

## LAUSUNTO

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutustenarviointiohjelmaa koskien on pyydetty antamaan lausunto 24.1.2020 mennessä (osoitteessa [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi)). Arviointiohjelmaa koskevassa lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

1. *Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehitystarpeita?*
2. *Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?*
3. *Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?*
4. *Muita eväitä suunnitelman valmisteluun?*

Vaasanseudun Kehitys Oy antaa seuraavan lausunnon:

1. *Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehitystarpeita?*

On erittäin ilahduttavaa, että tähtäimessä on suunnitelma ja prosessi pitkälle tulevaisuuteen. Lähestymistapa on selkeä ja hyvin kirjoitettu. Tavoitteet ovat saavutettavissa hyvällä suunnittelulla, yhteistyöllä ja läpinäkyvällä toiminnalla. Toimintaympäristö on kuvattu laajuudessaan hyvin, mutta haluamme nostaa esiin vielä seuraavia huomioita:

- Arvioinnin kohteena tulisi olla lainsäädännöllisten näkökulmien lisäksi kansallinen menestyminen ja erityisesti vienti-painotteisten alueiden merkitys. Tämä tulisi huomioida sekä nykytila-analyyseissä että erityisesti tulevaisuuden tarpeita hahmotettaessa.
- Vienti-luvut eivät aina ole kontteja tai rahtitonnejakaan vaan myös komponentteja, raaka-aineita ja taloudellista arvoa eli kokonaistaloudellinen analyysi on paikallaan.
- Kansainvälistä näkökulmaa sivutaan kyllä aineistossa jo, mutta haluamme painottaa EUn TEN-T verkoston merkitystä ja kattavuutta, kaikissa kuljetusmuodoissa, sekä Pohjoismaista yhteistyötä ja menestyksekkäitä crossborder-hankkeita. Nämä mahdollistavat sekä yhteyksien tehokkaamman kehittämisen, että EU-rahoituksen hakemisen ja ennen kaikkea sen realisoitumisen.
- Kun puhutaan saavutettavuudesta, se ei ole vain väyliä ja yhteyksiä vaan myös aikatauluja, hintatasoa ja ekologista jalanjälkeä. Toivomme tässä liikenteellistä- ja logistista systeemiajattelua, missä julkinen taho ja markkinat ratkaisevat asioita yhdessä.
- Tähän liittyy näkemys liikenteellisistä solmukohtista. Nyt niitä arvioidaan pääsääntöisesti liikennemäärien perusteella, mutta erityisesti tässä toivoisimme huomiota kuljetettavien tavaroiden arvoon, aikakriittisyyteen sekä ekosysteemiin, missä kuljetettavalla tavaralla on merkitystä. Esimerkkinä voi olla vaikka arvokas komponentti tai raaka-aine, jota ilman kyseinen toimiala joko kasvaa tai taantuu Suomessa.
- Yksi erityistä huomiota vaativista solmukohtista on Suomen satamat ja yhteydet niihin, mielellään useammalla eri kulkumuodolla multimodaalisuus mahdollistaen.
- Tulevassa 12-vuotisessa suunnitelmassa täytyy huomioida sekä matkustajat että tavarat, ja kaikki neljä kuljetusmuotoa. Tavoiteaihoissa on hyvin paljon henkilöautoliikkumiseen liittyviä viittauksia ja se työ on toki paikallaan, mutta liikennejärjestelmä on kokonaisuus ja kaikkia muotoja tarvitaan, ainakin toistaiseksi.
- Jäimme ehkä kaipaamaan näkemystä ja varautumista tulevaisuuden liikkumis- ja kuljetusmuotoihin. Esimerkkinä mainittakoot dronet ja muut vastaavat ilmakuljetukset, autonomiset kulkuneuvot, sekä teillä, raitilla että muilla väylillä, sähkölentokoneet jne.

