

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

- Suunnitelman päätavoite on hyvä; saavutettavuus koko Suomessa, niin että se vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelussa ja kriteereissä väylien, ratayhteyksien ja satamien käytön seurannan osalta tulee henkilömäärän lisäksi tarkastella liikkuvan tavaran määrää sekä arvoa. Viennistä ja BKT:n arvosta merkittävä osa kulkee seutukaupunkien kautta, etenkin teollisuusviennin volyyymi vaatii sujuvia yhteyksiä.
- Liikennejärjestelmän suunnittelussa tulisi konkretisoida toimialoittain keskeiset kuljetusreitit, joissa Suomi on tärkeä kulkuväylä pohjoismaisen ja eurooppalaisen logistiikan näkökulmasta. Pelkkä kansallisen näkökulman tarkastelu ei riitä. Konkreettinen merkitys kansainvälisestä logistiikasta ja liikenteestä jää liian yleiselle tasolle.
- Henkilöliikenteen sujuvuuden sekä yritysten verkostomaisen toiminnan näkökulmasta seutukuntien keskuksista, seutukaupungeista tulee olla hyvät ja toimivat yhteydet läheisiin maakuntakeskuksiin ja myös maakuntarajojen yli. Logistiikan verkostomaisuus - sisältäen talouden ja tuotannon - vaatii laajempaa tarkastelua, kuin ainoastaan suurimpien kaupunkien väliset nopeat yhteydet. Verkostomainen tarkastelu on myös huoltovarmuuden kannalta tärkeää.
- Seutukaupungit muodostavat työssäkäyntialueen omalla alueellaan, jossa on paljon työmatkapedelöintiä. Valtakunnallisesti tulee edistää toimenpiteitä, joilla tavoite tunnin työssäkäyntialueesta toteutuu laajasti ympäri Suomea.
- Nykyistä voimakasta digitalisaatiota ja ihmisten voimakasta halua tehdä etätöitä pienemmillä paikkakunnilla ja maaseudulla luonnon lähellä suunnitelma ei oikein tunnista. Tavoitteeksi pitää vihdoinkin ottaa kattava valokuituverkon rakentaminen myös Suomeen.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

☒ Liikenneverkko ja solmukohtat

- Ruuhkaisten solmukohtien pullonkaulojen ratkaisemiseksi, varsinkin tavaraliikenteessä tulee enemmän suunnitella, miten rataverkko ja pääväylät nähdään verkostoina. Esimerkiksi Tampereen ruuhkainen ratapiha, vielä kannen alla on niin kuormittunut, että on kannattavaa kehittää vaihtoehtoisia reittejä. Hallitusohjelmassa on mainittu vähäliikenteisten ja käytöstä poistettujen ratojen tarkastelu. Esimerkiksi Parkano – Pori rata olisi pääradalta ja laajemmin sisämaasta sujuva tavarakuljetusväylä Porin ja Rauman satamiin.

☒ Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

- Joukkoliikenne on muuttunut niin, että se palvelee hyvin enää suurimpien kaupunkien välistä sekä isoimpien kaupunkiseutujen lähiliikennetarpeita. Jo vähähiilisyystavoitekin edellyttää, että tarkastellaan yhteyksiä verkkona, ja sujuvoitetaan liikennettä seutukaupungeista maakuntakeskuksiin ja muihin keskuksiin.
- Tavaraliikenteen tarpeet jäävät liian vähälle huomiolle. Suomi on täysin viennistä riippuvainen maa, ja on investoitava enemmän yhteyksiin Länsi-Rannikon satamiin sekä myös transitoliikenteeseen.

☒ Liikennejärjestelmän tukitoimet

- Pilottihankkeet ovat lähivuosina tärkeä väline, jonka avulla voidaan kehittää uusia ratkaisuja myös sinne, missä perinteinen säännöllinen lähiliikenne isoista keskuksista seutukaupunkeihin ja niistä ympäröiviin kuntiin ja maaseudulle on liian kallista. Esimerkiksi pienet robottibussit voivat auttaa liityntäliikenteen tarpeisiin.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

- Vision tulee lähteä riittävän kokonaisvaltaisesta ja kunnianhimoisesta tavoitteesta, miten Suomen yhteiskunnan ja talouden liikennetarpeet saadaan sujumaan nykyistä paremmin. Ei pidä jumiutua vain tiettyjen yksittäisten pääväylien vähittäiseen kehittämiseen, vaan pohjana on oltava visio, miten koko Suomi voi kytkeytyä paremmin kansainvälisiin verkostoihin. Suomi on erittäin vahvasti viennistä riippuvainen maa, ja yhteyksiä tätä ajatellen on kehitettävä nykyistä määrätietoisemmin. Tässä on tarkasteltava myös transitoliikennettä.

