



Kainuun liitto



Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma – aluekierros

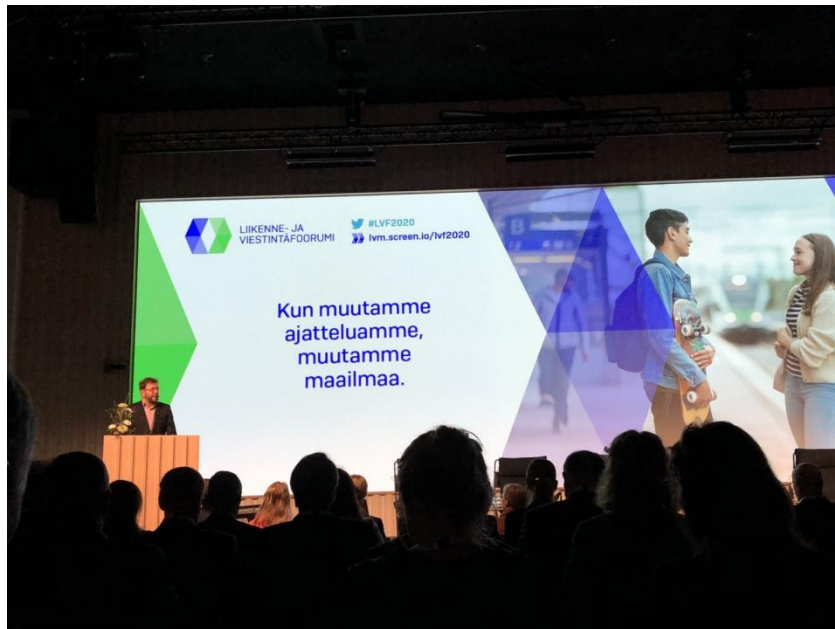
10.3.2020 Rovaniemi

Mkj. Pentti Malinen Kainuun liitto

Onko Suomi lyhyiden vai pitkien etäisyyksien maa?



Kainuun liitto



"Maailma sellaisena kuin olemme sen luoneet, on ajattelumme tuote. Emmekä voi muuttaa maailmaa muuttamatta ajatteluamme." Tämän Albert Einsteinin ajatuksen voi ilmaista vielä astetta rohkaisevammin: ***kun muutamme ajatteluamme, silloin muutamme aina maailmaa.***

TIMO HARAKKA: "Suomi on lyhyiden automatkojen maa"

"Ja joka viides automatka on alle kaksi kilometriä. Joka neljäs automatka alle kolme kilometriä. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, mutta se koskee lähinnä rekkakuskeja. Suomi on lyhyiden automatkojen maa."

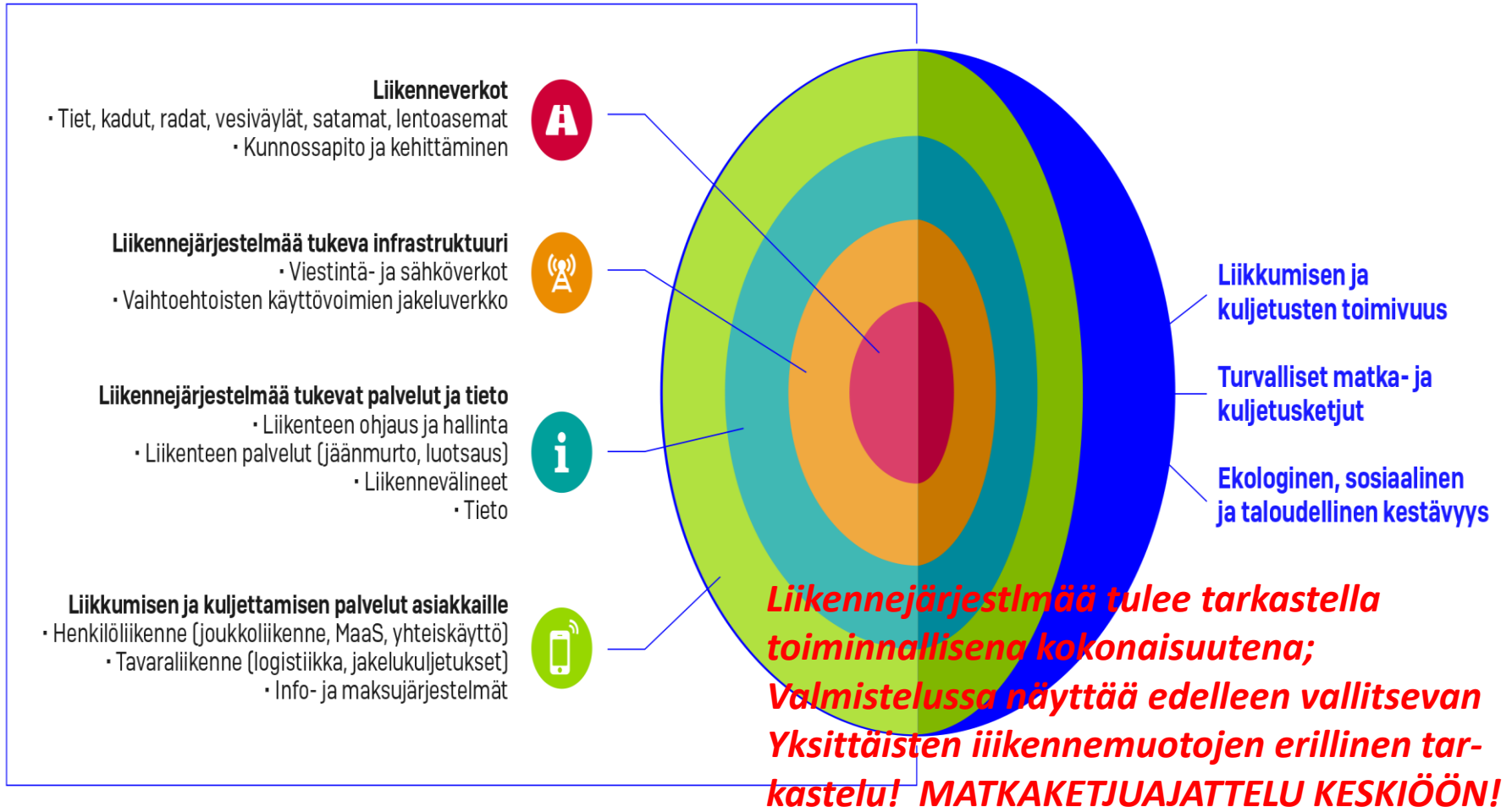
Esim. matka maakuntakeskusten Kni-Roi välillä (GoogleMaps):

- ***henk. auto 336 km , 4 h 16 min***
- ***juna nopeimmillaan 5 h 36 min***
- ***polkupyörällä 16 h 37 min***

<http://timoharakka.fi/liikenteen-ja-viestinnan-suunnat-2020-luvulla/>

Tarkastellaanko yksittäisiä liikennemuotoja vai matkaketjuja eli toteutuvaa saavutettavuutta?

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ



Liikenneverkot aluetyyppien yhdistäjinä

Lentoliikenteen suhteellinen merkitys vaihtelee huomattavasti maan eri osissa

Tieverkko



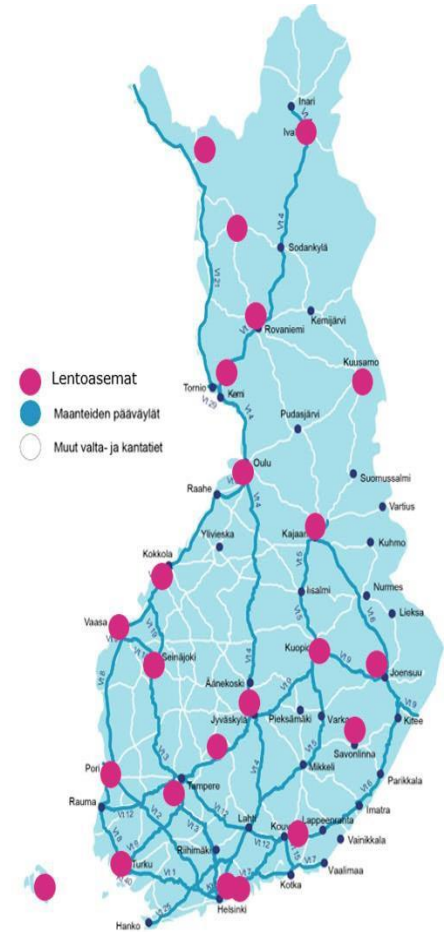
Rataverkko



Satamat



Lentoasemat



Onko kansainväliset rajanylityspaikat unohtuneet?



