perusväylänpidon rahoitustason nostolla. Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä nosto on ollut Itä-Suomen maakuntaliittojen tavoitteena jo pitkään alueen sisäisten yhteyksien turvaamiseksi ja kuljetuskustannusten vähentämiseksi. Kuitenkin suunnitelmassa esitetään rahoitustasoa nostettavaksi vasta vuodesta 2029 alkaen eli vasta tulevilla hallituskausilla, mikä aiheuttaa suuren epävarmuuden sille, nouseeko rahoitustaso kuitenkin suunnitelman mukaisesti. Lisäksi esimerkiksi 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. Tässä kohtaa on unohdettu, että tavaraliikenteen kuljetusvirtojen karttoja tarkasteltaessa vilkasliikenteisimmät rataosat sijoittuvat itse asiassa itäiseen Suomeen (= Karjalan rata, Savon rata ja Kouvola-Kotka välin rata). Karjalan ja Savon ratojen sekä niihin liittyvien heikkokuntoisten poikittaisratojen kehittämisellä saadaan myös suuria yhteiskuntataloudellisia ja ennen kaikkea aluetaloudellisia hyötyjä, joita ei kuitenkaan ole mitenkään arvioitu. Näiden ratojen kehittämisellä (ml. Karjalan ja Savon ratojen välisten poikittaisten sähköistämättömien ratojen sähköistäminen) saataisiin elinkeinoelämälle, erityisesti metsäteollisuudelle merkittäviä hyötyjä. Tällä olisi suurta merkitystä myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Tällöin saataisiin toimiva sähköistetty poikittainen ratayhteys länsirannikolta Itä-Suomeen.

Luonnoksessa todetaan, ettei suunnitelma suoraan kasvata kuntien menoja, mutta toisaalta suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi, saati esitetty valtion tieverkon supistaminen, kasvattaisi kuntien ja kuntalaisten menoja.

Vaikutusten arvioinnista puuttuvat liikennejärjestelmätason vaikutukset eri Suomen alueille, esim. vaikutuksia Itä-Suomeen ei ole huomioitu, eikä vaikutusten arvioinnissa ole huomioitu Itä-Suomen erityispiirteitä, jotka tuodaan itse suunnitelmaluonnoksessakin esille hyvin kevyesti.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ottaa huomioon Itä-Suomen erityispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista käy ilmi, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti käsitelty. Itä-Suomen erityispiirteet, kuten väestön harva asutus, pitkät etäisyydet ja elinkeinoelämän riippuvuus logistisista yhteyksistä jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle.

Myöskään lentoliikenteen strategian kohdalla ei selvästi tuoda esiin ratkaisuja Itä-Suomen lentoasemien haasteisiin, mikä vaikeuttaa alueen kansainvälistä saavutettavuutta. Voidaan myös todeta, että vaikutusten arviointia ei ole kohdennettu riittävästi aluekohtaisesti, kuten Itä-Suomen kannalta keskeisiin tarpeisiin. Esimerkiksi vähäliikenteisten tieverkkojen kunnostusta ja alueen logististen solmukohtien kehittämistä ei tarkastella syvällisesti. Tämä rajoittaa suunnitelman mahdollisuuksia vastata alueen erityisiin kehityshaasteisiin. Liikennejärjestelmän kehittämisessä olisi tärkeää huomioida Itä-Suomen tarpeet paremmin esimerkiksi lentoliikenteen tukemisessa, alemman tieverkon kunnossapidossa ja alueen viennin kannalta tärkeiden logististen yhteyksien turvaamisessa. Lentoasemaverkon osalta todetaan karusti, että jos lentoasemaverkkoa supistetaan, syntyy julkiselle taloudelle säästöjä. Säästöjä syntyy ehkä valtionyhtiö Finavialle, mutta koko yhteiskunnan kannalta ja erityisesti aluetalouksien kannalta menetykset kyllä olisivat selvästi eri kertaluokkaa kuin arvioidut säästöt.

Muut huomiot?

rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa. Tämä ei saa kuitenkaan tarkoittaa, että tämän varjolla laiminlyödään Itä-Suomen ja erityisesti itärajan rajoittuvien maakuntien liikenneverkon kehittämistä. Itärajan rajoittuvissa maakunnissa on runsaasti Suomen huoltovarmuuden, maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden kannalta tärkeitä toimintoja. Näiden lisäksi rajaseudun asukkailla on merkittävä rooli rajaturvallisuuden varmistamisessa. On tärkeää muistaa, että Suomen ja suomalaisten kannalta välttämätöntä infraa ovat kaikki tiet, radat, vesiväylät ja lentoasemat itärajalle asti – eivät siis ainoastaan länsirannikon ja valtatie 4 väliset väylät, minkä kuvan suunnitelmaluonnoksesta voi saada.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio sitoutuu säilyttämään Finavian nykyisen lentoasemaverkoston vuoteen 2027 saakka. Luonnoksen mukaan valtio muodostaa uuden

