

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Saaristoasiain neuvottelukunta pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus keskeisinä yhdenvertaisen ja ilmastoystävällisen liikennejärjestelmän saavuttamiseksi. On tärkeää, että saavutettavuuden osalta huomioidaan erilaiset alueet, niiden asukkaiden mahdollisuudet ja tarpeet liikkumiselle. Erityisesti saaristoalueiden osalta saavutettavuus on yksi tärkeimmistä tekijöistä saariston elinvoimaisuuden turvaamiseksi.

SANK pitää tärkeänä, että yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on jatkossa vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista, kuten suunnitelmaan kohtaan 5.2.2 on kirjattu. SANK korostaa, että avustuksen tulisi tasoltaan vastata lossi- ja lauttaliikenteen tiekunnalle aiheuttamia kustannuksia. Näin yksityistiekuntien varassa toimivat lossi- ja lauttayhteydet käyttäjineen rinnastuisivat nykyistä paremmin maantielauttoihin ja –losseihin, yhteysaluksiin ja niiden käyttäjiin. Näin yhdenvertaisuus saaristoalueen sisällä toteutuisi nykyistä paremmin.

Saaristoliikenteen näkökulmasta on hyvä, että yhteysalusliikenne ja maantielauttaliikenne tuodaan suunnitelmassa esille omina alueellisina erityiskysymyksinä kohdassa 5.5.3. Samassa yhteydessä tulisi käsitellä myös maassa operoivia yksityistielosseja ja –lauttoja, joita on 21. Saaristoliikennettä, yhteysaluksia, maantielauttoja ja –losseja sekä yksityistielosseja, tulisi tarkastella omana kokonaisuutena osana koko liikennejärjestelmäkokonaisuutta.

SANK pitää hyvänä, että suunnitelmassa tuodaan esille yhteysalusliikenteen järjestämisperusteiden laatiminen, jossa huomioidaan sekä saariston vakituiset että vapaa-ajan asukkaat ja matkailutoimijat. Korona-vuosi on tuonut esille ihmisten monipaikkaisuuden, joten on tärkeää, että tämä huomioidaan myös yhteysalusliikenteen järjestämisperusteissa. Säädösten mahdolliset muutostarpeet on pidettävä esillä myös saaristoliikennettä kehitettäessä. Eri saaristoalueiden

palvelutasoa määritettäessä ja vahvistettaessa on pyrittävä nykyistä tarkempaan ja sitovampaan palvelutason kuvaamiseen.

SANK pitää suunnitelmassa olevia maantielauttoja ja –losseja koskevia kirjauksia hyvänä. SANK ehdottaa, että lisäksi suunnitelmaan kirjataan maantielauttojen riittävän vuorotiheyden turvaaminen, mikä edistää saariston parempaa saavutettavuutta sekä mahdollistaa työssäkäynnin ja koulumatkat saaristossa. Riittävä vuorotiheys tukee myös saariston yritystoimintaa ja matkailua ympäri vuoden. Lauttaliikenteen tihentynyt vuotiheys kesällä ei saa tarkoittaa harvempaa vuorotiheyttä talvella.

Maantielauttojen osalta suunnitelmassa tuodaan esille maantielauttakaluston taloudellisen tehokkuuden kehittäminen. Tässä kohtaa on syytä tuoda esille lauttareittien erityispiirteet ja se, että lauttojen tulee olla sopivia niille reiteille, joita ne kulkevat.

Yksityistielossien ja –lauttojen osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on syytä mainita yksityistielosseja ja -lauttoja koskevat kehittämispaineet, joita ovat mm. valtiollistamiskriteerien laatimistarve, tiekuntien rahoituksen turvaaminen ja mahdolliset silloittamishankkeet.

SANK ehdottaa, että saaristoliikenteen kehittämistä varten tehdään saaristoliikenteen kokonaistarkastelu / kehittämisohjelma, joka ottaa kantaa maantielauttojen ja –lossien, yhteysalusten sekä yksityistielossien ja -lauttojen kehittämiseen.

Saaristoliikenteen osalta suunnitelmassa mainitaan myös saaristoliikenteen päästöjen vähentäminen. Saaristoasiain neuvottelukunta ehdottaa, että tavoite saaristoliikenteen päästöjen vähentämisestä kirjataan suunnitelmaan selkeämmin ja kunnianhimoisemmin. Esimerkiksi Norja on asettanut tavoitteekseen päästöttömän rannikkoliikenteen vuoteen 2026 mennessä (Vihreän rannikon ohjelma) ja Ruotsi tavoittelee fossiilitonta liikennettä vuoteen 2045 mennessä Vision 45 – ohjelman myötä.

## **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

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

Yhteysalusliikenteen rahoitukseen on varattu noin 18 miljoonaa euroa per vuosi. Rahoitus mahdollistaa liikennöinnin nykyisen tyyppisellä aluskalustolla, mutta ei niinkään sen kehittämistä.