Lentoliikenne = fyysinen internet

Investoinnit

56 % yrityksistä pitää kansainvälisiä liikenneyhteyksiä välttämättöminä yrityksen sijaintia valittaessa

18 % yrityksistä on jättänyt investoimatta kohteeseen, josta puuttuvat kansainväliset lentoyhteydet. Erityisesti lentoyhteyksien puuttuminen vaikutti korkean teknologian yritysten päätöksiin

Kilpailukyky

Liikenne, hyvä saavutettavuus, on toiseksi tärkein yrityksen kilpailukyky-tekijä Suomessa

45 % suomalaisista yrityksistä arvioi, että lentoliikenneyhteyksien kehittäminen parantaisi yrityksen kilpailukykyä

Työpaikat

1000 lento-matkustajaa tuo keskimäärin **yhden** uuden työpaikan

Epäsuorat, välilliset ja katalyyttiset vaikutukset huomioon ottaen Suomeen syntyy **neljä** uutta työpaikkaa. Eniten uusia työpaikkoja uusien matkustajien myötä synnyttävät alle miljoonan matkustajan lentoasemat

Talouden kehitys

10 % lisäys lentomatkustuksessa kasvattaa bruttokansantuotetta **0,5** prosenttiyksiköllä

Suorien lentojen vaikutus talouteen (bkt) on huomattavasti suurempi kuin vaihdollisten lentojen

Alueellisen lentoliikenteen kehittämisellä vahvistetaan koko maan talouskasvua ja alueiden kansainvälistä saavutettavuutta



Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikenteen kehittämisshanke 2015–2017

Lentoasemat eivät ole pelkästään arjen liikkumista helpottavaa infrastruktuuria, sillä lentoliikenteellä on suuret katalyyttiset vaikutukset alueen elinkeinoelämälle.

Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta on tärkeää, että alueellinen lentoliikenne kasvaa ja monipuolistuu.

Lentoliikenne on fyysinen internet, jonka avulla olemme kiinni maailmassa ja yhteiskunnan toimintojen nopeutumisessa. Yritysten kilpailukyvyn näkökulmasta saavutettavuus on toiseksi tärkein kilpailutekijä, ja on tärkeää muistaa, että **2/3**

Suomen viennistä syntyy Uudenmaan ulkopuolella.

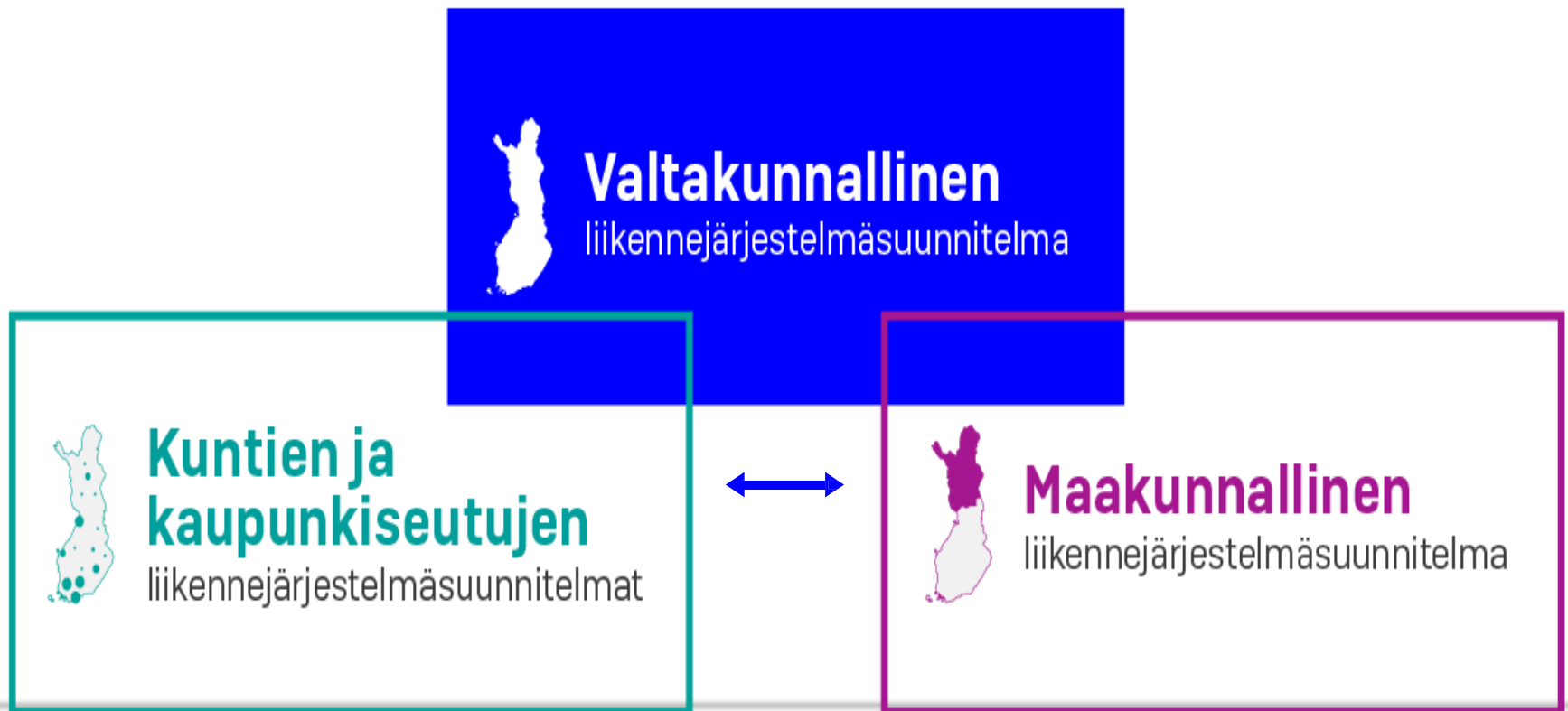
Lentoliikenne on kansantalouden ja yhteiskuntaelämän näkökulmasta erittäin kustannustehokas ratkaisu, joka pitää maamme kiinni kansainvälisessä kehityksessä. **Kohtuullisen pienillä investoinneilla voidaan saada aikaan merkittävää talouskasvua.** Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset Suomelle ovat noin 8 miljardia euroa/vuosi*.

