

Kainuun liiton lausunnot ajalla 23.3. - 12.4.2021

36/10.02.00/2021, 148/08.00.00/2019

MH § 91

1) Kainuun liitto on antanut 25.3.2021 Traficomille seuraavan sisällöisen lausunnon:

"LAUSUNTO LIIKENNEJÄRJESTELMÄANALYYSIN JA VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEIDEN SEURANNAN KEHITTÄMISESTÄ

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on pyytänyt lausuntoa mm. maakunnan liitoilta 29.3.2021 mennessä liikennejärjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurannan kehittämisestä.

LVM:n johdolla valmistellaan parhaillaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Ministeriö pyysi suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista lausunnot 21.1.-23.2.2021. Suunnitelmaluonnoksessa Traficomien tehtäväksi on osoitettu rakentaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa liikennejärjestelmäanalyysi, joka tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehityksestä. Osana analyysiä valmistellaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantamalli, joka sisältää seurantamittariston.

Traficom on aloittanut liikennejärjestelmän analysoinnin kehittämisen. Lausuntopyynnön liitteenä olevassa muistiossa on kuvattu Traficomien suunnitelmia liikennejärjestelmäanalyysin rakenteesta ja tietojen tuottamisesta sekä valmistelua koskevasta yhteistyöstä alan toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Lisäksi muistiossa kuvataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurantaan koskevan seurantamittariston rakenne ja alustava sisältö.

Traficom pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti liikennejärjestelmäanalyysin rakenteesta, keskeisestä tietopohjasta ja valmistelun priorisoinnista, valmisteluun sisältyvästä yhteistyöprosessista sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurantamittaristosta.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄANALYYSIN RAKENNE JA TIETOPOHJA

Mitkä ovat tärkeimmät ja liikennejärjestelmäanalyysin valmistelun ensivaiheessa priorisoitavat tilannekuvat?

- Lausuntopyynnön muistiossa ovat esillä tärkeimmät tilannekuvat
- Ensivaiheessa tulee priorisoida liikkuminen ja saavutettavuus sekä liikenneverkon strateginen tilannekuva

- Strategisen tilannekuvan tiedon tason täsmäntäminen ja puutteiden poistaminen
 - Alueiden saavutettavuuden ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan tarkastelu rinnakkain
- Kestävyyden, saavutettavuuden ja tehokkuuden avaaminen tilanneku-
vissa, mitä niillä tarkoitetaan?

Mitkä ovat kriittisimmät liikennejärjestelmätason tietopuutteet ja millaiselle alueelliselle tiedolle olisi eniten tarvetta?

- Liikenne-ennusteiden tarkentaminen, esimerkiksi rautateiden henkilöliikenne
- Saavutettavuuteen liittyvät tiedot sen eri tasoilla ja kulkumuodoilla
- Liikennepalveluiden tilannekuvaan liittyvänä julkisesti tuettu liikenne (ml. Kela, SHL ja VPL -kuljetukset) kokonaisuudessaan; tilannekuvasta tietoa palveluiden kehittämiseen ja kustannustehokkuuteen

Miten alueellisen tiedon yhteismitallisuus saataisiin tehokkaimmin varmistettua ja mikä olisi keskeisin tarkasteltava maantieteellinen alue?

- Alueiden tarpeiden ja erityispiirteiden huomioon ottaminen mahdollisimman kattavasti.
- Alueita tulisi myös pystyä tarkastelemaan Liikenne 12 suunnitelmaluonnoksessa esitettyä aluejakoa pienempinä kokonaisuuksina esimerkiksi alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien kautta. Tiedon yhteismitallisuus ja verrattavuus alueiden välillä on yhdenvertaisuuden vuoksi keskeinen asia. Käytettävät indikaattorit ja seurantatiedot sekä niiden mitaustapa tulee selkeästi avata.
- Aluejako ei ole välttämättä yhtenevä tavara- ja henkilöliikenteen osalta. Tulee huomata, että suuraluejaon haittapuolena voi olla se, että alueiden erityispiirteet katoavat.
 - Tavaraliikenteessä vaikuttavat muun muassa transitoliikenne ja käytettävät kulkumuodot
 - Henkilöliikenteessä jako kolmeen; kaupunkiseudut, muut taajamat ja haja-asutusalueet

VALMISTELUN YHTEISTYÖPROSESSI

Miten hyvin muistiossa kuvattu yhteistyöprosessi varmistaa jatkuvan vuorovaikutuksen?

