



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

1/6

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 22.1.2021 / VN/7835/2019

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, VLJS, laaditaan nyt ensimmäistä kertaa. Suunnitelma laaditaan 12 vuodeksi. Suunnitelmasta on tehty vaikutusten arviointi viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki) mukaisesti.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä, että Suomessa laaditaan liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva ylivaalikautinen suunnitelma, jota tarkastellaan eduskuntavaalikausittain. Pitkäjänteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä valtakunnallisella tasolla on tarpeen mm. päästötavoitteiden saavuttamisen, aluekehittämisen sekä resurssien tehokkaan käytön kannalta.

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon on koonnut alueet ja kasvu- palvelut osasto, joka antaa työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus sekä niitä toimeenpanevassa strategisissa linjauksissa ja toimenpiteissä on huomioitu hyvin muun muassa elinkeinoelämän (ml. matkailun), energian ja aluekehittämisen tarpeet.

Matkailun näkökulma

Valmisteilla olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu matkailu ja sen vaikutukset hyvin. Huomioon on otettu niin kotimaan alueellinen vaikutus kuin liikenteen kansainvälinen merkitys matkailulle. Myös saavutettavuus ja esimerkiksi erilaisia

esteettömyystarpeita omaavat henkilöt käyttäjärühmänä on huomioitu, kuten myös matkaketjujen toimivuus ja sujuvuus. Matkaketjujen osalta työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuuden sekä reaaliaikaisen matkustajainformaation käyttöönoton parantamiseksi tehtävät toimenpiteet ovat tärkeitä matkailuelinkeinolle. Suunnittelussa on hyvä huomioida myös ulkomaiset matkailijat käyttäjärühmänä. Lisäksi koronakriisin mahdolliset pidempiaikaiset vaikutukset liikennealaa ja matkustuskäyttäytymiseen on huomioitu osana suunnitelmaa. Suunnitelmassa on huomioitu hyvin matkailun merkitys lentoliikenteen ja meriliikenteen osalta. Sen sijaan työ- ja elinkeinoministeriö huomauttaa, että tulevaisuuden nopeiden raideyhteyksien merkitystä matkailuelinkeinolle ei ole täysin tunnistettu. Raideliikenteen palveluinfran kehittäminen olisi nopein tapa vastata Suomen ilmastotavoitteisiin tarjoamalla maantie- ja lentoliikenteelle kilpailukykyinen vaihtoehto. Sujuvan raideliikenteen kehittämisessä tulee hyödyntää teknologian ja esimerkiksi digitaalisten sovellusten tarjoamat mahdollisuudet.

Liikenteen osalta matkailun erilaiset tarpeet Pohjois-Suomessa ja Itä-Suomessa on huomioitu, sen sijaan Länsi-Suomen saaristoalueiden saavutettavuuden merkitys matkailuelinkeinolle ei käy ilmi suunnitelmassa.

Liikenneturvallisuuden osalta tulisi huomioida erityisesti matkailuelinkeinoa koskettava tieliikennelain uudistus ja reittien monikäyttö. Myös viestintäverkkojen kehittämisellä on merkitystä matkailuelinkeinolle, myös turvallisuuden näkökulmasta.

Sivulla 22 todetaan ”Turvataan tieverkon laajuus nykyisellään asumisen tarpeisiin vastaamiseksi. Huomioidaan myös sisävesi- ja saaristoliikenteen mahdollisuudet.” Työ- ja elinkeinoministeriö huomauttaa, että asumisen tarpeiden lisäksi on tärkeä vastata elinkeinojen tarpeeseen tieverkon laajuuden turvaamisessa. Myös sisävesi- ja saaristoliikenteessä tulee niin ikään turvata asumisen ja elinkeinojen tarpeisiin vastaamiseksi.

Elinkeinopolitiikan tukeminen

Työ- ja elinkeinoministeriö nostaa esiin suomalaisen korkean osamistason liikenteen toimialalla ja sen vientipotentiaalin globaalisti, kuten digitalisaation, ekosysteemityön ja palvelullistumisen sektoreilla, kuten myös kestävä ja vastuullisen liikennejärjestelmän rakentamisessa. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että näitä olisi hyvä arvioida ja nostaa suunnitelmaan, tukien myös tavoitetta maailman edistyneimmistä liikennejärjestelmistä. Osana tätä on hyvä kiinnittää huomiota myös työllistämispotentiaaliin liikenteen toimialalla.

