



Suunnitelmaluonnos

- **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Viitostie ry kiittää mahdollisuudesta lausua Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi. Kannatamme Itä- ja Pohjois-Suomen maakuntien (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Kainuu, Pohjois-Pohjanmaa, ja Lappi) kannanottoja ja täydennämme lausuntoa korostamalla valtakunnallisesti tärkeän, koko Suomea halkovan pääväylän – valtatie 5 merkitystä.

Viitostie ry haluaa kiittää ministeriötä hyvästä valmistelutyöstä ja kannattaa liikennejärjestelmä pitkjänteistä kehittämistä. Toimenpideohjelma on kattava ja toimenpiteet ovat pääosin kannatettavia.

Yhdistys haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota varsin yleiselle tasolle jäävään, saavutettavuus – tavoitteeseen ja sen toimeenpanoon toimenpideohjelmassa. Erityisesti alueellisesta näkökulmasta, kun Pohjois- ja Itäisessä Suomessa etäisyydet ovat hyvin pitkät, on saavutettavuus äärimmäisen tärkeä elinkeinoelämälle sekä matkailulle.

Viitostie ry haluaakin nostaa vielä vahvemmin esiin alueelliset erityiskysymykset sekä väyläinvestointien ja perusväylänpidon rahoituksen alueellisen tasa-arvon. Valtatie 5 on yli 1000 kilometrin pituudella yksi Suomen tärkeimmistä valtateista Helsingistä – Lusiin ja Sodankylään. Viitostiellä on vahvat metsä-, kaivos- ja elintarviketeollisuuden kuljetusvirrat ja se on merkittävä työmatkaliikenteen ja joukkoliikenteen pääväylä. Tämän ohella valtatie 5 on itäisen Suomen matkailun ja monipaikkaisen asumisen tärkein yhteys. Muita keskeisiä toimialoja ovat energia-, teknologia- ja koneteollisuus, kasvava terveys- ja hyvinvointiteknologian sektori. Lisäksi valtatie 5 ja 6 sekä poikittaisväylät mahdollistavat logistiikan rajanylityspaikoille avaten pääsyn mm. Venäjän markkinoille sekä globaalille viennille. Valtatie 5 yhdessä rataverkon ja Saimaan syväväylän sekä lentoliikenteen kanssa mahdollistaa siten viennin ja sen kasvun. Valtatie 5 onkin koko itäisen Suomen elinkeinoelämän elinehto ja valtatie 5:n ja Savonradan muodostama "Viitoskäytävä" on Suomen viennin ja kansantalouden kannalta yksi merkittävimmistä valtakunnan liikennejärjestelmän valtasuonista.

- **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**
 - Liikenneverkko ja solmukohdat
 - Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
 - Liikennejärjestelmän tukitoimet
 - Muut toimenpiteet

Viitostie ry haluaa nostaa esiin **infrarahoituksen kokonaismäärän riittämättömyyden** (perusväylänpidon vuotuinen rahoitus olisi 1,4 miljardia vuodesta 2025 lähtien ja kehittämisrahoitus 12 vuotisella suunnittelukaudella 6,1 miljardia euroa, noin 500 miljoonaan euroa vuodessa). Yhdistys pitää esitettyä perusväylänpidon indeksikorotusta vuodesta 2025 alkaen hyvänä. Mutta esitetty rahoitusraami ei huomioi riittävästi väylien korkea korjausvelkaa eikä huomattavia investointitarpeita. Lisäksi suunnitelmassa esitetty,



VIITOSTIE RY

kannatettava rahoitustaso, yhden prosentin osuus bruttokansantuotteesta, ei esitetyllä rahoitusraamilla toteudu.

Pelkästään maatieverkon merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2-3 miljardia euroa seuraavan 10 vuoden aikana ja uusiin väyläinvestointeihin on varattu keskimäärin vain 114 miljoonaa euroa vuodessa (1,37 miljardia euroa koko 12 vuoden suunnittelukaudella). Yksistään Viitostie ry:lle merkittävän, seuraavan väyläinvestoinnin kokonaiskustannus valtatie 5:llä Leppävirta-Kuopio välillä, on 120 miljoonaa euroa (muut kriittisimmät kehityskohteet ovat Nerכון kohta, Siilinjärvi-Pöjlän ja Lusi-Koirankivi välit).

