

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Yhteinen Toimialaliitto pitää nykyistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta suhteellisen hyvänä. Asiakirjaan on kirjattu asianmukaiset painopisteet, kehitettävät ja selvitettävät asiat. Rahoituksen kohdentamisessa on painotettu nykyväyläverkoston korjaamista ja kunnossapitoa, ml. yksityisteiden kasvava rahoitus, sekä tiedolla ohjaamista, mikä on rahoituksen niukkuustilanteessa järkevää. On kuitenkin todettava, että esitettyä suuremmalla rahoituksella saataisiin korjausvelkaa pienennettyä nopeammin ja kehittämiskohteitakin mukaan.

Erytisesti kiitämme, että

- HCT-rekkojen kulkureittejä selvitetään ja kehitetään yhdessä kuntien kanssa
- Yhdistettyjen kuljetusten mahdollisuuksia selvitetään
- Transitoliikenteen pullonkaulakohtia selvitetään.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Kyllä pääosin. Joitakin huomioita esitämme jatkopohdittavaksi:

- Olisiko matkailun liikkumistarpeita kannattanut tarkastellaan omana kokonaisuutena?

- Suomen yksi vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta. Tiestöllä on suuri merkitys sekä matkailijoille että matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina. Matkailualan kannalta tärkeää tietoa tulisi huomioida tienhoidossa. Näköpiirissä ei myöskään ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

- Kestävän matkailun liikenteen kehittäminen ei nouse riittävällä tavalla matkaketjuasioissa. Hyvät liikennepalvelut matkailun kannalta keskeisiin kohteisiin ja paikan päällä voisivat olla Suomelle kilpailuvaltti saada ulkomaisia asiakkaita ja toisaalta palvella kotimaan asiakaskuntaa. Taustaksi todettakoon: Suomi on kansainvälisen saavutettavuuden osalta erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat Suomen ollessa ”saari” suhteessa muuhun Eurooppaan. Saavutettavuus henkilöliikenteessä on pitkälti riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Venäjää, Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta. Suomi kilpailee venäläisistä matkailijoista muun muassa Baltian maiden ja Etelä-Euroopan maiden kanssa. Erityisesti Venäjältä Suomeen suuntautuvaa matkailua voi kehittää hyödyntäen juna-yhteyttä maiden välillä. Iso osa venäläisistä matkailijoista kuitenkin saapuu edelleen omalla autolla (50 %) tai linja-autoilla (40 %).

- Rahoituksen osalta esitämme pohdittavaksi, onko vuosien 2023 ja 2024 rahoituskuopalle tehtävissä jotakin. Infrarakentamisen kannalta rahoituksen tasaisuus olisi omiaan luomaan tehokkuutta ja pitkäjänteisyyttä. Nuokin vuodet ovat olennaisia korjausvelan purkamisessa.

- Suunnitelmassa on lueteltu erilaisia pienempiä rahoituksen kohdentamisia lukuisa määrä. Olisi järkevää, että nämä eivät aiheuta vuosittaisia rajoitteita tai tehottomuutta ohjelman sujuvalle toimeenpanolle.

- Rekkaparkkien kehittäminen ei nouse suunnitelmassa riittävän vahvasti esille. EU:n ajo- ja lepoaikasäännökset edellyttävät taukopaikkojen olemassaoloa. Suomessa verkosto, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on puutteellinen. Kokonaisvaltaisella suunnittelulla saataisiin verkostosta riittävän laaja ja palvelutasoltaan eri tarpeisiin järkevä kokonaisuus. Myös erilaiset ostopalvelumallit palvelun tuottamiselle voisivat olla tässä tehokas toimintatapa.

- Digirata-hankkeen toteutuminen aiheuttaa operoiville yritykselle kustannuksen yhteensopivan kulunvalvontalaitteiston hankintaan. Tähän investointiin liittyvä mahdollinen valtion tukitoimi tulee huomioida suunnitelmakaudella.

- Junien rajaliikennepalvelu on historiallisista syistä jäänyt VR:n hoidettavaksi itärajalta. Tämä aiheuttaa jatkuvaa ongelmaa, kun yhden yhtiön tietojärjestelmät eivät palvele muita toimijoita, liikenteen aloittamiseen aiheutuu viiveitä, tullivarasto ei ole yhteiskäyttöinen, yhdelle yhtiölle annettu palveluvelvoite aiheuttaa tietosuojaongelman kilpailumielessä, hinnoittelusta on jatkuvasti erimielisyyttä. Esitämme, että rajapalvelun tuottaminen siirretään suunnittelukaudella neutraalille viranomaistaholle. Tämä olisi EU:n kilpailulainsäädännön ja raideliikennepaketin tavoitteiden mukainen linjaus julkisen palvelun toteuttamistapaan.

