8.2.2019

Eduskunnan liikennejaosto
valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

VNS 8/2018 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

INFRA ry:n ja Rakennusteollisuus RT ry:n asiantuntijalausunto

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon asiassa ja toteaa yhteisenä lausuntonaan Rakennusteollisuus RT ry:n kanssa seuraavaa.

Yleistä

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry pitävät valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tervetulleena uudistuksena. 12-vuotinen suunnitelma antaa aivan uudet mahdollisuudet toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa, jota alan järjestöt ovat yhdessä peräänkuuluttaneet jo vuosien ajan.

12-vuotisen rahoitus- ja toimenpidesuunnitelman laatiminen selkeyttää infrapolitiikkaa ja mahdollistaa hankkeiden paremman kustannustenhallinnan ja TEN-T -rahoituksen.

Lausunnolla oleva selonteko on pääpiirteissään tavoitteiltaan ja toimenpide-ehdotuksiltaan selkeä vaikuttaen toteuttamiskelpoiselta suunnitelmalta.

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry haluavat kuitenkin kiinnittää huomiota muutamiin selonteossa esitettyihin yksittäisiin kohtiin.

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja päämäärät

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yleiset yhteiskunnalliset päämäärät; Suomen kilpailukyvyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus ovat keskeisiä haasteita koko Suomen kannalta.

Tavoitteen ollessa pudottaa liikenteen päästöt puoleen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen, edellyttää tämä näkemyksemme mukaan infrastruktuurin kehittämisen lisäksi voimakasta

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

vaikuttamista liikennekäyttäytymiseen, esimerkiksi saastuttaja maksaa -periaatteen hyväksymistä ja tehokasta käyttöä.

Infrastruktuurin kunto sekä liikkumispalveluiden tarjonta vaikuttavat suuresti liikenteen päästöihin. Tavoitteen ollessa vuodessa 2030, on viipymättä ryhdyttävä toimeen niin raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen edistämiseksi kuin kaiken liikenteen sujuvuuden parantamiseksi.

Näkemyksemme mukana tämä ei kuitenkaan yksistään riitä asetetulla aikataululla (2030 mennessä) vaan tämän aikataulun saavuttaaksemme edellytetään erilaisten taloudellisten ohjausmekanismien (porkkana, keppi) käyttöön ottoa.

Selonteossa on todettu, että liikennejärjestelmää tulee tarkastella kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta. Liikennemuotojen saumaton yhteistoiminta ja helppokäyttöisyys ovat keskeisiä tekijöitä liikenteen palvelutarjonnassa ja käyttäjäkokemuksessa. Liikennejärjestelmää ei pitäisi kuitenkaan nähdä kapeasti pelkkänä liikennejärjestelmänä tai ratkaisuna liikkua tai saada tavarat ja palvelut liikkumaan paikasta toiseen. Liikennejärjestelmä on koko yhteiskunnan toimimisen edellytys, oli sitten kyseessä työssäkäynti, alueiden elinvoima tai vaikkapa teollisuuden toimintaedellytykset.

Selonteon sivulla neljä todetaan, että *Toimiva liikennejärjestelmä on turvallinen ja edistää…* Toimiva liikennejärjestelmä on näkemyksemme mukaan, ei pelkästään turvallinen, vaan myös ennakoitavissa oleva ja luotettava sekä ympäristöystävällinen ja ekologinen.

Edelleen samassa kappaleessa todetaan, että *Digitalisaatio ja kehittyvä teknologia mahdollistavat uudenlaisten palveluiden kehittymisen ja toimintatapojen syntymisen. Esimerkkinä tästä ovat…*Näkemyksemme mukaan oivana esimerkkinä digitalisaation ja teknologian hyödyntämisestä on väylärakentamisen elinkaaren hallinta tietomallipohjaisesti suunnittelusta rakentamiseen ja ylläpitoon.

Sivulla neljä oleva lause, *liikenteen päästöjä lisääviä väyläinvestointeja tulee tehdä ainoastaan poikkeustilanteessa ja valtion tulisi toimillaan edistää päästöjä vähentäviä kaupunkisuunnitteluhankkeita.* INFRA ry:n ja Rakennusteollisuus RT ry:n näkemyksen mukaan lause pitäisi korvata seuraavasti: Väyläinvestointien toteutuksen tulisi perustua laajempaan vaikutusten arviointiin, jossa otetaan huomioon elinkeinoelämän kilpailukyky ja muut yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ympäristövaikutuksia unohtamatta. Väyläinvestointeja ei voida tarkastella kapea-alaisesti pelkästään päästöjä lisäävänä tekijänä.

Ennakoitavuutta voidaan edistää varmistamalla riittävä alustakapasiteetti. Näkemyksemme mukaan keskeisen tieverkon nelikaistaisuus ja raideverkon kaksiraiteisuus yhdessä riittävästi resursoiduilla kunnossapidon ja päivittäishoidon toimenpiteillä mahdollistavat matkojen ja kuljetusten ennakoitavuuden. Yksittäisenä esimerkkinä parantaa koko verkon ennakoitavuutta on Pisara, jonka myötä Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan aseman väliltä vapautuu raidekapasiteettia kaukojunien käyttöön. Tämä heijastuu koko rataverkolle parempana ennakoitavuutena ja luotettavimpina liikennepalveluina.