* ACI Europe 2015: total impact of an airport

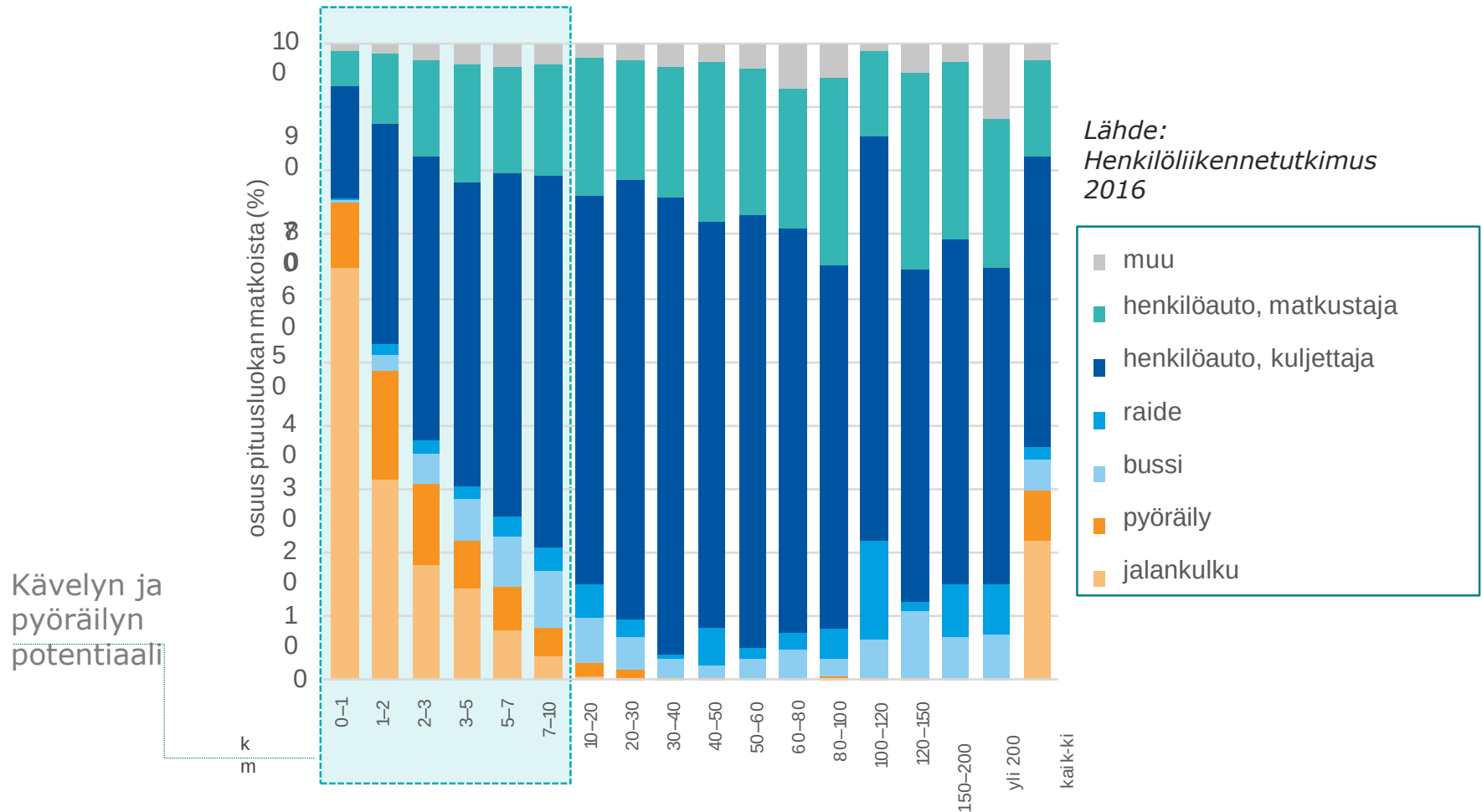
Liikennesuunnittelun tasot

-> erotettava näiden roolit
liikennejärjestelmän
kehittämisessä

*Valtakunnallisesta tarkastelusta
tulee rajata ulos asiat, joiden
merkitys ja vaikutukset ovat paikallisia
tai maakunnallisia! Vrt. runkoverkot*



Kävelyn ja pyöräilyn merkitys on paikallinen -> kuuluvat maakunnallisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin





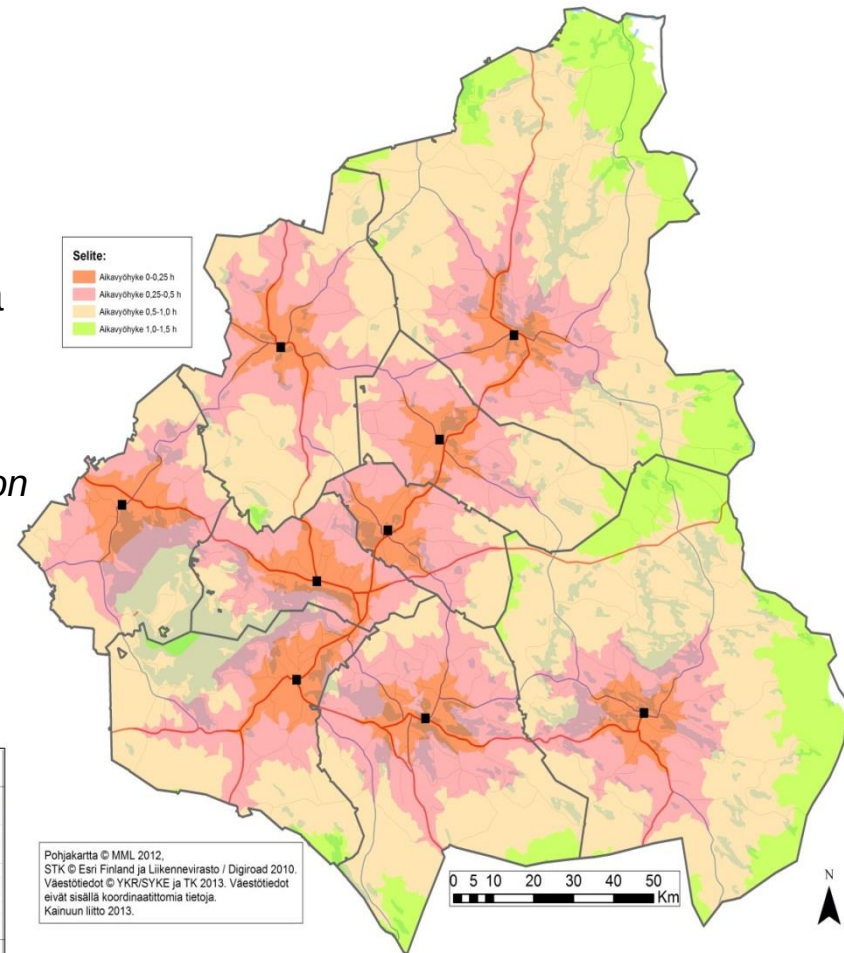
Palvelujen saavutettavuuden kannalta nykyinen kuntakeskus- ja tieverkko on toimiva

- 93% kainuulaisista asuu alle ½ tunnin etäisyydellä kuntakeskuksesta

Haja-asutusalueella tarvittavien palvelujen järjestämiseen tarvitaan uusia innovatiivisia ratkaisuja (älyliikenne, palvelujen digitalisointi)

- Kattavien laajakaista- ja mobiiliverkkojen sekä alemman tieverkon ylläpito ja kehittäminen ovat välttämättömiä:** pysyvien asukkaiden lisäksi kyse on kesäasukkaiden, matkailijoiden ja alueen luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvien toimintojen liikkumis-, kuljetus- ja tietoliikennetarpeista

Aikavyöhykkeet	Väestön määrä 31.12.2012	%-osuus
0-0,25 h	66 029	82,4
0,25-0,5 h	8 553	10,7
0,5-1,0 h	5 104	6,3
1,0-1,5 h	466	0,6
Yhteensä:	80 152	100,0

