

1.6.2021

Dnro 148/08.00.00/2019

Eduskunta

LiV@eduskunta.fi
00102 EDUSKUNTA

Viite: viestinne 24.5.2021, Liikenne- ja viestintävaliokunta torstai 03.06.2021 klo 12.00 / VNS 2/2021 / Asiantuntijapyyntö

ASiantuntijalausunto VNS 2/2021 VP Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Yleistä

Kainuun liitto pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista hyvänä asiana, koska suunnitelman avulla pystytään tekemään pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa sekä varmistamaan aiempaa parempi EU-rahoituksen kokonaissaanto.

Itä-Suomen neuvottelukunta on 24.3.2021 linjannut keskeiset toimenpiteet itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittämiseksi (liite). Keskeisimmät Kainuuta koskevat investointihankkeet sisältyvät siihen. Toimenpiteille ja suunnitteluvalmiuden parantamiseen on osoitettava tarvittava pitkän aikavälin rahoitus.

Kainuun liitto näkee merkittävimpana puutteena Itä- ja Pohjois-Suomen kannalta sen, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana ei ole haluttu aidosti huomioida alueiden erityispiirteitä ja korjata voimassa olevassa pääväyläasetuksessa (LVM 933/2018) olevia puutteita. Maakuntakeskukset ovat kansallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia ja niiden väliset yhteydet tulee luokitella pääväyläliikenteeksi riippumatta niiden liikennevoimista. Kainuun liiton mielestä suunnitelman saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Itä- ja Pohjois-Suomen osalta valtioneuvoston selonteon VNS 2/2021 vp mukaisella suunnitelmalla.

Valtatie 5 Helsinki-Sodankylä (Viitosväylä) on valtakunnallisesti merkittävä pitkänmatkaisten elinkeinoelämän kuljetusten sekä työmatka- ja matkailuliikenteen väylä. Sen merkitys liikenne- ja kehityskäytävänä on erittäin suuri Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnille. Tärkeää on myös huomata, että valtatie 5 kanssa samassa liikennekäytävässä Kainuusta Kemijärvelle saakka ei ole olemassa olevaa raideyhteyttä, joka toimisi valtatielle 5 rinnakkaisena elinkeinoelämän kuljetusreittinä ja tarvittaessa huoltovarmuusyhteytenä.

Kainuun liitto on aiemmin esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle valtatie 6 Helsinki-Joensuu-Kajaani (nykyisin pääväyläverkossa) yhteysvälin muuttamista siten, että valtatie 6 käsittää maantieyhteyden Helsinki-Joensuu-Kajaani-Oulu ja kantatien 89 Paltamo-Vartius muuttamista valtatieksi ja nimeämistä valtatieksi 22 Paltamo-Vartius. Valtatie 6 muodostuu nykyisellään yhteysvälistä Helsinki-Joensuu-Kajaani ja valtatie 22 muodostuu yhteysvälistä Oulu-Kajaani sekä kantatie 89 muodostuu yhteysvälistä Paltamo-Vartius.

Osoite:

Kainuun liitto,
Kauppakatu 1
87100 Kajaani

Sähköposti:

etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi
Kirjaamo 040 722 0900
www.kainuunliitto.fi

Laskutus:

Verkkolaskuosoite
003724969924
Verkkolaskuoperaattori
Basware Oyj
Välittäjän tunnus BAWCFI22

Y-tunnus:

2496992-4

Valtateiden 6 ja 22 yhteysvälimäärityä koskevat muutokset selkeyttäisivät valtatieverkostoa valtatie 6 muodostaessa valtakunnallisen Helsinki-Joensuu-Kajaani-Oulu yhteysvälin ja kehätien. Kantatien 89 tieluokkaa ja numerointia koskeva muutos valtatieksi 22 korostaisi Pohjois-Suomen merkittävimmän maan poikkisuuntaisen kansainvälisen rajaliikenneyhteyden merkitystä. Tieluokkamutoksen tekniset edellytykset ovat kunnossa ja valtatie 22 koskevissa suunnitelmissa on jo nyt usein mainittu Vartius osana suunnittelu- ja yhteysvälikokonaisuutta.

