Marko Tanttu
1.6.2021

Etelä-Savon maakuntaliiton asiantuntijalausunto Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Suuntana pitkäjänteinen ja kokonaisvaltainen liikennepolitiikka

Etelä-Savon maakuntaliitto pitää Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) laatimista hyvänä ja kannatettavana asiana, koska suunnitelman avulla pystytään tekemään pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa sekä varmistamaan aiempaa parempi EU-rahoituksen kokonaissaanto. Erityisen tärkeää on, että suunnitelman toteuttamisessa huolehditaan alueellisesta tasapainosta ja alueiden yhdenvertaisesta kehittämisestä (erityisesti kehittämishankkeiden alueellisen kohdentumisen kannalta).

Etelä-Savon maakuntaliiton mielestä suunnitelman vaikuttavuutta, ennustettavuutta ja ohjausvaikutusta voisi vahvistaa tekemällä siitä kokonaisuuden, jossa olisi mukana myös eri liikennemuotojen päästövähennyskartta, liikenneturvallisuusstrategia sekä liikenteen verotus ja muut taloudelliset ohjauskeinot. Näillä liikennepolitiikan muutoksilla Liikenne 12-suunnitelma muodostaisi täydellisemmän kokonaiskuvan liikennepolitiikan tulevaisuudesta.

Toteuttamis- ja investointiohjelmissa on varauduttava itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen

Itä-Suomen maakunnilla on yhteinen näkemys itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Itä-Suomen neuvottelukunnan 24.3.2021 linjaamat keskeiset toimenpiteet itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittämiseksi ovat liitteenä. Esitetyille pitkäjänteisille toimenpiteille ja suunnitteluvalmiuden parantamiselle on osoitettava tarvittava pitkän aikavälin rahoitus, jotta Liikenne12 -suunnitelma voidaan myös käytännössä toteuttaa.

Huolena rahoituksen notkahdus vuosina 2023-2024

Suunnitelmassa esitetyn valtion rahoitusohjelman mukaan perusväylänpidon rahoitustaso on alhaisempi vuosina 2023-2024 verrattuna vuoden 2022 tasoon, jolle tasolle rahoitus nousee vuonna 2025. Etelä-Savon maakuntaliitto on huolissaan siitä, että vuosien 2023-2024 rahoituksella ei voida hillitä korjausvelan kasvua vaan korjausvelka itse asiassa kasvaa tänä aikana. Tämä heikentää mahdollisuuksia vähentää korjausvelkaa koko suunnitelmakaudella verrattuna nykytilanteeseen. Julkisen talouden

suunnitelmassa esitetyt määrärahaleikkaukset vuosille 2022–2025 eivät saa kohdentua perusväylänpidon rahoitukseen.

Rahoitusohjelmassa myös monen muun toimenpidekokonaisuuden kohdalla rahoitus kehittyy samoin kuin perusväylänpidossa. Joukossa on perusväylänpidon ohella kokonaisuuksia, kuten joukkoliikenteen palvelutaso, joiden riittävä rahoitus on turvattava myös vuosina 2023-2024.

Perusväylänpidon rahoitustason nosto

Perusväylänpidon rahoitus on nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen niin pääväylillä kuin elinkeinoelämän kuljetusten ja matkailuliikenteen kannalta merkittävällä vähäliikenteisellä tieverkolla. Näin mahdollistetaan sekä elinkeinotoiminnan että monipaikkaisuuden kehittyminen Etelä-Savossa. Tienpidosta huolehtimisen tulee perustua Väyläviraston ja ELY-keskusten asiantuntemukseen sekä itäisen Suomen maakuntien liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmiin.

Liikenne 12 -suunnitelmassa painottuu pääväyläverkkoajattelu. Pääväylien (LVM:n asetus 933/2018) ulkopuolella on kuitenkin huomattava määrä maantieverkkoa, jolla on merkittäviä palvelutasopuutteita. Näillä maanteillä on usein tärkeä rooli alueiden saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Liikenne 12 -suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitus kokonaisuutena lisääntyy suunnitelmakaudella, mutta tienpidon suhteellinen osuus perusväylänpidon kokonaisuudesta laskee kaksi prosenttiyksikköä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että perustienpidon rahoitus kasvaa vain vähän ja maanteiden korjausvelkaa ei pystytä vähentämään kestävällä ja toivotulla tavalla.

Itäisen Suomen raideyhteyksien kehittäminen

Itä-Suomen aluekehityksen ehdoton edellytys on ajallisen saavutettavuuden parantaminen. Liikenne 12-suunnitelman toteuttamis- ja investointiohjelmissa on varauduttava itäisen Suomen raideyhteyksien kehittämiseen.

Itä-Suomen saavutettavuus on tällä hetkellä raidehenkilöliikenteessä 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.

Savon ja Karjalan ratojen matka-aikojen nopeuttaminen mahdollisimman nopeasti on tärkeää alueiden tasapuolisen kehittämisen vuoksi. Nykyisiä ratoja tulee kehittää kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi, välityskyvyn ja

liikennöinnin täsmällisyyden lisäämiseksi sekä Suomen viennin kannalta tärkeiden kuljetusten turvaamiseksi.

Lentorata-Porvoo-Kouvola linjauksen toteutuminen vahvistaa entisestään koko itäisen Suomen saavutettavuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö ja itäisen Suomen kaupungit ja kunnat ovat edenneet nopeasti ja hyvässä yhteisymmärryksessä hankeyhtiöneuvottelussa, mikä mahdollistaa suunnitteluyhtiön toiminnan käynnistämisen nopeasti. Suunnittelun kanssa samanaikaisesti on varauduttava myös yhteyden toteuttamiseen.

