

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

- Ylipäätänsä valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hieno edistysaskel Suomen liikenneinfran pitkäjänteisemmälle kehittämiselle. Siirrymme hanketasolta keskustelemaan järjestelmästä, saamme näkyvyyttä ja pitkäjänteisyyttä tuleviin hankkeisiin, mikä mahdollistaa myös toimijoiden ja myös ulkopuolisten rahoittajien (kuten EU) sitoutumista kehittämiseen.
- Ei muita kommentteja tässä vaiheessa varsinaisiin toimenpiteisiin liittyen

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- Strategista näkyvyyttä tarvitaan. On tärkeätä, miten ohjelma tukee Suomen elinkeinoelämää, esim. työssäkäyntialueiden kehittämistä
- Suunnitelman mukaisessa rahoituksessa on kuoppa (mm. vuosina 2023 ja 2024). Tulevatko ne toteutumaan tai miten ne mahdollisesti kompensoidaan tai tasataan muiden vuosien kanssa?

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

- a. Suunnitelman hankkeita ei näytetä vielä aikataulutetun tai priorisoidun.
- b. Lisäksi keskeinen kysymyksemme ja pohdintamme: mikä on suunnitelmaan ja sen hankkeisiin sitoutuminen, kun liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään jatkuvana työnä ja uusia hankkeita syntyy 12-kauden aikana. Miten toisaalta varmistetaan yli hallituskausien ylittävä sitoutuminen suunnitelman noudattamiseen? Ja toisaalta mitkä ovat mekanismit suunnitelman joustossa vs. sitoutumisessa?
- c. Mitkä ovat suunnitelmat yksityisen rahan hyödyntämisestä? Mikä on hankeyhtiöiden rooli ja mikä yksityisen markkinan rooli? Mikä on elinkaarihankkeiden rooli, onko tavoitteena pitkäkestoisia ylläpitösopimuksia? Aikaisemmista on ollut pääsääntöisesti hyviä kokemuksia. Elinkaarisopimusten sopimusmuutosmekanismeja voisi olla tarpeen kehittää, jotta pitkien (15-20 vuoden) elinkaarien tai ylläpitovaiheiden voi tulla eteen eri osapuolten näkökulmasta muutoksia.
- d. Onko suunnitelmassa pohdittu, miten turvataan ratarakentamisen resurssien riittävyys Suomessa? Esimerkiksi työvoiman / referenssivaatimusten kohtuullisuus / kohtuullistaminen on mahdollisesti tarpeellista.,
- e. Digiratakehitys (turva- ja sähkölaitteiden kehitys Suomen radoilla) vaikuttaa hyvältä – saammeko lisätietoja sen kehittämisestä ja suunnitelmista?

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

- Kuten todettu aiemmissa kommentteissa, liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä edistysaskel pitkäjänteisemmälle suunnittelulle ja toteutukselle.

Vaikutusten arviointi

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

- Ei erityisiä kommentteja tässä vaiheessa

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

- Vaikutusten arvioinnit ovat laadullisia ja käsittelevät koko investointiohjelmaa. Ehkä hankepakettien tasoista pohdintaa voisi suunnitelmassa olla enemmän - tai tämä ei ainakaan käynyt ilmi suunnitelmasta. Kysymyksenä: Tulevatko jatkossa datan hyödyntäminen ja numeeriset tarkastelut laadullisen arvioinnin rinnalle? Esim. kasvavan liikennedatan ja tekoälyn kehittäminen voitaisiin valjastaa vaikutusten arvioinnin käyttöön ja sitä kautta pystyttäisiin määrittelemään tehokkaammin vaikutuksiltaan optimaalisia hankepaketteja.

Yleistä

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

- Arvostamme aktiivista viestintää tärkeistä asioista: Esimerkiksi kysymyksinä ITMF:n rooli ja sen tulevaisuuden suunnitelmista.

- Korjausvelan vähentämistavoite on hyvä tavoite. Esim. katuverkolla on 2mrd e korjausvelkaa. Keinovalikoimaa on hyvä miettiä yhteistyössä markkinoiden kanssa
- Väyläverkon luokittelu: automaation huomioiminen luokittelussa on hyvä asia.

Räikkönen Timo
Destia Oy