

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

KAINUUN LIITON YLEISET JA YKSITYISKOHTAISET KOMMENTIT

Kainuun liitto näkee merkittävänä puutteena Itä- ja Pohjois-Suomen kannalta sen, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana ei ole haluttu aidosti huomioida alueiden erityispiirteitä ja korjata voimassa olevassa pääväyläasetuksessa olevia puutteita. Maakuntakeskukset ovat kansallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia ja niiden väliset yhteydet tulee luokitella pääväyliksi riippumatta niiden liikennevolyymeistä. Mielestämme suunnitelman saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Itä- ja Pohjois-Suomen osalta lausunnolla olevalla luonnoksella.

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-Suomen 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.

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

Kainuun liitto esittää, että pääväyläasetusta tarkistetaan nopealla aikataululla ja siihen lisätään valtatie 5 välillä Kajaani-Sodankylä ja valtatie 6 välillä Kajaani-Oulu (ml. tieluokkamuutos). Edellä mainitut valtatie ovat merkittäviä muun muassa saavutettavuuden, kansainvälisen liikenteen ja maan tieverkon verkostomaisuuden toteutumisen vuoksi, niiden yhdistäessä alueita ja merkittäviä liikenteellisiä solmuja sekä niiden palvelussa 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.

Toimenpideohjelman kohtaa 5.2.8. 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 vallitsevan koronatilanteen vuoksi. Lentoliikenteellä on merkittävä rooli alueiden saavutettavuudelle. Toimenpideohjelman kirjaus ”huolehtimaan pyrkimisestä” kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumiseksi 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”. Asiakohdan kirjausta ”Jatketaan valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. ... Kustannukset: noin 1 M €/v., kuten nykyisinkin” on tarpeen muuttaa muotoon ”Kustannukset: noin 1 M €/v., täsmentyy avustettavien lentoasemien ja -paikkojen määrän mukaan”, koska avustettavien kohteiden määrä voi muuttua tulevaisuudessa.

SUUNNITELMALUONNOS

Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat alueiden saavutettavuuden parantaminen, alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään, alueiden erityiskysymysten huomioon ottaminen sekä kestävyystavoitteen saavuttamiseen liittyvät toimenpiteet.

Ajallisen saavutettavuuden parantaminen ja alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään:

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

Kainuun liiton näkemyksen 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 rautatieyhteyksipaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä-Suomen rajanylityspaikoilla.

Suomen sisäisen saavuttavuuden parantaminen:

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.

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.

Alueiden ja Helsinki-Vantaa 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.

Kainuun liiton 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. Kainuun liiton mielestä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen toimenpideohjelman yhteydessä perusväylänpidonrahoitus on nostettava aidosti korjausvelkaa vähentävälle tasolle ja tulevana vuosina on huolehdittava, että rahoituksen ostovoima riittää korjausvelan vähentämiseen myös vähäliikenteisellä tieverkolla. Vähäliikenteisen tieverkon talvikunnossapidon riittävyys, laatuun ja toimenpiteiden oikea-aikaisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

Alueellisten erityiskysymyksen huomioiminen:

Suunnitelmassa on huomioitu alueellisina erityiskysymyksinä muun muassa suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt, sisävesiliikenne Itä-Suomessa, saaristoalueiden yhteysalus- ja maantielauttaliikenne sekä erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen yrityksiä koskevat pitkät kuljetusetaisyydet ja rajaliikenne.

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

Kainuun liitto 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. Kainuun liitto 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.

Kainuun liitto 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 Kainuun liitto pitää tarpeellisena, että kuljetustukea jatketaan vuoden 2023 jälkeen. Tämä on Itä-Suomen elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeää. Alueellisesta kuljetustuesta tulee tehdä pysyvä tukimuoto. Päätös pysyvistä 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 luon selkeitä haasteita yritysten pitkäjänteiselle investointien suunnittelulle ja työvoiman kehittämiselle.

Rajaliikenteen osalta tulee huolehtia toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistaa tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Venäjän puolen liikenneinfrahankkeiden kanssa. Suomen logistisen kilpailukyvyn ja toimintavarmuuden turvaamiseksi tulee huolehtia siitä, että kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on riittävästi sekä maantie- että rautatieliikenteessä. Tämä on tärkeää, jotta voidaan varmistaa, että Suomi onnistuu suunnitelmassa esitetyn vision mukaisesti hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä.

Suomen viennin kannalta on tärkeää, että rajanylityspaikat ovat kansainvälisiä ja siten mahdollistavat tavaran liikkumisen molempaan suuntaan eli myös Suomesta Venäjälle. Riittävällä kansainvälisten rajanylityspaikkojen määrällä turvataan se, etteivät mitkään matka- ja kuljetusketjut ole vain yhden rajanylityspaikan varassa. Tämän vuoksi käynnissä olevat kehittämishankkeet tulee viedä suunnitelmien mukaisesti valmiiksi asti. Mikäli Suomi ei pysty tarjoamaan riittävän toimintavarmaa rajaliikennettä, siirtyvät kuljetukset nopeasti muualle ja Suomi menettää mahdollisuutensa olla matkojen ja kuljetusten kansainvälinen solmupiste.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkko ja solmukohtat:

Suunnitelmassa esitetty 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.

Kehittyvät solmukohtat 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. Tämän vuoksi rahoitusta tulee suunnata liikenteen solmukohtien kehittämiseen kaikilla maan eri alueilla.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut:

Henkilöliikenteen palvelujen kehittämisessä on tärkeää toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden välinen toimiva ja kehittyvä yhteistyö. Pitkänmatkaiselle joukkoliikenteelle tulee määrittää palvelutaso sekä selvittää taksipalveluiden saatavuustilanne maan eri alueilla esimerkiksi liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen yhteydessä.

