

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Esityksen mukaan Liikenne 12-suunnitelman tavoitteena on ohjata tulevia julkisen talouden suunnitelmaan ja talousarviopäätöksiin tehtäviä valmisteluja. Tavoitteena on varmistaa tietopohjaisen prosessin huomiointi rahoituspäätöksiä tehtäessä. Tavoite on hyvä, mutta nykyisellään Liikenne 12 –suunnitelmalla ei ole riittävää ohjaavaa vaikutusta rahoituskehyksiä tehtäessä.

Alueellisten painotusten ottaminen mukaan suunnitelmaluonnokseen on erinomainen asia. Alueiden erityispiirteiden huomioiminen logististen yhteyksien varmistamisessa ja parantamisessa on keskeistä maan sisäisen saavutettavuuden sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta.

Suunnitelmaluonnoksessa on ansiokkaasti nostettu esiin liikennekuolemien määrä Suomessa Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Suhteessa väkilukuun liikennekuolemia tapahtuu Suomessa kaksinkertainen määrä naapurimaihin verrattuna. Esitetty Safe System -lähestymistapa ja anteeksiantava liikennejärjestelmä on hyvä keino vähentää onnettomuuksia. Tieinfrastruktuurin osalta tehokkainta olisi eri suuntaan kulkevien liikennevirtojen erottaminen fyysisesti toisistaan. Tätä ei suunnitelmassa esitetä tavoitteena.

Tieliikenteen automaation osalta on valmisteilla lainsäädännön muutos, jonka tarkoituksena on mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen käyttö yleisillä teillä. Tämänkin muutoksen osalta olisi syytä selvittää vaatimukset ja kustannukset, joita sen myötä tulee tieinfrastruktuurin kunnolle ja kunnossapidolle, ja varautua niihin. Yleisemminkin yhteiskunnan erilaisten päätösten ja suunnitelmien vaikutukset väyläinfrastruktuurin tulevaan laajuuteen, kuntoon ja käyttöön tulisi selvittää nykyistä tarkemmin. Esimerkkiluontoisesti tästä voitaisiin mainita vaikkapa sairaalaverkoston laajuuden vaikutukset liikennemääriin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio (Väylävirasto) osoittaa resursseja väyläinfraa koskevan tutkimuksen kehittämiseen ja mahdolliseen tutkimusohjelmaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Tämä on erittäin tärkeä ja kannatettava linjaus.

Jotta voisimme vastata ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, vähentää päästöjä ja vaikutuksia ympäristöön sekä vähentää korjausvelkaa toimintaa tehostamalla, olisi rahaa käytettävä alan T&K – toimintaan. Riittävällä vuotuisella tutkimuspanostuksella voitaisiin löytää uusia tapoja toimia, uusia tuotteita, ja toimintaa voitaisiin tehostaa. Panostuksen tulisi olla pitkäjänteistä, joten olisi luontevaa, että myös rahallinen panostus kirjattaisiin Liikenne 12 -suunnitelmaan. T&K-panostuksella voidaan edistää Liikenne 12- suunnitelman tavoitteiden toteutumista.

Päästökaupan huutokauppatuloja tulisi voida käyttää sellaiseen T&K-toimintaan, jolla pyritään sopeutumaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin väyläverkolla. Suunnitelmassa tunnistetaan hyvin omaisuuden hallinnan menetelmien kehittämisen tarve.

Omaisuudenhallinnassa tiedonhallinnan avulla voidaan tehostaa rajallisten resurssien käyttöä infrastruktuurin korjaus- ja kehittämistoimenpiteissä. Tiedonhallinta on edellytys myös digitaaliselle kaksoselle, jonka avulla voidaan parantaa toimintatapoja.

Suunnitelmassa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota Euroopan komission sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin ja on hienoa, että valtio kehittää laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistettuja rajat ylittäviä yhteyksiä.

Valtio aikoo selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti. Uudet rahoitusmuodot ovat tarpeellisia erityisesti investointihankkeiden ja isompien ”tulevaisuushankkeiden” rahoittamiseksi.

Esitetyt ajatukset valtion budjetin ulkopuolisista rahoituskeinoista kuten sopimuksellisen yhteisrahoituksen edistäminen ovat kannatettavia. Euroopan unionin seuraavan rahoituskehityksen liikenteen rahoitusvälineen osalta Suomen on varmistettava, että mekanismi on sellainen, josta myös Suomi voisi maksimaalisesti hyötyä. Myös muita EU:n rahoitusinstrumentteja on saatava nykyistä paremmin käyttöön.