Lausuntopyynnön muistiossa kuvataan liikennejärjestelmätyön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä. Tarkoituksena on käynnistää vuosittaiset keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti. Näissä keskusteluissa on mahdollista tarkastella kyseisen alueen tilannekuvaa ja siitä nousevia kehittämistarpeita. Kainuun liitto on mukana ylimaakunnallisessa liikennejärjestelmäyhteistyössä Pohjois-Suomen neljän maakunnan kokoonpanossa ja Itä-Suomen viiden maakunnan kokoonpanossa. Kainuun alueella sijaitsee osia valtakunnallisesti merkittävästä liikenneverkosta, joita sijaitsee myös edellä mainittujen Pohjois-Suomen ja Itä-Suomen alueiden maakunnissa. Kainuun liitto pitää Kainuun alueen tilannekuvan ja siitä nousevien

kehittämistarpeiden näkökulmasta selkeänä yhteistyö- ja vuorovaikutuspuutteena, mikäli Kainuu on mukana vain toisessa edellä mainituista ylimaakunnallisista aluekeskusteluista.

ELY-keskusten liikennevastuualueet ovat tärkeä yhteistyötaho maakunnan liitoille liikennejärjestelmätyössä ja -yhteistyössä maantieverkon osalta. Rataverkkoa koskevana puutteena voidaan pitää sitä, että toimivuudeltaan samanlaista alueellista edustusta sen osalta ei ole olemassa.

Maakunnan liittojen roolia yhteistyön rakentajana eri osapuolten välillä liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä on tarpeellista korostaa. Liitot tuottavat ajantasaista tietoa maakuntien tilasta myös muiden valtion hallinnonalojen käyttöön. Alueellisten erityispiirteiden kuvaamisessa maakunnan liitoilla on myös tärkeä tehtävä. Oleellisen tärkeää on, että valtion hallinnonaloilla on yhteinen näkemys maakuntien tilasta ja kehittämistavoitteista. Maakunnan liittojen perinteinen rooli eri osapuolten välisenä foorumina tulisi hyödyntää myös liikennejärjestelmän saavutettavuuden, tehokkuuden ja kestävyuden suunnittelussa.

Mitkä ovat liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun sisältyvän yhteistyön näkökulmasta tärkeimmät olemassa olevat verkostot?

Esimerkiksi:

- Itä-Suomen neuvottelukunta
- Pohjois-Suomen neuvottelukunta
- Ylimaakunnallinen liikennejärjestelmäyhteistyö; liikennetyöryhmät (Itä-Suomi, Pohjois-Suomi)
- Maakunnalliset ja seudulliset liikennejärjestelmätyöryhmät
- Elinkeinoelämää edustavat tahot ja merkittävimmät liikennettä (tavarakuljetuksia) tuottavat yritykset

LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN SEURANTAMITTARISTO

Miten hyvin mittaristosta saadaan lain ja suunnitelman tavoitteiden seurannan näkökulmasta tärkeää tietoa?

Tarvitaan lisää tietoa yhteiskuntataloudellisesta tehokkuudesta, millainen se olisi ja miten se vaikuttaisi eri alueille. Tehokkuuden kustannuksella ei tule lisätä alueiden eriarvoisuutta. Liikennejärjestelmän kehittäminen tulee olla kaikilta osiltaan avointa ja läpinäkyvää.

Yhteiskunnallisten hyötyjen laskentatapa, hyötykustannus H/K tulisi päivittää nykyisiä tavoitteita vastaavaksi. Kaikkia hankkeita ja niistä koituvia hyötyjä ei voi arvioida nykyisellä mittaristolla. Liikenneverkon ylläpidon elinkaari- ja ilmastovaikutuksiin tulisi jatkossa kiinnittää aiempaa enemmän huomiota.

Saavutettavuutta mitataan henkilöliikenteessä vahvasti saavutettavuutena HKI-Vantaan lentoasemalle. Tärkeää on huomioida myös henkilöjunaliiikenteen saavutettavuus Helsinkiin päärautatieasemalle. Mittaristossa tulisi korostaa työssäkäyntialueiden ja maakuntakeskusten saavutettavuutta. Saavutettavuutta tulee myös mitata koko maan osalta (ruutuaineisto?) käyttäen todellisia matkaketjuja, ei vain kahden pisteen välisiä

nopeimpia yhteyksiä.

Laajakaistaverkkojen ja -yhteyksien saatavuutta tulee tarkastella kattavasti koko maassa. Liikenneverkkojen yhteyksien osalta peittävyys vähäliikenteellisillä ratayhteyksillä tulee olla myös mukana seurannassa.

Liikennehankkeiden jälkiseurannassa on tärkeää huomioida myös enustettujen liikennemäärien lisäksi hankkeen toteutuneet kustannukset.

Mitä yksittäisiä mittareita seurantamittaristosta voitaisiin karsia tai mitä mittaristoon tulisi lisätä?

Alueelliset erityispiirteet tulisi huomioida mittaristossa lausuntopyynnön muistiossa esitettyä kattavammin; esimerkiksi alueellinen saavuttavuus henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteisiin, raja-asemat, matkailukohteet ja niiden saavutettavuus.

Yksityiskohtaiset esitykset mittaristoon:

Saavutettavuuden ja toimivuuden mittaristossa vuosittain seurattavana asiana henkilöliikenteen matka-aika maakuntakeskusten välisillä yhteyksillä (juna, linja-auto) sekä henkilöliikenteen matka-aika junalla maakuntakeskusten rautatieasemilta päärautatieasemalle Helsinkiin.

Saavutettavuuden ja toimivuuden mittaristoon vuosittain seurattavana asiana mukaan maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välisen saavutettavuuden mittaaminen. Seurantamittarina miten kolmen tunnin matka-aikavoite maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä toteutuu eri kulkumuodoilla.

Maantieverkon laatuun liittyvänä tekijänä vuosittain seurattavana mittarina elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeiden huonokuntoisten päällystettyjen maantiesien (muu kuin päätie) määrä, km.

Rautatieverkon laatu kohdassa vuosittain seurattavana asiana rataverkon kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten määrä.

Kestävyyden ja ympäristövaikutusten seurantamittaristo kohdassa vuosittain seurattavana asiana sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten autojen julkisten latauspisteiden määrä maakunnissa.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden seurantamittaristo kohtaan lisäyksenä korjausvelka elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeillä maanteillä (muu kuin pääväylä).

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden seurantamittaristossa on yhtenä seurattavana mittarina päätettyjen väyläverkon kehittämishankkeiden H/K suhteet. Tämä sinällään on helposti seurattava tieto, mutta tässä yhteydessä tulee ottaa huomioon se, että tämä yhteiskuntataloudellisten hyötyjen laskentatapa ei ota huomioon kaikkia investoinneista aiheutuvia hyötyjä, jotka kohdistuvat yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä alueiden elinvoimaan.

Liikennejärjestelmän kehittäminen tulee olla myös liikenneverkon rahoituksen osalta avointa ja läpinäkyvää. Valtion rahoituksen kohdentumista tulisi kyetä seuraamaan seurantamittareissa Liikenne 12 suunnitelma-luonnoksen taulukon 1 ja kuvien 11-14 mukaisista asioista, esimerkiksi perusväylänpidon tuotteiden kohdentuminen maatie- ja rataverkolla vähintään maakuntatasolla tapahtuvana tarkasteluna. Tämä seurantatieto voisi olla erillään muusta seurantamittaristosta.

YLEISTÄ

Mitä muuta palautetta haluatte antaa liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun?

- ei kommenttia."

2) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 26.3.2021 antaneet Kainuun ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO KOUTANIEMEN POHJAVESIALUEEN RAJAUKSEN MUUTTAMISESTA

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt Kainuun liiton lausuntoa Kajaanin Koutaniemen 1-luokan pohjavesialueen rajausmuutoksesta 31.3.2021 mennessä.

Pohjavesialueiden määrittämisestä ja luokittelusta säädetään vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetussa laissa (1299/2004) ja valtioneuvoston asetuksessa vesienhoidon järjestämisestä (1040/2006). Vesienhoitolainsäädännön mukaan alueelliset ELY-keskukset vastaavat pohjavesialueiden kartoituksesta, määrittämisestä ja luokituksesta sekä pohjavesialuetiedon ylläpidosta. Vesienhoitolain 10 c §:ssä säädetään, että ELY-keskuksen on muutettava pohjavesialueen rajausta tai luokitusta, jos niihin olennaisesti vaikuttava tieto sitä edellyttää. Vesienhoitoasetuksen 8 d §:n mukaisesti pohjavesialueen ja muodostumisalueen rajan määrittämisessä selvitysten tulee perustua parhaaseen saatavilla olevaan hydrogeologiseen tietoon.

