

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

YLEISET JA YKSITYISKOHTAISET KOMMENTIT

Kuhmon kaupunki pitää Kainuun Liiton tavoin valitettavana Itä- ja Pohjois-Suomen kannalta, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana ei ole haluttu aidosti käsitellä voimassa olevassa pääväyläasetuksessa olevia puutteita ja tarpeita sekä huomioida samalla tässä yhteydessä edellä mainittujen alueiden erityispiirteitä. Toteamme, että suunnitelman saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Pohjois- ja Itä-Suomen osalta riittävästi lausunnolla olevalla luonnoksella.

Vähäliikenteisen tieverkon talvikunnossapidon riittävyteen, laatuun ja toimenpiteiden oikea-aikaisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota Itä- ja Pohjois-Suomen alueella. Turvallisten ja toimivien metsätalouden kuljetusten näkökulmasta tämä välttämätöntä mm. Kuhmon Woodpolisalueen yritysten näkökulmasta.

Liikennejärjestelmä ei tunnista Kuhmon Vartiuksen rajanylityspaikkaa henkilöliikenteen kannalta merkittävänä. Karjalan tasavallan puolella tehdään ja on tehty runsaasti panostuksia tieverkon kehittämiseen Karjalassa. Tämä linjaus ei näy millään tavalla Suomen valtakunnallisessa suunnitelmassa. Tavaraliikenteen rajanylityspaikoissa Vartiuksen merkitys on merkittävä ja tunnistettu.

Kuljetustuen osalta Kuhmon 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.

Tuemme Suomussalmen kunnan esitystä, että pääväyläasetusta tarkistetaan nopealla aikataululla ja siihen lisätään valtatie 5 välillä Kajaani-Sodankylä.

Kuhmon kaupunki toteaa vastauksina lausuntopyyntöissä esitettyihin kysymyksiin seuraavaa:

Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat alueiden saavutettavuuden parantaminen alueiden kilpailukykyä tukien. Alueiden saavutettavuuden erityiskysymykset ja alueiden kytkeytyminen kansainvälisiin yhteyksiin tulee ottaa huomioon.

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädetään, että runkoverkkoon (pääväyliin) kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Lain yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Valtakunnallisilla keskuksilla tarkoitetaan erityisesti maakuntakeskuksia. Solmukohtilla tarkoitetaan erityisesti satamia, lentoasemia, raja-asemia ja rautatieasemia.

Suunnitelmaluonnoksen referoitu Väyläviraston pääväylistä tehty selvitys toteaa lain vastaisesti, että pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkänmatkaisen liikenteen yhteydet, eikä sitä ole tarpeen muuttaa läheisten maakuntakeskusten välisten tai rajanylityspaikkojen yhteyksien toimivuuden tai kattavuuden takia. Lisäksi maanteiden pääväyläverkolla jo valmiiksi olevat runsaat investointitarpeet, joihin ei kyetä vastaamaan, puoltavat nykyisen pääväyläverkon säilyttämistä.

Kuljetustuen osalta Kuhmon 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 pysyvästä 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 kehittämiselle.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on vähäliikenteinen tieverkko, jolla on ratkaiseva merkitys mm. raaka-ainekuljetusten osalta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimenpideohjelman yhteydessä perusväylänpidonrahoitus on nostettava aidosti korjausvelkaa vähentävälle tasolle ja tulevina vuosina on huolehdittava, että rahoituksen ostovoima riittää korjausvelan vähentämiseen myös vähäliikenteisellä tieverkolla. Vähäliikenteisen tieverkon talvikunnossapidon riittävyyden, laatuun ja toimenpiteiden oikea-aikaisuuteen tulee kiinnittää

erityistä huomiota Itä- ja Pohjois-Suomen alueella. Turvallisten ja toimivien metsätalouden kuljetusten näkökulmasta tämä välttämätöntä mm. Kuhmon Woodpolisalueen yritysten näkökulmasta.

Vähäliikenteisen tieverkon lisäksi yksityisteiden rahoituksesta tulee huolehtia ja niiden iso rooli erityisesti harvaan asutuilla alueilla ottaa huomioon myös osana valtakunnallista liikennejärjestelmää. Kuten suunnitelmaluonnoksessakin todetaan, yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä on Suomessa noin 360 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys muun muassa matkaketjujen toimivuudelle erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksissa, varsinkin puuhuollon ja muun maaseudun elinkeinoelämän ja asutuksen osalta. Yksityisteillä on toimintavarmuuteen liittyviä tehtäviä, kun tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen.

Kuhmon kaupunki pitää hyvänä ja tarpeellisena suunnitelmaluonnoksessa olevaa kirjausta, jonka mukaan valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Valtio sitoutuu tarvittaessa turvaamaan lentoliikennettä erillisten päätösten mukaisesti. Raide- ja lentoliikenteen kehittäminen ovat tärkeitä alueiden yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon näkökulmasta. Raide- ja lentoliikenteellä on merkittäviä vaikutuksia sekä maan sisäiseen että kansainväliseen saavutettavuuteen.

