

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 kilpailukykyä tukien. Alueiden saavutettavuuden erityiskysymykset ja alueiden kytkeytyminen kansainvälisiin yhteyksiin tulee ottaa huomioon.

Alueiden välinen saavutettavuus on kirjattu aivan oikein suunnitelman tavoitteisiin, mutta sen osalta esitetyt toimenpiteet eivät vastaa tavoitteeseen. Toimenpiteet korostavat suurten kaupunkien keskinäisiä yhteyksiä, mutta maakuntakeskusten välisten yhteyksien kattava kehittäminen jää heikoksi. Konkreettisesti tämä näkyy siinä, että kun Pohjois-Suomen tärkein poikittainen yhteysväli VT 22 Oulu-Kajaani-Vartius jäi pois pääväyläasetuksesta, niin suunnitelmaluonnoksessa Väyläviraston selvityksen pohjalta asetukseen ei esitetä mitään muutoksia.

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

Suunnitelmaluonnoksen referoitu Väyläviraston pääväylistä tehty selvitys toteaa lain vastaisesti, että pääväyläverkon tulee kattaa vain valtakunnallisesti merkittävimmät pitkämatkaisen 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. Tämä tarkoittaa maanteiden kehittämisen investointien kohdistamista vain pääväylille.

Pääväyliin sisältyy nyt useita yhteysvälejä, joiden liikennemäärät ovat pienemmät kuin Oulu-Kajaani VT 22:lla. Tien raskaan liikenteen määrät tulevat kasvamaan merkittävästi Perämeren rannikon jo käynnissä olevien suurten metsäteollisuusinvestointien valmistuttua. Mikäli Paltamon Kaicellin tehdashanke käynnistyy, raskas liikenne lisääntyy edelleen. VT 22 on Oulun ja Kainuun välinen olennaisen tärkeä yhteys yrityksille, osaamiselle ja ihmisten terveydelle ja elinkeinoelämän kanava Perämeren vientisatamiin.

VT 22 Oulu-Kajaani-Vartius Pohjois-Suomen tärkeimpänä poikittaisena yhteysvälinä ja kansainvälisenä liikenneyhteytenä tulee sisällyttää pääväyläasetukseen, ja samalla toteuttaa sen tieluokituksen muutos VT6:ksi jatkamaan Kajaanista Ouluun, jota Kainuun Liitto on esittänyt. Samoin VT 5 välillä Kajaani-Sodankylä tulee lisätä Kainuun liiton esittämällä tavalla pääväyläasetukseen.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Suunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi perusväylänpidon rahoituksen nostaminen aiempaa korkeammalle tasolle, niin että sen vuosittainen taso on noin 1,4 mrd. euroa vuodesta 2025 lähtien. Tavoite on yleisesti ottaen kannatettava väyläverkon, erityisesti maantieverkon korjausvelan hallitsemiseksi. Suunnitelman linjaus siitä, että perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa priorisoidaan hoidon ja käytön, korjauksen ja liikenteen hallinnan tarpeet pääväyläverkolla jättää pääväyläverkon kuulumattomat väylät heikompaan asemaan. Linjaus korostaa osaltaan pääväyliin kuulumisen merkitystä valtateille.

Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä noin 6,1 mrd. €. Siitä noin 2,45 mrd. € menee jo päätetyille hankkeille. Uusiin kehittämisinvestointeihin on suunnittelukaudella käytettävissä noin 3,26 mrd. €. Tästä rahoituksesta maanteille kohdistuu 42 % (1,37 mrd. €) ja rautateille 54 % (1,76 mrd. €). Painotus rautateiden kehittämiseen on oikea, mutta siinä on oltava aiempaa tasapuolisempi painotus maan eri osien kesken.