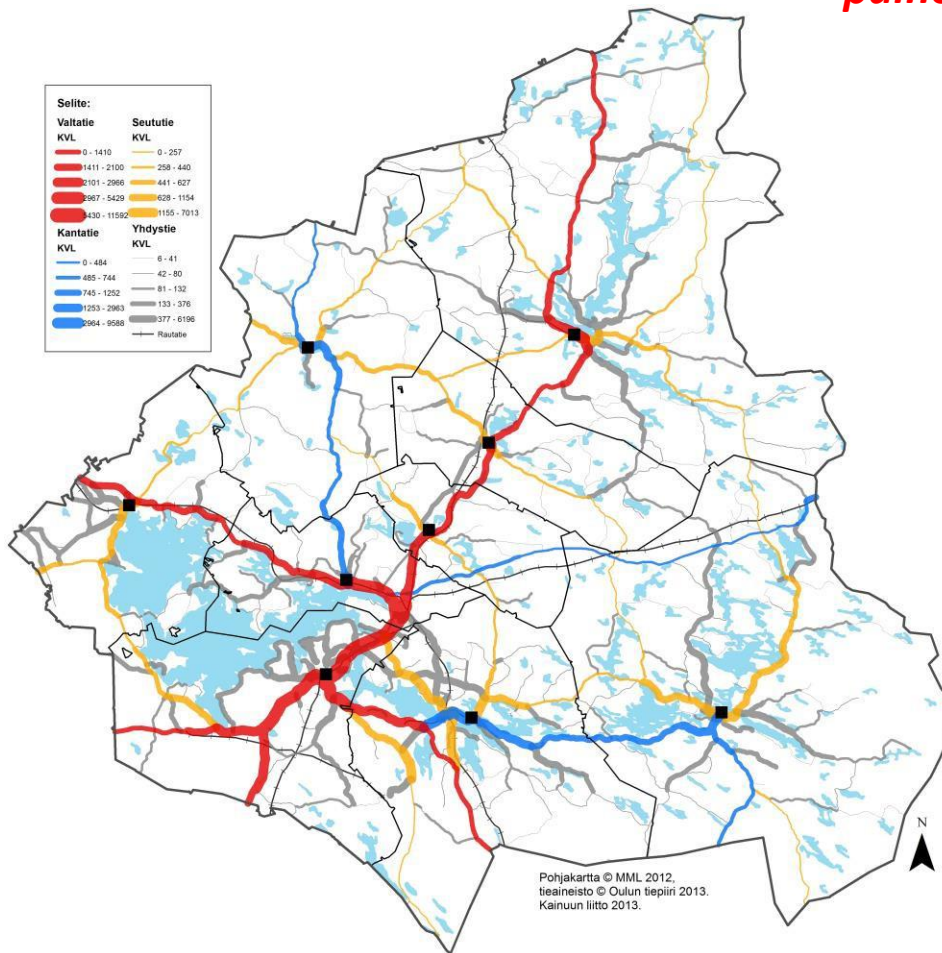


Liikenne Kainuussa

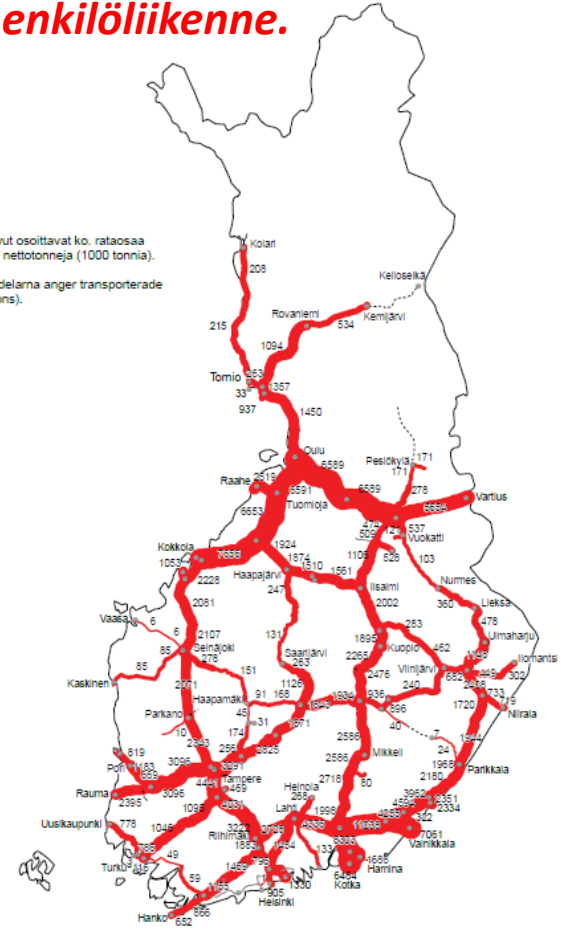


Kainuun liitto

**Suomen rautatieliikenteen kehittämisessä
4.4 Tavaraliikenteen kuljetusvirrat vuonna 2017 • Godstrafikens transportströmmar år 2017
painottuu liikaa henkilöliikenne.**



Rataosittaiset luvut osoittavat ko. rataosaa pitkin kuljetettuja nettotonneja (1000 tonnia).
Siffrorna vid bandelarna anger transporterade nettoton (1000 tons).



Kainuun liikennejärjestelmä-suunnitelma 2018



Kainuun liitto



Valtatien **5** kehittäminen



Savonradan kehittäminen
(Helsinki–Kajaani–Oulu)



Valtatien **22** kehittäminen



Vartius–Kontiomäki–Ylivieska
ratayhteyksien parantaminen



Kantatien **89** kehittäminen



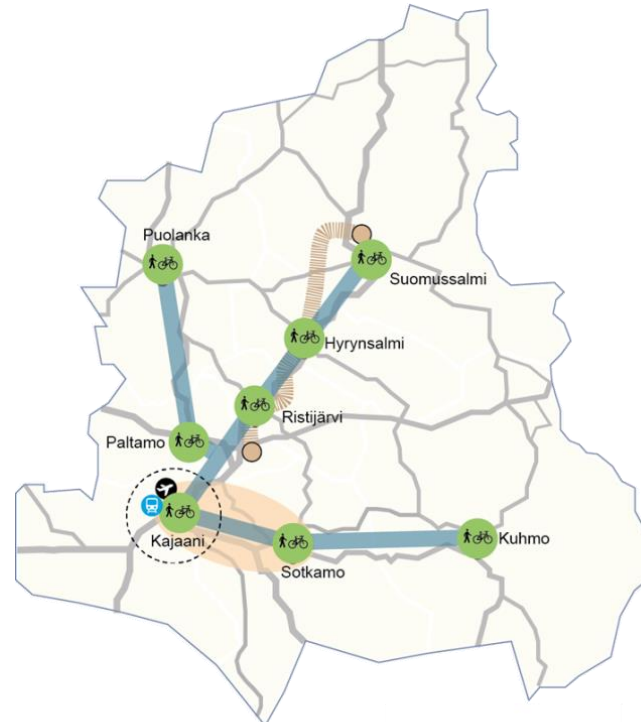
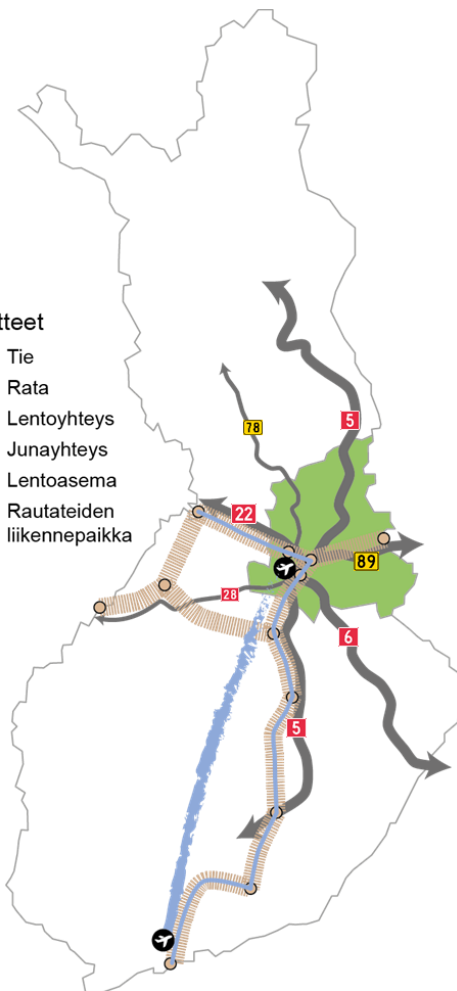
Nykyisten juna- ja lentoyhteyksien
säilyttäminen ja parantaminen



NiiKa -kehittämisyöhyke
(valtatiet **6** ja **22**)

Selitteet

- Tie
- Rata
- Lentoyhteys
- Junayhteys
- Lentoasema
- Rautateiden liikennepaikka



Kainuun maakunta: liikenne-
turvallisuuden parantamisen ja
liikenteen ympäristövaikutusten
vähentämisen alue



Tärkeät tieyhteydet ja niiden
kunnossapito



Joukkoliikenteen
peruspalvelutasotarpeen
yhteysvälit



Parannettava rataosuus
(Kontiomäki–Ämmänsaari) sekä uusi
Ylä-Kainuun raakaputerminaali



Kävelyn ja pyöräilyn
edistämisaueet



Kehitettävä yhteysväli
Kajaani - Sotkamo



Matkaketjujen kehittämiseksi
tärkeät solmupisteet



Kajaanin kaupungin
liikennejärjestelmätyö



Valtateiden vt 6 ja vt 22 numerointia koskeva esitys liikenneministerille v. 2018

Nykytilanne:

Valtatie 6: Helsinki – Joensuu – Kajaani

Valtatie 22: Oulu - Kajaani

Kantatie 89: Paltamo - Vartius

Esitys liikenneministerille:

1) **Valtatie 6:** Helsinki – Joensuu – Kajaani – Oulu

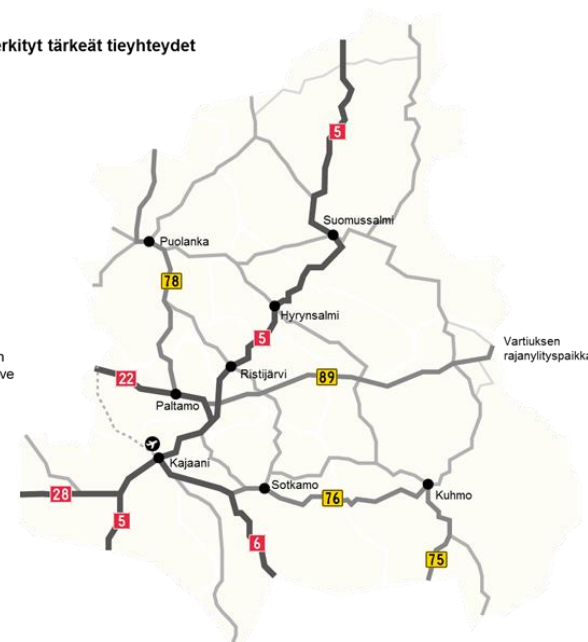
- selkeyttää valtatieverkostoa muodostaen valtakunnallisen ”kehätien”

2) **Valtatie 22:** Paltamo – Vartius

- edellyttää kantatien 89 tieluokkamuutosta valtatieksi välillä Kontiomäki - Vartius
- tieluokkamuutoksen tekniset edellytykset kunnossa
- korostaa kansainvälisen rajaliikenneyhteyden merkitystä

Aluerakenteeseen 2035 merkityt tärkeät tieyhteydet

— Valtatie
— Kantatie
— Seututie
— Yhdystie
--- Aluerakenteeseen merkitty yhteystarve



Pohjois-Suomen liikennejärjestelmä

Pohjois-Suomi on osa Euroopan laajuista ja Barentsin alueen liikenne- ja logistiikkajärjestelmää!