Kainuun liitto on todennut valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta antamassaan lausunnossa (15.2.2021) aiemmin LVM:lle antamansa esityksen, jossa todetaan, että pääväyläasetusta tarkistetaan nopealla aikataululla ja siihen lisätään valtatie 5 välillä Kajaani-So-dankylä ja valtatie 6 välillä Kajaani-Oulu (ml. tieluokkamuu-tos). Edellä mainitut valtatie-t ovat merkittäviä muun muassa saavutettavuuden, kansainvälisen liikenteen ja maan tieverkon verkostomaisuuden toteutumisen vuoksi, niiden yhdistäessä alueita ja merkittäviä liikenteellisiä solmuja sekä niiden palvellessa erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Kainuun liiton näkemyksen mukaan pääväyläasetus ei menetä oleellisilta osin merkitystään, mikäli pääväyläasetusta täydennetään edellä mainituilla tieyhteyksillä. Tämä antaisi myös vahvan signaalin Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnille valtion tahdosta edistää alueiden elinvoimaa, kehittymistä ja saavutettavuuden paranemista.

VNS 2/2021 vp ja liikenneverkot (perusväylänpito ja kehittäminen)

Kainuun liitto esittää, että perusväylänpidon rahoitus nostetaan pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen pääväylien lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeällä vähäliikenteisellä tieverkolla. Tienpidon ohjelmoinnin tulee perustua Väyläviraston ja ELY-keskusten asiantuntemukseen sekä maakuntien liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmiin.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painottuu pääväyläverkkoajattelu. Pääväylien (LVM:n asetus 933/2018) ulkopuolella on kuitenkin huomattava määrä maantieverkkoa, jolla on merkittäviä palvelutasopuutteita. Näillä maanteilla on usein tärkeä rooli alueiden saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitus kokonaisuutena lisääntyy suunnitelmakaudella, mutta tienpidon suhteellinen osuus perusväylänpidon kokonaisuudesta laskee kaksi prosenttiyksikköä. Kainuun liitto ilmaisee huolensa asiasta, koska tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että perustienpidon rahoitus kasvaa vain vähän ja maanteiden korjausvelkaa ei pystytä vähentämään kestävällä ja toivotulla tavalla. Julkisen talouden suunnitelmassa esitetyt määräraahaleikkaukset vuosille 2022–2025 eivät saa kohdentua perusväylänpidon rahoitukseen.

VNS 2/2021 vp ja henkilöliikenteen palvelut

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen palvelutaso ja riittävä rahoitus mahdollistavat Kainuun kilpailukykyisen ja kestävästi saavutettavuuden. Suunnitelmassa esitetään, että valtio määrittelee palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vuosina 2021–2022. Valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Korona-pandemia on supistanut voimakkaasti markkinaehtoista liikennettä ja joukkoliikenteen palvelutaso on turvattava nopeammalla aikataululla. Kainuun liitto esittää, että on löydettävä ratkaisu, miten palvelutaso toteutetaan 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 koronapandemian jälkeen.* Vuoden 2022 rahoitus tulee osoittaa välittömästi, jotta ostoliikenteen kilpailutus voidaan käynnistää.

Suunnitelman toimenpideohjelman kohtaa 5.2.7 Lentoasemaverkosto ja -lentopaikat 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 valitsevan koronatilanteen vuoksi. Lentoliikenteellä on merkittävä rooli alueiden saavutettavuudelle. Toimenpide-ohjelman kirjaus ”huolehtimaan pyrkimisestä” kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta 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”*. Valtiontuen tarpeeksi Finavian verkoston ulkopuolisille kentille on arvioitu noin 1 M€ vuodessa. On tärkeää, että Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän kasvaessa lisätään myös kokonaistuen määrää.

VNS 2/2021 vp ja alueelliset erityiskysymykset

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). Kainuun liitto pitää tätä kirjausta hyvänä, koska kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävistä liikenteistä valtaosa kulkee itäisen Suomen kautta (mm. 100 % rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteestä).

Kainuun liiton näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itäisessä ja Pohjois-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa myös Suomen maakuntakentiltä. Toimivat rajanylityspaikat ovat kansainväliselle itäiselle Suomelle elinehto.

Suunnitelman strategisissa linjauksissa 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.

Tavaraliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie-, rautatie- ja vesitieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Rajaliikenteen osalta on tärkeää huolehtia toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistaa tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Ruotsin ja Norjan sekä Venäjän puolen liikenneinfrahankkeiden kanssa.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Karjalan ja Savon ratojen matka-aikojen nopeuttaminen on tärkeää alueiden tasapuolisen kehittämisen vuoksi. Itäisen Suomen suhteellinen saavutettavuus raideliikenteessä on heikompi maan länsiosaan verrattuna. Itäisen Suomen pääosin yksiraiteisella rataverkolla kulkee henkilöjunien lisäksi erittäin paljon teollisuuden kuljetuksia, jotka suuntautuvat Suomen sisällä Hamina-Kotka-satamaan ja kansainvälisesti rajanylityspaikkojen kautta Venäjälle ja Aasiaan. Nykyisiä ratoja tulee kehittää kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi, välityskyvyn ja liikennöinnin täsmällisyyden lisäämiseksi sekä Suomen viennin kannalta tärkeiden kuljetusten turvaamiseksi. Valtion tulee varautua pikaisesti suunnitelmavalmiuden lisäämiseen sekä nopeuttamis- ja toimintavarmuutta parantavien toimenpiteiden välittömään käynnistämiseen.

