Aluesuunnittelu / Petri Suominen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintävaliokunta torstai 03.06.2021 klo 12.00 / VNS 2/2021 vp / Asiantuntijapyyntö

Uudenmaan liiton asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021)

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tulee ohjaamaan koko liikenteen hallinnonalan toimintaa läpinäkyvästi osoittamalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelman linjauksia toteutetaan mm. julkisen talouden suunnitelmasta ja valtion talousarviosta päätettäessä ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tulosohjauksella. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää valtion rahoitusohjelman suunnitelman toteuttamiseksi. Lisäksi suunnitelman toimenpideohjelma sisältää rahoitukseen liittyviä kohtia.

Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien johdosta. Valtaosa Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä sekä tieliikenteestä sijoittuu Etelä-Suomeen. Uudenmaan liitto näkee, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuo liikennejärjestelmään kovasti kaivattua pitkäjänteisyyttä.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle on hyvä ja kunnianhimoinen. Myös suunnitelman tavoitteet ovat hyviä ja vision mukaisia. Liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta sekä aluerakenteen pitkän aikavälin kehityskuvasta tulee hyviä työkaluja toimenpiteiden oikeaan kohdistamiseen.

Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että suunnitelman ilmastovaikutukset ovat suunnittelukaudella vähäisiä. Todellisen muutoksen aikaan saamiseksi suunnitelman tulisi sisältää vahvempia linjauksia. Tehokkuustavoite onkin jossain määrin ristiriitainen muiden tavoitteiden kanssa. Ensisijaisesti tehokkaimpien ja vaikuttavimpien toimenpiteiden toteuttaminen on välttämätöntä rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi, mutta varsinkin kestävän liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa.

Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallista merkittävyyttä on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen kehittäminen on tärkeää, mutta erilaisilla alueilla myös keinot ovat erilaisia. Esimerkiksi joukkoliikenteessä raideliikenteen edistäminen on järeä toimenpide, joka sopii sinne, missä potentiaalisia käyttäjiä on paljon. Joukkoliikennepalvelut on kuitenkin turvattava myös muualla kysyntää vastaavalla tavalla. Suunnitelmassa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen. Nämä ovat tehokkaita tapoja edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Myös väylien ennakoiva kunnossapito lisää tehokkuutta.

Suunnitelmassa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota myös logistiikkaan. Meriväylien kehittämisen lisäksi on tärkeää ottaa huomioon myös suurimpien satamien maayhteystarpeet, erityisesti satamia palvelevat rautatiet. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen edellyttää investointeja myös alueilla, joilla asukasmäärät eivät kasva. Suunnitelmassa esitetty lupaus kaikkien yritysten tyytyväisyyden parantamisesta vaikuttaa kuitenkin epärealistiselta.

On hyvä, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta ja että sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita sovelletaan vain yhteisestä sopimuksesta. Kaikkia keinoja rahoituksen lisäämiseen tulee kuitenkin arvioida avoimin mielin. EU-rahoituksen parempi hyödyntäminen on hyvä tavoite. Myös hankeyhtiöiden perustaminen on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan suurille raidehankkeille ulkoista rahoitusta. ”Hyötyjä maksaa”-mallin oikeudenmukaisuuden kannalta on välttämätöntä, että hyödyt pystytään mittaamaan ja kohdistamaan nykyistä paremmin. Muun muassa huoltovarmuuden ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta on joka tapauksessa välttämätöntä, että väylät pysyvät julkisessa omistuksessa.

Petri Suominen
liikennesuunnittelupäällikkö