

Lausunto

23.02.2021

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunto ei ole jaoteltu kysymyksittäin, vaan on yksi kokonaisuus tässä ensimmäisessä vastauslaatikossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö LVM/1354/01/2019 21.1.2021

Lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin.

Väyläverkon rahoitus

Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 85 % tavaratonneista ja 65 % tonnikilometreistä vuonna 2018. Vastaavasti rautateiden osuus oli 13 % tavaratonneista ja 28 % tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen johdosta. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

Lausuttavana olevassa luonnoksessa valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi painopiste on edelleen rataverkossa. Kehittämisrahasta 44 % kohdistuisi tieverkolle ja 52 % raiteille. Vaikka tieverkon osuus on kasvanut syyskuussa esitellystä, SKAL katsoo, että tällainen rahanjako ei edelleenkään ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. Lisäksi uusissa kehittämisinvestoinneissa maanteiden osuus on edellä mainittuakin pienempi ja erityisesti suunnittelukauden loppua kohti maanteiden osuus rahoituksesta pienenee.

SKAL pitää hyvänä, että luonnoksessa perusväylänpito saa pitää rahoituksensa ja korjausvelan ei pitäisi kasvaa, vaan hieman laskea. SKAL ei pidä hyvänä, että perusväylänpidon osalta rautateiden suhteellinen osuus kasvaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Lisäksi SKAL pitää suurena riskinä korjausvelan vähentämiselle vuosien 2023-2024 notkahdusta määrärahasosassa. SKAL edellyttää, että tavoitteeksi on asetettava korjausvelan poistaminen kokonaan.

Päästövähennykset

Luonnoksen mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sovitetaan yhteen liikenteen päästövähennyskeinojen osalta fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa. Tämä menettely jättää päästövähennystavoitteiden määrän avoimeksi ja te-kee keskinäisestä riippuvuussuhteesta epämääräisen. SKAL esittää, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa asetetaan selkeät tavoitteet, kuinka paljon päästövähennyksiä valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on saavutettava ja suunnitelmassa huomioidaan nämä asetetut tavoitteet.

Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Viime keväänä julkaistun liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla. Tasaisempi tien pinta ja talvikunnossapidon parantaminen edellyttävät merkittävää lisäystä tien kunnossapidon rahoitukseen. Samalla parannetaan liikenne-turvallisuutta ja vähennetään ajoneuvojen huolto- ja polttoainekustannuksia merkittävästi.

Logistiikan digitalisaatio

Luonnoksessa viitataan logistiikan digitalisaatiostrategiaan. SKAL katsoo, että on hyödyllistä lisätä tieverkolta ja kalustosta erilaisten anturien kautta saatavan, väylän käyttöä koskevan tiedon hyödyntämistä ja parantaa tiedon ajantasaisuutta ja maantieteellistä kattavuutta. Tien kunnossapitoa varten tarvittavan tiedon saatavuuden ja laadun parantaminen edistää elinkeinoelämän kuljetusten tarpeita.

Kannatettavaa on myös se, että väyläverkolla tarjottavaa reaaliaikaista tietoa hyödynnetään kuljetusten sujuvoittamiseen ja suunnitteluun niin, että häiriöt vähentyvät ja kuljetusketjut kulkevat mahdollisimman ennakoitavasti ja sujuvasti.

Kunnossapidossa oikea-aikainen tieto edistää tienhoitoa ja siten kuljetusten sujuvuutta ja tehokkuutta. Se koskee myös talvikunnossapitoa ja yhteistyötä kuljetusyriyten kanssa alemmalla tieverkolla esimerkiksi metsäteollisuuden ja maitotilojen kuljetuksissa. SKAL kannattaa pilotointeja väylien kunnossapidon tehostamiseen.

SKAL katsoo, että yleisesti tiedon sähköistäminen ja tiedon mutkaton liikkuminen järjestelmästä toiseen pitää mahdollistaa ja sitä pitää tukea. Tavarankuljetukseen liittyvän tiedon avaaminen yleisesti kaikille lain pakottamana ei kuitenkaan ole hyväksyttävää. Tiedon jakamisessa on myös otettava huomioon rahtitietojen yrityssalainen luonne, sekä yksityisyydensuojan ja liikesalaisuuksiin liittyvät kysymykset. Tiedolla on omistajansa, ja tätä omaisuudensuojaa on syytä kunnioittaa lainsäädännössä

Luonnoksessa todetaan valtion selvittävän mahdollisuutta parantaa vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän tiedon saatavuutta kuljetusketjuissa ja viranomaisten käyttöön. Kuljetusyriytkset ja asiakkaat eivät kannata tiedon avaamista. SKAL vastustaa tiedon avaamista esimerkiksi siinä muodossa kuin VAK-lakiuudistuksessa on esitetty, koska sillä aiheutettaisiin tarpeetonta rasitusta vain suomalaisille yrityksille.

EU-rahoituksen hyödyntäminen

Luonnoksen mukaan EU-rahoituksen eli pääasiassa Verkkojen Eurooppa -välineen osalta pääpaino tulevilla CEF-rahoituskaudella Suomen osalta on rahoituksen saaminen ydinverkkokäytävien ratahankkeisiin ja niiden suunnitteluun. SKAL esittää, että EU-rahoitusta haetaan myös tiehankkeisiin. Samoin SKAL esittää, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitusta hyödynnetään tiehankkeissa.

Taukopaikkaverkko

SKAL kannattaa luonnoksen esitystä, jonka mukaan laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämiseksi ja sen pohjalta laaditaan toteuttamissuunnitelma, jossa määritetään verkon kehittämistarpeiden lisäksi mm. yhteistoimintamalli eri osapuolten roolista ja huomioidaan mahdollisuudet reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittämiseksi. SKAL esittää, että jokaisen tiesuunnitelman yhteydessä arvioidaan taukopaikan tarpeellisuus ja lisätään taukopaikat jo suunnitelman alkuvaiheessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

-

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry