

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Laadittu suunnitelma pidemmällä aikajaksolla tuo pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta verrattuna aikaisempien vuosien menettelymalleihin ja toimintatapoihin. Suunnitelman tarkastelu ja käsittely aina hallituskausittain antaa mahdollisuuden tehdä korjaavia toimenpiteitä, sillä toimintaympäristön muutoksia sekä yllätyksiä suunnitellusta tulee aina, kun on kyse yhteiskunnan ja elinkeinoelämän tarpeiden yhteensovittamisesta ja toteuttamisesta. Keskeinen kysymys on tarkastelujaksolla, onko aiemmin esitetty toimintaympäristöä koskeva arvio oikea? Johtaako valitut toimenpide-ehdotukset annettuihin tavoitteisiin? Tuleeko tavoitteita päivittää muuttuneessa tilanteessa?

Olemassa olevan liikenneverkon parempi hyödyntäminen, eli panostukset nykyisen tieverkon ylläpitoon ja parantamiseen on oikea valinta ja se luo uskoa siihen, että liikenneverkko pysyy liikennöitävässä kunnossa aina siihen saakka, kunnes liikkuminen ympäristösyistä tulee vähenemään polttomootoritekniologia riippuvaisella tieverkolla.

Panostukset rautateihin osoittavat sitä tahtotilaa, että vihreän siirtymän toteuttaminen voi tapahtua nopeasti vain fossiilittomia liikenne- ja kuljetusmuotoja kehittäen.

Vallitseva pandemiatilanne on osoittanut, että Suomen kaltainen viennistä riippuva maa on täysin riippuvainen satamistaan ja ne ovat kiinteä ja tärkeä osa suomalaista liikenneverkkoa ja talousjärjestelmää. Sinällään Hyötyjä maksaa -periaatetta ei voi soveltaa Suomen satamiin, sillä niihin tehdyt investoinnit hyödyttävät koko kansakuntaa ja tuovat hyvinvointia ja työtä Suomelle ja suomalaisille. Suomen Satamaliitto on käsitellyt keskuudessaan ja antaa oman lausuntonsa, Turun Satama Oy näkemykset ovat yhtenevät Suomen Satamaliiton kannanoton kanssa.

## Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Panostukset on suunnattu pääsääntöisesti oikein.

Suomen BKT:stä suurin osa tulee Helsinki-Turku-Tampere kasvukolmio alueelta, panostukset raiteisiin välillä Helsinki – Turku ja Helsinki – Tampere ovat oikean suuntaisia, sillä juuri näiden yhteysvälien polttomootoreihin perustuva liikkuminen synnyttää paljon kasvihuonepäästöjä, joita voidaan alentaa toimivalla rautatieyhteydellä, ihmisten ja tavaroiden liikkumisen tarpeen kuitenkin jatkuessa.

Suunnitelmasta puuttuu tai on unohtunut kasvukolmion yhden sivun kehittäminen ja suunnitelmassa näkyy, että tätä tarvetta ei ole tunnistettu sitä sen vaatimalla tasolla. Turun Satama Oy haluaakin korostaa, että yhteysväli Turku – Tampere on myös olennainen osa kuljetusjärjestelmää sekä kasvukolmiota, niin matkustajaliikenteen kuin tavaraliikenteen kannalta.

Turun satamassa operoivat laivayhtiöt ovat jatkuvasti ilmaisseet halunsa kehittää juuri rautatieyhteyttä koko Suomesta Turun satamaan. Myös ulkomaan kauppaa harjoittavat yritykset ja kuljetusliikkeet ovat kiinnostuneita rautatiekuljetusmahdollisuudesta mm. yhdistetyistä kuljetuksista.

Matkustajalaivayhtiöt ovat onnistuneet kasvattamaan laivojen matkustajamääriä junilla yhdessä VR:n kanssa ennen Covid -19 pandemian puhkeamista. Turun satama on ainoa satama Suomessa, johon johtaa satamaan, terminaalien viereen valtion rataverkko matkustajaliikenteelle ja näin asian halutaan olevan jatkossakin.

Tulevaisuudessa halutaan kehittää lähimatkailuun digitaalisia matkaketjuja varustamojen ja matkanjärjestäjien toimesta niin, että yhdellä lipulla voi kaikilta Suomen rautatieasemilta matkustaa mobiililipulla maata pitkin Skandinaviaan, Keski-Eurooppaan tai jopa Välimerelle asti lentämisen sijaan. Lähimatkailun saavutettavuus ja kestävyys on myös varmistettava jatkuvasti kasvavalle joukolle kuluttajia, jotka eivät halua olla luomassa kasvihuonepäästöjä tai haluavat minimoida ne oman liikkumisensa osalta.

Mikäli Suomeen halutaan saada nopeasti vihreää siirtymää tavarankuljetuksiin, on tämä mahdollista aloittaa pikaisesti ilman terminaali-investointeja välillä Turku – Oulu -Turku yhdistetyillä kuljetuksilla. Trailereita voitaisiin jo tänä päivänä kuljettaa olemassa olevien terminaalien, olemassaolevalla kalustolla reittiä Oulu-Turku-Tukholma tai Oulu-Turku-Lybeck (Travemunde) ilman kuorma-auton vetoa molempiin suuntiin. Rahdin matka voisi jatkua Tukholmasta tai Travemunden satamassa sijaitsevasta yhdistettyjen kuljetusten terminaalista eteenpäin Keski- ja Etelä-Eurooppaan kestävästi ja tehokkaasti junakytyillä, vihreän siirtymää noudattaen. Tähän ei löydy vielä tänä päivänä kiinnostusta valtakunnan rautatieyhtiöistä ja kysymys kuuluukin, mitä toimenpiteitä tarvitaan ja vaaditaan tilanteen muuttamiseksi?

