

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön laatima uusi arviointiohjelma päivitettävästä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12 -suunnitelma) on kokonaisuutena erittäin kattava, ja siinä on kuvattu hyvin suunnitelman tavoitteet, valmisteluprosessi ja arvioitavat vaikutukset.

Kannatamme, että vaikutusarvioinnin tavoitteena on edistää nimenomaan tietoon pohjautuvaa suunnittelua ja päätöksentekoa. Pidämme myös hyvin tärkeänä, että suunnitelman päivittäminen tapahtuu läpinäkyvästi ja aktiivisessa vuorovaikutuksessa viranomaisten ja eri sidosryhmien välillä, kuten arviointiohjelmassa on otettu tavoitteeksi. Teema- ja asiantuntijaläpikäyntejä on syytä lisätä sidosryhmätasolla.

Valmistelussa on huolehdittava, että suunnitelma ja siihen pohjautuva lainsäädäntö ja infrahankkeet luovat suomalaisen liikennejärjestelmään ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä. Liikenteenharjoittajille lainsäädännön, sääntelyn ja investointien pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus ovat kriittisiä tekijöitä, jotta ne voivat toimia kilpailukykyisesti, kehittää liiketoimintaansa ja palvella asiakkaitaan parhaalla mahdollisella tavalla.

Uuden hallitusohjelman tietyt kirjaukset ja tavoitteet sekä tehtävät painotukset ja valinnat vaikuttavat suunnitelmaan, joten tarvittaessa näiden asioiden vaikutusselvittämiin ja läpikäynteihin on erikseen panostettava.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun arviointiin käytetään Traficomien valtakunnallisia pitkän ajan liikenne-ennusteita. Näiden ennusteiden on tarkoitus tuottaa käsitys, mihin kehitys johtaa nykyisillä toimenpiteillä. Tässä ennustemallissa on kuitenkin valuvikoja, jotka luovat merkittäviä epätarkkuuksia järjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle.

Liikenne-ennusteissa ei ole huomioitu sellaisia poliittisia ohjauskeinoja, väyläinvestointeja tai muita toimenpiteitä, joista ei ole tehty päätöksiä. Liikenne-ennuste ei ota huomioon esimerkiksi välttämättömiä muutoksia, joita ajoneuvoverotukseen on tehtävä tulevaisuudessa ajoneuvokannan sähköistyessä voimakkaasti. Tehdyn ennusteen pohjalta kuitenkin verrataan kaikkien eri liikennemuotojen investointeja ja tehdään liikennemäärien kehityksestä arvioita. Esimerkiksi Traficomien ennusteen mukaan kaukojunaliikenne saavuttaisi huippunsa tällä vuosikymmenellä ja kääntyisi sitten selvään laskuun henkilöautoliikenteen sähköistymisen myötä, koska sähköautot alentavat merkittävästi autoilun kustannuksia. Ennuste lepää siis täysin sen epärealistisen käsityksen varassa, että sähköautojen verotusta ei tultaisi kiristämään tai ettei ennusteessa näkyvä automäärä vaatisi mitään väyläinvestointeja.

VR haluaakin korostaa, että liikennejärjestelmää tulee ylläpitää ja kehittää pitkäjänteisesti ja siihen käytettävien tulevaisuuden ennusteiden otettava huomioon tulevaisuudessa tapahtuvia asioita tai vaihtoehtoisia skenaarioita, eikä arvioida asioita vain nykyisiin päätöksiin pohjautuen.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetetut visio ja tavoitteet ovat yleisesti ottaen hyvin kannatettavia. On kuitenkin todettava, että visiossa kuvattu liikennejärjestelmän tila vuonna 2050 on erittäin kunnianhimoinen.

