

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31 31
00023 Valtioneuvosto

LAUSUNTO

23.1.2020

Lausuntopyyntö: VN/7835/2019

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelma

Palvelualojen työnantajat PALTA ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) esittävät yhteisenä lausuntonaan seuraavaa:

Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?

Näkemyksemme mukaan vaikutusten arviointiohjelman lähestymistapa ja menetelmät ovat pääosin hyvät ja kattavat. Toki vasta suunnitelman käyttöönoton jälkeen nähdään, kuinka 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii käytännössä ja kuinka sitä tulee kehittää entisestään. Arvioitavaksi tulee siis myös ottaa aikanaan liikennejärjestelmäsuunnitelman todellinen ohjaavuus ja noudattaminen valtion liikennehankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Palta ja SHLL:n pitävät hyvänä sitä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa hyödynnetään erilaisia rahoitusskenaarioiden vertailuja. Suunnitelman laadinnassa on syytä tuoda ilmi erilaisia skenaarioita liikenneverkon rahoituksen suhteen; mitä riittämätön tai riittävä rahoitus tarkoittaa liikenneinfran korjausvelan suhteen, mikä vaikutus liikenneinfraan kohdistetulla (riittäväällä tai riittämättömällä) rahoituksella on Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Kaiken kaikkiaan arviointisuunnitelmassa tulisi nostaa isompaan rooliin liikenneverkon merkitys kansantalouden kilpailukyvyyn edistäjänä ja mahdollistajana.

Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

Yhteiskunnallisiksi päämääriksi suunnitelmalle on VNS 8/2018:ssa asetettu ilmastonmuutoksen torjunta, Suomen kilpailukyvyyn edistäminen sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus sekä itse laissa liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.

Edellä mainitut ovat kannatettavia ylätasoa päämääriä ja tavoitteita. Kuitenkin, on edellä mainituista päämääristä ja tavoitteista pystyttävä johtamaan keskeisimmät tavoitteet. Näin sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa päästään lähemmäs konkretiaa että itse suunnitelmasta saadaan konkreettinen ja hyödyllinen apuväline Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen suunnitteluun ja kehittämiseen.

Sidosryhmien kanssa käymissä keskusteluissa LVM:n on tuonut esille kahdeksan eri tavoiteaihiota, joista edellä peräänkuulutettu tarkempi fokus suunnitelmalle olisi löydettävissä. Näistä kahdeksasta tavoiteaihiosta Palta ja SHLL haluavat korostaa seuraavia kolmea tavoitetta:

Suomen alueiden kansanvälinen saavutettavuus paranee

Ulkomaankauppa ja sen toimintaedellytysten turvaaminen on ehdottoman tärkeätä Suomen kaltaiselle pienelle avoimelle markkinataloudelle. Koska Suomen logistinen sijainti on

maamme ulkomaankaupan päämarkkinoista sivussa, niin liikennejärjestelmäsuunnitelman yhtenä keskeisimpänä tavoitteena tulee olla Suomen hyvän kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen tavara- ja henkilöliikenteessä ja ottaen huomioon kansainvälisillä liikennemarkkinoilla tapahtuvat merkittävät trendit ja muutokset (kansainvälisen lentoliikenteen kasvu, laivojen koon kasvu, globaalien tavaravirtojen keskittyminen, raideliikenteen yhteyksien kasvu Aasian ja Euroopan välillä jne.). Hyvät kansainväliset liikenneyhteydet tulee turvata Suomen eri alueilta, mikä tapahtuu Suomen kattavan liikenteen runkoverkon järkevällä kunnossapidolla ja kehittämisellä.

Kuljetusten tehokkuus ja toimintavarmuus paranee

Yritykset tarvitsevat tehokkaita ja toimintavarmoja tavara- ja henkilökuljetuksia, sillä ne tukevat merkittävästi yritysten kansainvälistä ja kotimaista toiminta- ja kilpailukykyä. Liikenneverkon mahdollistamat tehokkaat ja toimintavarmat kuljetukset alentavat yritysten logistiikkakustannuksia ja tätä kautta luovat niille paremmat edellytykset pärjätä kansainvälisessä kilpailussa. Tehokas ja toimintavarma liikenneverkko on myös omiaan vähentämään liikenteen aiheuttamia päästöjä.

Koska globaalissa liiketoiminnassa kuljetusten täsmällisyys ja luotettavuus on kilpailun perusedellytys, edellyttää se hyvää liikenneverkon kuntoa ja kattavuutta. Koska Suomessa liikenneverkon kattavuus ja kapasiteetti on tällä hetkellä pääosin hyvässä mallissa, liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisenä alkuvaiheen tavoitteena tulisi olla tie-, rata- ja vesiväyläverkon korjausvelan vähentäminen kestäväälle tasolle. Erityisesti liikennemääriltään merkittävien pääväylien (runkoverkon) kunto tulee pystyä varmistamaan, mutta myös elinkeinoelämälle tärkeistä alemman tason liikenneväylistä on pyrittävä huolehtimaan.