Kappaleen lopussa todetaan, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kyettävä tekemään muutoksia olosuhteiden vaatiessa. Tämä on hyvä linjaus. Isossa kuvassa liikennejärjestelmäsuunnitelman on luotava pitkäjänteisyyttä ja näkymää tulevaisuuteen, mutta lyhyellä tähtäimellä annettava riittävästi vapausasteita ja mahdollistettava suunniteltuihin yksittäisiin toimenpiteisiin vaikuttamisen tilanteen vaatimalla tavalla.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitus

Rahoituksen ratkaiseminen / suunnitteleminen osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja hankeluetteloa on aivan keskeinen edellytys liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden (mm. pitkäjänteisyys) saavuttamiseksi.

Selonteossa esitetty skenaariomalli vaikuttaa järkevältä lähestymistavalta. Aivan kuten koko suunnitelman osalta, myös rahoituksen on tarkennuttava mitä lähemmäksi suunniteltuja hankkeita tullaan. 12. vuoden kohdalla alkavan hankkeen rahoituksen ei välttämättä tarvitse olla samalla tarkkuudella selvitetty kuin tänä vuonna alkavan hankkeen. Pitkäjänteisellä ja riittävällä suunnittelulla on mahdollista edistää sitä, että hankkeiden toteutuskustannukset vastaavat hankkeille päätösvaiheessa budjetoituja määrärahoja.

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry jakavat parlamentaarisen työryhmän näkemyksen rahoitustasoista, vähintään 1,3 mrd. € vuodessa perusväylänpitoon ja vähintään miljardi euroa vuodessa kehittämiseen.

Kappaleen kolme lopussa esitetty ajatus investointien takaisinmaksun selvittämisestä ja liikennejärjestelmän yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisesta vaikuttaa hyvältä ja läpinäkyvyyttä lisäävältä ehdotukselta.

Rahoituksen osalta selonteossa voitaisiin lisäksi tuoda esiin haasteet valtion talousarviomenettelyssä, kun väyläinfrahankkeet käsitellään valtion talousarviossa käyttömenoina samaan tapaan kuin perusväylänpidon määrärahat. Käyttömenobudjetin rinnalle pitäisi ottaa investointi-

budjetti. Tämä menettely korostaisi liikennehankkeiden investointiluonnetta ja sitä, että investoinneilla on tietty takaisinmaksuaika ja investointeja tehdään, jotta niistä saataisiin tuottoja.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimismenetelmä

Esitetty aikataulu, jossa ensimmäinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistuisi vuoden 2020 keväällä vaikuttaa realistiselta, samoin tavoite prosessin pitämisestä tiiviinä 2 vuoden rypistyksenä. Myös ajoitus, jossa suunnitelman tarkistus ajoittuu hallituskauden kahdelle keskimmäiselle vuodelle, vaikuttaa perustellulta ja kannatettavalta.

Vaiheistuksesta voidaan todeta, että päämäärien ja tavoitteiden asettamisen aluksi määriteltävät yleiset yhteiskuntapoliittiset päämäärät lienevät luonteeltaan pysyvämpiä eli niitä ei liene tarvetta päivittää neljän vuoden välein. Yleisten päämäärien määrittelyssä hyödynnettävien valtakunnallisten ja alueellisten suunnitelmien ja strategioiden lisäksi on tärkeätä tarkastella Suomen liikennejärjestelmää myös eurooppalaisessa kontekstissa.

Sidosryhmien mukaan ottaminen osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelua varmistaa hyvän hallinnon mukaisen valmistelun ja auttaa pääsemään parempaan ja yleisesti hyväksyttävämpään lopputuloksen kuin pelkkä virkamiesvalmistelu.

Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta ovat neljäs ja viimeinen vaihe prosessissa. Näkemyksemme mukaan tässä vaiheessa on myös tärkeätä selvittää ja analysoida olosuhteet, syyt ja seuraukset, mikäli jotain hanketta ei toteutettukaan huolimatta siitä, että se sisältyi 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Sama pätee tapauksiin, joissa toteutuskustannukset selvästi ylittävät tai alittavat päätöksen perusteena olleen hankkeelle allokoidun määrärahan.

Lopuksi

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry toteavat vielä lopuksi, että Liikenneministeriössä ministerin johdolla tehty työ pitkäjänteisyyden varmistamiseksi on ollut erittäin arvokasta ja tervetullutta.

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry alueyhdistyksineen tarjoavat mielellään asiantuntemustaan, kun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen nyt käynnistyy.

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

8.2.2019

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja, INFRA ry
toimialajohtaja, Rakennusteollisuus RT ry

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi