



Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Viite: LVM:n lausuntopyyntö 20.8.2018

Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n lausunto luonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Palvelualojen työnantajat PALTA ry (jäljempänä ”Palta”) esittää lausuntonaan maanteiden ja rautateiden runkoverkoston laajuudesta, palvelutasosta ja rahoituksesta seuraavaa:

Yleistä

Palta pitää erittäin tärkeänä sitä, että kauan suunnitteilla ollut päätös maanteiden ja rautateiden runkoverkosta on edennyt konkreettiseksi luonnokseksi, jossa runkoverkkoon kuulumiselle todetaan selkeät perustelut. Palta katsoo, että toteutusaan liikenteen runkoverkkopäätös luo aikaisempaa selvästi paremmat edellytykset kehittää koko maan kehityksen kannalta keskeistä väyläverkkoa pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti elinkeinoelämän ja eri alueiden tarpeet ja tulevaisuuden näkymät huomioiden.

Runkoverkon määrittelyn lähtökohtana on ollut liikennekysynnän nykytila ja esityksen valmistelijoiden tämänhetkinen käsitys tulevasta tilanteesta. On selvää, että sekä runkoverkkoa, että sen palvelusvaatimuksia tulee tarkastella aika-ajoin uudelleen (esim. hallituskausittain) kuitenkin siten, ettei tarkastelu romuta päätöksen strategista asemaa liikenneyhteyksien kehittämisessä.

Palta katsoo, että nyt lausuttavana olevassa luonnoksessa esitetty maanteiden runkoverkko on laajuudeltaan ja perusteiltaan pitkälti oikean suuntainen. Tieverkon osalta esitykseen sisältyy kuitenkin eräitä jäljempänä todettuja tieosuuksia, joiden mukaan ottaminen maanteiden runkoverkkoon tulisi Paltan mielestä huomioida esityksen jatkovalmistelussa.

Rautateiden runkoverkon osalta luonnos kaipaa vielä laajempaa tarkastelua. Tältä osin Palta viittaa jäsenyrityksensä VR-Yhtymä Oy:n 27.9.2018 antamaan lausuntoon asiasta.

Paltan mukaan huomattavia lisäyksiä esitykseen ei tulisi kuitenkaan lähteä tässä vaiheessa tekemään. Asetuksessa tulee keskittyä tekemään välttämättömät ja priorisoidut päätökset tärkeimmän liikenneinfran palvelukyvyn ja turvallisuuden taakamiseksi lähivuosikymmeneksi ja esittää tälle pitkäjänteinen rahoitus. Laadittavaan 12-vuotiseen kehittämissuunnitelmaan tuleekin varata riittävä rahoitus runkoverkkojen parantamiseen. Väyläverkon rahoitustason tulee olla jatkossa nykyistä korkeammalla tasolla, sillä runkoväyläverkon kunnossapidon kustannukseksi on laskettu noin 440 milj. euroa vuodessa.

Huomiot tieverkon osalta

Runkoverkon määrittelyn keskeinen lähtökohta on pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen tarpeet. Palta katsoo, että esitettyyn maanteiden runkoverkkoon olisi lisättävä valtatie 8 vähintään välille Pori-Kokkola sekä valtatie 23 välillä Jyväskylä-Joensuu. Peruste näille esitykselle on yhteysvälien tavarakuljetusten kokonaisarvo ja pitkämatkaisuus.

Maanteiden runkoverkon osalta keskeinen tieverkon palvelutasotekijä raskaan tavaraliikenteen osalta on liikenteelle suunnatut palvelut. Ammattiliikennettä koskeva lainsäädäntö velvoittaa pitämään tauot tietyin aikavälein, jolloin erityisesti runkoverkon palvelutasokriteereissä tulisi huomioida riittävän tiheä nykypäivän vaatimukset täyttävä taukopaikkojen/palvelualueiden verkosto. Verkosto osaltaan mahdollistaisi lainsäädännön mukaisen liikenteen tieverkolla ja edistäisi liikenneturvallisuutta. Alueiden tulisi tarjota riittävä ja turvallinen pysäköintikapasiteetti sekä tärkeimmät palvelut (lähinnä polttoainejakelu ja ravintolapalvelut).