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee

Koska seuraavien 10-20 vuoden aikana Suomen taloudellista asemaa heikentää muun muassa väestön ikääntymisestä johtuvat kustannuspaineet, niin valtion talouden turvaamiseksi ylipäättään kaikkien valtion hankkeiden tulee olla yhteiskunnallisesti tehokkaita ja järkeviä, niin myös liikenneverkon kehittämisen ja ylläpidon. Liikennejärjestelmään tehtävät toimenpiteet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia, jos toimenpiteillä saatavat hyödyt ovat suuremmat kuin niiden aiheuttama kustannusten lisäys.

Pelkkä yhteiskuntataloudellinen tarkastelu ei ole riittävää, vaan sen yhteydessä tulee ottaa myös huomioon tehokkaan ja toimivan liikennejärjestelmän merkitys Suomen kansantalouden kilpailukyvyille sekä liikenneverkon merkitys taloudellisen kasvun moottorina. Kattava, tehokas ja toimintavarma liikenneverkko on Suomen elinkeinoelämälle merkittävä kilpailutekijä, mitä varten liikenneverkon kehittämistä ja kilpailukykyisyyttä tulee jatkuvasti vertailla suhteessa Suomen tärkeimpiin kilpailijamaihin (Ruotsi, Saksa, Hollanti).

Myös muut LVM:n sidosryhmille esittämät tavoiteaihiot ovat merkittäviä, mutta nähdäksemme ne ovat sisällytettävissä edellä korostettujen tavoiteaihioiden alle. Esimerkiksi tieliikenteen turvallisuus on ehdottoman tärkeä tavoite, mutta nähdäksemme se on sisällytettävissä mukaan tehokkaan ja toimintavarman liikennejärjestelmän suunnittelun reunaehtona.

Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?

Valmistelun aikana on tärkeää saada aktivoitua liittojen ja muiden järjestöjen lisäksi suoraan yrityksiä osallistumaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan, jotta varmistetaan elinkeinoelämän suorat näkökulmat ja paikalliset tarpeet liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan osalta.

Elinkeinoelämää kiinnostaa suuresti se, miten erilaisia liikennehankkeita loppujen lopuksi tullaan arvioimaan. Aktiivinen ja selkeä viestintä onkin erityisen kiinnostavaa, kun ryhdytään puhumaan konkretiasta. Silloin nähdään, miten nyt esitelty arviointisuunnitelma toimii käytännössä.

Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:

Strateginen ja koko valtakunnan käsittävä pitemmän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelma on ollut elinkeinoelämän tavoitteena jo useita vuosia. Palta ja SHLL pitivät erinomaisena sitä, että suunnitelma on päätetty tehdä, ja että se on myös saatu sisällytettyä lainsäädäntöön. 12 vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee tuomaan liikenne- ja logistiikka-alan toimijoiden kaipaamaa ennakoitavuutta Suomen liikenneinfran ylläpitoon ja kehittämiseen.

Suunnitelman valmistelun yhteydessä on tärkeää myös linjata, paljonko valtio pyrkii jatkossa pitkäjänteisesti panostamaan Suomen liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen rahoitukseen. Näin liikennejärjestelmän kestävästä rahoitustasosta ei aina hallituskauden vaihtuessa jouduta käymään laajempaa poliittista vääntöä.

Edellä mainittuun viitaten Palta ja SHLL haluavatkin muistuttaa, että parlamentaarinen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjaava työryhmä on jo ottanut loppuraportissaan 13.12.2018 asiaan kantaa seuraavasti: ”Rahoituksen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun lähtökohtana on, että perusväylänpidon rahoitusta lisätään vuositasolla pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa verrattuna kuluvaan hallituskautta edeltäneeseen keskimääräiseen noin 1 miljardin euron vuosittaiseen perusväylänpidon määrärahatasoon. Myös kehittämishankkeiden rahoitukseen tarvitaan pitkäjänteinen ja riittävä rahoitustason nosto, koska investoinneilla on laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia. Sopiva kehittämishankkeiden määrärahataso vuotuiselta suuruudeltaan olisi noin miljardi euroa vuodessa nykyisen alle 500 miljoonan euron sijaan.” Palta ja SHLL katsovat, että edellä mainitun parlamentaarisen työryhmän linjaus on hyvä lähtökohta liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnalle.

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Tatu Rauhamäki
Johtaja, elinkeinopolitiikka

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja

Petri Laitinen
Logistiikan toimialapäällikkö
Elinkeinoelämä