

24.2.2025

Kangasniemen kunnan lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026-2037

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenneverkkojen osalta on tärkeää varmistaa olemassa olevien verkkojen toimivuus. Tämän vuoksi panostaminen perusväylänpitoon on tärkeää. Suunnitelmaluonnoksen suurimpana ongelmana tältä osin on perusväylänpidon rahoituksen nostaminen lähemmäksi riittävää tasoa vasta nykyisen hallituskauden jälkeen. Tämä on huolestuttavaa.

Digitaalisten palvelujen on oltava jokaisen suomalaisen hyödynnettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta. Olemassa olevat viestintäverkot eivät mahdollista kaikkien alueiden kilpailukykyä ja kasvua, eikä digitaalista saavutettavuutta. Huonosti toimivat viestintäverkot aiheuttavat ongelmia tällä hetkellä erityisesti raja- ja haja-asutusalueilla. Puhelin- ja tietoliikenneyhteyksien on toimittava ilman katkoksia maan eri osissa. Tähän turvallisuuden näkökulmasta merkittävään ongelmaan pitää löytää konkreettisia ratkaisuja, joita ovat mm. alas ajettujen viestintäverkkojen korvaava tuki ja ylläpito sekä kansallinen laajakaistatuki.

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan. Tämä on hyvä ja kannatettava linjaus. Kokonaisturvallisuuden näkökulmasta on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia myös viestintäverkkojen toimivuudesta aina ja kaikkialla.

Kestävän liikkumisen edistämiseksi hankintatukia tulisi kohdentaa alueille, joilla ei ole joukkoliikennettä. Suunnitelma luonnoksessa todetaan, että erityisesti pitkämatkaisessa markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on jouduttu karsimaan huomattavasti. Vähenevien resurssien vuoksi yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ei ole aina mahdollista, mikä vaikuttaa erityisesti syrjäisimpien alueiden elinvoimaan. Kangasniemen kunta korostaa, että asutuksen tiheyden lisäksi joukkoliikenteen tukemisen yhteydessä tulisi huomioida mm. väestön ikääntymisen aiheuttamat liikkumistarpeet.

Onkin hyvä, että valtio turvaa suunnitelmaluonnoksen mukaan alueellisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. koulu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet. Tältä osin julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuden on oltava riittävän suuri, jotta joukkoliikenne mahdollistuu myös maaseutukunnista kaupunkeihin.

Lisäksi liikennejärjestelmän kehittämisessä osana aluerakennetta on huomioitava myös kuntien väestömäärän kausittaiset vaihtelut mm. etätöön, kausityön ja vapaa-ajan asumisen johdosta. Monipaikkaisuus vaikuttaa liikennemääriin ja palvelutarpeisiin. Kuitenkin yhdyskuntarakenne on kehitetty vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella. Kangasniemen

tapaisessa kunnassa todelliset liikennemäärät ja palvelutarpeet moninkertaistuvat suuren vapaa-ajan asutuksen johdosta, mikä on huomioitava liikennejärjestelmien tulevaisuuden suunnitelmissa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Itä-Suomen näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä varmistetaan alueen vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja-asutusalueilla.

Vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus edellyttää väyläverkon kunnosta huolehtimista aina vähäliikenteisiltä teiltä valtateille asti (ml. yksityistiet).

Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus edellyttää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä vahvempia toimenpiteitä viestintäverkkojen kehittämiseksi niin, että digitaaliset palvelut ovat jokaisen suomalaisen käytettävissä asuin- ja työpaikasta riippumatta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusta on kohdennettava Itä-Suomeen lisää myöhemmin lausunnossa yksilöidyillä perusteilla erityisesti mm. perusväylänpitoon, kriittisiin siltoihin ja Itä-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkon rahoituksesta omistuksensa mukaisesti. Samalla todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Kuntien ei pitäisi joutua maksamaan myös valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Luonnoksessa todetaan, ettei suunnitelma suoraan kasvata kuntien menoja, mutta toisaalta suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi, saati esitetty valtion tieverkon supistaminen, kasvattaisi kuntien ja kuntalaisten menoja.

Vaikutusten arvioinnista puuttuvat liikennejärjestelmätason vaikutukset eri Suomen alueille, esim. vaikutuksia Itä-Suomeen ei ole huomioitu, eikä vaikutusten arvioinnissa ole huomioitu riittävästi Itä-Suomen erityispiirteitä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ottaa huomioon Itä-Suomen erityispiirteitä vain osittain, ja vaikutusten arvioinnista käy ilmi, että alueellisia tarpeita ei ole kattavasti käsitelty. Itä-Suomen erityispiirteet, kuten väestön harva asutus, pitkät etäisyydet ja

elinkeinoelämän riippuvuus logistisista yhteyksistä jäävät osittain suunnitelman prioriteettien ulkopuolelle.