

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Lieksan kaupungin yleiset kommentit

Lieksan kaupunki mielestä merkittävä puute suunnitelmassa on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana ei ole haluttu aidosti huomioida Itä- ja Pohjois-Suomen alueiden erityispiirteitä ja korjata voimassa olevassa pääväyläasetuksessa olevia puutteita. Maakuntakeskukset ovat kansallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia ja niiden väliset yhteydet tulee luokitella pääväyliksi riippumatta niiden liikennevolyymeistä. Maakuntakeskusten ulkopuolella ovat seutukaupungit kuten Lieksan kaupunki ovat merkittäviä teollisuuden ja matkailun keskuksia. Lieksan kaupungin näkemyksen mukaan suunnitelman saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Itä- ja Pohjois-Suomen osalta lausunnolla olevalla luonnoksella.

Toimenpideohjelman kohtaa 5.2.8. Lentoasemaverkosto ja -lentopaikat koskevat kirjaukset ovat lähtökohtaisesti hyviä ja kannatettavia. Lentoliikenteen kehitysnäkymien arvioinnissa ja seuraamisessa tulee olla pitkäjänteisyyttä; arviointia ja seurantaa tulee tehdä riittävän pitkällä aikavälillä, jotta johtopäätökset ovat oikeita. Lähitulevaisuudessa ei tule ajautua tilanteeseen, jossa esimerkiksi vähemmän liikennöityjä lentoasemia aletaan sulkemaan nyt vallitsevan koronatilanteen vuoksi. Lentoliikenteellä on merkittävä rooli alueiden saavutettavuudelle. Toimenpideohjelman kirjaus ”huolehtimaan pyrkimisestä” kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumiseksi on riittämätön ja poikkeaa asiakohdassa käytetyistä muista vastaavista sanamuodoista. Asiakohdan ensimmäinen lause tulee muuttaa muotoon: ”Valtio huolehtii kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta pääkaupunkiseudulle niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin”. Asiakohdan kirjausta ”Jatketaan valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. ... Kustannukset: noin 1 M €/v., kuten nykyisinkin” on tarpeen muuttaa muotoon ” Kustannukset: noin 1 M €/v., täsmentyy avustettavien lentoasemien ja -paikkojen määrän mukaan”, koska avustettavien kohteiden määrä voi muuttua tulevaisuudessa.

SUUNNITELMALUONNOS

Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat alueiden saavutettavuuden parantaminen, alueiden kytkeytyminen suoraan kansainväliseen liikennejärjestelmään, alueiden erityiskysymysten huomioon ottaminen sekä kestävyystavoitteen saavuttamiseen liittyvät toimenpiteet.

Ajallisen saavutettavuuden parantaminen ja alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään:

Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat suunnitelmassa vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Lieksan kaupungin näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itä-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä Venäjälle ja sitä kautta edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Myös suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa myös Itä-Suomen maakuntakentiltä.

Lieksan kaupungin mielestä kansainvälinen rajaliikenne, erityisesti EU:n ulkorajan ylittävä maantie ja rautatieliikenne idän suuntaan tulee tuoda esille myös strategisissa linjauksissa osana kansainvälisiä liikennekäytäviä. Kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee Itä- ja Kaakkois-Suomen kautta. Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie- ja rautatieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä-Suomen rajanylityspaikoilla.

Suomen sisäisen saavutettavuuden parantaminen:

Hyvä saavutettavuus on alueellisen pito- ja vetovoiman edellytys. Se on sitä teollisessa yritystoiminnassa sekä ihmisten liikkumisessa ja asuinpaikan valinnassa. Tehokas liikennejärjestelmä sekä nopeat kuljetusmuodot parempine palveluineen syntyvät matka- ja kuljetusketjujen solmukohtia kehittämällä. Ajallisen saavutettavuuden parantaminen Itä-Suomen aluekehityksen ehdoton edellytys. Sen saavuttamiseen tarvitaan kaikkia liikennemuotoja sekä sujuvia matka- ja kuljetusketjuja. Matka- ja kuljetusketjujen on oltava toimivia myös maakuntakeskusten ulkopuolella sijaitseviin seutukaupunki- ja kuntakeskuksiin sekä matkailukohteisiin.

