

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtioneuvoston kanslian lausunto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto esittää lausuntonaan seuraavaa:

Omistajaohjausosasto pitää hyvänä suunnitelmaa kasvattaa väylänpidon rahoitusta. Sujuva ja kitkaton liikennöinti ja logistiikka ovat edellytys talouskasvulle ja tuottavuuden parantamiselle. Samoin tavoitteita kestävä liikunnan panostuksen kasvattamiseksi ja digitalisaation hyödyntämiseksi liikennejärjestelmässä pidetään myönteisinä.

Rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edistää liikenteen ilmastopäästöjen vähentämistä. Rataverkon kehittäminen uusilla toimenpiteillä, joista suunnitelmassa mainitaan isojen kohteiden investoinnit ja ratojen peruskorjaukset, luovat edellytyksiä rautatieliikenteen kehittämiseksi. Tätä omistajaohjaus pitää hyvänä.

Suunnitelmassa kiinnitetään huomiota matkaketjujen kehittämiseen. Tiedon hyödyntämisellä ja käytettävyyden parantamisella on merkittävä rooli matkaketjujen kehittämiseen. Sillä luotaisiin edellytyksiä liikennetoimialan yritysten yhteistyölle matkaketjujen luomisessa ja kehittämisessä liiketaloudellisesti toimiviksi ja asiakaskysyntää synnyttäviksi.

Suunnitelmassa ehdotetaan lautta- ja yhteysalusliikenteeseen hankintojen kehittämistä ja vaihtoehtoisesti järjestämistapamuutoksia. Omistajaohjausosasto toteaa, että tämä ei saa merkitä vesiliikenteen kalustohankintojen ja –toimintojen keskittämistä kalustoyhtiömallin mukaiseksi. Tämä koskee lautta- ja yhteysalusliikenteen lisäksi myös talvimerenkulkua ja luotsausta.

Suunnitelmassa ehdotusta järjestelmätapamuutoksiin ei perustella eikä eritellä niiden synnyttämiä hyötyjä tarkemmin. Nykyjärjestelmä toimii sitä vastoin omistajaohjausosaston mielestä kustannustehokkaasti. Nykymallissa palveluiden kilpailuttamista tulisi kuitenkin kehittää siten, että ympäristö- ja muut vastuullisuuskriteerit otettaisiin voimakkaammin huomioon ja niille asetettaisiin kunnianhimoisia tavoitteita. Tämä vaatisi alan toimijoilta toiminnan jatkuvaa ja vastuullista kehittämistä.

Kalustoyhtiömallissa suuri osa kustannuksista olisi kiinteitä tai kiinteän luontoisia, mikäli kaluston laadusta tai palvelun turvallisuudesta ei haluta tinkiä. Ratkaiseva kilpailutekijä kalustoyhtiömallin kilpailutuksissa olisivat henkilöstökustannukset. Operatiivisten kustannusten alentaminen edellyttäisi henkilöstökustannusten alentamista ja voisi johtaa ns. työehtoshoppailuun.

Kalustoyhtiömallissa palvelutaso olisi riippuvainen ulkopuolisen operoinnin tasosta ja ammattitaidosta sekä ulkoistetun huollon toimintavarmuudesta.

Kaluston kustannustehokkuus säilyisi parhaimmillaankin nykytasolla. Operoinnin kilpailuttamisen takia kaluston ylläpito ei välttämättä olisi samalla tasolla kuin nykyisessä mallissa, mikä voi nostaa aluksen huoltokuluja niin lyhyellä tähtäimellä kuin koko elinkaaren aikana. Operaattorilla ei olisi lähtökohtaisesti kannustinta ylläpitää kaluston elinkaarta sopimuskauden ulkopuolisella ajanjaksolle. Kun kaluston operaattori ja omistaja ovat sama, on selkeä kannustin toteuttaa kaluston ylläpito ja huolto koko elinkaarelle. Pitkällä aikavälillä kaluston ulkoistettu huolto voi johtaa kaluston huonompaan kuntoon ja siten korkeampiin kustannuksiin. Kustannukset kasvaisivat myös, koska huolto-operaattori lisää palveluunsa oman katteensa.

Kalustoinvestoinnin rahoittaminen tulisi kalustoyhtiömallissa valtion talousarviosta. Kulujen läpilaskutuksen suuri määrä voisi johtaa siihen, että budjettirahoituksen määrä kasvaisi nykyisestä.

Pitkällä aikavälillä on riski siitä, että talvimerenkulun ja luotsauksen osaaminen heikkenee nykyiseen verrattuna. Operointikilpailutuksen kautta henkilökunta voitaisiin hankkia mahdollisesti ulkomailta, mikä heikentäisi tulevaisuudessa kotimaisen osaamisen ja huoltovarmuuden tasoa.

Kalustoyhtiömalli estäisi yhtiöiden monimuotoisen kilpailukyvyn luomisen, koska käytännössä vain henkilöstö- ja päivittäiset operointikustannukset ratkaisevat.

Kokonaisvaltainen turvallisuus ja toiminnallisuus käsittävät sekä henkilöstön että tekniikan. Turvallisuuteen liittyvät kokonaiskustannukset todennäköisesti nousisivat kalustoyhtiömallissa, koska vastuu turvallisuudesta on jaettu operaattorin ja kalustoyhtiön välille eikä kokonaisuutta johdeta yhden organisaation kautta.

Suunnitelmassa ehdotetaan, että lauttapaikkojen korvaamista silloilla jatketaan. Omistajaohjausosasto korostaa kokonaisarvioinnin merkitystä siltainvestointipäätöksien valmistelussa. Arvioinneissa tulee ottaa huomioon myös uuden teknologian tuomat mahdollisuudet ja hyödyt vesiliikenteessä.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

-

Viertola Kimmo
Valtioneuvoston kanslia

Pyykkönen Esko
Valtioneuvoston kanslia - Omistajaohjausosasto