Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
00102 EDUSKUNTA

VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä-suunnitelmasta vuosille 2021-2032

Destia Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa valtioneuvoston selonteosta VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä-suunnitelmasta vuosille 2021-2032.

Yleistä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hieno edistysaskel Suomen liikenneinfran pitkäjänteisemmälle kehittämiselle. Suunnitelman myötä Suomessa siirrymme keskustelemaan hanketasolta järjestelmästä, saamme näkyvyyttä ja pitkäjänteisyyttä tuleviin hankkeisiin, mikä mahdollistaa toimijoiden, ml. urakoitsijoiden ja myös ulkopuolisten rahoittajien (kuten EU:n) sitoutumista Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen ja toimiin sen puolesta.

Arvostamme avointa viestintää ja myös mahdollisuuksia osallistua dialogiin valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä ja sen suunnittelussa.

Toimenpiteiden rahoituksesta ja sen suuntaamisesta

Liikenneinfraan tehtävillä investoinneilla on todennetusti merkittävä kerrannaisvaikutus yhteiskuntaan ja sen talouteen. Positiivisia kerrannaisvaikutuksia syntyy muun rakentamisen sekä asumisen ja elinkeinoelämän toimeliaisuuden ja myös niistä syntyvien verotulojen myötä.

Näemme, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarvitaan strategista näkyvyyttä ja näkemystä Suomen tasolla. Liikennejärjestelmällä on

Destia Oy
Neilikkatie 17, PL 206
01301 Vantaa
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi

Y-tunnus/Business ID 2163026-3

merkittävä rooli suomalaisten työssäkäyntialueiden kehittämisessä. On oleellista kehittää ja parantaa kaupunkien sisäistä kuin myös kaupunkien välistä liikkumista sekä sen sujuvuutta ja ajallisia välimatkoja. Lisäksi näkisimme mielellään, jos ohjelmassa määriteltäisiin ja suunnattaisiin toimenpiteitä Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseen kaupungeissa ja koko valtakunnan tasolla.

Rahoitussuunnitelmassa vuosien 2023-2024 matalampi kokonaisrahoitus (erityisesti perusväylänpito) herättää meissä kysymyksiä. Tulevatko nämä matalammat rahoituksen tasot toteutumaan vai kompensoidaanko tai tasataanko ne joillain keinoin muiden vuosien kanssa? Toisaalta myös kokonaisuudessa suunnitelman rahoitus ja erityisesti kehittämisinvestoinnit ovat maltilliset historian rahoitus- ja investointimääriin verrattuna ja myös monella osin reaalisesti laskevat, jos huomioidaan kustannusten todennäköinen nousu (inflaatio) myös tulevaisuudessa.

Rahoitukseen liittyen suunnitelmaa voisi vielä selkeämmin avata, mitä erilaisia rahoitusmalleja ja missä määrin tullaan mahdollisesti hyödyntämään. Esimerkiksi mitkä ovat suunnitelmat yksityisen rahoituksen hyödyntämisestä, kuten

- Hankeyhtiöiden rooli
- Yksityisen markkinan ja rahoittajien rooli
- Elinkaarihankkeiden rooli tulevaisuuden hankkeissa. Onko suunnitelman tavoitteina myös pitkäkestoiset ylläpitosopimukset? Aikaisemmista pitkäkestoisista ylläpitosopimuksista on ollut pääsääntöisesti hyviä kokemuksia, vaikkakin sopimusten muutosmekanismeja voisi olla tarpeen kehittää. On luonnollista, että pitkien (esim. 15-20 vuoden) elinkaarien tai ylläpitovaiheiden aikana voi tulla eteen eri osapuolten näkökulmasta muutoksia tai muutostarpeita.

Liikennejärjestelmän kehittämisen asiat suunnitelmassa

Ensinnäkin on todettava, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole hankkeita vielä aikataulutettu tai priorisoitu. Riittävän aikainen hankkeiden määrittely, priorisointi ja näkyvyys ovat erittäin tärkeitä tekijöitä sektorilla toimiville toimijoille ja markkinan tulevaisuuden näkymille.

Lisäksi keskeisesti pohdimme, miten suunnitelmaan tai ylipäätänsä siihen kuuluviin hankkeisiin tullaan valtion virastoissa ja myös poliittisesti

sitoutumaan, samalla kun liikennejärjestelmäsuunnittelua tullaan jatkuvana prosessina kehittämään kuvatun 12-vuotisen kaudenkin aikana. Toisin sanoen, mitkä ja millaiset tulevat olemaan mekanismit suunnitelman tavoitteenmukaisen sitoutumisen ja toisaalta joustavuuden saavuttamiseksi. Esimerkiksi Rakennusteollisuus RT ry:n ja INFRA ry:n näkemyksissä on esitetty kolmitasoista liikennejärjestelmäsuunnittelun mallia, mikä voisi mahdollisesti olla yksi toimiva liikennejärjestelmäsuunnittelua tukeva malli.

Rataverkoston kehittäminen ja suuntaviivat ovat ilahduttavan vahvana osa-alueena suunnitelmassa. Yhtä lailla näemme, että tieverkoston kehittämistä on hyvä tehdä ja jatkaa määrätietoisesti. Tieverkoston osalta määrärahatasot ovat suunnitelmassa jääneet suhteellisen vaatimattomiksi.

Rataverkoston kehittämisessä digiradasta (mm. turva- ja sähkölaitteiden kehitys Suomessa) on suunnitelmassa vielä suhteellisen vähän tietoa. Mielellään sen ja sen tavoitteiden osalta kuulisimme lisätietoja suunnittelun edetessä.

Vaikutusten arvioinnista

Suunnitelman vaikutusten arvioinnit ovat laadullisia ja käsittelevät koko liikennejärjestelmän kehittämisen ohjelmaa. Lisänäkemystä olisi hyvä kehittää – tai ainakaan ei käynyt ilmi suunnitelmasta – siitä, miten hankkeiden tai hankepakettien vaikutuksia tullaan arvioimaan. Tulevatko jatkossa esimerkiksi datan hyödyntäminen ja numeeriset tarkastelut laadullisen arvioinnin rinnalle? Uskomme, että kasvava liikennedata ja tekoäly voitaisiin valjastaa vaikutusten arvioinnin käyttöön ja sitä kautta pystyttäisiin määrittelemään tehokkaammin vaikutuksiltaan optimaalisia hankkeita ja hankepaketteja.

Vantaalla 27.4.2021

DESTIA OY

Timo Räikkönen
johtaja, Kaupunkikehitys ja asiantuntijapalvelut

Destia Oy
Neilikkatie 17, PL 206
01301 Vantaa
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi

Y-tunnus/Business ID 2163026-3