

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 -suunnitelman strategiset linjaukset vastaavat pääosin liikennejärjestelmän kehittämistarpeita Oulu-Kainuu Tervan tie ry:n vaikutusalueella eli valtatie 22 ja siitä edelleen Kuhmoon kantatie 76 varrella. Strategiset linjaukset tulee kuitenkin saada näkyviin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa huomattavasti vahvemmin ja aluelähtöisemmin tukien alueellista kehittämistä kuin mitä aikaisemman suunnitelman aikana toteutui toiminta-alueellamme.

Visiota liikennejärjestelmän kehittämiselle ja tavoitteita vuoteen 2050 voidaan pitää kannatettavana. Kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat erittäin hyvät tavoitteet nykyisessä toimintaympäristössä erityisesti pohjoisessa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän osalta. Esitetyt tavoitteet on tunnustettu myös neljän pohjoisen maakunnan yhteisessä Pohjoisen liikennestrategiassa. Elinkeinoelämän näkökulmasta liikennejärjestelmän kehittämisessä häiriöherkkyyden ja resilienssin parantaminen ovat nykyisessä maailmantilanteessa huomattavasti tärkeämpää kuin aiemmin.

Strategiset linjaukset, joissa korostuu kilpailukyky ja kasvu, kokonaisturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat erittäin kannatettavia. Pohjois-Suomen alueellisiin painotuksiin liittyen Oulu-Kainuu Tervan tie ry korostaa turvallisuusnäkökulmassa myös teollisuuden merkityksen huomioon ottamista. Pohjois-Suomen toimivuus kohtaan tulisi päivittää seuraavasti: ”Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen sekä teollisuuden tarpeet ja luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ..”. Pohjoisen liikennestrategian mukaisesti Pohjoisen liikennejärjestelmästä kumpuaa elinvoimaa, kilpailukykyä ja toimintavarmuutta koko läntiselle Euroopalle. Itä-Suomen osalta on tärkeää

huomioida erityisesti matkailun tarpeet, mukaan lukien kansainvälinen saavutettavuus, sekä teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus.

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla. Olisi hyvä määritellä, mitä kestäväällä liikkumisella tarkalleen ottaen tarkoitetaan. Kaupunkiseutujen kestävyys linkittyy usein joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen, mutta linjauksissa olisi hyvä huomioida myös logististen kuljetusten ja kaukoliikenteen kestävyys. Pohjoisessa tämä tarkoittaa muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Oulu-Kainuu Tervan tie ry painottaa, että elinkeinoelämän näkökulmasta suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä on tärkeää varmistaa pohjoisessa vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja- ja raja-asutusalueilla.

Kehittämishankkeiden priorisoinnissa olisi hyvä huomioida Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täytyminen ydinverkolla ja myös sitä täydentävällä kattavalla verkolla, johon myös valtatie 22 kuuluu. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa on kuvio 4 Suomen kytkeytymisestä kansainvälisesti muuhun Euroopan liikenteen ja digitalisaation keinoin. Se antaa puutteellisen kuvan Euroopan laajuisesta liikenneverkosta (TEN-T-verkko), koska siinä on esitetty vain TEN-T-ydinverkko. Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestävästä liikkumisesta jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti. Kansainvälisessä kontekstissa alueella liikkuu merkittävä määrä Suomen vientituotteista ja niiden tuotantoa edellyttäviä raaka-aineita. On tärkeää, että Suomen kansainvälisessä kytkeytymisessä huomioidaan myös TEN-T kattava verkko ja se täydennetään kuvio 4:een kansainvälisesti sovitun tavoitteen toteutumisen varmistamiseksi.