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 katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulee

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

Yksi tärkeä osa saavutettavuutta on Itä-Suomessa rautatieliikenteen osalta VR:n velvoite- ja ostoliikenne. Rautateiden henkilöliikenteessä palvelutaso tulee pitää velvoiteliikenteen päättymisen jälkeen vähintäänkin nykytasolla. Tämä voi edellyttää ostoliikenteen lisäämistä, jotta turvataan pitkämatkainen junamatkustus pääkaupunkiseudulle ja takaisin.

Suunnitelman vision mukaan Suomessa siirrytään merkittävästi 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 korostuu viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen mahdollistamaan monipaikkainen asuminen ja työ sekä digitaalisten palvelujen hyödyntäminen. Lisäksi voimakkaan kehittämisen kohteena olevan datakeskusliiketoiminnan kasvuedellytyksille riittävät tietoverkot ovat erittäin tärkeitä. Suunnitelmassa viestintäverkkojen kehittäminen on rajattu liikenneväylien ja liikenteen digitalisaatioon liittyvään kehittämiseen. Sen lisäksi suunnitelmaan tulisi kirjata tavoite koko maan runkotietoverkkojen merkittävästä parantamisesta mm. Cinia Oy:n Koillisväylän datakaapelihankkeen täysimittaiseksi hyödyntämiseksi sekä valtion rahoituksen suuntaaminen runkotietoverkkojen kehittämiseen.

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?

Alueiden, pääkaupunkiseudun ja Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuuden kehittämisen tulee edistää alueiden saavutettavuutta tasapainoisesti. Itä-Suomen saavutettavuus raideliikenteessä 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. Ratojen parantaminen ja henkilöjunaliikenteen lisääminen on myös vaikuttava keino liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Kajaanin kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyksiä ryhdytään Liikenne 12-ohjelman aikana kehittämään voimakkaasti. Kaupunki on ollut mukana Itärata-hankeyhtiön valmistelussa ja tuonut sen aikana eri yhteyksissä erityisesti Savon radan merkittävää perusparannusta ja sen merkitystä toisena jo olemassa olevana ratayhteytenä Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä, pääradan ja Pohjanmaan rinnalla.

On hyvä, että suunnitelman toimenpideohjelmassa mainitaan erikseen Savon ja Karjalan ratojen (Kouvola-Kuopio, Kouvola-Joensuu, Kouvola-Imatra) kehittämisen jatkaminen. Geometrialtaan

auttamattoman vanhanaikaisen Savon radan isot peruskorjaustarpeet nopeita junia varten tulisi mainita myös merkittävimpien nykyliikenteen näkökulmasta peruskorjaustarpeita vaativien rataosuuksien luettelossa. Samassa yhteydessä on kuitenkin hyvin tunnistettu Kontiomäki-Oulu ja Kontiomäki-lisalmi-Ylivieska ratojen välityskyvyn haasteet, joihin valtio onkin jo vastaamassa.

Savon radan haaste verrattuna Karjalan rataan on sen heikko suunnitelmavalmius. Siihen on toiveissa saada parannusta, kun radan varren maakuntaliitot ovat käynnistäneet yhteisen kehittämisselvityksen radan henkilöliikenteen nopeuttamiseksi, mutta uusien suunnitelmien konkretisointi vaatii myös valtion toimia.

Savon radan suunnitelmavalmiutta välillä Kouvola-Kuopio-lisalmi-Kontiomäki ja edelleen Kontiomäki-Oulu on parannettava merkittävästi, ja suunnitelmien perusteella on laadittava radan pitkäjänteinen vaiheittainen perusparannusohjelma.

Henkilöjunaliikenteen nopeutuminen tulee kestämään kauan, joten lentoliikenne tulee olemaan vielä pitkään ainoa liikennemuoto, jolla Kajaanista pääsee Helsinki-Vantaalle ja pääkaupunkiseudulle alle kolmessa tunnissa. Suunnitelman toimenpideohjelman kirjaukset, että valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin, ja että valtio sitoutuu tarvittaessa turvaamaan lentoliikennettä erillisten päätösten mukaisesti ovat hyviä ja kannatettavia linjauksia. Pyrkimyksen sijaan tekstiä tulee kuitenkin muuttaa muotoon ”valtio huolehtii”.