Liikenteen toimiala on murroksessa ja kehitys tulee jatkumaan. Työ- ja elinkeinoministeriö esittää toimintaympäristön muutokset huomioiden, että lainsäädäntöä ja olemassa olevia tilastointijärjestelmiä arvioidaisiin ja kehitettäisiin uudistunutta toimintaympäristöä vasten, huomioiden muun muassa uudet innovaatio- ja kuluttajakäyttäytymisen sekä kestävä kasvun liikenteen tavoitteet.

Liikenteen ilmastokysymys

Liikenteen ilmastotoimia on käsitelty mm. valmistellussa fossiilitoman liikenteen tiekartassa ja liikenteen verotuksen uudistamisen liitetyvillä toimenpiteillä. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että on tärkeää sovittaa valtakunnallinen liikennejärjestelmätyö yhteen fossiilitoman liikenteen tiekartan kanssa.

Huomioita alueidenkehittämisen näkökulmasta

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että alueiden kehittämispäätös ja sen painopisteet tukevat valtakunnallista liikennejärjestelmä suunnitelmaa. Lisäksi on hyvä, että myös Kansallinen kaupunkistrategia on huomioitu valmistelussa.

Alueiden elinvoima perustuu yhä enemmän eri tyyppisten keskusten ja alueiden kykyyn erikoistua vahvuuksiinsa hyödyntäen. Alueiden sisäinen, niiden välinen sekä kansainvälinen fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus vaikuttaa alueiden kilpailukykyyn merkittävästi.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää tunnistaa erilaisten alueiden erilaiset liikkumismahdollisuudet ja -tarpeet. Alempiasteinen tieverkosto on monilla alueilla keskeinen elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja elinvoiman kannalta. Eri aluetyypit (kaupungit, maaseutu, saaristo) onkin huomioitu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Tulevaisuudessa etätyö yleistyy ja myös monipaikkainen ja paikasta riippumaton työ yleistyvät. Uudenlainen liikenne- ja tietoliikennetarve ovat jo olemassa, mutta tarpeet ja vaatimukset tulevat entisestään kasvamaan tulevaisuudessa. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että nopeat tietoliikenneyhteydet ja perusinfrastruktuuri ovat paikkariippumattomuuden edellytys, joka mahdollistaa elinkeinotoiminnan ja etätyöskentelyn maailmanlaajuisesti.

Alueiden kehittämisen kannalta on tärkeää, että suunnitelmassa on nostettu esille liikkuminen palveluna ja sen kehittämisen ja edistäminen, samoin kuin henkilökuljetusten yhdistelyn kehittäminen erilaiset aluetyypit huomioiden.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että yksityisteiden avustusten nostaminen on niin asukkaiden ja vapaa-ajanasukkaiden kuin elinkeinon näkökulmasta kannatettavaa. Lisäksi kuljetustuki syrjäisillä seuduilla alentaa pk-yritysten jalostamien tuotteiden pitkien etäisyyksien synnyttämiä lisäkustannuksia ja siten parannetaan yritystoiminnan edellytyksiä ja yritysten kilpailukykyä.

Alueiden kehittämistä ja rakennerahastoja koskevan lainsäädännön uudistaminen

Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja ra-

kennepolitiikan ohjelman toimeenpanosta. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle kevään 2021 aikana. Liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteet ovat yhteneväisiä lakiluonnoksen kanssa, jossa yhtenä alueiden kehittämisen tavoitteena on vahvistaa kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä saavutettavuutta. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö on huomioitu valmistelussa.

Kaupunkiseutujen sopimusmenettelyt

MAL-sopimukset ja kustannusten jaon periaatteet

Ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö vastaavat valtion ja suurten kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen, MAL-sopimusten valmistelusta. Työ- ja elinkeinoministeriö on tiiviisti mukana valmistelussa.

Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että on hyvä, että MAL-sopimukset ovat mukana liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa. MAL-sopimukset ovat merkittävä väline suurilla kaupunkisuduilla. Suunnitelmaluonnoksen näkökulma valtion ja suurten kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusmenettelyihin vaikuttaa kuitenkin verrattain suppealta. Työ- ja elinkeinoministeriö huomauttaa, että valtion tulisi nähdä MAL-sopimukset kokonaisuutena, ei vain yhtenä VLJS:n toteuttamisen välineenä.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää myös huomiota luonnoksessa esitettyyn kustannustenjaon periaatteisiin. Esityksen mukaan valtio osallistuisi kuntien väyläverkolla tehtäviin hankkeisiin enintään 30 %:lla, mutta kunnilta edellytettäisiin 50 % osuutta valtion verkolla tehtävissä hankkeissa. Tätä jaottelua päädyttiin noudattamaan viimeisessä MAL-sopimuksia koskevissa neuvottelutuloksissa kesällä 2020. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että jatkossa kustannuksenjakoa tulisi tarkastella tapauskohtaisesti ja joustavasti, sopien eri osapuolten kesken, ei pelkästään periaatteisiin nojautuen.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa myös, että jatkossa on tarpeen tiivistää sekä kehittää vuorovaikutteisuutta MAL-sopimisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun välillä.