119 000
km

maantie- ja
katuverkkoa



19 %

raskaan
liikenteen
maanteiden
liikennesuoritt
eesta

2

Euroopan
Komission
esittämää
TEN-T-
ydinverkkokäyt
ävän
laajennusta

1 600
km

rataverkkoa



2. viikkain
tavarakuljetusten

rataosuus koko

Suomessa
(Kokkola–Vartius)

7

satamaa



20 %

ulkomaan
merikuljetuksista

9

lentoasemaa



64
%

alueellist
en

lentoase
mien
mukustaj
ista

2.

viikkain
lentoasema
koko
Suomessa
(Oulu)

16

rajanylityspaikkaa

Venäjälle, Ruotsiin ja
Norjaan



71
%

raja-
asemien
tieliikente

Ennen
maarajan
ylityksiä
(Tornio-
Haaparanta)

Kestävän
liikkumisen
edistäminen on
mahdollista
erityisesti
kaupunkialueilla,
joilla asuu 45
%
pohjoissuomalai
sista.

Selitteet

Lentoasema

Satama

Kansainvälinen
rajanylityspaikka

Valtakunnanosakeskus

Maakuntakeskus

Aluekeskus

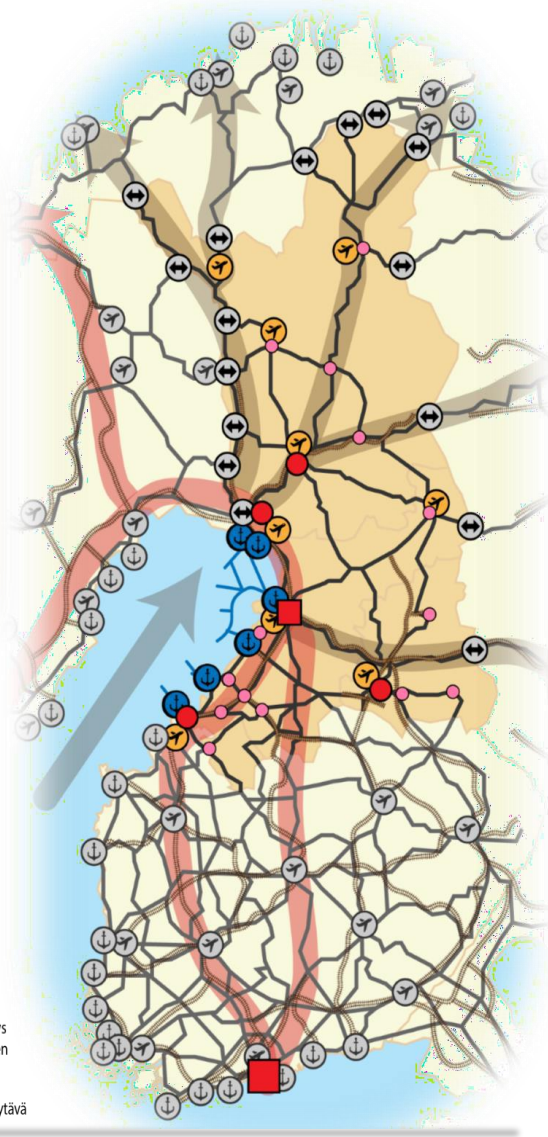
Päätieverkko

Rataverkko

Kauppamerenkulun
1. luokan väylä

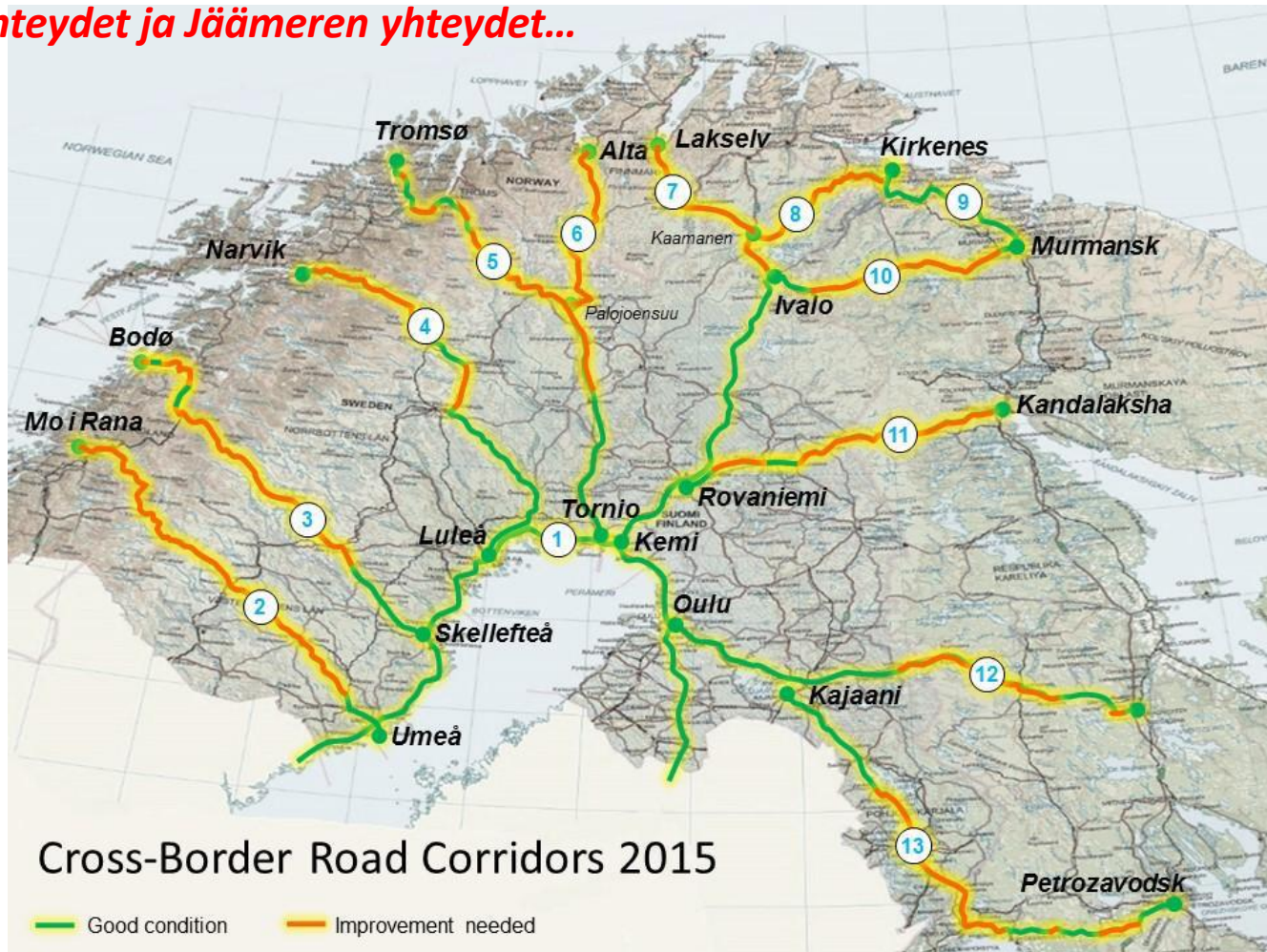
Euroopan Komission esitys
TEN-T ydinverkkokäytävien
laajentamiseksi

Kansainvälinen kehityskäytävä



Barentsin liikennestrategia

Pohjois-Suomi on osa Barentsin alueen liikenne- ja logistiikkajärjestelmää! Huomaa pitkät, itä-länsisuuntaiset yhteydet ja Jäämeren yhteydet...

