

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Suomen Vesitiet ry kiittää mahdollisuudesta saada lausua Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena ovat Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoimaisuuden säilyttäminen ja saavutettavuus.

Mielestämme on todella hyvä, että Suomessa tehdään nyt liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä. Lausuntokierroksella olleet liikenteen kehittämistä koskevat asiakirjat, kuten logistiikan digitalisaatio sekä fossiilittoman liikenteen tiekartta, ovat olennainen osa tätä kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan lain mukaan kaikkia liikennemuotoja kattavasti koskien sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Luonnoksessa puhutaan lähes kauttaaltaan meriliikenteestä. Mielestämme voisi puhua kokonaisvaltaisesti vesiliikenteestä, joka kattaisi myös sisävesiliikenteen. Se unohtuu edelleenkin usein mahdollisuutena, kun mietitään logistisia kuljetusratkaisuja. Esimerkiksi sivu 21 ”kehitetään merenkulun toimintaedellytyksiä”.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- **Muut toimenpiteet**

Liikenteen tuottamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on keskeinen osa, jolla vaikuttaa ilmastonmuutokseen, ja näin ollen yksi liikennejärjestelmän kehittämisen haasteista. Suomessa voisi harkita otettavan käyttöön tukimuotoja, jotka kannustaisivat hyödyntämään kestäviä liikennemuotoja, kuten vesiliikennettä.

Perusväylänpidon rahoituksesta maantie- ja rautatieliikenteeseen on kohdistettu suurin osa ja vesiväylille vain 9%. Kehittämisrahoituksesta samoin, suurin osa maantie- ja rautatieliikenteeseen ja vain 4% vesiväylille. Samaan aikaan puhutaan liikenteen kestävä kehityksen tukemisesta.

On selvää, että myös vaikutukset jäävät pieniksi, kun kehittämisen rahoitus jakautuu näin.

Vesiliikenne, ml. sisävesi- ja rannikkoliikenne tarjoavat mahdollisuuksia siirtää tavaraliikennettä vesille, kestävä kehitystä tukevalle kuljetusmuodolle. Liikennemuotojen solmukohtia (satamat, terminaalit) ja yhteyksiä niihin tulee kehittää siten, että saumaton siirtyminen on mahdollista.

Ulkomaankaupan viennistä noin 90% ja tuonnista noin 80% kuljetetaan meritse. Suomen satamaverkko on kattava, ja ulkomaan merikuljetuksia 44:stä eri satamasta. Rannikkoliikenteen parempi hyödyntäminen on mahdollisuus, jossa paljon potentiaalia. Esimerkiksi Pohjois-Suomen raskaan teollisuuden kuljetuksista voisi osan siirtää maanteiltä vesille.

Itä-Suomen kansainvälisistä liikenneyhteyksistä puhuttaessa Saimaan kanavalla on tärkeä merkitys Suomen ja Venäjän, sekä Suomen ja Euroopan välisissä kuljetuksissa. Kanavan sulkujen pidennys mahdollistaa liikennöinnin isommilla aluksilla ja suuremmilla rahtimäärillä.

Vesiliikenteen, ml. sisävesi- ja rannikkoliikenne, yhteyksien parempi hyödyntäminen edellyttää satamien maaliikenneyhteyksien kunnossa pitoa ja kehittämistä. Osa satamista (12) kuuluu TEN-T ydinverkkoon, jolloin voidaan hyödyntää CEF-rahoitusta, muiden satamien kohdalla tarvitaan valtion ja alueiden rahoitusta. Yhdistys ehdottaa, että mahdollisuutta laajentaa TEN-T ydinverkon kattavuutta koskemaan sisävesi- ja rannikkoliikenteen solmukohtia tarkasteltaisiin myös?.

Väylämaksujen puolituksen jatkaminen vuosille 2022-2023 on kannatettavaa.

Sisävesien väyläverkostoa ja Saimaan alueen rahti- ja matkustajasatamia tulee kehittää vastaamaan pidempää laivakokoa, joka mahdollistuu Saiman Kanavan sulkujen pidentämisen myötä.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

”Visio: Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävä saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämällä.”
Liikennejärjestelmän kehittämisessä kaikki liikennemuodot on huomioitu tasavertaisina.

Suomessa on alueellisia erityispiirteitä, ja siellä missä olisi mahdollista ja järkipäätäistä siirtää tavaraliikennettä vesiteille, tulisi sitä tukea kaikilla mahdollisilla tavoilla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuuksia siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille. Tässä yhteydessä tulisi huomioida myös mahdollisuus hyödyntää rannikkoliikenne. Suomen Vesitiet ry on halukas ja valmis osallistumaan selvitystyöhön.

Digitalisaation avulla tehostetaan kuljetusketjujen ja niiden solmukohtien toimivuutta. Logistiikan tilannekuva muodostetaan yhteistyössä eri liikennemuotojen ja toimijoiden kanssa tuottamalla oikean tietoa oikea-aikaisesti, turvallisesti ja häiriöttömästi.

Vesiliikenteen parempi hyödyntäminen tukisi myös liikenteen turvallisuuden parantamista. Tämä varmaan huomioidaan nyt laadittavassa Liikenneturvallisuusstrategiassa 2026

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma on hyvä kokonaisuus, ja vie kehitystä vision suuntaan.

Vaikutusten arviointi

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

Vaikutusten arviointi

Todetaan suunnitelma toimenpiteiden parantavan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä, mutta vaikutusten suuruus on vähäinen.

Arvioinnissa mainitaan sisävesiliikenne osana logistiikan päästövähennysmahdollisuuksia. Samalla arvioidaan sisävesi- ja rannikkoliikenteen markkinaosuuden vähenevän noin kuudesta prosentista viiteen prosenttiin.

Vesiteiden tehokkaampi hyödyntäminen – satamien ja maayhteyksien kehittäminen, uudet alukset, digitalisaatio, uusiutuvat polttoaineet – tulisiko näihin panostaa enemmän, jolloin vaikutus kasvihuonepäästöjen osalta voisi olla paljon suurempi.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

Esiselvitykset ja vaikutusten arviointi luovat hyvä pohjan strategia- ja suunnitelmatyölle. On tärkeää, että eri toimijoita kuunnellaan, ja eri liikennemuodot huomioidaan tasavertaisina. Suomen Vesitiet ry on valmis osallistumaan keskusteluihin koskien vesiliikenteen kehittämistä ja sen parempaa hyödyntämistä.

Koukkula-Teixeira Heli
Suomen Vesitietoyhdistys r.y.