

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/1354/01/2010

On tärkeää tukea uudenlaisen kuljetuskaluston saatavuutta Suomeen, sen huolto-, sekä käyttövoimainfrastruktuuria Suomessa sekä löytää PAD-direktiivin soveltamiseksi jo ennen kaluston saatavuutta joustavuutta kilpailutuksiin (esim. Neste My, Teboil Green+ polttoaineiden käytön kautta). On ehkä hyvä pohtia, mikä on realistinen siirtymäaika teknisessä disruptiossa. Uudenlainen kalusto tarvitsee ammattilaisia käytännön töihin, sekä liikenteen turvallisuuden kannalta uusia taitoja, joten Pelastustoimen sekä ammattitutkintojen tietojen päivitys on tärkeää.

Toiseksi tärkeintä on lähteä kannustamaan erityisesti kaupunkien keskustoissa asuvien yksityisautoista luopumista. Hyvä esimerkki on romutuspalkkion käyttö joukkoliikenteeseen, kannustimen tulisi toimia myös mikäli autoa ei romuteta (kiertotalousajattelun mukaisesti materia tulisi ensisijaisesti käyttää materia alkuperäisessä käyttötarkoituksessa).

Kolmanneksi tärkeintä on luonnon monimuotoisuuden sekä ympäristön viihtyisyyden tukeminen tämän suunnitelman kautta. Kun keskustoja suljetaan osittain tai kokonaan ajoneuvoliikenteeltä, tai poistetaan käytöstä vanhaa infrastruktuuria - tulisi ennallistamistoimet sekä esim. keskustapuistojen tai muu vihreän infran rakentaminen asettaa velvoitteeksi. Tällöin saataisiin jo rakennettua ympäristöä takaisin hiilinieluiksi. Samoin meriliikenteessä ja lentoliikenteessä, mikäli teollisuussatamia ym. suljetaan - tulee vaatia toimijoilta ennallistamistoimia ja suunnitelmat alueen palauttamiseksi luonnon mukaisemmiksi.

Neljänneksi tärkeää on selkeästi osoittaa myös tieliikenteelle määrärahoja. Rataliikenne on selkeästi ekologista ja siihen tulee kannustaa, mutta niiden alueiden osalta, jossa ratainfraa ei ole ollenkaan ja sen perustaminen on pitkissä puissa - tulee selkeästi tukea, jotta edes tieliikenne toimii.

Viidenneksi eri käyttövoimien osalta tulee pohtia tuleeko niitä ympäristövaikutuksien perusteella pisteyttää tai tukea/verottaa eri tavoin? LNG laivojen polttoaineena voi toimia uusissa moottoreissa hyvin tuottamatta metaanipäästöjä, toisaalta vanhojen alusten konvertointiin se on huono metaanipäästöjen sekä konvertoinnin hinnan vuoksi. Kaikkea kalustoa ei kuitenkaan ole realistista romuttaa uuden käyttövoimavaihtoimuksen vuoksi. Miten valtio voi ohjata järkevää resurssointiin sekä ilmastotekoihin samanaikaisesti?

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

On, ja ei. Rahoitus tulee suuntautua alueellisten erikoispiirteiden mukaan. Mikäli tarkastellaan Pohjois-Suomea, jossa rataverkko on harva - tulee varmistaa tieliikenteen edellytykset sekä matkailun vaatimukset lentoliikenteelle ja esim. Oulun sataman multimodaalisuuden toimintaedellytykset. Sen sijaan Etelä-Suomessa jossa ei ole sisävesiväylillä juurikaan liikennettä, mutta on hyvät ratayhteydet - tulee tukea teollisuuden radan käyttöä sekä lähijunaliikennettä. Keski-Suomessa vesiyhteyksien sekä raideyhteyksien tukeminen matkailun ja teollisuuden kannalta tärkeää. Kotimaan lentokenttien asemaa pohdittava alueellisesti teollisuuden ja kaupan, kansainväliseen liikenteen sekä liikkumisen murroksen kautta - liikenteen muutos tulee huomioida päätöksen teossa. Talouskasvun mekanismeja tulisi irrottaa liikenteestä mahdollisuuksien mukaan. On hyväksyttävä, että muutokset tapahtuu hitaasti ja sen mahdollistaminen on tärkeämpää tässä vaiheessa kuin pelkkä suunnitteleminen tai pelkkä kannattavuuden vaatiminen. Kilpailutilanne on koko logistiikan alalla ollut joka liikennemuodossa vuosia kieroutunut valtion toimijoiden vuoksi sekä erilaisten tariffimaksujen vuoksi. Nyt valtion on osoitettava, että muutos on haluttu ja sitä tuetaan - ehkä jopa toimia esimerkkinä.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Osittain. 2050 liikenne tulee perustumaan pitkälti erilaisten data-, ja tietoliikenneverkkojen toimintaan. Tähän kaivataan valmiuksia suunnittelussa sekä kestäviä toimintamalleja. Ilmastonmuutos etenee suunnitelmasta huolimatta, ja liikenteen turvallisuutta myös on ennakkoinnin kautta varautuminen.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Yhdessä EU:n asettamien ehdotuksien sekä alan toimijoiden toiveiden kanssa ehkä. Toimenpideohjelma on osittain kompromissi ja vaatii tekoja sekä selkeää muutosta valtion puolelta. Kuntasektorin vastuunjako näytti verrattain kevyeltä ohjelman laatijoiden näkökulmasta, kansallinen resurssointi tulee tällöin miettiä, jotta visio saavutetaan sekä tavoitteita saadaan seurattua.

Vaikutusten arviointi

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

Kyllä.

Käyttövoimien osalta 3 § yleinen velvollisuus selvittää ympäristövaikutukset sekä 10 § valtioiden rajat ylittävät ympäristövaikutukset viitaten esim. palmuöljyyn uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineena (päätöksenteon tueksi).

Koko arviointi 12 § ympäristövaikutusten seurannan näkökulmasta ja ennen kaikkea ympäristövaikutusten sekä luonnollisten hiilinielujen ja jo rakennetun ympäristön palauttamisen näkökulmasta tarvitaan selkeä kannanotto.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Mittariston on oltava avoin, numeraalinen ja selkeä. Arvioinnin on herätettävä sekä kansalaiset että yritykset / julkishallinnon toimijat näkemään omien ratkaisujen vaikutukset tai niiden vähäinen vaikutus.

Yleistä

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

Prosessi oli hyvä ja osallistava.

Kallus Taina
Turun kaupunki - Seudullinen logistiikkakoordinaattori