Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asiantuntijalausunto VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Yleistä

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät Liikenne 12 -suunnitelman laatimista hyvänä ja kannatettavana 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 (Liitteenä). Toimenpiteille ja suunnitteluvalmiuden parantamiseen on osoitettava tarvittava rahoitus.

Liikenneverkot (perusväylänpito ja kehittäminen)

Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät, 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 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. Itäisen Suomen maakunnat ilmaisevat 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 määrärahaleikkaukset vuosille 2022–2025 eivät saa kohdentua perusväylänpidon rahoitukseen.

Henkilöliikenteen palvelut

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät tärkeänä, että joukkoliikenteen palvelutaso ja riittävä rahoitus mahdollistavat jatkossakin itäisen Suomen kilpailukykyisen ja kestävän saavutettavuuden. Liikenne 12 -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. Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät, 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.

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.

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 HaminaKotka-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.

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät tärkeänä myös 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.

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). 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 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. Itäisen Suomen maakuntien näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itäisessä Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Niiden lisäksi Finavian ulkopuolista Lappeenrannan lentoasemaa kehitetään Euroopan suurimman lentoyhtiön Suomen hubina, josta on useita suoria reittilentoyhteyksiä Euroopan eri kentille. Suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa myös muilta itäisen Suomen maakuntakentiltä.

Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie-, rautatie- ja vesitieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Saimaan kanavan sulkujen pidentämisen lisäksi Karjalan radan kehittäminen on erityisen tärkeää rautateiden kansainvälisten kuljetusten sekä Helsingin ja Pietarin välisen henkilöjunaliikenteen näkökulmasta. Rautateiden TEN-T-ydinverkon jatkaminen Luumäeltä Imatran rajanylityspaikalle on kansainvälisten kuljetusten turvaamisen kannalta merkittävä asia.

Suunnitelmassa mainitaan Helsinki-Vantaan lentoaseman 22 miljoonaa matkustajaa vuodessa (luvussa mukana kotimaan liikenne), mutta unohdetaan mainita itäisen Suomen rajanylityspaikkojen 9 miljoonaa

matkustajaa vuodessa. Kansainvälisyys korostuu itäisessä Suomessa, jossa sijaitsee myös Suomen viennin kannalta merkittäviä yrityksiä ja jossa tarve kansainväliseen kanssakäymiseen on jatkuvaa sekä yritysten että paikallisten asukkaiden näkökulmasta. Toimivat rajanylityspaikat ovat kansainväliselle itäiselle Suomelle elinehto.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät, että sisävesiliikenteen toimijoiden lisäksi yhteistyötä tehdään myös alueen maakuntaliittojen kanssa. Maakuntaliitot vastaavat omalta osaltaan liikennejärjestelmän kehittämisestä osana pitkäjänteistä alueen saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kehittämistä. Itäisen Suomen maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Pohjois-Savo) on tuotu voimakkaasti esille vesikuljetusten lisääminen osana kestävämpää liikennejärjestelmää. Jatkossa on tärkeää, että Saimaan alueen satamalogistiikkaa ja vesiliikenneyhteyksiä kehitetään lisääntyvän rahti- ja risteilyliikenteen tarpeisiin luonto- ja ympäristönäkökulmat huomioiden.

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että maantielauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan. Väyläviraston selvityksen (42/2019) mukaan Saimaan vesistöalueella on useita lyhyitä lauttavälejä, joiden korvaaminen silloilla olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa. Lisäksi elinkeinoelämän raskaiden kuljetusten kulku helpottuu, kun painorajoitukset poistuvat. Lyhyiden lauttavälien silloittamiseen tulee varautua suunnitelman toteuttamisessa.

Liikenne 12 -suunnitelman ja liikenteen rahoituksen seuranta

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät tärkeänä, että jatkossa seurataan liikenteen rahoituksen yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, erityisesti vaikutuksia aluekehitykseen, aluetalouteen ja alueiden saavutettavuuteen. Erityisen tärkeänä maakuntaliitot pitävät sitä, miten seurataan ja huolehditaan alueellisesta tasapainosta ja alueiden yhdenvertaisesta kehittämisestä (erityisesti kehittämishankkeiden alueellisen kohdentumisen kannalta).

Itäisen Suomen maakuntaliittojen mielestä on tärkeää, että jatkossa liikenteen rahoituksen kohdentamista seurataan myös suhteessa Liikenne 12 -suunnitelmaan, mm. visio2050 edistymiseen, tavoitteiden edistymiseen ja strategisten linjausten toteutumiseen. Määrärahaseurannan lisäksi suunnitelman vaikuttavuutta on seurattava suhteessa käytettyihin määrärahoihin.

Itäisen Suomen maakuntaliitot toteavat, että Liikenne 12 -suunnitelmassa ei esitetä ratkaisuja, jotka liittyvät erikseen tehtävistä päätöksistä mm. eri liikennemuotojen päästövähennystiekartoista, liikenneturvallisuusstrategiasta sekä liikenteen verotuksesta ja muista taloudellisista ohjauskeinoista. Näiltä osin VLJS ei ole kokonaiskuva liikennepolitiikan tulevaisuudesta vaan osa kokonaisuudesta. Itäisen Suomen maakuntaliittojen mielestä tulee varmistaa eri prosessien tuloksina syntyneiden päätösten yhteensovitus kokonaisvaltaiseksi, pitkäjänteiseksi liikennepolitiikaksi myös rahoitusten osalta.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Markus Hirvonen, maakuntajohtaja

Etelä-Karjalan liitto
Satu Sikanen, maakuntajohtaja

Etelä-Savon maakuntaliitto
Pentti Mäkinen, maakuntajohtaja

Kainuun liitto
Pentti Malinen, maakuntajohtaja

Pohjois-Savon liitto
Marko Korhonen, maakuntajohtaja

Liite: Itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittäminen

Jakelu:
Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

LVM
Väylävirasto
Traficom
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Savon maakuntaliittoliitto
Kainuun liitto
Pohjois-Savon liitto