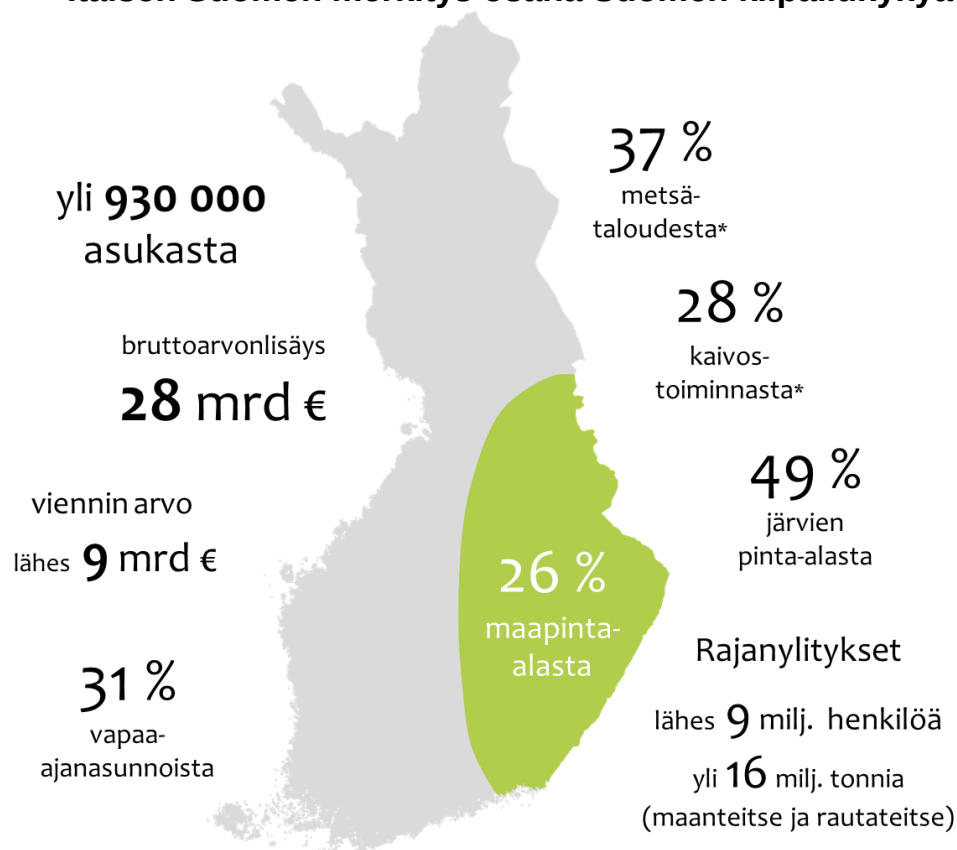


Itäinen Suomi - näkökulma

Panostukset Itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen ovat välttämättömiä koko maan kilpailukyvyille.

Tämä materiaali on kuuden maakuntaliiton ja kolmen ELY-keskuksen yhteinen koonti **itäisen Suomen ja sen liikennejärjestelmän merkityksestä** osana Suomen kilpailukykyä sekä liikennejärjestelmän asiakkaiden tärkeimmistä tarpeista **valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun**.

Itäisen Suomen merkitys osana Suomen kilpailukykyä



* Liikevaihdosta laskettuna. Lähteet: Tilastokeskus, Tulli, Maanmittauslaitos

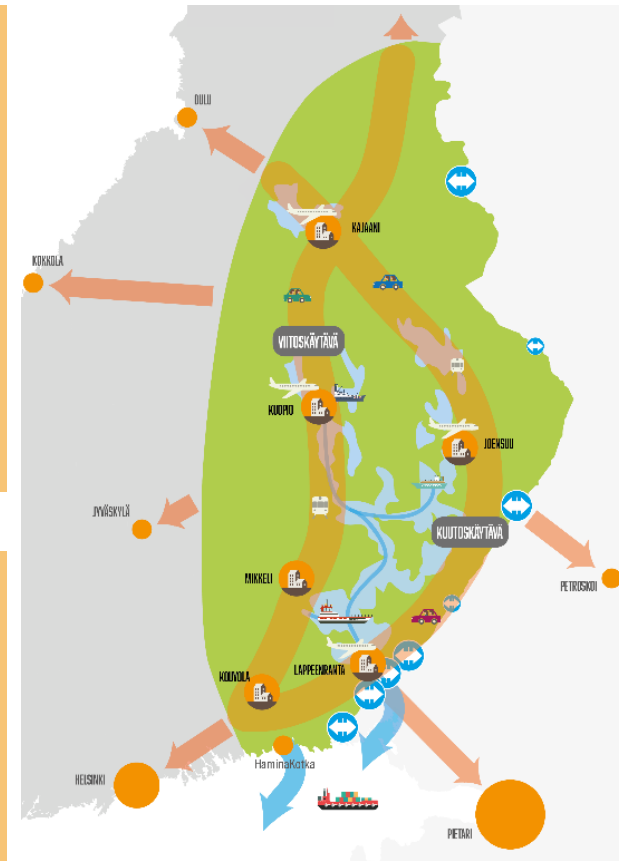
Itäisen Suomen tärkeimmät tarpeet valtak. liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Tavoitteet

- maailmanluokan kuljetus- ja logistiikkapalvelut – niin kotimaassa kuin yli rajojen
- 3 tunnin junayhteys Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin ja Pietariin
- tunnin työssäkäyntialueiden verkosto ja kaupunkien helminauha, jonka tulevalle kehitykselle kilpailukykyiset liikennepalvelut ovat elinehto

Toimenpiteet

- Perusväylänpidon rahoituksen nosto korjausvelkaa vähentävälle tasolle
- Nopeiden Itäratojen kehittäminen
- Saimaan kanavan kehittäminen
- Kattavat, nopeat tietoliikenneyhteydet palveluineen



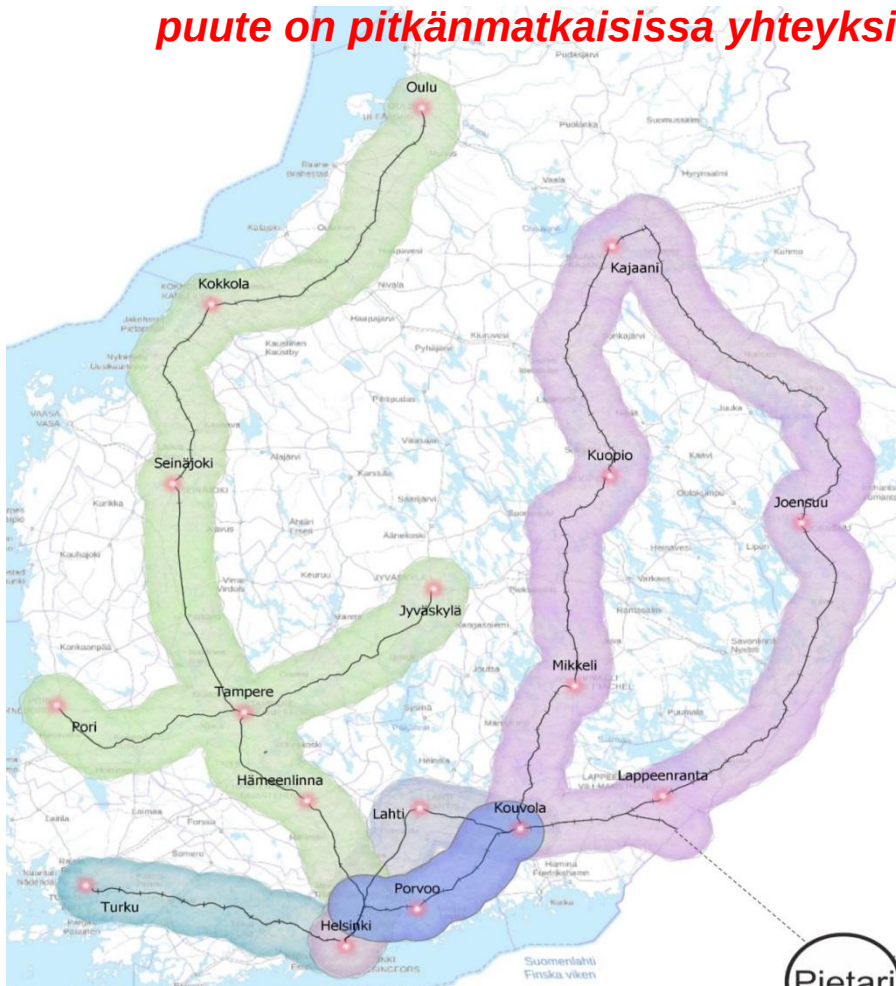
Viitosväylää kehitettävä kokonaisvaltaisesti kaikki liikennemuodot huomioiden