Keski-Euroopassa ja naapurimaassamme Ruotsissa tapahtuu jatkuvaa kehitystä yhdistettyjen kuljetusten saralla, mutta vallitseva tilanne valtakuntamme rautatiekuljetuksissa ei tue samaa kehitystä Suomessa. Toimiva rautatiejärjestelmä toimiessaan lisää teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä, on tehokas ja kestävällä pohjalla. Miksi muut onnistuvat siinä, kstä me vain puhumme?

Yhdistetyt kuljetukset saataisiin liikkeelle oikeanlaisella tuella, kunnes ne olisivat kaupallisesti kannattavia. Tällä toimenpiteellä saadaan aikaan tehokkaita, turvallisia ja ympäristöystävällisiä liikenneratkaisuja sekä luodaan edellytykset kasvua ja työpaikkoja luovalle kilpailukykyiselle teollisuudelle. Yhdistetyt kuljetukset eivät ole hanke, jolla parannetaan Turun sataman asiakkaiden liikennettä Pohjois-Suomeen, vaan myös muiden satamien asiakkaiden kuljetukset sekä radanvarren teollisuus voivat hyödyntää tarjottuja terminaaleja ja palveluita.

On huomioitava myös, että yhteysväli Turku - Tampere toimii myös varakanavana tai huoltovarmuusreitteinä yhteysväliille Helsinki – Tampere radalle, mikäli ko. yhteysvälin toiminnassa, kehitystoimissa tai ylläpidossa tapahtuu häiriöitä ja keskeytymisiä syystä tai toisesta.

Länsirannikon rantareitiltä puuttuu toimiva rautatieyhteys, joten siihen ei voi kohdistaa liikenteellisiä rautateiden kehityspanoksia. Kun tätä ei ole, toimii VT8 korvaavana liikennereitteinä maantiekuljetus liikennemuodolle. VT8 toiminnallisuutta ja turvallisuutta on kehitettävä jatkuvasti seuraavan 12 vuoden aikana koko VT8 matkalla aina Turusta Ouluun saakka. Ko. yhteysväliillä sijaitsee hyvin paljon taloudellista ja toiminnallista aktiviteettia ulkomaan kaupan sekä vientiin suuntautuvan materiaali-, tavara- ja laitevalmistuksen saralla. Teollinen ja valmistava Suomi sijaitsevat juuri Länsirannikolla tai sen välittömässä takamaassa.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Tulisi miettiä myös liikenneverkkojen toiminnallisuutta ja palveluntarjontaa sekä niiden kehittämistä ja kehittymistä. Raideliikenteessä kilpailun lisääminen ja alalle tulon esteiden madaltaminen tulee saada parempaan tilaan, sillä vain kilpailulla saadaan palveluita kehitettyä ja innovatiivisia ratkaisuja liikkeelle. Nämä toimenpiteet parantavat saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta, eli kilpailukykyä palveluiden käyttäjille. Olemassa olevaa vaunukalustoa rautateillä tulisi saada paremmin hyödynnettyä kokonaisuutena ja kilpailun piiriin, romuttamisen sijaan. Rautatiekalusto tulee nähdä osana liikennejärjestelmää, sillä se on valtion omaisuutta.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Kokonaisuus on monien tahojen yhteinen ponnistus ja valittu suunta on yhteinen tahtotila. Vaikeus on valintojen tekeminen ja tulevaisuuden ennustaminen. Aiemmat valitut isotkin liikennejärjestelmäpanostukset eivät ole tulleet palvelemaan loppujen lopuksi niitä tarpeita, joilla ne on aikanaan perusteltu tai tarve on muuttunut jo investoinnin aikana.

Digitaaliset ratkaisut liikenteessä ja logistiikassa tulevat kehittymään pääsääntöisesti kaupallisesti ilman valtion tukia tai toimenpiteitä. Tietoverkot ja niiden toimivuus ovat myös kaupallisten toimijoiden intressissä ja he tulevat panostamaan niihin itsenäisesti. Ala kehittyy erittäin nopeasti ja sen sääntely tulee hoitaa asianmukaisesti ja asiantuntevasti valtion toimesta.

## **Vaikutusten arviointi**

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

-

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu riittävästi, miten liikennejärjestelmän toiminnalliset ja periaatteelliset muutokset kilpailutilanteessa muuttavat tai voisivat muuttaa liikennesektoria seuraavana 12 -vuotiskaudella. On oletettavaa, että liikenteen palveluntarjoajien parissa tapahtuu muutoksia sekä kuljetusmuotosiirtymiä seuraavan 12 vuoden aikana. Jonkinlainen skenaariotyö olisi hyvä käynnistää tukemaan tulevaisuuden suunnittelua.

## **Yleistä**

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

Elinkeinoelämän kanssa vuoropuhelua ja kuuntelemista tulisi saada aktiivisemmaksi, sillä heidän suunnitelmansa tulevaisuudelle ovat liikennejärjestelmän kehittämisen keskiössä.

Nirhamo Jaakko  
Turun Satama Oy