Kilpailukyky ja kasvu edellyttävät, että pääradan, Karjalan ja Savon ratojen riittävästä kuljetuskapasiteetin lisäämisestä on huolehdittava pohjoisessa. Samoin kolmen tunnin saavutettavuustavoitteesta ei pidä luopua ja se edellyttää vahvempia toimenpiteitä nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseksi ja säännöllisen lentoliikenteen turvaamiseksi. Oulu-Kainuu Tervan tie ry painottaa, että kansainvälinen kasvu vaatii lentoyhteyksiä ja hyvää alueellista saavutettavuutta. Tavoite lentoasemaverkoston määrittelystä pitää poistaa tarpeettomana.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys ja sähköistäminen, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Tämä työ on tärkeää viedä ripeästi eteenpäin päätöksentekoon jo nykyisellä hallituskaudella.

Valtatie 22 on lisättävä pääväyläasetukseen. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä on tarpeellista huomioida maakuntakeskusten sekä pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien kehittämistarpeet. Oulu-Kainuu Tervan tie ry haluaa korostaa, että valtatiellä 22 on tunnistettu huomattavia kehittämistarpeita, jotta asetuksen mukaiset tavoitteet sekä liikenneturvallisuuden tavoitteet saadaan saavutetuksi. Näiden tarpeiden suunnitelma- sekä toteutumisvalmiutta on edistettävä määrätietoisesti valtion suunnittelu- ja investointiohjelmissa.

Tietopohjan kehittämisessä on erittäin tärkeää, että valtion toimijat sekä maakunnat ja kaupunkiseudut (erityisesti MAL-seudut) ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa ajantasaisten tietojen päivittämisessä, koska toimintaympäristön muutokset ja elinkeinoelämän tarpeet muuttuvat entistä nopeammin. Tietopohjan kehittämisessä on huomioitava myös rajat ylittävän yhteistyön mahdollisuudet läntisten kumppanien kanssa.

Valtion tavoite yksinkertaistaa ja löytää edullisempia ja kevyempiä suunnitteluratkaisuja on erittäin tervetullut esitys. Aiemmissa valtion väyläverkon toteuttamisohjelmissa ei ole ollut vuosiin riittävässä määrin Pohjois-Pohjanmaan tai Kainuun hankkeita listattuna. Muuttunut toimintaympäristö korostaa tätä muutostarvetta kokonaan uudella tavalla verrattuna aiempaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelman tavoitteet tulee myös konkretisoida jatkossa suunnittelu- ja toteutushankkeina myös TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan valtatie 22 osalta.

Sitoutuminen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan osoitetaan toteuttamalla TEN-T ydinkäytävien ja kattavan verkon hankkeita. Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava yhteen pohjoisessa. Tärkeitä yhteisiä hankkeita on kehittää yhteyksiä raide- ja tieverkon osalta Ruotsiin ja Norjaan. Kehittämistyössä on erittäin tärkeää huomioida yhteydet idän ja lännen välillä merkittävien poikittaisten maatieyhteyksien osalta.

Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista. Suunnittelunvalmiutta pitää nostaa nykyisestä. TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan poikittaisen yhteyden valtatie 22 suunnitelmavalmiuden parantaminen on tärkeää erityisesti metsäteollisuudelle, mutta myös elintarvikekuljetuksille ja kaivannaisteollisuudelle sekä alueen kestävä kehityksen suurhankkeille.

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

Perusväylän rahoituksen tason nosto vuosiksi 2029–2037 on erittäin tärkeää, jotta korjausvelan kasvu saadaan taitettua. Oulu-Kainuu Tervan tie ry korostaa kuitenkin, että korjausvelan lyhentäminen tulisi aloittaa välittömästi jo tällä hallituskaudella ja tämän tulisi näkyä kaikilla tasoilla pohjoisen väyläverkolla. Oulu-Kainuu Tervan tie ry haluaa nostaa esille, että pohjoisessa erityisesti alempi tieverkko vaatii muutakin perusparannusta kuin päällysteiden uusimista. Valtatie 22 Vaalasta Paltamoon vaatii välittömiä rakenteellisia parannustoimia turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden takaamiseksi. Kun rahoitusta ei ole lähivuosille, niin tilanne vain pahenee ja johtaa pahimmillaan

siihen, että hankkeet eivät mahdu kehittämishankkeiden raamiin, eikä niitä ole tosiasiallisesti mahdollista toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella Pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen pohjoisessa 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 ja raskaan liikenteen tonnit. 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.