Ministeriö yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Kehitysnäkymä on tarpeellinen toimialalle.

Suunnitelmassa ei ole otettu huomioon kaikkia muutostrendejä. Suunnitelmassa ei ole varauduttu esimerkiksi kaivosliiketoiminnan tai turismin kasvuun Suomessa. Suunnitelmassa mainitaan kuitenkin, että elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämishankkeisiin reagoidaan tietopohjaisesti. Jos kuljetukset maan sisällä eivät toimi tehokkaasti, ei kansainvälinen saavutettavuuskaan voi olla hyvällä tasolla, on suunnitelmassa esitetty hyvä tapa nähdä asia.

Tavoitteet yksinkertaistaa hankkeiden suunnittelua ja lisätä innovatiivisia hankintoja ovat hyviä. Suunnitelman mukaan valtio tavoittelee tuottavuuden parantumista kunnossapidon ja kehittämisen hankinnoissa sekä joustavia ja tehokkaita sopimismuotoja. Myös nämä ovat hyviä tavoitteita.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Valittu panostus perusväylänpitoon on hyvä. Rahoituksen tulisi olla jatkuvaa, jotta korjausvelkaa voitaisiin oikeasti vähentää ja urakoitsijoiden toiminta säilyisi tehokkaana. Vuosien 2027 ja 2028 perusväylänpidon alhainen rahoitustaso syö jo saavutettuja hyötyjä. Teiden ja ratojen päivittäistä liikennöitävyyttä turvaavan kunnossapidon kustannukset kasvavat ja korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa mahdollisesti myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia. Olemassa olevan väyläverkon kuntoon laittamisen tulisi siis olla mahdollisimman etupainotteista.

Vuosi vuodelta teiden kunto heikkenee, jolloin niiden kuntoon laittamiseen ennen päällystämistä menee koko ajan enemmän perusväylänpidon rahaa. Kunnossa olevia tiekilometrejä saadaan siis vähemmän. Minimissään vuotuisen 4 000–5 000 kilometrin päällysteohjelmaan tulisi sitoutua, jotta tuloksia saavutettaisiin ja päästäisiin tilaan, jossa ennakoivasta kunnossapidosta olisi todellista hyötyä.

Nykyinen rahoitusmalli olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin kunnossa pitämiseksi ja väyläverkon kehittämiseksi ei ole riittävän skaalautuva. Rahoitusmalli perustuu niukkuuden jakamiseen ja nollasummapeliin, jossa eri liikennemuodot sekä perusväylänpito ja investoinnit kilpailevat keskenään. Resurssien painottaminen yhtäälle on pois toisaalta. Tämä malli ei mahdollista kansantalouden edellyttämää logistisiin yhteyksiin perustuvaa kasvua.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty rahoitusmalli palvelee kohtuullisen hyvin tilanteessa, jossa tyydytään nykytilaan tavoittelematta kasvua. Perusväylänpidon budjettiperusteinen rahoittaminen ja perusväylänpidon priorisointi on perusteltua tilanteessa, jossa ollaan tyytyväisiä nykytilaan.

Ongelmia syntyy, mikäli liikenneinfrastruktuuria halutaan parantaa satokka mahdollistaa tulevaisuuden kasvuloikat. Kehittämiseen varattu noin 6 mrd. € suunnitelmakaudella mahdollistaa esimerkiksi liikenneturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden parantamiseen tähtäävät pienehköt investoinnit. Suurempia kehittämishankkeita esitetty rahoitus ei mahdollista. Mainittakoon, että Ruotsin hallitus on juuri päättänyt osoittaa väyläinfrastruktuuriin 1 200 mrd. kruunua (yli 100 mrd. €) seuraavan 12 vuoden aikana.

Perusväylänpidon ja kehittämisen rinnalle pitäisi luoda kokonaan uusi momentti tulevaisuushankkeille. Tämä järjestelmätason muutos ei luonnollisestikaan ole helppo, mutta se on tehtävä, mikäli suuria kertaluokaltaan satojen miljoonien... miljardien eurojen arvoisia investointeja Suomessa joskus halutaan tehdä.