VR katsoo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja arviointia erityisesti raideliikenteen näkökulmasta ja toteaa, että niitä koskevissa seikoissa tulisi kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin asioihin:

1. Megatrendit kuten ilmastonmuutos, digitalisaatio ja kaupungistuminen puoltavat raideliikenteen vahvistamista. Se on omiaan myös parantamaan Suomen kilpailukykyä sekä taloudellista kasvua. Kasvutrendiä uhkaa kuitenkin riittämätön kapasiteetti ja rataverkon huono kunto, johon kohdistuu entistä enemmän korjausvelkaa. Raideliikenteen kulkumuoto-osuuden merkittävä kasvu edellyttää saavutettavuuden ja liikennöitävyyden parantamista, lisäinvestointeja

rataverkkoon ja panostuksia julkiseen ostoliikenteeseen. Lähes 90-prosenttisesti yksiraiteinen ratainfra muodostaa rajoitteen myös tavaraliikenteelle.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden tulisikin tukea raideliikenteen investointeja ja ratainfra palvelutason parantamista pitkäjänteisesti vuoden 2050 vision saavuttamiseksi. Kasvattamalla Suomen raideliikennemarkkinaa ihmisten ja tavaroiden liikkumisesta tulee aiempaa kestävämpää. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteeksi tulisi asettaa raideliikenteen liikennemuoto-osuuden kasvattaminen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin ja tavaraliikenteessä yli 30 prosenttiin.

Suomen kasvun ja elinvoiman lisääminen korostuu myös Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmassa, jonka mukaan liikenneverkkoa tulee kehittää Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Hallitusohjelman mukaan ”liikennepolitiikalla tuetaan kasvua, investointeja ja työllisyyttä, laajennetaan työssäkäyntialueita, edistetään kestävien liikennemuotojen käytön mahdollisuuksia ja vähennetään päästöjä.”

2. Jo nykyistä Liikenne 12 -suunnitelmaa on ohjannut merkittävästi ekologisen kestävyys tavoite. VR katsoo, että ilmastonmuutoksen torjumiseksi päivitetävässä suunnitelmassa tätä näkökulmaa on entisestään korostettava.

Raideliikenne on ympäristöystävällinen liikennemuoto, ja siksi tavoitteissa tulisi korostaa raideliikenteen roolia päästöjen vähentämisessä ja ympäristön suojelemisessa. Kestävän kehityksen periaatteiden tulisi ohjata raideliikenteen kehittämistä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen voi auttaa vähentämään ruuhkia ja liikenteen pullonkauloja. Sähköistyksillä puolestaan tehostetaan raideliikennettä ja edistetään hiilineutraaleja kuljetusketjuja.

Infrainvestointien tarpeen pitäisi perustua selvemmin investoinnilla pyrittäviin tavoitteisiin – ja varsinkin ilmastotavoitteet tulisi kytkeä myös entistä selvemmin infrahankkeiden investointeihin, kun Liikenne 12 -suunnitelmassa kehitetään alueiden saavutettavuutta. Ilmastotavoite infrahankkeissa voisi olla esimerkiksi matka-ajan lyhentäminen kolmeen tuntiin tietyistä kaupungeista, jolloin voidaan luopua ilmasto kuormittavasta ostolentoliikenteestä.

3. Suomen toimintaympäristön muututtua Venäjän hyökkäyssodan ja Suomen Nato-jäsenyyden myötä tulee toimenpiteiden vaikutusarvioinnissa tarkastella liikennejärjestelmän kestävyttä entistä tarkemmin huoltovarmuuden näkökulmasta, mikä tulee huomioida Liikenne 12 –suunnitelman päivitystyössä.

4. Huoltovarmuus edellyttää liikenneverkon toimintavarmuutta ja kriisinkestävyyttä sekä kansainvälisen saavutettavuuden turvaamista. Olemme tyytyväisiä, että nykyisessä

hallitusohjelmassa panostetaan vaihtoehtoisten kuljetusreittien kehittämiseen ja tie- ja raideverkon pullonkaulojen poistamiseen kuljetuskapasiteetin turvaamiseksi. Tämä toimenpide pitäisi näkyä myös Liikenne 12 -suunnitelmassa. Tavoitteeksi tulisi myös ottaa pohjoismainen yhteistyö, jolla kehitettäisiin logistiikkayhteyksiä länteen Pohjois-Suomen kautta, mutta samalla arvioitaisiin laajemmin Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisen alueen liikenneyhteyksiä huoltovarmuuden näkökulmasta.

