

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Palta pitää suunnitelmassa tärkeimpinä linjauksiana ja toimenpiteinä sitä, että:

1. suunnitelma sisältää kattavan ja monipuolinen analyysin liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehittämistarpeista.
2. väylien kunnossapidon rahoitusta nostetaan 2025 alkaen 1,4 miljardiin euroon per vuosi ja että rahoitustaso myös varmistetaan vuosittaisella indeksikorjauksella.
3. väyläverkon korjausvelka pienenee 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon ja että korjausvelkaa vähennettäessä priorisoidaan pääväyläverkko sekä huomioidaan elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet myös alemmalle tieverkolla.
4. maanteiden kehittäminen painottuu elinkeinoelämän toiveiden mukaisesti pääväylille ja että suunnitelma kohdentaa rahoitusta muulla verkollle yritystarpeiden mukaisesti.
5. suunnitelmassa tehdään myös merkittävä satsaus Suomen nykyisen raideverkoston parantamiseen ja korjauksiin.
6. suunnitelma sisältää tavoitteet EU-rahoituksen hyödyntämiseksi.

7. kestävään liikkumiseen kaupunkiseuduilla panostetaan, mutta että maakunta-alueiden liikenteellinen saavutettavuus on myös huomioitu asianmukaisesti.

Paltan mielestä liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä tarvitaan lisäpohdintaa ja jatkokehittämistä, koska:

A) liikenneverkon strateginen tilannekuva ei ole osa lausunnoilla olevaa aineistoa, mutta on keskeinen osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisuutta.

B) lausuttavana oleva kokonaisuus ei sisällä vielä varsinaista investointiohjelmaa, joten liikennejärjestelmän kokonaisuus ei vielä hahmotu lukijalle konkreettisella tavalla.

C) liikenneverkon kunnossapidon rahoituksessa vuosille 2023-2024 on merkittävä vajaus kuin myös kehittämisessä vuonna 2024.

D) suunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoksi on määritelty noin 500 miljoonaa euroa per vuosi, kun vuosina 2015-2017 rahoitustaso on ollut suurempi (n. 580 M€/v). Palta on aiemmissa yhteyksissä katsonut, että liikennejärjestelmän kehittämiseen varattu määrä tulisi olla noin 600 miljoonaa euroa per vuosi, sillä pääteiden ja ratojen kehittämiseen suunniteltu rahoitustaso ei vastaa investointitarvetta.

E) huolestuttavaksi tavaralogistiikan osalta nähdään tieverkon kehittämiseen suunnattujen varojen määrä, sillä tavaralogistiikasta suuri osa kulkee tällä hetkellä ja myös tulevaisuudessa tieverkostolla. Palta katsoo, että tieverkon kehittämiseen tulisi varata suunnitelmassa esitettyä enemmän rahoitusta, koska se on Suomen logistisen kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi sekä liikenteen ja logistiikan aikataulujen, turvallisuuden, päästövähennysten ja tulevaisuuden automaation käyttömahdollisuuksien hyödyntämisen kannalta tärkeää.

F) raideliikenteen osalta liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat kannatettavia, mutta toimenpiteistä puuttuu konkretiaa. Jos tavoitellaan liikenteen kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi merkittävää matkustajamäärien kasvua ja kuljetusten siirtämistä raiteille, tarvitaan selvä suunnitelma siitä, mitä se edellyttää, ja sen myötä muodostettu toimenpideohjelma.

G) suunnitelmassa hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet hieman jäävät irralleen raideliikenteen kehittämisen kokonaisuudesta. Ne tulisi tiiviimmin kytkeä mukaan muuhun suunnitteluun, jotta raideliikennettä kehitetään suunnitelmallisesti ja kustannustehokkaasti. Hankeyhtiöiden suunnittelun yhteydessä tulee myös ratkaista uusien ratojen kapasiteetin etusijajärjestys ja sen vaikutukset muualle rataverkolle. Infrapanostuksissa ei pidä jättää miljardihankkeiden varjoon nopeita parannustoimenpiteitä, joilla nykyistä raideverkkoa on mahdollista parantaa ja kehittää.