Esitetty investointirahoitus kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin, jossa valtatie 5 on myös tunnistettu. Viitostie ry on huolissaan siitä, että valtatie 5 ei ole koko matkaltaan Helsingistä Sodankylään pääväyläverkkoa (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta), vain – Kajaaniin (tieosat 113-306) saakka. Kuitenkin valtatie 5 Kajaanista Sodankylään saakka on vaihtoehtoinen väylä (valtatie 4) erityisesti rahtiliikenteelle ja matkailulle. Lisäksi on huomioitava, että Kajaanista Kemijärvelle ei ole omassa vaihtoehtoista liikennemuotoa, raideyhteyttä, mikä takaisi matkailun, logistiikan ja huoltovarmuuden tarpeet.

Yleisellä tasolla liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen on kannatettava (EU, kaupungit, kunnat ja yksityiset tahot). Viitostie ry ilmaisee kuitenkin syvän huolen kaupunkien ja kuntien mahdollisuudesta osallistua valtion aiemmin kokonaan rahoittamiin hankkeisiin ja tästä mahdollisesti seuraavaan alueiden elinvoiman heikkenemiseen sekä alueiden välisen eriarvoisuuden lisääntymiseen. Kuntia ja kaupunkeja koskeva yhteisrahoitusmallin on jatkossakin koskettava vain isoja hankkeita tai sopimuksellista hankeyhteistyötä.

Viitostie ry esittääkin, että rahoitusraami nostetaan vähintään yhden prosentin osuuteen bruttokansantuotteesta ja kansallista ja EU-rahoitusta kohdennetaan vahvemmin uusiin tieinvestointeihin.

Lisäksi yhdistys esittää, että valtatie 5 nostetaan kokonaisuudessa pääväyläverkkoon kuuluvaksi (em. asetus) sekä suunnitelmasta poistetaan virke *”liikenneverkon uusia kehittämishankkeita tehdään, kun se on ainut mahdollisuus valtakunnallisesti merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa”*.

On kuitenkin muistettava, että liikenneinvestoinneilla on todella pitkäaikainen taloudellinen vaikutus. Infrapanostukset parantavat merkittävästi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua sekä työssäkäyntialueiden saavutettavuutta. Lisäksi toimivat infra- ja logistiikkaketjut edistävät liikenteen kestävyyttä ja tehokkuutta sekä vähentävät kustannuksia, liikennepäästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.

- **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Viitostie ry pitää visiota laaja-alaisena ja kannatettavana. Visiota on konkretisoitava käyttäjälähtöisen palvelutason ja erityisesti aluekehityksen sekä vientiteollisuuden näkökulmilla, alueiden erityispiirteitä huomioivampaan suuntaan.





VIITOSTIE RY

- **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Suunnitelma on ensimmäisen vaiheen yltäson ohjelma kohti vuoden 2050 tavoitetta. Käsiteltävänä ei ole vielä ollut liikennejärjestelmätyn keskeiset työkalut, Liikenne- ja viestintäviraston strateginen tilannekuva, Väyläviraston suunnitteluohjelma, eikä Väyläviraston investointiohjelma seuraaville 6-8 vuodelle, jonka takia toimenpideohjelman arviointi kohti vuoden 2050 visiota on vielä vajavaista.

Lisäksi Viitostie ry haluaa nostaa esiin (4.12.2020) tekemänsä esityksen: Viitostie ry ja valtatie 5 itäisen Suomen pääväylänä haluaa profiloitua kestävävä väylänä yhdessä Savon radan kanssa, jossa elinkeinoelämän, työ- ja vapaa-ajan liikkuminen on mahdollisimman päästötöntä. Viitostie ry on aloitteessaan esittänyt kattavan, vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausverkoston rakentamista valtatie 5:n varrella oleviin kaikkiin kuntiin, kaupunkeihin ja liikenteen solmukohtiin. Tämän lataus- ja tankkausverkoston rakentaminen ratkaisee osaltaan keskeistä tieliikenteen kestävyys – tavoitetta.