2020 julkaistiin Professori Jorma Mäntysen selvitys tulevaisuuden ilmaliikenteestä Suomessa. Raportissa korostetaan elinkeinoelämän, tutkimus- ja kehitystoiminnan sekä matkailun tarvetta toimiviin lentoyhteyksiin kautta Suomen.

Nykyinen Helsinki-keskeinen liikennöinti raskaalla kalustolla ei vastaa tarvetta ja on kannattamatonta niin lentoyhtiöille kuin lentoasemille. Siirtyminen digitaalisiin ratkaisuihin ja joustavaan liikennöintiin sopivan kokoisella kalustolla luovat pohjaa sähköiselle ilmaliikenteelle. Uusi lentoliikennejärjestelmä tukee ilmastonmuutoksen torjuntaa ja tarjoaa vastauksen kysyntään.

Pitää muistaa, että sähköinen ilmailu ei kehity palvelemaan maan kattavaa saavutettavuutta, ellei ole olemassa kattavaa kenttäverkostoa. Harvaan asuttujen alueiden korpikentät voidaan valjastaa palvelemaan tulevaisuuden ilmailua.

Kuhmon kaupungilla on ollut jo pidempään halu kehittää pienlentokenttää palvelemaan alueen liikkumisen tarpeita. Haluamme olla mukana kehittämässä myös uuden teknologian mukaisia ja kestäviä liikkumisen ratkaisuja. Sähköisessä lentoliikenteessä on mielestämme potentiaali ja se palvelee erityisesti myös harvaan asuttujen alueiden saavutettavuutta. Nyt pitääkin kohottaa katse rohkeasti tulevaisuuden ja nähdä ilmaliikenne todellisena vaihtoehtona Suomen saavutettavuusongelman ratkaisuksi.

Kansalliselle agendalle tulee nostaa aidosti tulevaisuuden ilmaliikenteen mahdollisuudet. Näen, että ne ovat myös edullisemmin ja nopeammin toteutettavissa kuin monet muut liikenteen saavutettavuusinvestoinnit. Sähköinen lentoliikenne voisi avata täysin uusiakin lentoreittimahdollisuuksia Pohjoismaiden välillä ja parantaa arktisen alueen saavutettavuutta. Tulevaisuudessa voisimme liikennöidä pienten lentokenttien välillä ilman kytköstä Helsinki-Vantaan kenttään ja hyödyntää lentotaksipalveluja.

Mallissa voivat olla mukana niin Finavian pienet kentät kuin uudelle tasolle nostettavat pienten paikkakuntien korpikentät. On selvää, että myös harvaan asutulla alueella kehittyvät teollisuusalueet tarvitsevat nopeita yhteyksiä, tällainen on muun muassa Kuhmon kehittyvä puutuoteklusteri.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentamiseksi suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on kohtuuton eikä ole hyväksyttävissä. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion liikenneväylistä ja kunnat taajamien katuverkosta.

Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin tapauskohtaisesti vain isoja hankekokonaisuuksia tai sopimuksellista hankeyhteistyötä kuten esimerkiksi MAL-sopimuksissa.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiossa on runsaasti erilaisia elementtejä ja tavoitteita, osa niistä hyvin kunnianhimoisia, mutta kokonaisuutena se kattaa hyvin koko liikennejärjestelmän kehittämisen.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa.

Vaikutusten arviointi

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

Vaikutusten arvioinnissa arvioidaan pääosin toimenpideohjelman vaikutuksia, eikä arvioida itse suunnitelmaa SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi keskittyä liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia myös maan eri osille.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

Liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee olemaan työkalu, jolla varmistetaan, että valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja liikenneverkon kehittämiseksi määritellyt kriteerit täyttyvät, kun suunnitelmaa viedään käytäntöön. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on tarkasteltu lähinnä pääväyläasetuksen mukaista liikenneverkkoa. Tarkastelun ulkopuolelle jää Itä- ja Pohjois-Suomen kannalta merkittäviä maakuntakeskusten sekä maakunta- ja seutukeskusten välisiä valtatieyhteyksiä. Tarkastelua tulee täydentää edellä mainituin osin.

Suunnitelmassa painotetaan liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden paranemista (tehokkuustavoite). Tehokkuusnäkökulman yhteydessä tulee tiedostaa ja ottaa toimenpide- ja investointiohjelmissa huomioon, että valtion liikennehallinnon käyttämillä laskentamenetelmillä saatavat hyödyt korostuvat taajaan asutuilla alueilla ja suurilla liikennemäärillä, eivätkä ne ota huomioon riittävästi saavutettavuutta ja sen merkitystä maan eri alueille, niiden kilpailukyvyille ja elinkeinojen kehittämiseksi sekä yhteiskunnalliselle kehitykselle.

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen ja vaikuttavuuden kannalta tärkein kuitenkin on Väyläviraston johdolla laadittava investointiohjelma. Ohjelma on laadittava yhteistyössä kuntien, elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista

Kilponen Raija
Kuhmon kaupunki - Kuhmon kaupunginhallituksen puolesta,
kaupunginjohtaja Tytti Määttä 22.2.2021