Alueiden ja Helsinki-Vantaa lentoaseman saavutettavuuden kehittämisen tulee edistää alueiden saavutettavuutta tasapainoisesti. Itä-Suomen saavutettavuus esim. raidehenkilöliikenteessä on heikompi kuin Länsi-Suomen. Itä-Suomen maakuntien ja kaupunkien yhteisenä tavoitteena on

kolmen tunnin junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin ja Pietariin, mikä vastaa Länsi-Suomen nykyisten raideyhteyksien palvelutasoa. Myös lentoyhteydet Helsingistä itäisen Suomen maakuntakentille (Kuopio, Joensuu ja Kajaani) tulee turvata.

Erittäin tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on vähäliikenteinen tieverkko, jolla on ratkaiseva merkitys mm. raaka-ainekuljetusten osalta. Lieksan kaupungin mielestä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimenpideohjelman yhteydessä perusväylänpidonrahoitus on nostettava aidosti korjausvelkaa vähentävälle tasolle ja tulevana vuosina on huolehdittava, että rahoituksen ostovoima riittää korjausvelan vähentämiseen myös vähäliikenteisellä tieverkolla. Vähäliikenteisen tieverkon talvikunnossapidon riittävyteen, laatuun ja toimenpiteiden oikea-aikaisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

Alueellisten erityiskysymyksen huomioiminen:

Suunnitelmassa on huomioitu alueellisina erityiskysymyksinä muun muassa suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt, sisävesiliikenne Itä-Suomessa, saaristoalueiden yhteysalus- ja maantielauttaliikenne sekä erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen yrityksiä koskevat pitkät kuljetusetäisyydet ja rajaliikenne.

Lieksan kaupunki pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erityisen tärkeinä lähitulevaisuuden toimenpiteinä Lieksan kaupunki pitää kuitenkin Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista. Näillä toimenpiteillä voidaan merkittävästi parantaa koko itäisen Suomen saavutettavuutta.

Kuljetustuen osalta Lieksan kaupunki pitää tarpeellisena, että kuljetustukea jatketaan vuoden 2023 jälkeen. Tämä on Itä-Suomen elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeää. Alueellisesta kuljetustuesta tulee tehdä pysyvä tukimuoto. Päätös pysyvistä alueellisesta kuljetustuesta antaisi selkeän viestin siitä, että pitkien kulkuyhteyksien päässä oleva jalostettuja tuotteita valmistava teollisuus nähdään tulevaisuudessa tärkeänä alueiden taloudellisena moottorina. Epävarmuus alueellisen kuljetustuen pysyvyydestä luon selkeitä haasteita yritysten pitkäjänteiselle investointien suunnittelulle ja työvoiman kehittämiseksi.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**

- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkko ja solmukohdat:

Suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on Lieksan kaupungin mielestä kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja erilaisten kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia. Valtion rahoitusvastuuta ei tule kategorisesti siirtää kunnille.

Kehittyvät solmukohdat ovat tulevaisuudessa suuressa roolissa kulkumuotojen yhtymäkohtina, jotka tuottavat tehokkuutta ja parempaa palvelutasoa ihmisille sekä yrityksille. Kun ihminen ja yritys valitsee tulevaisuudessa ympäristön kannalta parhaan vaihtoehdon, sen palvelutason ja matka-ajan täytyy olla lähtökohtaisesti parempi ja halvempi kuin vanha vaihtoehto. Logistiikan ja toimivan infrastruktuurin merkitys tulevaisuudessa korostuu entisestään. On huomattava, että Suomen teollisuudesta valtaosa on raaka-ainelähtöistä ja sijaitsee seutukaupungeissa. Tämän vuoksi rahoitusta tulee suunnata liikenteen kehittämiseen kaikilla maan eri alueilla, eikä pelkästään valtakunnan osakeskuksiin ja Etelä-Suomeen. Kansallisten yhteyksien lisäksi huomioon on otettava kansainväliset liikenneyhteydet.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut:

Henkilöliikenteen palvelujen kehittämisessä on tärkeää toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden välinen toimiva ja kehittyvä yhteistyö. Pitkänmatkaiselle joukkoliikenteelle tulee määrittää palvelutaso sekä selvittää taksipalveluiden saatavuustilanne maan eri alueilla esimerkiksi liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen yhteydessä. Taksipalveluiden saatavuudessa on tapahtunut merkittävää heikkenemistä taksilainsäädännön uudistuksen jälkeen kasvukeskusten ulkopuolella, mihin olisi kiinnitettävä huomiota.