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (VLJS) vaikutusten arvioinnissa ei tule keskittyä vain suurten kaupunkiseutujen liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin. Seutukaupungit ovat alueensa keskuksia ja työssäkäyntialueita. Seutukaupungeissa on kasvuyrityksiä sekä vahvasti vientivetoisia yrityksiä, jotka hyödyttävät koko maata. Ne ovat keskeisiä raskaan teollisuuden ja vientiteollisuuden paikkakuntia. Näistä syistä VLJS:ssa ei voida keskittyä vain pääväylien (TNT-verkko) kehittämiseen, alempiasteinen tieverkosto on tärkeä erityisesti pk-yrityksille.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelussa ja kriteereissä väylien, ratayhteyksien ja satamien käytön seurannan osalta tulee henkilömäärän lisäksi tarkastella liikkuvan tavaran määrää sekä arvoa. Viennistä ja BKT:n arvosta merkittävä osa kulkee seutukaupunkien kautta, etenkin teollisuusviennin volyyymi vaatii sujuvia yhteyksiä.
- Junaliikenteen kehittämisessä Suomen päärataa ei ole Liikenne 12 suunnitelmassa otettu käytännössä ollenkaan huomioon Tampereelta eteenpäin. Suomen junaliikenteen polttavin pullonkaula, Tampere – Seinäjoki välin kaksoisraide on kiireellinen.
- Tieväylät ja junaradat on nähtävä verkostona, niin että se kokonaisuutena palvelee sujuvan logistiikan tarpeita. On päästävä irti vain yksittäisten pääväylien kuormittumisen aiheuttamista pullonkauloista, ja avattava ne kriittisillä investoinneilla ja vaihtoehtoisilla väyläratkaisuilla.
- Saavutettavuuden osalta Suomea tulisi tarkastella kokonaisuutena ja tämä koskee myös rautatieverkostoa. Tarkastelu ja panostukset eivät saa keskittyä ainoastaan nopeampiin junayhteyksiin maakuntakeskusten ja pääkaupungin välillä, vaan pitää huolehtia koko rataverkon kattavuudesta hallitusohjelman ja sen ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaan sekä maan poikittaisen raideliikenteen kehittämisestä.
- Ilmastonmuutoksen torjunnan ja hallituksen asettamien päästötavoitteiden kannalta on erityisen tärkeää, että liikennejärjestelmätyössä hyödynnetään olemassa olevia rautateitä ja kehitetään niiden sähköistystä sekä henkilöliikenteen aikataulutusta palvelemaan työmatkaliikennettä seutukaupunkien elinvoimaisuus huomioiden.
- Seutukaupungit muodostavat työssäkäyntialueen omalla alueellaan, jossa on paljon työmatkarendelointiä. Valtakunnallisesti tulee edistää toimenpiteitä, joilla tavoite tunnin työssäkäyntialueesta toteutuu laajasti ympäri Suomea.
- Toimivat verkkoyhteydet tulee taata koko maassa. Suomi tarvitsee kaupunkien harvemmin asutuille sekä maaseutualueille valokuidun tukihankkeita, koska kaupalliset operaattorit eivät ole innostuneita kehittämään ja investoimaan alueille nopeita langattomia verkkoja. 5G ei taajamien ulkopuolella ole mikään ratkaisu.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

- Pitkäjänteinen suunnitelma, johon parlamentaarisesti hyvin laaja enemmistö sitoutuu sekä lisäresurssit ovat parannus aikaisempaan paljolti yksittäisiin väyläkohteisiin keskittyneeseen suunnitteluun.
- Poikittaisväylät on otettava VLJS-työssä huomioon nykyistä vahvemmin. Seutukaupunkien elinkeinoelämän vientiyhteyksien kannalta niiden toimivuus on välttämätöntä. Tämä tukee myös liikenneyhteyksien verkostomaista tarkastelutapaa.

Vaikutusten arviointi

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

- Vaikutusten arvioinnissa on otettava riittävästi huomioon ympäristövaikutusten ohella sosioekonomisen ja taloudelliset vaikutukset. Suunnitelmaa pitää toteuttaa niin, että hyvät yhteydet ja riittävät laatuvaatimukset toteutuvat koko maassa, ei ainoastaan suurimpien keskusten välillä. Ruuhkaisten solmukohtien pullonkaulojen ratkaisu voi olla kustannustehokasta tarkastelemalla vaihtoehtoisia reittejä sekä väyliä verkostona.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

- Vaikutusten arvioinnissa on otettava paremmin esille alempiasteisen tieverkoston merkitys sekä yleistyvän etätyön ja monipaikkaisuuden tarpeet.

Yleistä

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

- MAL-menettely ei ylety merkittäviin teollisuuskeskittyymiin huolimatta siitä, että useamman seutukaupungin teollisuuskeskittymä on riippuvainen keskuskaupungin alueen työvoimasta (MAL:n valuvirhe). Nykyinen VLJS-luonnos ei huomioi riittävästi keskuskaupunkien ja seutukaupunkien välistä työssäkäyntiä.
- Seutukaupungit ovat Suomen teollisuuden runko, ja ne tarvitsevat välineitä, joilla käydä vuoropuhelua ja kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa.

Heiniluoma Jari
Parkanon kaupunki - Kaupunginhallitus