- Vaikka yksittäisiin hankkeisiin kannanottaminen tulee paremmin mahdolliseksi investointiohjelmien lausuntokierroksella, otamme kantaa kolmen hankkeen edistämiseen tässä yhteydessä: Länsi-Uudenmaan raidehenkilöliikenteen kehittäminen ei ole suunnitelmassa esillä. Nähdäksemme tällä olisi valtakunnallisestikin katsottuna suuri potentiaali tavoitteiden edistämässä - työmatkat junalla, liikenteen päästöjä alemmaksi, ruuhkautumisen helpottaminen. Luumäki-Imatra-hankkeen koko välin kaksoisraide -hankkeen toteuttaminen olisi järkevää jo käynnistetyn hankkeen yhteydessä ja parantaisi sekä pidemmän aikavälin että korjauksen ajan liikennöitävyyttä ko. osuudella. Tämän kaltaiset hankkeet Itä-Suomen nykyradan kehittämisessä tulisi myös priorisoida siihen nähden, että suunnitelmassa otetaan kantaa uuden linjauksen rakentamiseen idän suuntaan. Kolmanneksi näemme tärkeänä Kehä IV:n edistämisen. Se mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävän Kehä III:n logistiikkakeskittymän vaihtoehtoiset ja huoltovarmat liikennöimisreitit.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Modal shift jäänyt huomiotta

Suunnitelmassa linjataan raideliikenteen infrastruktuuriin asianmukainen painotus mutta visiota ja näkyä raideliikenteen liikennemuoto-osuudesta ei ole nähty kasvavana. Huomiotta jää raideliikenteen markkinoiden toimivuus ja sitä kautta liikennemuodon edistäminen. EU:nkin tavoittelemaa Shift to Railiä ei ole asetettu kansalliseksi tavoitteeksi, vaikka sen pitäisi olla sitä.

Modal shiftin edistämiseksi tulisi

- luoda terveet rautatiemarkkinat ottamalla valtio-omisteiselta yhtiöltä käyttämätön verovaroin hankittu vaunu- ja veturikalusto erillisen valtio-omisteisen kalustoyhtiön hallintaan, joka perustamispäivästä eteenpäin tarjoaa kaluston kaikille toimijoille yhtäläiseen vuokraushintaan uusissa sopimuksissa. Kalustoyhtiö niin ikään päättäisi vuokrauksen lisäksi kaluston mahdollisesta romutuksesta, myynneistä ja ylläpidosta. Käyttämätön kalusto valtionyhtiön hallinnassa on tähän asti toiminut yksityisten investointien lamauttajana. Ala ei ole kehittynyt. Kuljetusten palveluntarjonta on ollut monopolitilanteessa rajoittunutta ja kapea-alaista.

- pilkkoa hankintakilpailutuksia sopiviksi paloiksi niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä, että uusille ja kasvaville toimijoille tulee mahdollisuuksia monopolistisella markkinalla. Kilpailutus suorahankinnan sijaan tulee olla julkisella vallalla pääväline edistää kestäväää liikennettä. Nyt suunnitelmassa "sementoidaan" hankinnat ainoastaan valtion yhtiöltä tehtäviksi yhdeksän vuoden ajalle.

Tavoite raidekuljetusten osalta Suomessa tulisi olla siis kasvava. Metsäteollisuuden, kaivosteollisuuden ja bioenergian kuljetuksissa on mahdollisuus vähäpäästöisempiin raidekuljetuksiin sen sijaan, että kuljetukset tehdään maanteitse. Lähiraideliikenteessä onkin jo tehty selvityksiä, joiden avulla matkustajaliikennettä voitaisiin siirtää raiteille. Nämä kehityskulku vaatii aktiivisen otteen markkinoiden toimivuuden edistämässä.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Kyllä pääosin ottaen huomioon resurssien niukkuuden.

Vaikutusten arviointi

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

Rahoituksen osalta esitämme pohdittavaksi, onko vuosien 2023 ja 2024 rahoituskuopalle tehtävissä jotakin. Infrarakentamisen kannalta rahoituksen tasaisuus olisi omiaan luomaan tehokkuutta ja pitkäjänteisyyttä. Nuokin vuodet ovat olennaisia korjausvelan purkamisessa.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Suurelta osin kyllä. Joidenkin sektoreiden kuten matkailu, näkökulmasta ei. Ja raideliikenteen kehittyminen on kiinni enemmän markkinoista kuin infrasta.

Yleistä

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

Kiitämme LVM:n virkamiehiä, että hyvin ovat osallistuneet elinkeinoelämän pyytämiin tapaamisiin ja myös kuunnelleet viestejämme.

Arviointiprosessi on aina hiukan paperinmakuinen.

Lind Jouni
Yhteinen Toimialaliitto ry