H) meriliikenteen automaation kehittäminen (esim. etäluotsauksen kehittäminen) vaatii merelle ulottuvia tietoliikennesyhteyksiä, mitkä tällä hetkellä puuttuvat paikoin kokonaan. Suunnitelmassa tulisi myös huomioida meriliikenteen viestintäverkkojen kehittämistarve.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Suunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoksi on määritelty noin 500 miljoonaa euroa per vuosi, kun vuosina 2015-2017 rahoitustaso on ollut suurempi (n. 580 M€/v). Palta on aiemmissa yhteyksissä katsonut, että liikennejärjestelmän kehittämiseen varattu määrä tulisi olla noin 600 miljoonaa euroa per vuosi, sillä pääteiden ja ratojen kehittämiseen suunniteltu rahoitustaso ei vastaa investointitarvetta.

Huolestuttavaksi tavaralogistiikan osalta nähdään tieverkon kehittämiseen suunnattujen varojen määrä, sillä tavaralogistiikasta suuri osa kulkee tällä hetkellä ja myös tulevaisuudessa tieverkostolla. Palta katsoo, että tieverkon kehittämiseen tulisi varata suunnitelmassa esitettyä enemmän rahoitusta, koska se on Suomen logistisen kilpailukyvyn ylläpitämiseksi sekä liikenteen ja logistiikan aikataulujen, turvallisuuden, päästövähennysten ja tulevaisuuden automaation käyttömahdollisuuksien hyödyntämisen kannalta tärkeää.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma vie kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan.

Palta pitää 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tärkeänä ja toivottuna uudistuksena Suomen liikennepolitiikkaan. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12,

liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma sekä vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Palta kiinnittää huomiota, että vaikutusten arvioinnissa todetaan, että suunnitelman eri osa-alueiden vaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin on vähäinen. Palta katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen vaikutusten arviointiin kasvihuonepäästöjen osalta tulisi selvemmin kirjata, kuinka fossiilittoman liikenteen tiekartta, liikenteen verot ja maksut -työ sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön, kuin myös edellä mainittuihin hankkeisiin liittyvät epävarmuudet sekä jatkotarkastelutarpeet.

Palta toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen kolmen tavoitteen (saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus) yhteisenä ylätavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutoksen torjunta ja tämän ylätavoitteen toteutumisen vaikutusten rooli tulisi näkyä selvemmin suunnitelman vaikutusten arvioinnissa.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Palta pitää 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelmaa tärkeänä ja toivottuna uudistuksena Suomen liikennepolitiikkaan. Suunnitelmaan liittyvä käsittelykokonaisuus Liikenne12, liikenneverkon strateginen kehityskuva, investointiohjelma sekä vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä hyvän tarkastelukokonaisuuden ja prosessin edelleen kehitettäväksi.

Tällä samalla hetkellä on myös lausunnolla LVM:n toimesta laadittu fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnos sekä luonnos valtioneuvoston periaatepäätöksi logistiikan digitalisaatiosta, joissa kaikissa on ristiviittauksia toisiinsa. Lisäksi valtiovarainministeriössä valmistellaan liikenteen verotuksen uudistamista. Fossiilittoman liikenteen tiekartan liikenteeltä vaadittavien merkittävien päästövähennysten johdosta tämä 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä, koska siinä tehdyillä linjauksilla luodaan pitkälti ne puitteet, joiden perusteella liikenteen infran hoidolla ja kehittämisellä on mahdollisuus saada todellinen ja merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennystalkoisiin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee kirjata selkeästi, kuinka fossiilittoman liikenteen tiekartta, liikenteen verot ja maksut -työ sekä hankeyhtiöiden suuret raidehankkeet vaikuttavat liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön, kuin myös edellä mainittuihin hankkeisiin liittyvät epävarmuudet sekä jatkotarkastelutarpeet.

Laitinen Petri
Palvelualojen työnantajat Palta ry.