Kehittämiseen kohdistuva rahoitus on suunnitelmaluonnoksessa tasoltaan todella vaatimatonta, mikä uhkaa pohjoisen taloudellisen kasvun potentiaalia. On myös huomioitava, että kaikki teollisuuden kuljetukset eivät ole vain tuotekuljetuksia, vaan raaka-ainekuljetukset on huomioitava samalla tavoin. Ilman toimintavarmoja raaka-ainekuljetuksia ei ole tuotantoa, eikä kansantalouteen saada vientieuroja. Lisäksi elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien paikallisten liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista – tarve tällaisille investoinneille voi nousta nopeastikin. Valtion on reagoitava tällaisiin tarpeisiin ennakoivasti ja investointeja tukien. 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 alueen saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen.

Kehittämisen rahoitusta ja MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. Onkin löydettävä uusia rahoituskeinoja uusien liikennehankkeiden rahoittamiseksi. On perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia ja käsitettä voisi laajentaa tehokkaaseen joukkoliikenne infraan. Lisäksi valtion verkolle toteuttavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 prosenttia, koska kunnilla tai kaupungeilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Tämä on korjattava suunnitelmaan. Rahoitukseen on lisättävä sitoutuminen ostopalveluliikenteeseen rajat ylittävällä raideliikenteellä Suomen ja Ruotsin välillä.

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.

Maantiet, rautatiet ja vesitiet ovat yksiselitteisesti kansallista infraa ja kuuluvat valtion ylläpitämiksi. 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.

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

Suunnitelmalla tulee pyrkiä kasvihuonepäästöjen vähentämiseen ja luontokadon torjumiseen.

### **Muut huomiot?**

Valtatie 22 on lisättävä pääväyläasetukseen. Pohjois-Suomesta puuttuu poikittainen pitkämatkaisen liikenteen runkoverkkoon (laki 503/2005, 4 §) kuuluva tieyhteys maakuntakeskusten Oulu ja Kajaani väliltä. Yhteysvälin merkitys työssäkäynnin ja arjen liikkumiselle, elinkeinoelämän kuljetuksille sekä huoltovarmuudelle on tärkeä.

Valtatie 22 kuuluu kokonaisuudessaan EU:n TEN-T kattavaan verkkoon. Yhteys liittyy itäisimmän Suomen myös strategiselta merkitykseltään tärkeisiin Pohjois-Ruotsin ja Pohjois-Norjan kautta kulkeviin maa- ja valtameriyhteyksiin.

Huomiot lentoliikenteeseen liittyen

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 kestäväää matkailua. Erityisesti itäisen ja pohjoisen Suomen lentoliikenne tukee paikallista elinkeinoelämää, matkailua sekä suuria energia- ja teollisuusinvestointeja. Ostopalveluliikenne on välttämätöntä Kajaanin kaltaisella lentoasemalla, kunnes markkinaehtoinen lentoliikenne voi toteutua. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite ja lentoliikenteen jatkuvuuden varmistaminen Liikenne 12 -suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyille, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Oulu-Kainuu Tervan tie ry pitää riittämättömänä ehdotettua pohjaa strategisesti tärkeiden lentoasemien määrittelyn tekijöille ottaen huomioon Finavian jo julkisuuteen tuoman mielipiteen. Suunnitelmasta tuleekin jättää pois kirjaukset uuden lentoasemaverkoston muodostamisesta tarpeettomana. Hallitusohjelman mukaisesti valtion on säilytettävä Finavian nykyinen lentoasemaverkosto, johon kuuluvat muun muassa Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemat.

Viirelä Mari  
Oulu-Kainuu Tervan tie ry