Tulevaisuusinvestointien rahoittaminen on oma kokonaisuutensa, jonka voisi lähtökohtaisesti pitää erillään nykyisistä väylämäärärahoista. Tulevaisuusinvestointien rahoittamisessa tulisi hyödyntää mahdollisimman laajaa rahoituspohjaa, jossa merkittävä rooli olisi muilla kuin valtion suoralla budjettirahoituksella. Esimerkiksi rajat ylittävissä koko EU:ta palvelevissa tulevaisuusinvestoinneissa maan arvon nousuun perustuvan rahoituksen hyödyntäminen, hyötyjä maksaa -mallin käyttöönotto, EU-rahoitusosuuden selvästi nykyistä suurempi painoarvo, Suomen ja naapurimaiden yhteisrahoitus ja esimerkiksi NATOsta sekä DCA-sopimuksen kautta mahdollisesti saatava rahoitus muodostaisivat yhdessä pääosan rahoituksesta, jota sitten tarvittaessa voitaisiin täydentää budjettirahoituksella ja pitkällä (kymmenien vuosien) takaisinmaksuajalla.

Suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu hyvin kv-yhteyksien kasvava tarve ja Suomen ulkomaankaupan suuntautuminen jatkossa lähes kokonaan länteen. Myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet osana NATO:n yhteistä puolustusta on nostettu ansiokkaasti esiin. Erityisesti näistä syistä rajat ylittävien tulevaisuushankkeiden tarve nousee liikennepolitiikan agendalle. Vaikka hankkeet eivät vielä tällä L12-suunnitelmakaudella edistyisikään, olisi ne tärkeä huomioida pidemmän tähtäimen visiossa luonnoksen kohdassa 4.1.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat viime vuosina teettäneet useampia selvityksiä, joita esitämme pohjaksi keskustelulle L12 -suunnitelmakautta pidemmän tähtäimen visioksi. Näitä ovat mm. Elinkeinoelämän Väylävisio 2025–2050 vuodelta 2022, Suomen teiden ja ratojen palvelukyvyyn analyysi vuodelta 2023 ja Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle vuodelta 2025.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Vaikutusten arvioinnissa esitetään useaan otteeseen perusväylänpidon rahoituksen lisäämisen nostavan nopeuksia ja sitä kautta heikentävän mm. liikenneturvallisuutta. Teiden nykyinen huono kunto aiheuttaa itsessään liikenneturvallisuusriskin. Jo tällä hetkellä päällystevauriot, teiden reunojen huono kantavuus ja kunnossapidon puutteet aiheuttavat ongelmia ja teiden kunnan huonotessa onnettomuusriski vain kasvaa. Myös päästöjen lisääntyminen teiden kunnan parantumisen vuoksi lienee liioiteltua. Huonokuntoinen päällyste aiheuttaa tarpeen jarrutella ja kiihdytellä, mikä lisää syntyviä päästöjä tasaiseen ajonopeuteen verrattuna ja huonokuntoisen päällysteen pinnan karheus lisää tunnetusti polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Myös yksittäisten teiden tai siltojen huono kunto ohjaa kuljetuksia kiertoreiteille lisäten kuljetun matkan pituutta ja sen myötä päästöjä.

Tehdyt poliittiset päätökset tulisi laskea mukaan eri skenaarioihin, jotta todellinen tilanne olisi selvillä. Nyt perusennusteessa ei ole huomioitu Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisen jakeluvuorituksen muutoksen vaikutusta, joiden arvioidaan lisäävän taakanjakosektorin kumulatiivisia päästöjä vähintään 4,8 Mt CO₂-ekv. vuoteen 2027 mennessä.

Vaikutusten arvioinnissa tulisi pystyä arvioimaan myös väyläverkon kunnan parantumisen vaikutukset yhteiskunnan eri sektoreille. Väyläverkko on kaiken toiminnan alusta. Vaikka ihminen ei liikkuisi ovat kaikki rakennetun ympäristön elementit kulkeneet väylillä. Myös ruoka ja kaiken infran huoltotoimenpiteet vaativat infrastruktuuria. Selostuksessa todetaan kuljetuskustannusten kasvu, mutta tätä tulisi pystyä tarkastelemaan laajempaan ja pyrkiä arvioimaan vaikutuksia yhteiskunnan eri sektoreille.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

Mitä tulee Suomen kansainvälisiin logistisiin yhteyksiin, myös elinkeinoelämän esittämiin tarpeisiin tulee reagoida tietopohjaisesti. On tärkeää, että vaihtoehtoisia logistisia yhteyksiä tarkastellaan samojen kriteerien pohjalta. Tiedon hankkiminen ja selvitysten laatiminen on syytä pitää keinovalikoimassa erityisesti tapauksissa, joista ei ole olemassa riittävästi vertailukelpoista dataa saatavilla. Myös elinkeinoelämän ja muiden tahojen tuottamat selvitykset on syytä hyödyntää päätöksentekoprosessissa

Syrjö Paavo
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry

Raitanen Nina
INFRA ry