lentoasemaverkon laadittavan kriteeristön perusteella. Nykyisen lentoasemaverkon turvaaminen on keskeistä Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, viennin ja matkailun kannalta. Lentoliikenne on erityisen tärkeää harvaanasutun Suomen saavutettavuushaasteiden vuoksi, ja lentoasemaverkoston supistaminen heikentäisi alueiden elinvoimaa ja yritysten kasvumahdollisuuksia. Lentoasemien ylläpito on kustannuksiltaan vähäistä suhteessa niiden kansantaloudellisiin hyötyihin, ja lentoliikenne mahdollistaa investointeja, työvoiman liikkuvuutta sekä kestävä matkailua. Erityisesti itäisen ja pohjoisen Suomen lentoliikenne tukee paikallista elinkeinoelämää, matkailua sekä suuria energia- ja teollisuusinvestointeja. Ostopalveluliikenne on välttämätöntä Joensuun, Kajaanin ja Savonlinnan kaltaisilla lentoasemilla, kunnes markkinaehtoinen lentoliikenne voi toteutua. Finavian verkoston ulkopuolisten kenttien toimintakyky tulee varmistaa Lappeenrannassa ja Mikkelissä huolehtien tarvittavista valtiontuista investointeihin ja kenttien ylläpitoon. Itä-Suomessa markkinaehtoista lentoliikennettä on vain Kuopioon. Siinäkin on paljon kehittämistarpeita mm. vuorotarjonnan, aikataulusopivuuden ja kapasiteetin suhteen. Etälennonjohdon ja sähköisen ilmailun kehittäminen voivat parantaa lentoasemien tulevaisuudennäkymiä. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Suunnitelmassa esitetään, että monia asioita selvitetään erikseen lähivuosien aikana. Useiden teemojen osalta selvitysten laadinnan yhteistyötahona ei ole mainittu maakuntien liittoja. Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että kaikissa alueellisia vaikutuksia aiheuttavien teemojen valmisteluryhmissä maakunnan liitot ovat aktiivinen yhteistyösapuoli. Maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja ylimaakunnallisten liikennestrategioiden kautta liitoilla on paljon hyödynnettävää kokemusta ja aineistoa valtakunnallisessa kehitystyössä.

Itä-Suomen maakuntaliitot kannattavat suunnitelmassa esitetyn selvityksen laatimista sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta. Myös tässä työssä maakuntaliitot haluavat olla aktiivisesti mukana. Osana selvitystä tulee skenarioida, millä kehityspoluilla Saimaan sisävesiliikenne on palautettavissa osaksi Suomen kansainvälistä meriliikennettä.

Lisäksi Kainuun liitto toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Kainuun liitto toteaa, että suunnitelmaluonnoksessa on useita myönteisiä painotuksia, kuten pohjoismaisen liikenneyhteistyön merkityksen korostaminen, jotka ovat tärkeitä sisällyttää valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan myös sen jatkovalmistelussa.

Kainuun liitto painottaa, että kolmen tunnin saavutettavuustavoite ja pitkäjänteinen lentoliikenteen näkökulman varmistaminen Liikenne 12-suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyille, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Kainuun liitto katsoo, että tavoite lentoasemaverkoston laajuuden tarkastelusta tulee poistaa

suunnitelmaluonnoksesta tarpeettomana. Hallitusohjelman mukaisesti valtion tulee säilyttää Finavian nykyinen lentoasemaverkosto, johon kuuluvat muun muassa Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemat. Lisäksi Kainuun liitto haluaa muistuttaa valtionyhtiö Finavian lakisääteisestä tehtävästä ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkkoa maan saavutettavuuden turvaamiseksi.

Kainuuseen ja Pohjois-Karjalaan tarvitaan lennot valtion ostopalveluina toistaiseksi, jotta olemme kohtuudella - ja yhteiskunnan palvelulupauksen mukaisesti - pääkaupungin suhteen saavutettavissa. Kainuun liitto korostaa, että 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 investointinäköymät 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 raidelevyyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Kainuun liitto pitää tärkeänä, että Liikenne 12- suunnitelman päivityksen yhteydessä huomioidaan vuonna 2024 valmistunut Pohjoisen liikennestrategia.

Kainuun liitto 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 perusväylänpidon 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.

Lopuksi Kainuun liitto tuo esille Kainuulle tärkeitä ylimaakunnallisia ja maakunnan sisäisiä liikenneyhteyksiä ja -hankkeita, jotka ovat tarpeellista toteuttaa Liikenne 12-suunnitelman toteutusvuosien aikana:

- Kajaanin lentoaseman toiminnallisuuden kehittäminen
- Valtatien 5 parantaminen ja kehittäminen paitsi etelän myös pohjoisen suuntaan
- Savon radan parantaminen ja kehittäminen sekä henkilöliikenteen palvelutason kehittäminen ja vuorotarjonnan turvaaminen koko yhteysvälillä Helsinki-Kainuu
- Valtatien 22 Oulu-Kajaani parantaminen ja kehittäminen sekä muuttaminen pääväyläasetuksen mukaiseksi pääväyläksi
- Kontiomäki-Joensuu radan parantaminen ja kehittäminen (mm. sähköistys)
- Ratayhteyden kehittäminen Kontiomäeltä pohjoiseen (ml. Kontiomäki-Pesiökylä-radon sähköistäminen)

Kainuun liitto Kirjaamo
Kainuun liitto