Koutaniemen pohjavesialueelle vuonna 2018 laaditun suojelusuunnitelman yhteydessä pohjavesialueen virtaussuunnista tehtiin alustava mallinnus, jossa hyödynnettiin muun muassa vesilaitoksen havaintoputkista kertynyttä seuranta-aineistoa, vuonna 2007 geologian tutkimuskeskuksen (GTK) suorittamien painovoimamittausten tulkintoja ja tietoja alueen topografiasta. Pohjavesialueen aiemmasta rajauksesta poiketen havaittiin, että niemen keskivaiheilla sijaitsevan vedenjakajan lisäksi toinen merkittävä pohjaveden muodostusmäärään vaikuttava tekijä on Kattilajärvestä pohjavesimuodostumaan suuntautuva valuma. Tämän vuoksi Kainuun ELY-keskus on tarkastellut uuden hydrogeologisen tietämyksen valossa alu-eella aiemmin suoritettujen tutkimusten aineistoa, ja teettänyt täydentäviä maastonselvityksiä. Pohjavesialueen rajausta nähdään aiheellisena muuttaa vesienhoitolain 10 c §:n nojalla.

Mikäli lausunnoista ei 31.3.2021 mennessä ilmene luokitukseen vaikuttavia seikkoja, muutokset ympäristöhallinnon pohjavesitietojärjestelmään

tehdään keväällä 2021, jolloin ne myös astuvat voimaan.

Pohjavesialueen rajauseroitus

Koutaniemen pohjavesialue on osoitettu voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa 2020 tärkeäksi pohjavesialueeksi. Alueella olevia maakuntakaavavaroituksia ovat lisäksi maa- ja metsätalousvaltainen alue (M) ja maakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen väylä (vanha Oulu-Kajaani maantie).

Voimassa olevassa Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 on osoitettu kyseessä olevalle alueelle kohdemerkinnällä kylä (at, Koutaniemi-Vuoreslahti), tieliikenteen yhteistarve (Kajaani-Toukansaari-Petäjälahti), liikenteen yhteistyökäytävä (lk), matkailun vetovoima-alue (mv) ja kohdemerkinnällä valtakunnallisesti merkittävä tuuli- ja rantakerrostuma (ge-2, kolmiosainen Sivolanniemi-Koutakangas, TUU-12-061).

Tuuli- ja rantakerrostuma-alueen kokonaispinta-ala on noin 99 ha ja sen arvo-luokka on 4. Vaihemaakuntakaavassa on annettu alueelle suunnittelumääräys: "Alueen käyttöä suunniteltaessa tulee erityisesti ottaa huomioon tuuli- tai ranta-kerrostuman geologiset, biologiset tai maisemalliset arvot."

Valtakunnallisesti arvokkaista tuuli- ja rantakerrostumista on laadittu Geologian tutkimuskeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen yhteistyönä vuonna 2011 valmistunut selvitys. Tuuli- ja rantakerrostumat on arvioitu niiden geologisten, maisemallisten ja biologisten ominaisuuksien perusteella. Lisäksi myös muut tekijät kuten virkistyskäyttö, kulttuurihistoria, pohjavesi, luonnontilaisuus ja lähiympäristö ovat saattaneet joissakin tapauksissa vaikuttaa kohteen arvoon. Muodostumat on jaettu viiteen arvoluokkaan, joista arvoluokkiin 1-4 kuuluvat alueet on arvioitu olevan maa-aineslain (555/1981) tarkoittamalla tavalla valtakunnallisesti merkittäviä.

Koutaniemen pohjavesialueen ja muodostumisalueen rajaan tehdyt muutokset ovat perusteltuja. Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa pohjavesialueen rajauseroituksiin."

Lisätietoja lausunnoista nro 1-2 antaa suunnittelujohtaja Sanna Schroderus, puh. 044 710 0873 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

Maakuntahallitus:

Maakuntahallitus hyväksyi maakuntajohtajan ehdotuksen.