Pitkänmatkan joukkoliikenteessä huomiota on kiinnitettävä joukkoliikenneyhteyksien jatkuvuuksiin maakuntakeskusten ulkopuolisille alueille. Esimerkiksi Lieksan kaupungin näkökulmasta joukkoliikenneyhteyksien olisi toimittava myös maakuntakeskuksesta Joensuusta muualla maakunnassa oleviin kohteisiin sekä linja-auto että raideliikenteenä. Joukkoliikenteen ketjujen toimimattomuudesta on hyvänä esimerkkinä se, että Lieksan kaupungin alueella sijaitsevalle valtakunnalliselle matkailukohteelle Kolille ei kulje yhtään joukkoliikennevuoroa. Tämä osaltaan pakottaa alueelle tulevat matkailijat käyttämään omia autojaan saavuttaakseen yhden Suomen vetovoimaisimmista matkailukohteista.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on ollut Itä-Suomessa myös rautatieliikenteen osalta velvoite- ja ostoliikenne. Näillä on ollut suuri merkitys erityisesti poikittaisliikenteessä, mutta myös maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välisessä liikenteessä. Rautateiden henkilöliikenteessä palvelutaso tulee pitää velvoiteliikenteen päättymisen jälkeen vähintäänkin vuoden 2019 tasolla. Lieksan kaupungin näkökulmasta on tärkeää, että Joensuusta Lieksan kautta Nurmekseen suuntautuva osto- ja velvoiteliikenteen tulevaisuus on turvattu pidemmällä aikavälillä (esim. 10 vuotta) siten, että VR:llä on mahdollisuus uusaa jo pahoin vanhentunut taajamajunakalustonsa. Tällä hetkellä kalusto on kohtuullisen usein pois käytöstä rikkoutumisten takia ja korvattu linja-autoilla.

Tavaraliikenteen palvelujen kehittämiseksi on tärkeää, että Itä-radana sähköistämistä jatketaan Joensuusta Lieksaan Nurmekseen ja edelleen Kontiomäelle. Sekä tuotteiden että raaka-aineiden tavaravirrat kasvavat raideliikenteessä sekä ympäristösyiden että teollisten investointien kuten esimerkiksi Lieksan teollisten investointien ja Kemin suurteollisuusinvestointien takia.

Liikennejärjestelmän tukitoimet:

Suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomessa on siirrytty tietotyössä merkittävilta osin etätyöskentelyyn. Vallitsevan koronatilanteen vuoksi etätyö on lisääntynyt jo nyt voimakkaasti ja monin paikoin se tulee olemaan laajasti käytössä myös koronarajoitusten purkamisen jälkeen.

Etätyön, -opiskelun ja -palvelujen lisääntyessä liikkuminen muuttaa muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen ja kestävämpien liikkumismuotojen käyttöön kasvavat. Viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittämisen sekä monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palvelujen hyödyntämisen kannalta. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja -suoritteisiin vähentävästi sekä samalla myös vähentää liikkumisesta aiheutuvia päästöjä.

Muut toimenpiteet:

TEN-T-verkkoa ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevissa keskusteluissa on tärkeää olla mukana kaikki alueet. Suunnitelmassa todetaan, että Verkkojen Eurooppa -välinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa. Suunnitelmassa mainitaan Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen sekä Rail Baltica -ratahanke, joka parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Lieksan kaupungin mielestä on tärkeää, että näiden hankkeiden lisäksi keskusteluissa ovat mukana myös Suomen viennin edistämisen kannalta tärkeät yhteydet Venäjälle ja Aasiaan.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Lieksan kaupunki pitää hyvänä, että tulevaisuuden visiolla pyritään aidosti hahmottamaan mahdollista liikennejärjestelmien maailmankuvaa 2050. Visio-osuus näyttäytyy kuitenkin suunnitelmassa keskeneräiseltä ja irrallisena tavoitteeseen nähden.