- Myös uudet tulevaisuuden väylät ja kehittyvät kuljetusreitit kannattaa huomioida, arktinen ulottuvuus, koillisväylä jne.
- Liikkumiseen liittyvät vahvasti vaihtoehtoiset polttoaineet ja –teknologiat. Näiden mahdollistaminen tulisi näkyä tavoitteena laajemmin, sekä ympäristönäkökulmasta että myös saavutettavuutena.
- Materiaalissa nostetaan hyvin esiin matkaketjut ja niiden tavoitteet. Kaipaisimme sinne hieman lisää liikennepalveluajattelua, joka on muutakin kuin sinällään hyvin tarpeellista joukkoliikennettä. Alustatalous mahdollistaa uusia palveluja, käyttäjiä ja kuljetusmuotoja ja näiden palvelumuotojen kehittämiseen kannattaa suunnitella oma roadmap, prosessikartta, koska läpinäkyvinkään suunnittelupolku ei välttämättä tavoita heitä perinteisillä foorumeilla.

## 2. *Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?*

Olemme hyvin iloisia, että nyt puhutaan pitkälle tulevaisuuteen ulottuvasta kehittämisestä ja 12-vuotisesta suunnitelmasta. Se antaa kehittämiselle raamit pitkäjänteiseen työhön ja mahdollistaa myös eri toimijoille mahdollisuuden ennakoita ja kehittää omaa toimintaansa, jolloin palvelutaso toivon mukaan nousee. Toki tässä on varmasti haasteensa sekä poliittisen prosessin että viranomaisprosessin yhteensovittamisessa.

Haluamme lisäksi nostaa esiin seuraavia huomioita:

- Materiaalin mukaan arvioinnissa hyödynnetään runsaasti jo olemassa olevaa suunnittelumateriaalia. Mitä tapahtuu hankkeille tai tarpeille, joita eivät ole vielä suunnittelupolun varrella tai nousevat esiin kiireellisinä?
- Kuinka varmistetaan, että meillä on kaiken aikaa suunnittelupolulla riittävä määrä hankkeita arvioitavaksi? Kuinka varmistetaan eri hankkeiden vertailukelpoisuus, jos se ovat esimerkiksi suunnittelupolun alkupäässä?
- Miten toimitaan jos ei ole olemassa olevia suunnitelmia?
- Kuinka varmistetaan, että alueellinen ja seudullinen näkemys suunnittelun käynnistämisestä huomioidaan?
- Kriittisimmillään tämä nousee esiin kiireellisissä invest in- tapauksissa, joissa kaikilla toimijoilla on aikataulullisia paineita luoda riittävän kilpailukykyinen toimintaympäristö tulevalle yritykselle?
- Myös kansainvälisen liikenne- ja logistiikkakehittämisen prosessin kehittämiseen kannattaa varata aikaa. Esimerkiksi yhteistyö muiden pohjoismaisten organisaatioiden välillä kannattaa kuvata ja mahdollistaa jo tässä kehitystyössä. Nyt se toimii kansallisesti lähinnä poliittisella tasolla ja alueellisesti erilaisten alueorganisaatioiden toimesta tehokkaammin. Yhtenä hyvänä esimerkkinä toimii Merenkurkun liikenne, kaupunkien välinen yhteistyö ja yhteinen strateginen suunnittelu.

## 3. *Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?*

Puhuttaessa jatkuvasta prosessista tulisi kuvata myös osallistuvien tahojen roolit ja luoda käsitys vaaditusta ajasta. Tämä sen vuoksi, että kaikki tahot osaavat varata riittävästi resursseja tähän työhön. Toiseksi olemme pohtineet tuotettavan materiaalin määrää ja tasoa. Jotta keskustelu ja viestintä on aidosti vuorovaikutteista ja tuottaa toivottua lopputulosta, eri tahojen on hyvä tietää, mitkä ovat ne asiat, jotka kuuluvat selkeästi alueelle jne. Nyt liian suuri osa menee otsikon vaikuttaminen –alle.

## 4. *Muita eväitä suunnitelman valmisteluun?*

Riitta Björkenheim  
Logistiikka-asiantuntija  
Vaasanseudun Kehitys Oy