Yksi tärkeä osa sisäistä saavutettavuutta on ollut Itä-Suomessa myös rautatieliikenteen 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.

Tavaraliikenteen palvelujen kehittämiseksi Kainuun liitto ehdottaa, että toimenpiteinä suunnitelmassa esitetään myös tavaraliikenteen logististen solmupisteiden ja logistiikkapalveluiden kehittämistä sekä logistiikan digitalisaation edistämistä.

Liikennejärjestelmän tukitoimet:

Suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomessa on siirrytty tietotyössä merkittävilta osin etätyöskentelyyn. Vallitsevan koronatilanteen vuoksi etätyö on lisääntynyt jo nyt voimakkaasti ja monin paikoin se tulee olemaan laajasti käytössä myös koronarajoitusten purkamisen jälkeen.

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 myös vähentää liikkumisesta aiheutuvia päästöjä.

Tärkeää on 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.

Muut toimenpiteet:

TEN-T-verkkoa ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskeissa keskusteluissa on tärkeää olla mukana kaikki alueet. Suunnitelmassa todetaan, että Verkkojen Eurooppa -välinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa. Suunnitelmassa mainitaan Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen sekä Rail Baltica -ratahanke, joka parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Kainuun liiton mielestä on tärkeää, että näiden hankkeiden lisäksi keskusteluissa ovat mukana myös Suomen viennin edistämisen kannalta tärkeät yhteydet Venäjälle ja Aasiaan.

Suunnitelmassa todetaan, että vuoden 2027 jälkeisellä rahoituskaudella valtio voi hakea CEF-rahoitusta itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämiseen (Kouvola-Luumäki-Imatra sekä Luumäki-Vainikkala), mikäli suunnitelmassa kuvatut pääradan ja Turku-Helsinki -ratayhteyden kehittämishankkeet ovat edenneet suunnitellusti. Kainuun liitto ei pidä hyvänä sitä, että suunnitelmassa mainittujen itäisen suunnan ratayhteyksien kehittäminen ja rahoittaminen sidotaan muiden hankkeiden etenemiseen. Kansainvälisen logistisen kilpailukyvyyn varmistamisen kannalta on tärkeää, että CEF-rahoitusta voidaan hyödyntää myös itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisessä jo uudella rahoituskaudella 2021–2027. Verkkojen Eurooppa -asetuksen mukaan tukea voidaan myöntää rautatie-, maantie-, sisävesi- ja meriliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä myös TEN-T-verkon kytkemiseksi kolmansien maiden liikenneverkkoihin. Näin ollen itäisen suunnan ratayhteydet täyttävät kaikki tuelle asetetut kriteerit.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio sisältää oikeat asiat liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Vaikutustenarvioinnissa arvioidaan pääosin toimenpideohjelman vaikutuksia, eikä arvioida itse suunnitelmaa SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Kainuun liitto toteaa, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee keskittyä liikenne-järjestelmätason vaikutuksiin, myös alueellisesti. Lisäksi tulee arvioida toimenpiteiden yhteiskunnallisia vaikutuksia myös maan eri osille.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutustenarviointikehikko perustuu hankkeiden vaikutusten arviointiin, joten vaikutustenarviointi on osin liiankin tarkkaa toimenpiteiden tarkkuus huomioiden.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Suunnitelman mukaan erillisenä asiakirjana laadittu jatkuvasti päivittyvä ja kehittyvä liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee olemaan työkalu, jolla varmistetaan, että valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja liikenneverkon kehittämiseksi määritellyt kriteerit täyttyvät, kun suunnitelmaa viedään käytäntöön.

Liikenneverkon strategista tilannekuvaa päivitettäessä liikenne-ennusteissa on jatkossa huomioitava päästövähennystavoitteiden edellyttämät kulkumuotosiirtymät sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Oleellinen osa liikenneverkkojen palvelutasoa on niiden mahdollistaa ajallinen saavutettavuus. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tulee käsitellä myös alueiden ajallista saavutettavuutta eri liikennemuodoin vähintään pääkaupunkiseudulta ja tuoda esille mahdolliset erot alueiden välillä. Alueiden saavutettavuuden tavoite on sekä aluekehityksen että elinkeinoelämän kehityksen kannalta oleellinen ja sen painoarvoa tulee vahvistaa jatkovalmistelussa.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on tarkasteltu lähinnä pääväyläasetuksen mukaista liikenneverkkoa. Tarkastelun ulkopuolelle jää Itä- ja Pohjois-Suomen kannalta merkittäviä maakuntakeskusten sekä maakunta- ja seutukeskusten välisiä valtatieyhteyksiä. Tarkastelua tulee täydentää edellä mainituin osin. Pääväyläasetuksen mukaan Kainuun maakuntakeskuksen (Kajaanin) yhteydet on huomioitu vain Kuopioon ja Joensuuhun; sen sijaan yhteydet Ouluun, Kokkolaan ja Rovaniemelle puuttuvat.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tulisi käsitellä myös tietoliikennettä.

Suunnitelmassa painotetaan liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden paranemista (tehokkuustavoite). Tehokkuustavoitetta koskevissa strategisissa linjauksissa 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 saatavat hyödyt korostuvat taajaan asutuilla alueilla ja suurilla liikennemäärillä, eivätkä ne ota huomioon riittävästi saavutettavuutta ja sen merkitystä, ilmastonäkökulmia tai maankäytön kehittymistä laajemmin maan erilaisilla alueilla.

Kokkonen Aila

Kainuun liitto - Maakuntahallitus 15.2.2021 § 31