

Asia: LVM/1436/03/2018

Luonnos liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

1. Runkoverkon merkityksestä

Suomi on sitoutunut EU:n ilmastotavoitteisiin. EU:n asettamien päästövähennystavoitteiden sekä kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen päästöjä on vuoteen 2030 mennessä vähennettävä puoleen vuoden 2005 tasosta. Päästötöntä liikennettä tavoitellaan vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteet ovat kovia, eikä niiden saavuttaminen ole mahdollista ilman monipuolista, vaikuttavaa keinovalikoimaa sekä määrätietoista ja pitkä-jänteisiä päätöksiä.

Runkoverkkoasetus voisi parhaimmillaan olla yksi tällainen päätös ja tämän vuoksi asetuksen tulisi kuvastaa tavoitetilaa nykytilan sijaan. Kuitenkin asetusluonnoksessa runkoverkkoon esitetyistä radoista Savon ja Karjalan radat on luokiteltu vain tavaraliikenteen radoiksi. Tällainen luokittelu pohjautuu ratojen nykyiseen käyttöön eikä tue liikkumisen kehittymistä ilmastolle parempaan ja yhteiskunnalle hyödyllisempään suuntaan.

Savon ja Karjalan radat tulee profiloida tavoitteellisesti sekä henkilö- että tavaraliikenteen radoiksi. Savon ja Karjalan ratojen kehittäminen täysivaltaisina kansallisen rataverkkomme osina tukee raideliikenteen matkustajamäärien ja kulkumuoto-osuuden (mm. keskustaupunkien ja kehyskuntien välinen työmatka- ja asiointiliikenne) kasvua, tavaraliikenteen ekotehokkuutta ja näin myös Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Runkoväylillä liikkuville tulee tarjota laadukasta palvelua myös tietoliikenteen osalta. Erimerkiksi tällä hetkellä Mikkelin eteläpuolella junassa eivät puhelin- ja tietoliikenneyhteydet toimi kuin auttavasti.

2. Runkoteistä ja niiden palvelutasoluokittelusta

Vaikka raideliikenteen osuutta liikkumisesta ja kuljetuksista tulee lisätä, tarvitaan jatkossakin myös laadukkaita ja sujuvia maantieyhteyksiä. Runkoteiden ajatuksena on tarjota pitkämatkaiselle liikenteelle sujuva ja kilpailukykyinen vaihtoehto. Nopeustavoite on yksi merkittävä palvelutasotekijä.

Asetuksessa 3 § määriteltäisiin maanteiden runkoverkon palvelutaso kahdessa luokassa I ja II. Palvelutasoluokan I muille kuin moottoriteille esitetty nopeusrajoitustaso "pääosin vähintään 80 km/h" on liian alhainen. Tämä tavoite täyttyy runkoteiksi esitetyllä maantieverkolla - kuten muullakin valta- ja kantatieverkolla - jo nykyisin. Tavoitteen pitää olla korkeammalle.

Myös moottoriteille esitetty tavoite "Moottoriteillä nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 120 km/h" tulisi pohtia uudelleen, sillä se voi johtaa ai-nakin pääkaupunkiseutua pohjoisempana odottamattomiin hankaluuksiin niiltä osin, kun moottoritieosuuksia ei ole suunniteltu 120 km/h - saatikka sitä suuremmille - mitoitusnopeuksille.

Asetusluonnoksessa ei ole myöskään otettu huomioon talven ja pimeän ajan nopeusrajoituksia: esimerkiksi niiltä osin, kuin moottoriteillä nykyisin on ke-säisin 120 km/h rajoitus, se lasketaan talviajaksi 100 km/h. Tällöin ei voi sanoa, että nopeusrajoitus on pääosin vähintään (tai edes) 120 km/h.

3 § toisen momentin korjattu teksti voisi olla esimerkiksi:

"Tason I maanteiden runkoverkolla turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen tulee olla pääosin 100 km/h. Liikenneympäristön ja paikallisten olosuhteiden edellyttäessä rajoitus olisi alhaisempi. Moottoriteillä nopeusrajoituksen tulee olla pääosin 120 km/h. Talviaikaan nopeusrajoituksia voidaan laskea, jos se liikenneturvallisuuden varmistamiseksi on tarpeen. Tason I maanteiden runkoverkolla on turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I maanteiden runkoverkolla liittymien määrä on rajoitettua. Runkoverkolla on vain sellaisia liittymiä, jotka eivät haittaa pääsuunnan liikenteen sujuvuutta."

3. Runkoverkon laajuudesta

Asetusluonnoksessa esitetään maanteiden runkoverkko kattamaan kaikki maakuntakeskukset. Esityksen mukainen verkko on laajuudeltaan ja kattavuudeltaan perusteltu. Jos verkon laajuutta olennaisesti kasvatettaisiin nyt esitetystä, vesittyisivät koko runkoverkon ajatus ja tavoitteet.

Yksittäisiä epäloogisuuksia esitys kuitenkin sisältää. Itä-Suomessa sellainen on valtatie 9 valtatieltä 6 Niiralan raja-asemalle saakka. Pohjois-Savon elin-keino-, liikenne- ja ympäristökeskus on laatinut vuonna 2018 yleissuunnitelman ko. osuudelle. Suunnitelmassa varaudutaan rajaliikenteen kasvuun ja kasvun aiheuttamien sujuvuus- ja turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen. Liikenteen kasvu edellyttää tieltä parempaa palvelutasoa ja yleissuunnitelman ratkaisut täyttävät runkoteille asetetut vaatimukset. Valtatie 9 Niiralan raja-asemalle tulisi säätää vähintään II luokan runkotieksi.

Myös rautateiden osalta esitetty runkoverkon laajuus on pääosin perusteltu ja oikean suuntainen. Kuitenkaan esitetyn runkoverkon ratayhteyksiä merkittäviin teollisuuslaitoksiin ei ilmeisesti ole arvotettu valtakunnallisesti yhtenäisillä kriteereillä, kun esimerkiksi Itä-Suomessa pois olisivat jäämässä Varkaudessa Stora-Ensolle, Uimaharjussa Enocellille ja Siilinjärvellä YARAlle johtavat ratayhteydet. Samoin rajanylityspaikoille johtavista radoista tulisi myös Niiralan rata sisällyttää rautateiden runkoverkkoa.

4. Maanteiden ja ratojen runkoverkkoehdotuksen liiteaineistoista

Lausuntopyynnön liitteenä toimitetuissa yhteenvetokartoissa vaikuttaa ole-van osin virheellistä ja puutteellista tietoa. Saimaan sisävesiväylä on sivun 3 kartassa merkitty TEN-T kattavan verkon sisävesireitiksi, vaikka se EU:n päätöksen mukaisesti kuuluu myös TEN-T ydinverkkoon.

Virranta Kari
Pohjois-Savon ELY-keskus

Huttunen Tommi
Pohjois-Savon ELY-keskus