Nykyinen yhteysalusliikenteen kalusto on kirjavaa ja myös varsin vanhaa. Vuonna 2020 yhteysalusten keski-ikä oli 37 vuotta. Tämän vuoksi tekniset ja taloudelliset edellytykset olemassa olevan kaluston elinkaaren pidentämiseen ovat rajalliset. Samaan aikaan liikenteen ympäristövaatimukset sekä muutokset merenkulun sääntelyssä (mm. turvallisuus, alustekniikka, käyttövoimat ja päästöt) tulevat edellyttämään entistä suurempia investointeja myös yhteysaluskalustoon 2020- ja 2030-luvuilla.

Tulevaisuuden saaristoliikenne –selvityksen mukaan (selvitys julkaistaan maaliskuussa 2021) kaluston uusiminen 10 - 12 alusta tilaamalla johtaisi siihen, että yhteysalusliikenteen vuosikustannus nousisi nykyisestä noin 18 miljoonasta eurosta noin 25 - 27 miljoonaan euroon (sis. alv) edellyttäen, että liikennesuorite ja kustannustaso muuten pysyisi samanlaisena. Jotta palveluntuottajat voisivat kantaa investointien ja operoinnin liiketaloudelliset riskit, tulisi sopimusaikojen olla huomattavasti nykyistä noin 5 vuotta pidemmät. Riittävän pitkät, vähintään 15 - 20 vuoden palvelusopimukset ovat tarpeen uuden aluskaluston hankinnassa.

Maantielauttaliikenteen kalusto on myös vanhaa, osa aluksista on yli 50 vuotta vanhoja. Maantielauttaliikenteen kaluston uusiminen tulisi huomioida paremmin toimenpiteiden rahoituksessa. Maantielauttaliikenteen järjestämisessä ei ole juuri lainkaan kilpailua, mikä hankaloittaa aluskaluston uudistamista kustannustehokkaasti.

Saaristoliikenteen päästötavoitetta valmisteltaessa on otettava huomioon yksityistielossien ja -lautojen nykykalustoa koskevat alusvuokrajärjestelyt ja sopimuskausien kestot. Lisäksi, ottaen huomioon yksityistielossien ja lauttojen osakkaiden rajalliset resurssit, päästötavoitteen toteuttamisen vaatimat kalustoinvestoinnit edellyttävät julkisen sektorin rahoituksen.

Uuden alusteknologian hyödyntämisen ohella liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida myös laiturijärjestelmien ja väyläinfrastruktuurin kehittämistarpeet. Tämä on nimenomaan tarpeen saaristoalueilla, joissa joudutaan liikkumaan talvella ja usein muutenkin vaikeissa olosuhteissa. Digitalisaation tuomat edut olisi pyrittävä hyödyntämään myös tällä sektorilla.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Liikennejärjestelmän kehittämisen visiossa tuodaan esille liikenteen digitaalinen murros, liikenneturvallisuus, työmatkaliikkuminen, kasvavien kaupunkien liikennetarpeet sekä kansainvälinen liikenne. Visiossa ei kuitenkaan huomioida eri alueiden tarpeita. Liikkumismahdollisuudet ja -tarpeet ovat toiset harvaan asutuilla, pitkien etäisyyksien, alueilla sekä saaristossa. Saaristoasiain neuvottelukunta ehdottaakin, että visiossa tuotaisiin paremmin esille myös maaseutu- ja saaristoalueiden tarpeet ja tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Esimerkiksi saaristoliikenteeseen liittyy huima kehittämispotentiaali fossiilittoman käyttövoiman osalta. Tähän potentiaaliin on tartuttu muissa saaristoliikennettä omaavissa maissa, kuten Ruotsissa ja Norjassa, Suomea paremmin.

Visiossa olisi tärkeää mainita myös matkaketjujen toimivuus maaseutu- ja saaristoalueilla. Visiossa olisi hyvä huomioida myös paikkaperustaiset ratkaisut liikennejärjestämisen tulevaisuuden suunnittelussa. Useat ratkaisut kaupunkialueilla eivät sovellu maaseutu- ja saaristoalueille kopioitavaksi, vaan tarvitaan erillISRatkaisuja.

SANK kiinnittää huomiota siihen, että monipaikkaisuus, etätyön yleistyminen, ja jopa nyt havaittavat muutokset maan sisäisessä muuttoliikkeessä, korostavat tulevaisuudessa saariston toimivien liikenneyhteyksien merkitystä.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Saaristoliikenteen osalta esitetyt toimenpiteet vievät kehitystä vision määrittämään suuntaan, tosin toimenpiteissä voitaisiin ottaa rohkeammin kantaa päästöttömän rannikkoliikenteen (saaristoliikenteen) puolesta.

### **Vaikutusten arviointi**

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

Ei lausuttavaa.

#### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Ei lausuttavaa.

### **Yleistä**

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

Ei lausuttavaa.

Auri Elina  
MMM - Saaristoasiain neuvottelukunta, SANK