Kainuun liitto pitää tarpeellisena alueellisen kuljetustuen jatkamista vuoden 2023 jälkeen. Tämä on 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 kehittämislle Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

VNS 2/2021 vp ja toimivat viestintäyhteydet

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 vähentää liikkumisesta aiheutuvia päästöjä.

Tärkeää on myös ottaa huomioon 5G-verkon kehittämiseen kohdistuvat rajoitteet 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.

Kainuun liitto pitää tärkeänä myös henkilöliikenteen kaukojunien internetyhteyksien parantamista. Toimivat yhteydet mahdollistavat sujuvan arjen, liikkuvan monipaikkaisen työn ja pendelöinnin. Henkilöjunamatkustajien verkkoyhteyksien parantaminen vaatii mobiiliverkon uudistamista ja vahvistamista. Valtion tulee varautua osallistumaan nopealla aikataululla kaukojunien internetyhteyksien parantamiseen yhteistyössä VR:n ja teleoperaattoreiden kanssa.

VNS 2/2021 vp ja liikenteen rahoitus sekä suunnitelman seuranta

Suunnitelmassa esitetty sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on Kainuun liiton mielestä kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin valtion ja kuntien välisiin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Valtakunnallisista periaatteista sopiminen on lähtökohtaisesti tärkeää, mutta periaatteiden tulee olla molempien osapuolten kannalta selkeät, tasapuoliset ja oikeudenmukaiset.

Suunnitelmassa painotetaan liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden parantamista (tehokkuustavoite). Tehokkuustavoitetta koskevista strategisista linjauksista muun muassa todetaan, että uudet investoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset. Tehokkuusnäkökulman yhteydessä tulee tiedostaa ja ottaa toimenpide- ja investointiohjelmassa huomioon, että valtion liikennehallinnon käyttämillä laskentamenetelmillä (hankearviointi, H/K-laskelma) saatavat hyödyt korostuvat taajaan asutuilla alueilla ja suurilla liikennemäärillä, eivätkä ne ota huomioon riittävästi saavutettavuutta ja sen merkitystä muille alueille, ilmastonäkökulmia tai maankäytön kehittymistä laajemmin maan erilaisilla alueilla.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että jatkossa seurataan liikenteen rahoituksen yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, erityisesti vaikutuksia aluekehitykseen, aluetalouteen ja alueiden saavutettavuuteen. Erityisen tärkeänä pidetään sitä, miten seurataan ja huolehditaan alueellisesta tasapainosta ja alueiden yhdenvertaisesta kehittämisestä (erityisesti kehittämishankkeiden alueellisen kohdentumisen kannalta).

Kainuun liiton mielestä on tärkeää, että jatkossa liikenteen rahoituksen kohdentamista seurataan myös suhteessa suunnitelmaan, muun muassa Vision 2050 edistymiseen, tavoitteiden edistymiseen ja strategisten linjausten toteutumiseen. Määrärahaseurannan lisäksi suunnitelman vaikuttavuutta on seurattava suhteessa käytettyihin määrärahoihin.

Kainuun liitto toteaa, että suunnitelmassa ei esitetä ratkaisuja, jotka liittyvät erikseen tehtäviin päätöksiin mm. eri liikennemuotojen päästövähennystiekartoista,

liikenneturvallisuusstrategiasta sekä liikenteen verotuksesta ja muista taloudellisista ohjauskeinoista. Näiltä osin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ole kokonaiskuva liikennepolitiikan tulevaisuudesta vaan osa kokonaisuudesta. Kainuun liiton mielestä tulee varmistaa eri prosessien tuloksina syntyneiden päätösten yhteensovitus kokonaisvaltaiseksi, pitkäjänteiseksi liikennepolitiikaksi myös rahoitusten osalta.

Kainuun liitto



Pentti Malinen
maakuntajohtaja



Sanna Schroderus
suunnittelujohtaja

Liite:

Itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittäminen

