



**Oulun yliopiston lausunto,  
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma  
vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja  
vaikutusten arviointi**

Viite: Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/1354/01/2019

Oulun yliopisto kiittää mahdollisuudesta lausua Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta. Ohessa Oulun yliopiston lausunto.

Rehtori

Jouko Niinimäki

Hallintojohtaja

Essi Kiuru

**Oulun yliopisto**

PL 8000  
90014 Oulun yliopisto

oulu.yliopisto @ oulu.fi  
Puh 0294 480 000  
Fax 08 344 064

www oulu.fi

**LIITE**  
**Lausunto**

Olemme koostaneet lausuntomme asiantuntijoidemme näkemysten perusteella. Jäsenämme lausuntomme kahteen pääosioon: itse suunnitelmaluonnokseen ja vaikutusten arviointiin.

## Suunnitelmaluonnos

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on tervetullut ja tarpeellinen asiakirja liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen hallintaan ja kehittämiseen. Se noudattelee pääpiirteissään edellisten vastaavien pitkän tähtäimen suunnitelmien – kuten Liikenne 2030 – linjaa ja edustaa raamisuunnitelmaa, joiden varaan yksityiskohtaisempia strategioita ja suunnitelmia voidaan edelleen rakentaa.

Suunnitelmaluonnos on laaja ja kauaskantoinen, ja sen merkitys liikennepoliittisena raamisuunnitelmana on kiistaton. Kannatamme suunnitelman pääehdotuksia ja -ajatuksia.

Suunnitelman suurin haaste on sen sitovuudessa. Annettua visiota toteuttava suunnitelma on yleispiirteinen ja tulevia hallituksia ja eduskuntia sitomaton. Niinpä suunnitelma onkin lähtökohtaisesti suuntaava ja raamittava sekä normatiivinen, kuvaten liikennejärjestelmän haluttua tulevaisuudentilaa, visiota, sangen ylimalkaisesti. Toisaalta yleispiirteisyys on ymmärrettävää ja eittämätön vahvuus, koska se antaa tilaa korjausliikkeille esimerkiksi yhteiskunnallisten tai teknologisten murrosten varalta.

Suunnitelman asema pitkäjänteisen strategisen suunnittelun elementtinä ja osana muita strategisia suunnitelmia, kuten fossiilittoman liikenteen tiekartta, jää hieman epäselväksi. Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan vain, että nämä eri suunnitelmat ”yhteensovitetaan”. Olisikin paikallaan pohtia koko suunnittelujärjestelmän logiikkaa, sitovuutta ja yhteentoimivuutta erilaisten lukuisten itsenäisten osastrategioiden sijaan. Tämä haaste on kieltämättä vaikea, mutta sen pohtiminen ja keskustelu asiasta olisi syytä käydä.

Pohjois-Suomen osalta alueen erityispiirteet on tunnistettu, mutta sangen lyhyesti ja pintapuolisesti. Raskas- ja luonnonvarateollisuus on Pohjois-Suomessa merkittävässä roolissa, eritoten suhteessa väkilukuun. Alueen logistiset tarpeet ovat erityiset eivätkä suoraan korreloi esimerkiksi liikennemääriin. Kansantalouden arvonlisäys on kuitenkin merkittävässä määrin riippuvainen näiden teollisuudenalojen logistiikan sujuvuudesta ja toimintavarmuudesta – tämän tulisi heijastua myös liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen suunnitteluun. Tässä mielessä suunnitelmassa tulisi olla analyttisempi ote.

Kaupunkiseutujen liikenteen kehittäminen entistä kestävämpään suuntaan on kannatettava ja itse asiassa välttämätön tavoite. Esitetyt linjaukset ovat pääasiassa oikeansuuntaisia. Eräitä puutteitakin on havaittavissa:

- Kevyen liikenteen sähköistyminen yleistyy vauhdilla, mutta suunnitelma ei ota kantaa käpy-liikenteen (kävely ja pyöräily) verkon kehittämiseen siten, että sähköistymisen mukanaan tuomat verkon laajennus- ja laatusotarpeet tulisivat huomioitua. Sähköistynyt käpy-liikenne on toimintasäteeltään perinteistä huomattavasti laajempaa ja nopeudeltaan suurempaa. Nämä seikat itsessään ovat merkittävä muutostekijä, joka vaikuttaa esimerkiksi työssäkäyntiliikkumisen muotoon. Sähköistyminen saattaa vaikuttaa jopa enemmän kehittämistarpeeseen kuin mitä suunnitelmassa annetaan ymmärtää, vaikka suunnitelma ottaakin hyvin huomioon käpy-liikenteen kehittämistarpeita ja asettaa oikeansuuntaista tavoitteistoa. Suunnitelmassa esitetyt rahoitustasot ovat kylläkin varsin vaatimattomia.