Lieksan kaupungin näkökulmasta olisi tärkeää, että pitkän aikavälin ulottuvassa visiossa otetaan paremmin huomioon myös kansalaisten hyvinvointinäkökulma kaupallisen näkökulman lisäksi. Tämä tukee maakunnan mahdollisuutta kehittää liikennejärjestelmää paremmin tulevaisuuden kehittämistarpeiden näkökulmasta ottaen huomioon esimerkiksi maakunnan väestömääräkehitysennusteet, jotka lisäävät painetta kasvattaa monimuotoisia liikkumismuotoja väestön ikääntyessä ja ajokortillisten ihmisten määrän vähentyessä. Lisäksi huomiota olisi kiinnitettävä matkaketjujen toimivuuteen maakuntakeskuksista alemman asteen keskuksiin ja keskeisiin matkailukohteisiin.

Liikennejärjestelmän visiossa on otettava paremmin huomioon myös maakunnan asukkaille ja elinkeinoelämälle erittäin tärkeän alemman tieverkon merkitys.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vuoteen 2050 ulottuva visio -kestävä ja saavutettava Suomi on kannatettava. Toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa. Erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen alueiden osalta jää epäselväksi, miten toimenpideohjelma tarkalleen ottaen vie kehitystä vision suuntaan. Merkittävää on, että toimenpideohjelma ei tunnista kovin hyvin seutukaupunkien teollisten keskittymien merkitystä ja sisällä niihin liittyviä kehittämistoimenpiteitä. Vision toteutuminen vaatii pitkäjänteistä ja aitoa vuorovaikutus työtä eri osapuolten kesken.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia kuntatalouteen on käsitelty hyvin suppeasti. Osana arviointia on käsitelty myös prosessiin, kumppanuuteen ja tietopohjaan liittyviä riskejä. Kuntien toimet eivät näy kokonaisuudessa riittävästi, ja suhde muihin liikennejärjestelmäsuunnittelun tasoihin sekä muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin on epäselvä.

Rahoituksen osalta luonnoksen selvä riski on kuntien heikot rahoitusmahdollisuudet, mikä vaikuttaa etenkin esitetyn yhteisrahoitusmallin käyttökelpoisuuteen. Arvioinnissa nostetaan esiin kuntien mahdolliset haasteet yhteisrahoitettavissa toimenpiteissä, muttei kuvata kuntapuolen muun rahoitusympäristön muutosta ja kuntien jo rahoittamia kokonaisuuksia. Suunnitelmassa ei kiinnitetä huomiota kuntien erilaisiin tilanteisiin ja mahdollisuuksiin rahoittaa ja olla mukana liikennejärjestelmien kehittämisessä. Tähän liittyen rahoituksen nykytilaa ei ole tunnuttu ymmärrettävän. Rahoituksen kokonaiskuvan luomisessa on puutteita suunnitelmassa ja vastaavasti virheellisiä tulkintoja vaikutusten arvioinnissa.

Yleistä

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (VLJS) vaikutusten arvioinnissa ei tule keskittyä vain suurten kaupunkiseutujen liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin. Seutukaupungit ovat alueensa keskuksia ja työssäkäyntialueita. Seutukaupungeissa on kasvuyrityksiä sekä vahvasti vientivetoisia yrityksiä, jotka hyödyttävät koko maata. Ne ovat keskeisiä raskaan teollisuuden ja vientiteollisuuden paikkakuntia. Näistä syistä VLJS:ssa ei voida keskittyä vain pääväylien (TNT-verkko) kehittämiseen, alempiasteinen tieverkosto on tärkeä erityisesti pk-yrityksille. Seutukaupunkien näkökulmasta on tärkeää, että infrainvestoinnit kohdentuvat alueellisesti tasaisesti huomioiden pääväyläverkoston lisäksi muutkin väylät.

Henkilöliikenteen sujuvuuden sekä yritysten verkostomaisen toiminnan näkökulmasta seutukuntien keskuksista, seutukaupungeista tulee olla hyvät ja toimivat yhteydet läheisiin maakuntakeskuksiin ja myös maakuntarajojen yli. Logistiikan verkostomaisuus, sisältäen talouden ja tuotannon, vaatii laajempaa tarkastelua, kuin ainoastaan suurimpien kaupunkien väliset nopeat yhteydet.

Seutukaupungit kuten Lieksan kaupunki tarvitsevat välineitä, joilla käydä vuoropuhelua ja kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa. Tarvetta on aitoon vuorovaikutukseen ja keskusteluun seutukaupunkien ja valtion välillä jo varhaisessa asioiden valmisteluvaiheessa.

Määttänen Jarkko
Lieksan kaupunki