Vaikutusten arviointi

- **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**
- **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Vaikutusten arvioinnin merkitys on tunnistettu hyvin, erityisesti ympäristövaikutusten näkökulmasta. Kuitenkin suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu liikennejärjestelmätyn talous- ja työllisyysvaikutuksia, mitä erityisesti väyläinvestoinneilla on suoraan sekä välillisesti.

Yleistä

- **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Viitostie ry kiittää liikennejärjestelmätyn eri osapuolia hyvästä ja rakentavasta yhteistyöstä. Yhdistys toivookin, että vuorovaikutusta syvennetään ja että sidosryhmät pääsevät aidosti vaikuttamaan myös liikennejärjestelmätyn keskeisiin työkaluihin, Liikenne- ja viestintäviraston strategiseen tilannekuvaan, Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ja Väyläviraston investointiohjelmaan.

Yhdistys haluaa nostaa esiin, että erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston strateginen tilannekuva (Traficom in julkaisuja 233/2020) on liikennemäärien laskennan osalta ja palvelutasopuutteiden osalta vaillinainen. Yleisesti liikennemäärien laskennassa VT 4:n ja 5:n liikennemäärät Helsingistä lasketaan vain valtatie 4 liikennemääräksi. Ja esimerkiksi em. julkaisussa (sivulla 14) esitettyssä taulukossa VT 4 Lahti-Jyväskylän liikennemäärään tulee mukaan liikenne, joka todellisesti käyttää myös valtatie 5:ttä Lahden pohjoispuolella. Todellisuudessa liikennemäärät VT4:llä ja VT5:llä ovat heti Lusin jälkeen kutakuinkin samat, Viitostiellä jopa hivenen isommat.

Yhdistys edellyttääkin, että liikennelaskentamäärä korjataan välittömästi ja suunnitelmassa esitettyä liikenne-ennustemallin rakentamista nopeutetaan. Liikennemäärälaskennassa, strategisessa tilannekuvassa käytettävät yhteysvälit tulivat olla: VT4 Helsinki-Lusi (tai vaihtoehtoisesti VT 4 Helsinki-Lahti ja VT 4 Lahti-Lusi) sekä VT 4 Lusi-Jyväskylä ja VT 5 Lusi-Mikkeli.





Lisäksi yhdistys pyytää, että strategista tilannekuvaa korjataan (Traficom julkaisu 233/2020, sivu 13) täydentämällä listaan valtatie 5:lle oleva Nerכון kohdan 60 km/h nopeusrahoitus (välillä Siilinjärvi-lisalmi).

Pääväylien yhteysvälien kaikki palvelutasopuutteet ja investointitarpeet 1/3



Yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä, ajon/vrk		Palvelutasopuutteet, km			Investointitarpeet (2020 - 2032), M€	
		Kaikki	Raskas liikenne	PT	TU	ST	Palvelutasopuutteisiin kohdistettu tarve	Suunnitelmien mukainen tarve yhteensä
Vt 1 Helsinki - Turku	155	20 840	1 850	0	0	0		20
Vt2 Helsinki - Pori	223	5 930	750	19	6	37	70	70
Vt3 Helsinki - Tampere	169	26 670	2 480	9	0	0	50	100
Vt3 Tampere - Jalasjärvi	152	9 950	1 210	14	4	31	80	80
Vt3 Laihia - Vaasa	22	10 700	680	0	0	11		100
Vt 4 Helsinki - Lahti	98	29 830	2 590	4	0	0	50	90
Vt 4 Lahti - Jyväskylä	164	10 010	1 300	6	18	2	120	120
vt 4 Jyväskylä - Oulu	337	6 610	950	23	2	19	230	230
vt 4/29 Oulu - Keminmaa	133	11 260	1 210	8	3	21	140	140
Vt 4 Keminmaa - Rovaniemi	113	4 260	590	7	2	2	50	50
Vt 4 Rovaniemi - Inari	320	1 560	240	12	3	39		
Vt 5 Lusi - Mikkeli	81	7 120	870	0	0	9		10
Vt 5 Mikkeli - Kuopio	172	9 810	960	1	4	0		120
Vt 5 Kuopio - Iisalmi	77	8 440	870	0	0	3		100
Vt 5 Iisalmi - Kajaani	105	3 530	390	5	1	1		10