Toimenpideohjelman linjaukset lentoasemaverkostosta ovat kannatettavia. Nykyinen Finavian lentoasemien toiminta verkostoperiaatteella tukee hyvin maan eri osien lentoasemia. Se että valtio aikoo jatkossakin vaikuttaa EU:ssa siihen, että Finavian lentoasemat voivat jatkaa verkostoperiaatteella, on oikea kansallisen edunvalvonnan tavoite.

Henkilöjunaliikenteen merkittävä nopeutuminen tulee kestämään kauan, joten lentoliikenne tulee olemaan vielä pitkään ainoa liikennemuoto, jolla Kajaanista pääsee Helsinki-Vantaalle ja pääkaupunkiseudulle alle kolmessa tunnissa. Toimenpideohjelman kirjaukset, että valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin, ja että valtio sitoutuu tarvittaessa turvaamaan lentoliikennettä erillisten päätösten mukaisesti ovat hyviä ja kannatettavia linjauksia. Pyrkimyksen sijaan tekstiä tulee kuitenkin muuttaa muotoon ” valtio huolehtii kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin.”

Henkilö- ja tavaraliikenteen palveluissa valtion lisäpanostukset joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen ovat kannatettavia tavoitteita, mutta niiden painotus vain suuriin ja keskisuuriin kaupunkiseutuihin ei kohtele maan eri osia tasapuolisesti. Tavoite määritellä palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille on oikea ja kannatettava, sekä se että valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025

alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Tervetullut on myös tavoite kehittää henkilökuljetusten yhdistelyä ja osoittaa siihen valtionavustusta myös kunnille.

Joukkoliikenteen elvyttävän tukemisen lisäpanostusten alueellista kohdentumista tulee tarkastella uudelleen tavoitteena sen tasapuolisempi suuntautuminen.

Suunnitelman vision mukaan Suomessa siirrytään merkittävästi 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 korostuu viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen mahdollistamaan monipaikkainen asuminen ja työ sekä digitaalisten palvelujen hyödyntäminen. Lisäksi voimakkaan kehittämisen kohteena olevan datakeskusliiketoiminnan kasvuedellytyksille riittävät tietoverkot ja niiden kytkeytyminen kansainvälisiin datayhteyksiin, kuten Cinia Oy:n Koillisväylän datakaapeliin ovat erittäin tärkeitä. Suunnitelmassa viestintäverkkojen kehittäminen on kuitenkin rajattu etupäässä liikenneväylien ja liikenteen digitalisaatioon liittyvään kehittämiseen. Suunnitelmaan tulee kirjata tavoite koko maan runkotietoverkkojen merkittävästä parantamisesta sekä valtion rahoituksen suuntaamisesta siihen.

Itä- ja Pohjois-Suomen alueellisena erityiskysymyksenä suunnitelmassa tuodaan esille myös alueellinen kuljetustuki, johon käytetään vuosittain 6 M €. Kuljetustuki alentaa syrjäisillä alueilla toimivien PK-rytysten pitkien etäisyyksien myötä syntyviä kuljetuskustannuksia ja parantaa yritystoiminnan kannattavuutta. Suunnitelmalinjauksen mukaan valtio arvioi tarpeen kuljetustuen jatkolle vuoden 2023 jälkeen ja selvittää, voidaanko sen myöntämisessä ottaa ympäristönäkökohtia painottavia kannusteita huomioon. Itä- ja Pohjois-Suomen elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeästä alueellisesta kuljetustuesta tulee tehdä pysyvä tukimuoto, ja antaa siten viesti, että pitkienkin kulkuyhteyksien päässä oleva teollisuuden kilpailukyky nähdään tärkeänä.

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

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.

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 valtatieteyhteyksiä. 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.

Hämäläinen Risto

Kajaanin kaupunki - Kajaanin kaupunginhallitus 16.2.2021 § 30