



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
hanna.perala@lvm.fi
kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi
Eteläesplanadi 16
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Viite: Pohjois-Pohjanmaan alueen keskustelutilaisuus 22.4.2020, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, strategisten linjausten kommentointi

Kainuun liitto kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta kommentoida valmisteilla olevan ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategisia linjauksia.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee tukea koko maan kehittämistä ja elinvoimaisuutta. Kainuuta koskevia liikennejärjestelmän kehittämisen strategisia tavoitteita on esitetty neljän maakunnan yhteisessä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa (2017) ja Kainuun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2018), eikä niitä ole tarpeen esittää kootusti tämän kommentoinnin yhteydessä. Näissä suunnitelmissa on tunnistettu alueiden kannalta merkittävimpiä lähtökohtia ja tarpeita liikennejärjestelmän kehittämiseksi tavoitteena tukea alueiden kehittymistä ja elinvoimaa. Ylimaakunnallisten ja alueellisten liikennestrategioiden ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisi olla tärkeänä lähtöaineistona ja hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä on tuotu esille eri tahojen toimesta pitkän aikavälin vision (2050) tarpeellisuus. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten tulee perustua vision ja tukea vision saavuttamista. Tällä hetkellä vision vielä puuttuessa tavoitteet ja strategiset linjaukset jäävät irralliseksi kokonaisuudesta, jonka vuoksi niiden kommentointi on vaikeaa.

Esitetyt strategiset linjaukset ovat pääosin hyviä ja kannatettavia. Jatkovalmistelussa olisi hyvä kiinnittää huomiota tehtyjen valintojen ja käytettyjen termien avaamiseen. Strategissa linjauksissa tulisi lisäksi ottaa huomioon seuraavia asioita:

- Strategisista linjauksista puuttuu vielä kokonaisnäkemys maan liikennejärjestelmän kehittämisestä. Linjauksissa käsitellään hyvin puutteellisesti koko Suomea, kun keskitytään Helsingin seutuun ja muihin suuriin väestökeskittyymiin. Linjaukset ovat henkilöliikennepainotteisia, eivätkä koko maan elinkeinoelämän tarpeet näy riittävästi. Liikennejärjestelmää eikä matka- ja kuljetusketjuja solmupisteineen tarkastella kokonaisuutena, vaan liikennettä rajatusti (infrapainotteisesti ja esim. liikenteen palveluistuminen näkyy heikosti) sekä ketjuja vajavaisesti ja pätkittäin.
- Strategisten linjausten tulisi vastata myös kysymykseen: Millä liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen keinoilla tuetaan ja kehitetään sekä vaikutetaan ihmisten ja elinkeinoelämän sujuvaan ja kestävää arkeen (elämäntapaa, liikkumistarvetta eikä vain liikkumista)?

- Kansainvälisen saavutettavuuden osalta tulee ottaa huomioon, että alueet ovat saavutettavasti kansainvälisesti suoraan (maakuntien rajoilla sijaitsevat kansainväliset rajanylityspaikat, alueelliset lentoasemat, satamat, Saimaan kanava), ei pelkästään Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Nyt kansainvälinen saavutettavuus alueille näyttäisi kehittyvän strategisten linjausten mukaan vain Helsinki-Vantaa kautta.
- Elinkeinoelämän ja ihmisten kannalta oleellista on nykyisen liikenneverkon ja -järjestelmän toimivuus kokonaisuutena. Tämä edellyttää liikenneväylien, kansallisuuden, säilyttämisen ja kehittämisen kannalta riittävää panostusta nykyisen väyläverkon ja solmujen ylläpitoon sekä korjausvelan poistamiseen. Strategisten linjauksien valmistelussa tulee huomioida se, että rataverkko ei kata koko maan aluetta. Tieverkolla panostuksia tulee tehdä koko verkolla, yksityistieverkolta lähtien aina pääväyliin saakka.
- Liikenteen digitalisaatio, ohjaus ja uudet liikennepalvelut edellyttävät toimintavaroja ja nopeita tietoliikenneverkkoja myös harvaan asutuilla alueilla. Toimivat yhteydet mahdollistavat myös monipaikkaisen asumisen, työnteon sekä digitaalisten palveluiden käyttämisen, jolla voidaan vähentää myös liikkumistarvetta. Tietoliikenneyhteyksien ja -verkkojen merkitys osana tulevaisuuden liikennejärjestelmää tulisi nostaa vahvemmin esille strategissa linjauksissa.
- Strategisissa linjauksissa korostetaan kustannustehokkuutta. Se, miten kustannustehokkuutta mitataan, ei käy aineistosta kuitenkaan selville. Hankkeiden tehokkuutta ja kannattavuutta tarkastellaan hyötykustannussuhteella. Hankekohtainen hyötykustannuslaskenta ei kuitenkaan voi olla ainoa menetelmä arvioitaessa toimenpiteiden vaikuttavuutta ja tehokkuutta, koska se ei ota huomioon koko liikennejärjestelmää ja sen toimivuutta. Toimenpiteiden arviointi tulee perustua laajempiin vaikutusten arviointeihin ja vaikutuksia tulee arvioida koko maan liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta ja huomioiden myös alueiden kehittymisen ja elinvoiman lisäämisen näkökulma.
- Kestävyys ja Tehokkuus -kohdista puuttuvat vielä alatasoista koostuva kokoava strateginen linjaus, elinkeinoelämän kuljetusten turvaamisen näkökulman huomioon ottaminen, maan taloudellisen kasvun edellytysten turvaamisen näkökulman huomioon ottaminen (vientä, maan kilpailukyky) sekä kokonaisnäkemys maan liikennejärjestelmästä.
- Tehokkuus -kohdan linjausta "Uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavat hyödyt ovat suurempia kuin investoinnit" tulkiten vaikuttaa siltä, että esimerkiksi Itä- ja Pohjois-Suomen tieinvestoinnit suljetaan tällä pois toteutuksesta. Linjaus "Liikenneverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan" tarkoittanee sitä, että liikenneverkon korjausvelkaa ei halutakaan poistaa koko maan alueelta?

Kainuun liitto



Hannu Heikkinen
suunnittelujohtaja



Martti Juntunen
maankäyttöasiantuntija