TRAFICOM

14

Pääväylien merkittävimmät palvelutasopuutteet 2032

Vuoteen 2032 mennessä pääväylien liikennemäärät ovat kasvaneet ja sen myötä sujavuusongelmia eli viikoittain toistuvaa ruuhkautumista esiintyy **342 km:llä***

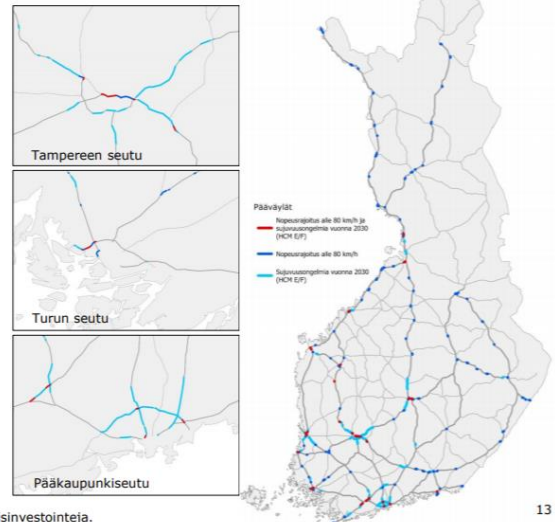
Alle 80 km/h nopeusrajoituksia edelleen 213 km.

Eniten palvelutasopuutteita on seuraavilla yhteysväleillä:

Pääväylien palvelutasovaatimukset allittava tiepituus (km) 2030	Nopeusrajoitus alle 80 km/h ja sujavuusongelmia	Nopeusrajoitus alle 80 km/h	Sujavuusongelmia	Yhteensä (km)
Vt 9 Tampere - Jyväskylä	1	4	47	51
Vt 25 Hanko - Mäntsälä	4	11	38	46
vt 4 Jyväskylä - Oulu	0	10	23	33
Vt2 Helsinki - Pori	2	6	29	33
Kt 50 Kehä III	0	5	31	32
Vt 8 Turku - Pori	3	8	23	27
Vt3 Tampere - Jalasjärvi	1	5	20	24
Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi	0	23	0	23
Vt 12 Tampere - Pälkäne	2	6	18	23
Muut yhteysväliä	12	136	113	245
Pääväylät yhteensä	25	214	342	529

TRAFICOM

* Arviossa on huomioitu jo päätetyt investoinnit, mutta ei uusia kehittämisinvestointeja.



13



VIITOSTIE RY

Kunnioitavasti

Viitostie ry:n puheenjohtaja, Kuopion alueen kauppakamarin toimitusjohtaja *Kaija Savolainen*, puh. 040 514 8784, kaija.savolainen@kuopiochamber.fi

Viitostie ry:n varapuheenjohtaja, maakuntaneuvos *Markku Kakriainen*, puh. 0400 651 204, markkukakriainen@live.com

Viitostien varapuheenjohtaja *Martti Turunen*, puh. 0400 699 964, martti.turunen@kuusamo.fi

Viitostie ry:n sihteeri ja tiedottaja, *Saara Liukkonen*, puh. 040 5020 583, saaraliu@saaraliu.fi

Viitostie ry

Viitostie ry on viitostien eli valtatie 5:n varren kuntien sekä yritysten muodostama yhdistys. Vuonna 1968 perustettu yhdistys on valtakunnallisesti kattava ja siihen kuuluu 21 kuntaa, kuntayhtymä ja kaksi alueellista kauppakamaria. Yhdistyksen tarkoituksena on tehdä tunnetuksi Suomen valtatie 5:tä liikenne- ja matkailureittinä kotimaassa ja ulkomailla sekä edistää liikenteen, saavutettavuuden ja elinvoiman kehitystä sen vaikutusalueella.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys toimii valtatie 5:n edunvalvojana ja edistää tarvittavaa tutkimus- ja kehitystyötä, julkaisee valtatie 5:n vaikutusalueen liikennettä ja elinvoimaa edistävää esite- ja muuta aineistoa, järjestää tiedotus- ja asiantuntijatilaisuuksia sekä tekee esityksiä ja antaa lausuntoja ja kannanottoja.

www.viitostie.fi
