

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat alueiden saavutettavuuden parantaminen, alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin 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. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton 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.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mukaan myös 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

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, sillä kolmen tunnin juna ei tule toteutumaan 12-vuotisella suunnitelmakaudella, ja Kajaanin osalta lentoliikenne tulee olemaan pitkälläkin aikavälillä ainoa tapa alle kolmen tunnin yhteydelle.

Toimenpideohjelman kohtaa 5.2.8. Lentoasemaverkosto ja -lentoaikat koskevat kirjaukset ovat lähtökohtaisesti hyviä ja kannatettavia. Lentoliikenteen kehitysnäkymien arvioinnissa ja seuraamisessa tulee olla pitkäjänteisyyttä; arviointia ja seuranta 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”.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä TEN-T ydinverkkokäytävien kehittämisessä tulee huomioida ja tunnistaa myös sen positiiviset ja negatiiviset vaikutukset, joita sen kehittämisellä väistämättä on eri alueille. Tietyille ydinverkkokäytävien valuma- ja etäalueille aiheutuvat negatiiviset vaikutukset tulee tunnistaa ja kansallisin toimin kompensoida. Tämän vuoksi tulee varmistaa myös TEN-T kattavalla verkolla ja muilla pääväylillä pääväyläasetuksen (933/2018) mukainen palvelutaso. Pääväyläasetusta tulee tarkastella rajaliikenteen näkökulmasta uudestaan valtatie 13 osalta välillä Lappeenranta-Nuijamaa ja valtatie 5 osalta Kainuusta pohjoiseen yhteytenä Pohjois-Suomeen.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on vähäliikenteinen tieverkko, jolla on ratkaiseva merkitys mm. raaka-ainekuljetusten osalta. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä VLJS:n 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.

Alueellisten erityiskysymyksen huomioiminen.

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

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erityisen tärkeinä lähitulevaisuuden toimenpiteinä Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää kuitenkin Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista. Näillä toimenpiteillä voidaan merkittävästi parantaa koko itäisen Suomen saavutettavuutta. Lisäksi maakuntaliitto pitää tärkeänä toimenpiteenä Joensuu-Kontiomäki ratayhteyden kehittämistä yhteytenä pohjoisen suuntaan sekä Joensuu-Pieksämäki ratayhteyden kehittämistä osana merkittävää itä-länsisuuntaista ratayhteyttä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää erittäin hyvänä, että Saimaan vesiliikennettä käsitellään osana Suomen kauppamerenkulun järjestelmää. Suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että sisävesiliikenteen toimijoiden lisäksi yhteistyötä tehtäisiin tässä asiassa myös alueen maakuntaliittojen kanssa. Maakuntaliitot vastaavat omalta osaltaan liikennejärjestelmän kehittämisestä osana pitkäjänteistä alueen saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kehittämistä. Itä-Suomen maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Pohjois-Savo) on tuotu voimakkaasti esille vesikuljetusten lisäämistä osana kestävämpää liikennejärjestelmää.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että maantielauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan. Sisävesillä sijaitsevat lossiyhteydet tulee ensisijaisesti päästöjen vähentämiseksi ja kustannusten minimoimiseksi muuttaa silloiksi. Toissijaisena vaihtoehtona on ottaa käyttöön vaihtoehtoisin käyttövoimin toimivaa losseja, joiden toiminta olisi jopa autonomista.

Kuljetustuen osalta on tarpeellista, että kuljetustukea jatketaan vuoden 2023 jälkeen. Tämä on Pohjois-Karjalan maakunnan ja koko 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 luo selkeitä haasteita yritysten pitkäjänteiselle investointien suunnittelulle ja työvoiman kehittämiselle.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkko ja solmukohdat

Suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia.

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, täytyy sen palvelutaso ja matka-aika olla lähtökohtaisesti parempi ja halvempi kuin vanha vaihtoehto. Tämän vuoksi rahoitusta tulisi suunnata liikenteen solmukohtien kehittämiseen kaikilla maan eri alueilla.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelujen kehittämisen osalta Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä toimenpiteenä, että joukkoliikenteessä kehitetään toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyötä, lisäksi Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen osalta määritellään esimerkiksi pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle palvelutaso sekä selvitetään taksipalveluiden saatavuustilanne.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti, mutta palvelutaso tulee pitää vuoteen 2025 asti myös vähintään vuoden 2019 tasolla. Tämä voi tietyissä tapauksissa edellyttää ostoliikenteen lisäämistä, jotta turvataan esim. varhaiset aamuvuorot Kuopiosta ja Joensuusta pääkaupunkiseudulle.

Tavaraliikenteen osalta Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että toimenpiteenä suunnitelmassa esitettäisiin myös tavaraliikenteen logististen solmupisteiden kehittämistä ja logistiikkapalveluiden kehittämistä sekä logistiikan digitalisaation edistämistä.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Liikenne12-suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomessa on siirrytty tietotyössä merkittävilta osin etätyöskentelyyn. Koronan myötä 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.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on huolissaan 5G verkon kehittämisestä Suomen itärajan läheisyydessä. Tehokkain 5G verkko ei tule Suomen itäisimpiin osiin siitä syystä, että Venäjällä on käytössä samat taajuudet. Tämä voi osaltaan estää tai hidastaa myös liikenteen digitaalisten palveluiden käyttöönottoa tällä alueella.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio sisältää oikeat asiat liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

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?

Vaikutustenarvioinnissa arvioidaan pääosin toimenpideohjelman vaikutuksia eikä arvioida itse suunnitelmaa SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee keskittyä liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia myös maan eri osille.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutustenarviointikehikko perustuu hankkeiden vaikutusten arviointiin, joten vaikutustenarviointi on osin liiankin tarkkaa toimenpiteiden tarkkuus huomioiden

Yleistä

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

Strategista tilannekuvaa päivitettäessä liikenne-ennusteissa on jatkossa huomioitava päästövähennystavoitteiden edellyttämät kulkumuotosiirtymät sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Oleellinen osa liikenneverkkojen palvelutasoa on niiden mahdollista ajallinen saavutettavuus. Strategisessa tilannekuvassa tulee käsitellä myös alueiden ajallista saavutettavuutta eri liikennemuodoin vähintään pääkaupunkiseudulta ja tuoda esille mahdolliset erot alueiden välillä.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on tarkasteltu lähinnä pääväyläasetuksen mukaista liikenneverkkoa. Tarkastelun ulkopuolelle jää Itä-Suomen kannalta merkittäviä maakuntakeskusten sekä maakunta- ja seutukeskusten välisiä valtatieyhteyksiä, esimerkiksi valtatie 14, 22 sekä 23.

Strategisessa tilannekuvassa tulisi käsitellä myös tietoliikennettä.

Vartiainen-Lehikoinen Minna
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto - liikenneasiantuntija Jyrki Suorsa