Joukkoliikenteen palvelutason on mahdollistettava itäisen Suomen kilpailukykyinen ja kestävä saavutettavuus

Etelä-Savon maakuntaliitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen palvelutaso ja riittävä rahoitus mahdollistavat jatkossakin itäisen Suomen kilpailukykyisen ja kestävän saavutettavuuden Etelä-Savo pitää erinomaisena Liikenne 12 -suunnitelman linjausta, jonka mukaan

1. valtio määrittelee yhdessä alueiden kanssa palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille.
2. valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa ostoliikenteellä vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti.

Koronapandemia on supistanut voimakkaasti markkinaehtoista liikennettä ja joukkoliikenteen palvelutaso on turvattava ostoliikenteellä jo ennen vuotta 2025**.**

Erityisesti lentoliikenteessä tulee löytää ratkaisu nopeasti. Valtion on turvattava lentoliikenteen vuorotarjonta Helsingistä itäisen Suomen maakuntakentille (Kuopio, Joensuu, Kajaani ja Savonlinna) osana alle kolmen tunnin palvelutasoa maakuntien ja Helsingin välillä, kunnes markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytykset ovat palautuneet. Vuoden 2022 rahoitus tulee osoittaa välittömästi, jotta ostoliikenteen kilpailutus voidaan käynnistää.

Toimivat viestintäyhteydet vähentävät liikkumistarvetta ja mahdollistavat kestävän monipaikkaisen arjen

Etelä-Savon maakuntaliitto pitää tärkeänä kaukojunien internetyhteyksien parantamista, mutta muistuttaa myös haja-asutusalueiden yhteyksien kehittämisen tarpeellisuudesta, jota tulisi myös käsitellä suunnitelmassa tarkemmin. Valtion tulee varautua

osallistumaan nopealla aikataululla kaukojunien internetyhteyksien parantamiseen yhteistyössä VR:n ja teleoperaattoreiden kanssa ja näin mahdollistaa liikkuva monipaikkainen työ ja pendelöinti.

Suunnitelmassa on hyvin tunnistettu viestintäverkkojen merkitys osana liikennejärjestelmää ja niiden tuomat mahdollisuudet monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palveluiden hyödyntämisen kannalta sekä vaikutus fyysisen liikenteen tarpeeseen ja suoritteisiin vähentävästi. Suunnitelmassa ei ole kuitenkaan otettu huomioon kotitalouksien ja yritysten yhteyksien kehittämistä laajemmin vaan esitetyt toimenpiteet yhteyksien kehittämiseksi keskittyvät keskeiselle väyläverkolle ja solmukohtiin.

Suunnitelmassa tunnistettava myös suorat kansainväliset yhteydet

Etelä-Savon maakuntaliiton näkemyksen mukaan strategisissa linjauksissa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itäisessä Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta sekä näihin kytkeytyviä rajanylityspaikkoja. Toimivat rajanylityspaikat ovat kansainväliselle itäiselle Suomelle elinehto.

Itäiselle Suomelle tunnusomaisissa piirteissä mainitaan kansainvälisten liikenneyhteyksien merkityksen korostuminen erityisesti kuljetusketjuissa (maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulku Saimaan kanavan kautta ja lentoliikenteen suorat kansainväliset yhteydet). Itäisen Suomen maakunnat pitävät tätä kirjausta hyvänä, koska kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee itäisen Suomen kautta (mm. 100 % rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteestä).

Suunnitelman strategisissa linjauksissa kuitenkin Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat edelleen vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Satamien ja lentoasemien rooli nähdään olennaisena osana kansainvälisiä matka- ja kuljetusketjuja maantie- ja rautatieliikenteen rajanylityspaikkojen jäädessä vähälle huomiolle.

Sisävesiliikenteen kehittäminen

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Etelä-Savon maakuntaliitto pitää tärkeänä, että sisävesiliikenteen toimijoiden lisäksi yhteistyötä tehdään myös alueen maakuntaliittojen kanssa. Maakuntaliitot vastaavat omalta

osaltaan liikennejärjestelmän kehittämisestä osana pitkäjänteistä alueen saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kehittämistä. Jatkossa on tärkeää, että Saimaan alueen satamalogistiikkaa ja vesiliikenneyhteyksiä kehitetään lisääntyvän rahti- ja risteilyliikenteen tarpeisiin luonto- ja ympäristönäkökulmat huomioiden.

Etelä-Savon maakuntaliitto pitää hyvänä, että maantielauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan. Lyhyiden lauttavälien silloittamiseen tulee varautua suunnitelman toteuttamisessa. Väyläviraston selvityksen (42/2019) mukaan Saimaan vesistöalueella on useita lyhyitä lauttavälejä, joiden korvaaminen silloilla olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa. Lisäksi elinkeinoelämän raskaiden kuljetusten kulku helpottuu Saimaan syväväylällä ja maantieverkolla painorajoituksien poistuessa.

Finavian verkoston ulkopuolisten kenttien tukeminen

Valtiontuen tarpeeksi Finavian verkoston ulkopuolisille kentille on arvioitu n. 1 M€ vuodessa. On kuitenkin tärkeää, että Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän kasvaessa lisätään myös kokonaistuen määrää.

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia seurattava

Etelä-Savon maakuntaliitto pitää tärkeänä, että jatkossa suunnitelman toteutumisen ja rahoituksen kohdentumista seurataan ja arvioidaan erityisesti suhteessa suunnitelman visioon 2050, tavoitteisiin sekä strategisiin linjauksiin. Tärkeää on seurata myös vaikutuksia aluekehitykseen, aluetalouteen ja alueiden saavutettavuuteen.

Ystävällisin terveisin,

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pentti Mäkinen
Maakuntajohtaja

Marko Tanttu
Yhteyspäällikkö

Liitteet
Itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittäminen