



29.1.2021

Kannanotto valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

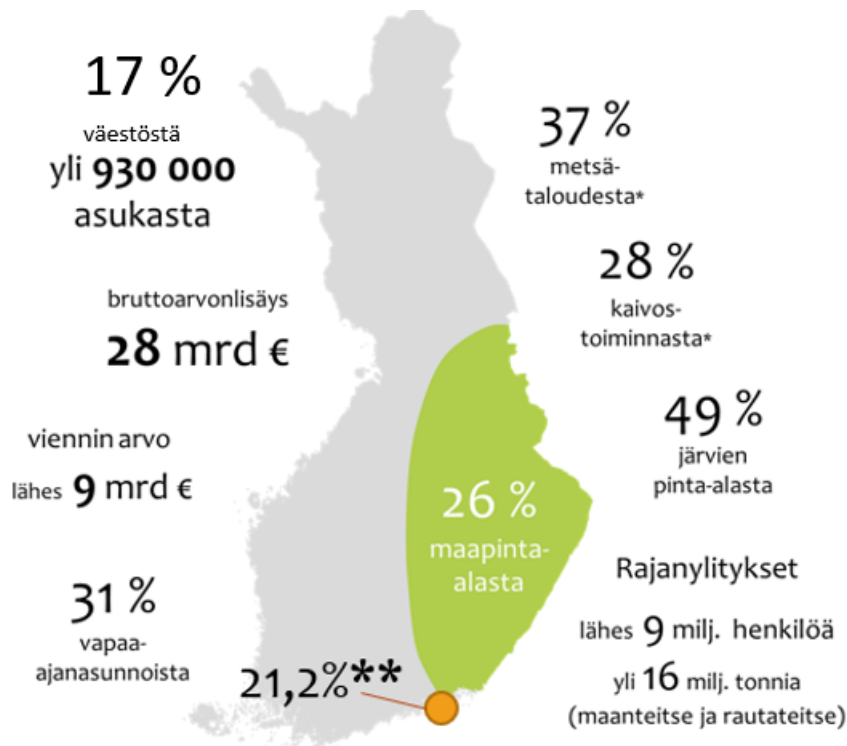
Itä-Suomen neuvottelukunta päätti tänään 29.1.2021 pidetyssä kokouksessaan antaa alla olevan kannanoton valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Itä-Suomen neuvottelukunnassa ovat mukana Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto ja Kainuun liitto.

Panostukset itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen ovat välttämättömiä koko maan kilpailukyvyllä

Maa- ja metsätalous, kaivostoiminta sekä muut teollisuudenalat synnyttävät itäisessä Suomessa merkittävän määrän raaka-ainekuljetuksia. Kuljetukset käyttävät niin tiestöä, rautateitä kuin sisävesiä.

Merkittävä osa luonnonvaroista jalostetaan itäisessä Suomessa tuotteiksi, jotka kuljetetaan päätie- ja rataverkolla satamiin tai Saimaan kanavan kautta suoraan ulkomaille. Itäisestä Suomesta on myös lisääntyviä EU:n ulkorajan ylittäviä suoria rautatie- ja merikuljetuksia paitsi Venäjälle, myös Keski-Aasiaan ja Kiinaan asti.

Itäisen Suomen merkitys osana Suomen kilpailukykyä



* Liikevaihdosta laskettuna. Lähteet: Tilastokeskus, Tulli, Maanmittauslaitos

**Suomen satamien viennistä, tonneina, HaminaKotka -sataman merkittävyyden vuoksi Kymenlaakson tiedot sisältyvät lukuihin





29.1.2021

Hyvä saavutettavuus on alueellisen pito- ja vetovoiman edellytys. Se on sitä teollisessa yritystoiminnassa sekä ihmisten liikkumisessa ja asuinpaikan valinnassa. Tehokas liikennejärjestelmä sekä nopeat kuljetusmuodot parempine palveluineen syntyvät matka- ja kuljetusketjujen solmukohtia kehittämällä. Ajallisen saavutettavuuden parantaminen Itä-Suomen aluekehityksen ehdoton edellytys. Sen saavuttamiseen tarvitaan kaikkia liikennemuotoja sekä sujuvia matka- ja kuljetusketjuja.

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. Ihmisen syyllistäminen ja yksittäisten valintojen kummastelu eivät tuota tarvittavaa tulosta edessä olevan muutoksen saavuttamiseksi vaan pahimmassa tapauksessa aiheuttavat vastareaktion.