5. Valmistelussa tulee ottaa huomioon rahoitustason vaikutukset tavoitteisiin. Vaikutusarvioinnissa ei huomioida riittävästi uhkakuvia, jotka saattavat muodostua vakaviksi esteiksi Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumiseksi. Yksi isoimmista uhkatekijöistä on väyläverkon kasvava korjausvelka. Kustannustason nousu ja aiempien vuosien riittämättömät infrainvestoinnit ovat johtaneet väyläverkon korjausvelan merkittävään kasvuun. Rataverkon osalta korjausvelka lähenee jo kahta miljardia euroa, mikä heikentää alueellista saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta ja yritysten toimintamahdollisuuksia.

Ratainfra heikko kunto ja korjausvelka tulivat hyvin ilmi Elinkeinoelämän Keskusliiton, Infra ry:n, Kemianteollisuus ry:n, Metsäteollisuus ry:n ja Suomen Yrittäjien teettämässä tuoreessa Väyläraportissa. Väyläraportin mukaan rataverkon kasvava korjausvelka uhkaa siirtää suuremman osan verkosta heikompaan tilaan ja korjaus maksaa myöhemmin moninkertaisesti. Ratakapasiteetin puute voi myös vaikeuttaa vihreää siirtymää tukevien uusien teollisten investointien toteuttamista Suomeen.

VR katsoo, että Liikenne 12 -suunnitelmassa tulisikin huomioida, miten tavoitteita varjostavat uhkatekijät – korjausvelka ja hankkeiden riittämätön rahoitustaso – voidaan torjua tai niiden vaikutuksia vähentää. Korjausvelan tasapainottamiseen tarvitaan myös oma pidemmän ajan tasapainotusohjelma, miten korjausvelka saadaan kurrottua umpeen.

6. VR katsoo, että raideliikenne on keskeisessä osassa edistettäessä liikennejärjestelmän tavoitteita: saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta. Tavoitteisiin pääsy edellyttää rataverkon investointien lisäksi eri liikennemuodot yhdistävien sujuvien matkaketjujen edistämistä. VR on yhdessä Finnairin ja Finavian kanssa korostanut, että liikennepalvelujen järjestämistä tulisi ohjata liikennemuotoneutraaliksi ja julkista rahoitusta suunnata painotetusti kestävien matkaketjujen kehittämiseen. Tällä luotaisiin nykyistä parempi saavutettavuus suuremmalle joukolle ihmisiä merkittävästi nykyistä kustannustehokkaammin. Markkinaehtoisesti toimivilla matkaketjutoimijoilla on yhteinen intressi hyvän asiakaskokemuksen synnyttämiseksi koko matkaketjulle ja kotimaan sekä ulkomaan matkailun edistämiseksi.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Päästöttömällä sähköllä kulkevan rautatieliikenteen lisääminen, raideliikennemarkkinan kasvattaminen ja raideliikenteen kilpailukyvyn vahvistaminen ovat avainasemassa Suomen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa.

Juna on lähtökohtaisesti energiatehokkain ja vähäpäästöisin liikennemuoto ja ratkaisevassa asemassa, kun tavoitteena on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Rautatieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä on sekä EU-tasolla että kansallisesti alle prosentti ja raideliikenteelle on EU:ssa osoitettu vahva rooli siirtymässä kohti päästötöntä liikennettä.

Rataverkon sähköistyksen jatkaminen on tärkeää puhtaan siirtymän edistämiseksi ja logistiikan sekä elinkeinoelämän päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtiolla on tärkeä rooli tukea myös teollisuuden uusinvestointien räätälöityjä infraratkaisuja siten, että logistiikkaketju teollisuuslaitokselle saadaan mahdollisimman vähäpäästöiseksi ja tehokkaaksi. Isojen massojen kuljetuksissa juna on kiistatta vähäpäästöisin ja myös liikenneturvallisuuden kannalta paras ratkaisu.

Paikallisella tasolla asuinalueiden kaavoituksessa tulee laajasti huomioida liikenteen kaikki ympäristövaikutukset ja yhteensovittaa toisaalta liikenteen solmukohtien saavutettavuus ja toisaalta alueen asumisviihtyvyys.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Anttila Timo
VR-Yhtymä Oy