

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Vastauksemme:

1. Eheä liikennejärjestelmä kokonaisuutena sekä sujuva, tehokas ja turvallinen liikenne. Toimenpiteiden osalta tulee korostua käyttäjä-näkökulma ja liikenneyhteyksien seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen ulottuvuus ml. kauppamerenkulun väylät. Taloudellisen toimeliaisuuden, kansallisen kilpailukyvyn ja elinkeinoelämän tarvitsemia kuljetuksia niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta tulee kehittää ja parantaa. Käyttäjän osalta hallinnolliset tekijät (esim. kuntarajat, kunnan ja valtion hallinnolliset ja/tai kansalliset rajat) eivät voi määrittää tai estää tavoitetilan toteuttamista. TEN-T-yhteyksien ratkaiseminen ja toteuttamisen edistäminen on eräs tämänkaltainen toimenpide.

Suunnitelmassa on hyvä tunnistaa Helsingin Sataman erityisrooli valtakunnallisena toimijana ja Uudenmaan ainoana TEN-T-ydinsatamana. Uusimaa on kansallinen kasvukeskittymä ja talousveturi: Uudenmaan maa- ja meriliikenteen yhteyksien tulee olla yhteensopivat ja kattavat koko valtakunnan tasolla. Loviisan Satama Oy:n osalta on tunnistettava erityisesti raideyhteyden tärkeys ja tarpeellisuus liittyen mm. biopolttoaineiden kuljetuksiin.

Liikennejärjestelmäkokonaisuuteen liittyvinä toimenpiteinä tärkeimmät:

- Liikenneverkolla tavoitellaan sujuvaa ja turvallista liikennettä.
- Väyläverkon palvelutaso sovitetaan koko verkolla erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä liikennepalveluiden tarpeisiin.

- Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.
 - Olemassa olevan liikenneverkon kunnossapitoon panostetaan erityisesti ja liikenneverkon uusia kehittämishankkeita tehdään, kun se on ainoa mahdollisuus valtakunnallisesti merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa.
 - Toimenpideohjelmassa mainittujen valtatie ja kantatie-kehittämistarpeiden lisäksi listalle tulee nostaa yhteydet Helsingin Länsisatamaan Länsiväylän (kantatie 51) kautta. Asia tulee esiin mm. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa, ja tulee nostaa esiin myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.
 - Kunnat yhdessä satamien ja valtion kanssa varmistavat, että henkilöliikenteen kannalta tärkeät yhteydet solmupisteisiin sekä tavaraliikenteen kannalta tärkeät yhteydet muun muassa satamiin niin katu- kuin maantieverkollakin ovat sujuvia ja turvallisia sekä mahdollistavat täsmälliset matkat ja kuljetukset.
 - Satamien toimintaedellytysten kehittämisessä huomioidaan myös liikenne- ja tavaravirtojen siirtymien aiheuttamat tarpeet takamaatoimintoihin, esimerkiksi liikenneverkkojen ylläpidon tarpeisiin varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta.
 - Toimenpiteeksi tulee lisätä raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen ja toteuttamisvastuut; suunnitelman laatiminen ei yksinään riitä.
2. Vesiväylähankkeiden osalta on määritettävä yhtenäiset käytännöt satamien ja valtion yhteishankkeille, jotta taataan oikeudenmukainen kohtelu eri toimijoiden välillä.
- Valtion ja satamien yhteishankkeiden rahoituksen tulee olla oikeudenmukaista ja tasapuolista. Esimerkiksi meriväylähankkeiden rahoituksen osalta H/K-laskennan osoittama suurempi hyöty yhteiskunnalle vaikuttaisi olevan käänteinen hyötyjä maksaa –periaatteen kanssa, kun katsotaan hankkeiden rahoitusosuuksia valtion budjetissa.
 - Valtion tulee vastata omien väyliensä rahoituksesta tai vaihtoehtoisesti luoda selkeä ja oikeudenmukainen yhteisrahoitusmalli, jossa kilpailuilla markkinoilla toimivien satamien rahoitusosuudet ovat linjassa keskenään.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Liikenneverkon ja solmukohtien osalta:

Satamat ovat logistiikan tärkeitä solmupisteitä, jossa meri- ja maapuolen kuljetuksien rahti vaihtuu kokonaan toiseen liikennemuotoon. Suomi on kaukana väkirikkailta markkinoilta, joten sen on kurottava maantieteellistä takamatkaansa muita tehokkaalla logistiikalla.

Sataman maayhteyksien kehittäminen tulee olla selkeä painopiste vientiteollisuudesta riippuvaiselle maalle. EU:n ydinsatama yhteydet tulee saattaa TEN-T kriteerien tasolle, ja rahoitus tulee osoittaa erityisesti pullonkaulojen poistamiseen.

Muiden toimenpiteiden osalta:

Kokonaisuutena vesiväylien rahoituksen tulisi merkittävästi suurempi, erityisesti jos vesiteitse tehtäviä kuljetuksia pyritään lisäämään. Mikäli toimenpiteenä esitetty valtion yhteishankkeiden rahoitussumma on esitetyn kaltainen, ja samalla vesitiekuljetuksia pyritään lisäämään, millä tavalla hankepriorisointi toteutetaan?

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Suunnitelman mukaan pääväyläasetusta ei muuteta, vaan parlamentaarinen ohjausryhmä kiinnittää huomiota Eurooppateiden kunnon ja palvelutason

puutteisiin, erityisesti talvikunnossapidon parantamisen tarpeisiin, sekä vilkkaimpien rajanylityspaikkojen ja niihin johtavien väylien riittävään palvelutason.

Kokonaisliikenneverkon osalta tulee sekä visiossa että toimenpideohjelmassa ottaa huomioon ja ratkaista ensisijaisesti kansallisten TEN-T – ydinsatamien yhteydet eurooppalaiseen liikenteen ydinverkkoon ja kansalliseen liikennejärjestelmään.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Visioina esitetyt seikat liikenneverkosta käytävänä ja solmukohtana, huoltovarmuuden huomioon ottaminen, liikennejärjestelmän toimivuus ja resilienssi sekä kansainvälisen liikenteen sujuvuus, yritysten toimintamahdollisuuksien kehittyminen ja kuljetusketjujen toiminnan tehostuminen ovat hyviä. Niiden lisäksi

olisi tarpeen tuoda esiin visio esim. siitä, kuinka liikenneverkosta luodaan (yli hallinnollisten rajojen) sujuva, toimiva, tehokas ja turvallinen käytävä.

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arvioinnissa on tässä suunnitelmassa keskitytty ensisijaisesti ympäristövaikutuksiin ja niiden näkökulmasta syntyvään taloudelliseen ja sosiaaliseen kestävyYTEEN. Olisi tarkoituksenmukaista esittää kaikki - jo aiemmin laaditut - vaikutusten arvioinnit yhtenä asiakirjana, ja tarkastella vaikutuksia kokonaisuutena.

Yleistä

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

Valmistelun alkuvaiheessa korostettiin vahvasti vuorovaikutusta sekä osallisten ja käyttäjien kuulemista. Varsinaisen suunnitelman laadintaprosessissa käyttäjien osallistaminen on ollut suhteellisen niukkaa ja enemmän satunnaista kuin systemaattista. Prosessissa olisi tarpeellista tunnistaa liikenteen

käyttäjien tarpeita laajasti huolimatta suunnitelman poliittisesta taustasta. Myös liikennejärjestelmätyön aikajänne tukisi laajempaa näkökulmaa.

Aatra Satu
Helsingin Satama Oy