- Tavoitteena kauttaaltaan runkoverkkotasoinen, TEN-T ydinverkkotason yhteys
 - Nopeus- ja palvelutason varmistaminen koko matkalla tärkeää
- **Pasi Holm:**” Julkisessa keskustelussa esillä olevat henkilöjunaliikennettä palvelevat miljardihankkeet eli tunnin junat Tampereelle ja Turkuun, Pisara-rata ja tunnelihanke FinEst Link saavat taakseen paljon painoarvoa. **Kansantalouden kehityksen kannalta myös elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimivuuteen – Ruotsin mallin mukaisesti – pitäisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota.**” Lähde: Pohjoisen ja itäisen Suomen junaliikenteen vaikutukset alueen elinvoimaan ja matkailun kehittämiseen. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:19



Nopeat Itäradat ovat tulevaisuuden kasvukäytäviä -> aluekehittämisen näkökulma liikennejärjestelmään

Itäisen Suomen ihmisten liikkumisen selkein puute on pitkänmatkaisissa yhteyksissä.



Esimerkiksi matka-aikaero
Helsingistä Seinäjoelle vs.
Helsingistä Kuopioon

1 h 24 min

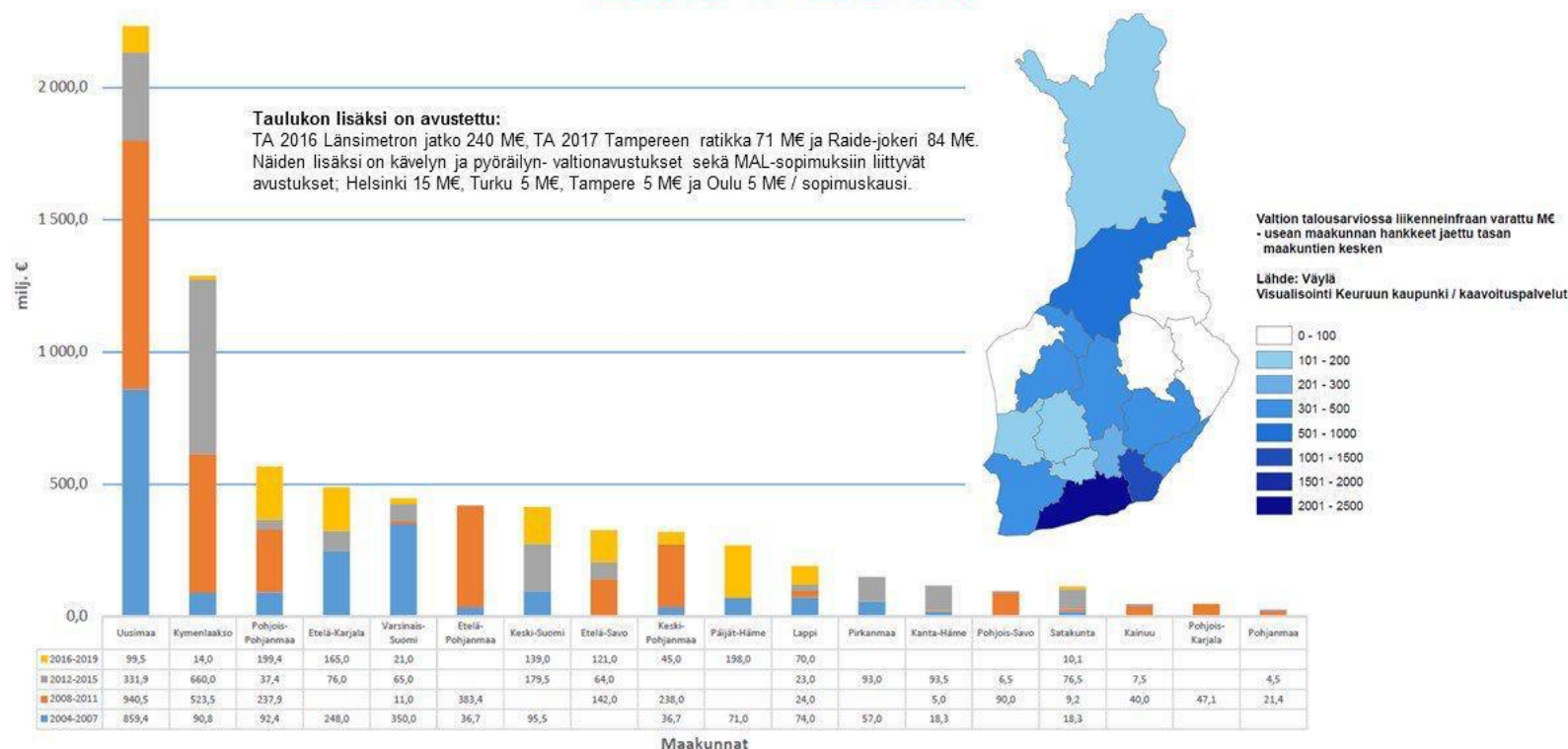


*Kartassa kuvataan nopeinta arkipäivän junayhteyttä Helsingin eri asemapaikkunnilta ympäri Suomea. 1/2019

Väylävirasto Maanmittauslaitos, Esri Finland

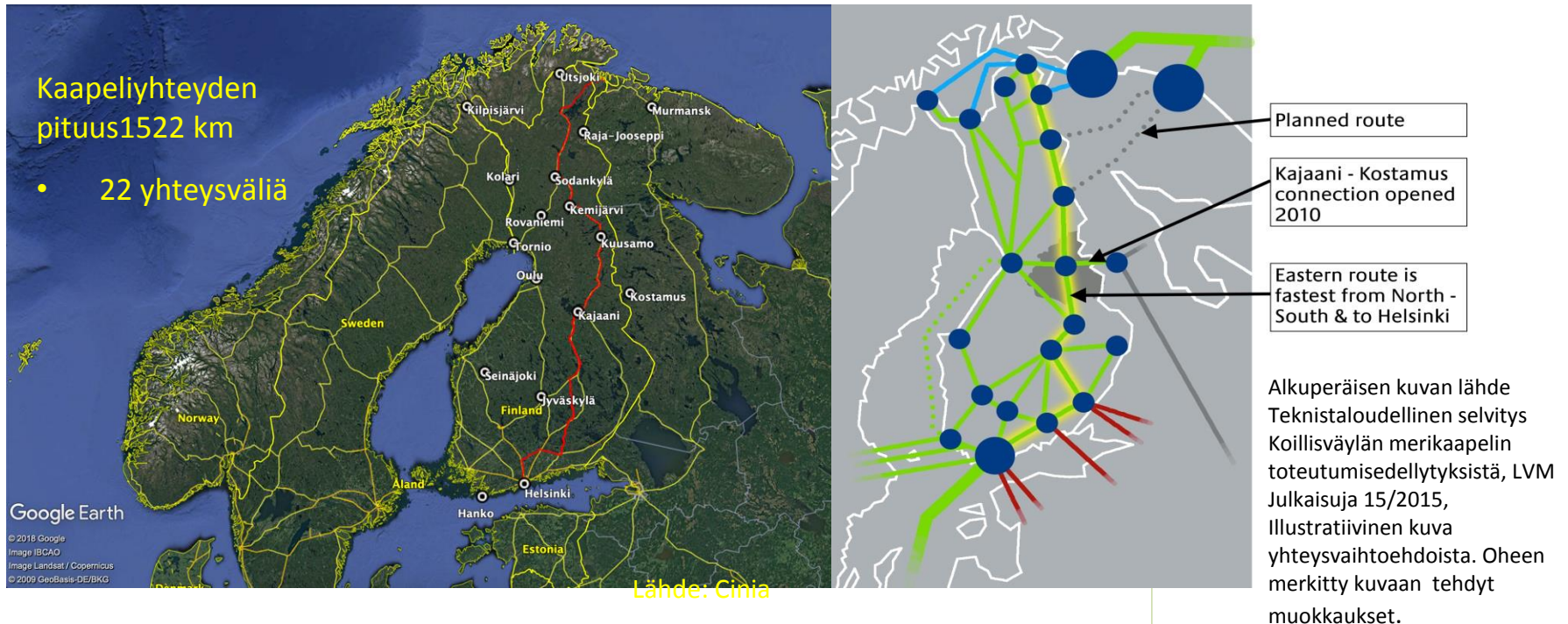


Suomen liikenneinfrainvestoinnit 2004-2019



-> aluekehittämisen näkökulma liikennejärjestelmään: halutaanko tasapainoista aluekehitystä?