- Kaupunkien mahdollisuutta liikenteen hinnoitteluun ei ole millään tavoin sivuttu. Kuitenkin juuri hinnoittelulla voidaan merkittävässä määrin vaikuttaa liikenteen kysyntään ja liikenneinfrastruktuurin kuormitukseen, eritoten kaupunkiseuduilla. Myös liikenteen erilaiset haittavaikutukset - kuten melu, pöly ja hiukkaset – ovat oleellisia haittoja nimenomaan kaupunkiseuduilla, jolloin niiden aiheuttamat kustannukset tulisi periä pääsääntöisesti siellä, missä ne kustannuksia aiheuttavatkin.

Raideliikenteen kehittäminen näyttäytyy yhtenä suunnitelman painopisteenä. Useissa kaupungeissa luodetaan mahdollisuuksia kehittää lähijunaliikennettä. Tällaisia mahdollisuuksia on muun muassa Oulussa ja Kuopiossa. Suunnitelma ei merkittävästi ota kantaa näihin mahdollisuuksiin. Esitämme, että näin tehtäisiin. Liikenteen ilmastopolitiikan osalta olisi niin ikään merkittävää pohtia aina Helsinkiin ulottuvan kaksoisraiteen kehittämistä pistekohtaisten parannustoimenpiteiden sijaan. Nopeammalla junaliikenteellä voitaisiin korvata pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa lentoliikennettä ja saada aikaan huomattavia päästövähennyksiä matkustajakilometriä kohden.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa puuttuu eräs oleellinen näkökulma, johon Oulun yliopisto haluaa kiinnittää erityistä huomiota: osaamisen kehittäminen. Osaaminen on yhtä lailla järjestelmään liittyvä elementti kuin esimerkiksi erilaiset yleistarkoitukselliset teknologiat, kuten digitalisaatio. Osaamisen nosto on jopa oleellisempaa kuin teknologisten valmiuksien ja teknologioiden käyttöönoton korostaminen. On mahdollista, että osaamisstrategia on erillinen strategiansa, mutta osaamisen mukanaan tuoma muutosvoima on vahva, ja niin muodoin sen merkitys matkalla haluttuun liikennejärjestelmän tahtotilaan on tärkeä ja sen merkitys olisi tunnistettava jo tässä suunnitelmassa.

Ehdotamme, että osaamisen kehittäminen lisätään suunnitelmaan yhtenä alakohtana ja että osaamisen kehittämisestä laaditaan oma erillinen, mutta kuitenkin oleellisesti samaan visioon tähtäävä ohjelmansa.

Lopuksi tuomme esiin muutamia yksittäisiä näkökulmia, joiden sisällyttämisen tarvetta ehdotamme harkittavaksi:

- Ennakoivan kunnossapidon ja pitkäjänteisen omaisuudenhallinnan korostaminen korjausvelan katkaisemisessa ja tulevien sukupolvien kustannusrasitteen alentamisessa;
- Liikennejärjestelmän sietokykyyn liittyvien investointien merkityksen korostaminen;
- Liikennejärjestelmän esteettömyyden ja tasa-arvoisuuden varmistaminen tulevissa investointiohjelmissa.

## Vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu lähinnä laadullisena narratiivina. Tämä ei ole riittävä vaikutusten arviointimenetelmä valtakunnalliselle strategiselle suunnitelmalle. Vaikutusten arvioinnille olisikin luotava huomattavasti luotettavampi ja validimpi lähtökohta, esimerkiksi laajahkojen tutkimustoimeksiantojen muodossa.

Oulun yliopisto ehdottaa luotettavamman, läpinäkyvämmän ja enemmän kvantitatiivisiin menetelmiin perustuvan arviointimallin rakentamista ja soveltamista. Tämä työ on vaativa, mutta ei suinkaan ylipääsemätön suomalaisille tutkijoille ja asiantuntijoille.

Toivotamme menestystä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkotyöstölle ja olemme osaltamme ilolla tuomassa omaa panostamme siihen.

Oulussa 19.2.2021

TTK:n työryhmä

Työryhmän jäsenet:

Pekka Leviäkangas, Juho Könnö, Esa Muurinen, Harri Haapasalo, Rauno Heikkilä, Toni Liedes, Björn Klöve, Jukka Kömi, Janne Pihlajaniemi, Eva Pongracz ja Riitta Keiski

Tämä dokumentti on allekirjoitettu sähköisesti UniOulu Sign-järjestelmällä  
This document has been electronically signed with the UniOulu Sign system

Päiväys / Date: 22.02.2021 13:38:49

**Oulun yliopiston henkilökunta**

**Essi Kiuru**

*Yksiosainen henkilötunnistus (UniOulu käyttäjätunnus)  
Simple person identification (UniOulu user account)*

Päiväys / Date: 22.02.2021 14:34:42

**Oulun yliopiston henkilökunta**

**Jouko Niinimäki**

*Yksiosainen henkilötunnistus (UniOulu käyttäjätunnus)  
Simple person identification (UniOulu user account)*