Palta katsoo, että maanteiden runkoverkkojen osalta tulee varmistaa niiden jatkuminen satamiin asti. Mikäli satamaan johtava liikenneverkko ei ole valtion liikenneverkkoa, niin MAL-sopimuksilla tai vastaavilla yhteistyöjärjestelyillä kuntien kanssa tulisi taata runkoverkkojen palvelutason jatkuvuus keskeisiin satamiin asti.

Henkilöliikenteen näkökulmasta maanteiden runkoverkon nopeus on keskeinen palvelutasotekijä. Palta pitääkin vaatimattomana esitykseen kirjattua runkoteiden nopeustavoitetta sekaliikenneteillä (pääosin vähintään 80 km/h).

Lisäksi muistutamme, että maanteiden runkoverkon päivittäiseen hoitoon ja hoidon valvontaan jatkossa kiinnitettävä aikaisempaa enemmän huomiota.

Huomiot raideverkon osalta

Rautateiden runkoverkon osalta Palta haluaa nostaa esille Toijala-Turku -välin merkityksen Suomen kaksi suurinta pääkaupunkiseudun ulkopuolista kaupunkiseutua toisiinsa yhdistävänä raidekäytävänä. Suomen kunnianhimoiset ilmastotavoitteet sekä niissä liikenteelle asetetut vaatimukset edellyttävät toimia ennen kaikkea suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tästä johtuen olisi Paltan mukaan perusteltua sisällyttää näiden kahden kaupunkiseudun välinen raideyhteys runkoverkkoon. Tätä yhteyttä tukee myös tarve parantaa työvoiman liikkuvuutta.

Lisäksi Palta kiinnittää huomiota siihen, että itä-länsisuuntaisen raideliikenteen turvaamiseksi tulisi olla käytettävissä runkoverkkotasoiset yhteydet rautatieliikenteessä Keski-Suomen tasolla.



Palta toteaa myös, että rautateiden runkoverkolle asetetut palvelutasot ovat varsin matalia. Rautateiden osalta tulisi harkita rataosakohtaista palvelutason luokitusta. Esimerkiksi pääradan rataosuuden Helsinki-Tampere palvelutason tulisi junanopeuden osalta olla huomattavasti korkeampi kuin nyt runkoverkkoasetuksessa asetetaan lähtökohdaksi.

Palta pitää tärkeänä, että valtakunnallisesti esiin nostettu tarve tunnin junayhteydelle välillä Helsinki-Tampere huomioitaisiin runkoverkkoasetuksessa, mikä tarkoittaisi selvästi korkeampaa nopeustasoa kuin nyt esitetystä luonnoksessa. Mikäli runkoverkkoasetuksella halutaan todellista vaikuttavuutta raideliikenteeseen, palvelutasojen tulisi vastata todellista tarvetta. Rautateillä henkilöliikenteen radoilla tulisi pyrkiä kaksiraiteisuuteen ja nopeustavoitteen 160-250 km/h ja tavaraliikenteen radoilla nopeustavoitteen 100-120 km/h. Rautateiden kilpailun avaaminen edellyttää nopeampia ratoja ja lisää välityskykyä.

Lopuksi

Esillä oleva asetusluonnos ei ota kantaa siihen, kuinka nyt päätettävää liikenneväylien runkoverkkoa voidaan tarvittaessa muuttaa. Muutostarpeita voi syntyä esimerkiksi teollisuuden investointien tai kaupunkien maankäytön muutosten seurauksena. Paltan näkemyksen mukaan esitykseen tulisi sisällyttää toimintatavat ja perusteet nyt päätettävän runkoverkon tarkastelusta ja mahdollisesta muuttamisesta tulevaisuudessa.

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Tatu Rauhamäki
johtaja, elinkeinopolitiikka

Petri Laitinen
logistiikan toimialapäällikkö, elinkeinopolitiikka