On siis ensiarvoisen tärkeää, että samalla kun liikennejärjestelmä tulevaisuudessa on päästötön, on se samalla myös alueellisesti tasa-arvoinen ja nykytilaa tehokkaampi ja käyttäjäystävällisempi koko Suomessa. Ihmisen ja tavaratonnin liikuttaminen energiatehokkaammin on itsessään aina ekoteko ja paras tapa säästää rahaa silloin kun liikkua täytyy tai tavara asiakkaalle kuljettaa.

Liikennejärjestelmän pitkän tähtäimen visio vuodelle 2050

Itä-Suomen maakunnat ovat valmistelun alkumetreiltä alkaen esittäneet pitkän aikavälin vision laatimista suunnitelman pohjaksi ja ottanutkin kantaa 19.8.2020 suunnitelmassa esitetty visioon vuodelle 2050. Visio on selvästi kehittynyt aiemmasta ja Itä-Suomen neuvottelukunnan huomioiden on otettu suurelta osin huomioon. Itä-Suomen neuvottelukunnan mielestä toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa.

Alueelliset erityiskysymykset

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

Itä-Suomen neuvottelukunta pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Erityisen tärkeinä lähitulevaisuuden toimenpiteinä Itä-Suomen neuvottelukunta pitää kuitenkin Savon ja Karjalan ratojen perusparannusta ja henkilöliikenteen nopeuttamista. Näillä toimenpiteillä voidaan merkittävästi parantaa koko itäisen Suomen saavutettavuutta.

Itä-Suomen neuvottelukunta 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. Itä-Suomen neuvottelukunta 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.





29.1.2021

Itä-Suomen neuvottelukunta 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 Itä-Suomen neuvottelukunta pitää tarpeellisena, että kuljetustukea jatketaan vuoden 2023 jälkeen. Tämä on Itä-Suomen elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeää.

Alueet kytkeytyvät suoraan globaaliin liikennejärjestelmään

Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat suunnitelmassa vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Itä-Suomen neuvottelukunnan näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itä-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Myös suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa myös Itä-Suomen maakuntakentiltä.

Itä-Suomen neuvottelukunnan 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 rautatieyhteyksien on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä-Suomen rajanylityspaikoilla.

Suomen sisäinen saavutettavuus

Alueiden ja Helsinki-Vantaan 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.

Itä-Suomen neuvottelukunnan 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. Itä-Suomen neuvottelukunnan mielestä VLJS:n ja sen





29.1.2021

toimenpideohjelman yhteydessä perusväylänpidonrahoitus on nostettava aidosti korjausvelkaa vähentävälle tasolle ja tulevina vuosina on huolehdittava, että rahoituksen ostovoima riittää korjausvelan vähentämiseen myös vähäliikenteisellä tieverkolla.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on ollut Itä-Suomessa myös ratatieliikenteen osalta velvoite- ja ostoliikenne. Näillä on ollut suuri merkitys erityisesti poikittaisliikenteessä, mutta myös maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välisessä liikenteessä. Rautateiden henkilöliikenteessä palvelutaso tulee pitää velvoiteliikenteen päättymisen jälkeen vähintäänkin vuoden 2019 tasolla. Tämä voi tietyissä tapauksissa edellyttää ostoliikenteen lisäämistä, jotta turvataan esim. varhaiset aamuvuorot Kuopiosta ja Joensuusta pääkaupunkiseudulle.

Suunnitelman vaikutusten arviointi

Vaikutustenarviointikehikko perustuu hankkeiden vaikutusten arviointiin, joten vaikutustenarviointi on osin liiankin tarkkaa toimenpiteiden tarkkuus huomioiden. Vaikutustenarvioinnissa arvioidaan pääosin toimenpideohjelman vaikutuksia eikä arvioida itse suunnitelmaa SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Itä-Suomen neuvottelukunnan mielestä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee keskittyä liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia myös maan eri osille.

Itä-Suomen neuvottelukunta

Hanna Huttunen
Itä-Suomen neuvottelukunta, puheenjohtaja

Markus Hirvonen
maakuntajohtaja

Jakelu *Liikenne- ja viestintäministeriö*
Yhteistyöryhmän puheenjohtajisto ja sihteerit

