

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Liikenneverkkojen ja liikenteen solmukohtien kehittäminen ja korjausvelan lyhentäminen, niin maanteiden, kuin rautateiden osalta. Jos asiaa katsotaan yritysten kuljetusketjujen tehokkuuden ja kestävyysnäkökulmista, toimenpiteisiin on lisättävä vielä yhdistettyjen kuljetusten edistäminen. Nämä yhdessä mahdollistavat sujuvasti toimivan logistisen ketjun, jolloin voidaan hyödyntää fyysisen internetin teorian kaltaista, horisontaalisen yhteistyön logistista mallia, jossa olemassa olevia resursseja tehokkaammin hyödyntämällä voidaan vähentää kuljetuksista aiheutuvia päästöjä.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Liikenneverkot ja solmukohtat ovat logistiikan toimivuuden kannalta avainroolissa. Sisämaan satamat ja yhdistettyjen kuljetusten lastauspaikat on syytä huomioida. Yhdistettyjen kuljetusten järjestelmä vaatii toimivan verkoston ja tällä hetkellä meidän ainoa "sisämaan satama" on Kouvolassa. Verkostossa voi olla myös pienempiä solmupisteitä. Tuleva yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämisen selvitys (Valtioneuvoston periaatepäätös fossiilittoman logistiikan tiekartaksi kohta 18) tulee nostamaan tämän esille. Tämä on eri selvityksissämme todettu pullonkaulaksi ja se on myös päivitettävänä olevassa yhdistettyjen kuljetusten direktiivissä esillä; mikään paikka unionissa ei saa olla yli 150km:n etäisyydellä tällaisesta lastauspaikasta.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Yhdistetyillä kuljetuksilla on mahdollista saavuttaa tehokkuus- ja päästövähennyshyötyjä nopeasti. Liikennejärjestelmää kokonaisuutena on hyvä suunnitella tuleville vuosikymmenille, siinä mielessä esitetty visio antaa tietyt suuntaviivat. Fyysisen intenetin kaltaisen jaetun logistiikan toimintamallin tuomat mahdollisuudet on myös syytä huomioida. Erityisesti kaupunkilogistiikan tehostamiseen ja päästöjen vähentämiseen tarvitaan tämän kaltaista yhteistyötä kaikkien toimijoiden välillä. Logistiikka-alueiden merkitystä ei sovi unohtaa. Jo olemassa olevien logistiikkakeskusten liikenteen sujuvuus pitää turvata, esim. VT25 Mäntsälän Kapulin risteysalueen kaltaiset ongelmakohdat on syytä välttää jatkossa. Uusille logistiikka-alueille on syytä ottaa oppia Keski-Euroopan logistiikka-alueista, joissa rautatieyhteys ja "sisämaan satama" toimintamalli ovat yleisesti käytössä.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Aiemmin mainittu yhdistettyjen kuljetusten teema ei näy toimenpiteistä. Tavaraliikenteen solmupisteiden verkosto pitää saada mukaan TOIMENPIDEOHJELMAAN.

Vaikutusten arviointi

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

ei kommenttia

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Kun yhdistettyjen kuljetusten hyödyntäminen tulee selkeämmin osaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen vaikutusten arviointia, tämä kohta tulee uudelleen arvioitavaksi.

Yleistä

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

Miksi Euroopassa ja erityisesti EU:n käsillä olevissa keskeisissä teemoissa Green Deal ja Liikennepolitiikan valkoinen kirja (2011) olevat toimenpiteet yhdistettyjen kuljetusten priorisoimisesta ja hyödyntämisestä puuttuvat meidän suunnitelmasta 2021-2032? Jos vaikutusten arviointiin lisäisi erilaisia hypoteettisia skenaarioita, tämä olisi voinut tulla esiin.

Ahlqvist Henri
LIMOWA ry