Suomen digitaalisen saavutettavuus -> yhteydet Koilliskaapeliin



EuroHPC: Suomi voitti kilpailun esi-eksa-järjestelmän sijoittamisesta CSC:n Kajaanin datakeskukseen. EuroHPC Joint Undertaking päätti kesäkuussa 2019 sijoittaa esi-eksa-tason supertietokoneet Suomeen, Italiaan ja Espanjaan.

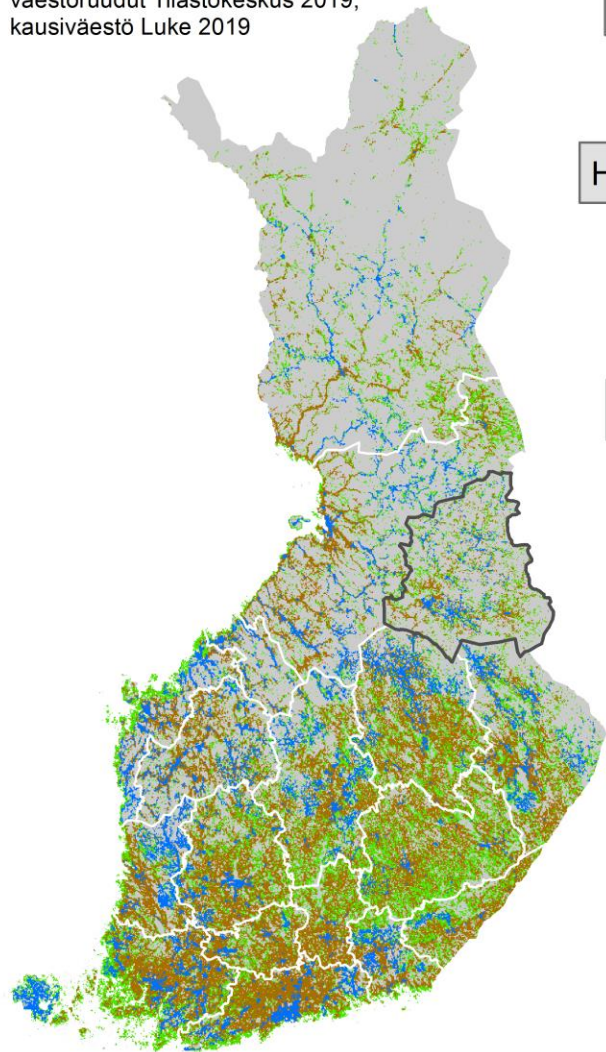
EuroHPC-kone lisää myös Koillisväylän kautta mahdollisesti rakennettavan tietoliikennekaapelin merkitystä. Kaapelin avulla rakennettaisiin digitaalinen silta Euroopan ja Aasian välille.

<https://www.csc.fi/fi/eurohpc-suurteholaskennan-seuraava-askel>

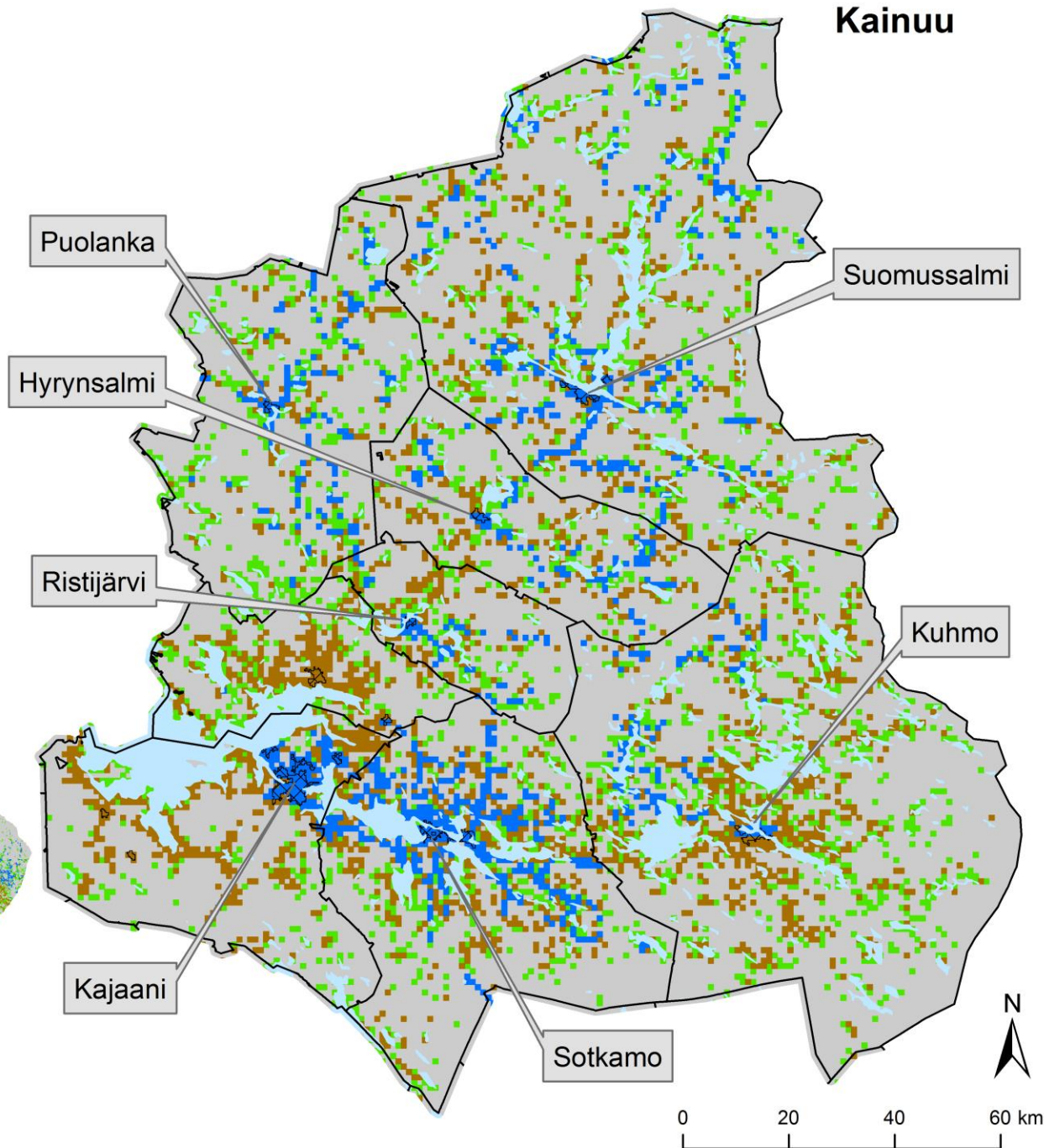
Asutut väestöruudut

- Valokuitu saatavilla
- Vakituisesti asuttu, ei valokuitua
- Kausiasutusta, ei valokuitua

© Hallintorajat MML 2019,
valokuidun saatavuus Traficom 2019,
väestöruudut Tilastokeskus 2019,
kausiväestö Luke 2019



Kainuu





Tavoite: Tunnistetaan elinkeinoelämän, matkaketjujen ja kestävien liikkumismuotojen kannalta olennaiset asiat alueilla.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoite tulee olla luoda optimaalinen saavutettavuus koko maahan!

Olennaista kiinnittää erityishuomiota:

- koko Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen**
- Suomen sisäisiin pitkiin etäisyyksiin**
- elinkeinoelämän ja vientiyritysten tarpeisiin**
- sujuviin matkaketjuihin**
- digitaaliseen saavutettavuuteen**
- liikenneverkon korjausvelan nopeaan korjaamiseen**