Visio vuodelle 2050

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää hyvänä lausunnolla olevan suunnitelmaluonnoksen visiota. Vision vahvuutena on kunnianhimoisuus, joka korostaa Suomen korkeaa edelläkävijyyttä ja johtavan osaamisen painopisteitä. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että visiossa on tunnistettu keskeisesti liikenteen toimialan muutostrendit sekä suomalainen osaaminen.

Visiossa otetaan hyvin huomioon mm. työmatkaliikkuminen sekä kasvavat kaupunkiseudut, sen sijaan muut alueet jäävät visiossa vä-

hemmälle huomiolle. Monipaikkaisuus ja etätyön lisääntyminen tulevat lisääntymään ja tämä olisi hyvä huomioida myös visiossa. Myös kansainvälisen liikenteen aiheuttamat päästöt tulisi huomioida visiossa.

Suunnitelman laadintaprosessista

Suunnitelman laadinta on tehty vuorovaikutteisesti ja sen etenemisestä on tiedotettu ja sidosryhmille on järjestetty sekä valtakunnallisia että alueellisia tilaisuuksia. Viranomaissidosryhmien edustajista koottu yhteistyöryhmä on kokoontunut säännöllisesti. Sen käsittelemät asiat ovat usein olleet jo parlamentaarisen ohjausryhmän linjauksia. Tulevilla tarkistuskierroksilla, seuraavilla vaalikausilla, onkin hyvä pohtia, miten suunnitelman laadintaa kehitetään entistä vuorovaikutteisemmaksi.

Vuorovaikutteisesta ja avoimesta toimintatavasta on hyvä pitää kiinni myös Liikenne 12 –suunnitelman hyväksymisen jälkeen käynnistyvässä investointisuunnitelman laadinnassa.

Vaikutusten arvioinnista

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää hyvänä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on kiinteä osa suunnitelman muuta valmistelua.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää hyvänä, että arvioinnissa on painotettu ympäristönäkökohtia. Valitettavasti keskittyminen vahvasti ympäristönäkökohtiin on johtanut siihen, että vaikutuksia elinkeinoelämään (ml. matkailuala) sekä yrityksiin ja eri aluetyyppeihin (kaupunki, maaseutu, saaristo) on arvioitu hyvin suppeasti. Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että yritysvaikutuksia ja eri aluetyyppien vaikutuksia olisi tärkeä arvioida laajemmin monipuolisemman kokonaiskuvan saamiseksi.

Liikenteen kysyntään tulevat vaikuttamaan moninaiset sähköisen asiointin palvelut, esimerkiksi kaupan toimialalla. Näillä tulee olemaan merkittäväkin yhteiskunnallista ja laajempaakin vaikuttavuutta. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että nämä tuovat uusia tarpeita vaikutusarvioinnin tarpeellisuuteen, tarkasteluun, ohjeistukseen sekä muuhun toteutukseen. Tämä tulisi huomioida riittävästi jatkovalmistelussa.

Ekologisen kestävyuden osalta arvioinnissa tuodaan esiin, että ”perusennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät noin 30 prosenttia vuodesta 2018 vuoteen 2032. Suhteessa nykytilaan muutos on myönteinen mutta liian pieni, kun tavoitteena on puolittaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä.” Suunnitelman toimenpiteissä tulisi edistää vähäpäästöisen liikenteen kehittymistä kunnianhimoisemmin, jotta tavoitteeseen päästäisiin. Samalla tulisi huomioida fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite, joka on päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ja nollapäästöt vuoteen 2045 mennessä.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että suunnitelman vaikutusten arviointi jää varsin yleiselle tasolle. Jatkossa, kun liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta valmistellaan suunnittelu- ja investointiohjelmaa, on kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutusarviointien kattavuuteen ja laaja-alaisuuteen.

Osastopäällikkö

Marja-Riitta Pihlman

Johtava asiantuntija

Katja Palonen