



Viite: LVM/1436/03/2018

Lausunto luonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta, joka koskee asetusta maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta.

Esityksen tausta ja pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi runkoverkkoasetus, jolla määriteltäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvat maantiet ja rautatiet sekä niiden palvelutaso.

Luonnoksessa ehdotettu runkoverkko perustuisi olemassa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Määrittelyn kriteereinä on ministeriön mukaan käytetty liikennemääriä, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Siinä on otettu nykytilan ohella huomioon ennusteet tulevasta kehityksestä sekä eurooppalainen TEN-T -ydinverkko.

Luonnoksen mukaan runkoverkolla pyritään luomaan edellytyksiä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle sekä uusien palveluiden kehittymiselle. Matkojen ja kuljetusten palvelutason varmistamisella pyritään edistämään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta. Samalla runkoverkon määrittelyllä palvelutasolupauksineen halutaan tukea elinkeinoelämän toiminnan pitkäjänteistä suunnittelua.

Runkoverkkojen tarvetta, määrittelyä ja vaikutuksia on vuosien mittaan pohdittu perusteellisesti useaan otteeseen. Nyt lausuttavana olevan asetuksen valmistelu on kytkeytynyt vanhan maantielain ja ratalain uudistuksiin, jotka tulivat voimaan elokuun alussa 2018. Nyt ehdotettu asetukset runkoverkoista on tarkoitus saattaa voimaan vielä syksyn 2018 aikana.



Teknologiateollisuus ry:n lausunto

Esitämme lausuntonamme seuraavaa:

Lausuttavana oleva asetus on tärkeä niin elinkeinoelämän, kansalaisten liikkuvuuden kuin alueiden elinvoimankin näkökulmasta, ja se on erittäin tarpeellinen ja kannatettava.

Runkoverkon laajuus ja valintakriteerit

Teknologiateollisuus ry:llä on noin 1600 jäsenyritystä. Ne edustavat kattavasti elektroniikka- ja sähköteollisuutta, kone- ja metallituoteteollisuutta, metallien jalostusta, tietotekniikkaa sekä suunnittelu- ja konsultointialaa. Teknologiateollisuus vastaa 50 prosentista Suomen viennistä ja 70 prosentista yksityisen sektorin tutkimus- ja kehitysinvestoinneista. Ala työllistää suoraan lähes 300 000 ja välillisesti noin 700 000 suomalaista.

Jäsenyrityksillämme on siten merkittävä rooli Suomen pitkäaikaisen menestyksen rakentamisessa. Yhteiskunnan yhtenä tärkeänä tehtävänä on puolestaan huolehtia siitä, että suomalainen toimintaympäristö tukee yritystemme kansainvälistä kilpailukykyä. Suomessa liikenteellä on erityinen merkitys, koska teollista toimintaa ja sen synnyttämää liikennettä on paljon ja etäisyydet ovat pitkiä. Tehokkuus ja luotettavuus ovat kestävän liikenteen ja kilpailukykyisen logistiikan perusedellytykset.

Katsomme, että runkoverkon määrittelyssä on otettava huomioon reittien ja verkostokokonaisuuden kansantaloudellinen merkitys. Päätöksenteon pohjana tulee hyödyntää toimialakohtaisia tietoja kuljetusten volyymeistä ja massoista sekä tuoreimpia arvioita eri reiteillä liikkuvien kuljetusten taloudellisesta arvosta.

Luonnoksessa määrittelyn kriteereinä on käytetty maanteiden ja rautateiden liikennemääriä: maanteillä yli 6000 ajoneuvoa/vrk ja raskaita ajoneuvoja yli 10%, radoilla yli 1,5 milj. matkustajaa vuodessa ja yli 2 milj. tn tavaraa vuodessa. Muistutamme, että osa elinkeinoelämän kannalta keskeisistä reiteistä ei yllä em. volyymeihin. Siksi **on ensiarvoisen tärkeää tarkastella reittejä myös saavutettavuuden ja kuljetusten taloudellisen arvon perusteella.** Elinkeinoelämän kuljetusten arvosta eri väylillä on saatavilla tuore selvitys: https://ek.fi/wp-content/uploads/Elinkeinoelaman-kuljetukset-tieverkolla_volyymi-ja-arvoanalyysi_WSP-Finland.pdf

Asetuksen esittelyaineistossa on todettu, että ehdotuksessa on otettu nykytilan ohella huomioon ennusteet tulevasta kehityksestä. Tämä on tärkeä näkökulma. Henkilöliikenteen määristä onkin saatavilla valtakunnallisesti kattavat tiedot ja tulevaisuuden ennusteet, ja niitä lienee hyödynnetty luonnoksen laadinnassa.

Korostamme, että ennusteissa tulee ottaa huomioon myös elinkeinoelämän tuotannollisten ja logististen tarpeiden muuttuminen sekä työssäkäyntialueiden laajentuminen ja työmatkaliikkumisen sujuvuus.



28.09.2018

Runkoverkon määrittelyssä on olennaisen tärkeää tehdä priorisointia, jotta sille asetettava palvelutaso voidaan aidosti saavuttaa ja ylläpitää. Selkeästi perusteltu runkoverkko luo myös uskottavuutta kansainvälisessä vertailussa, mikä tukee mahdollisuuksia EU-rahoituksen saamiseen esimerkiksi runkoverkon kehittämisinvestointeihin.

Luonnoksessa esitetty runkoverkko on pääosin oikein tunnistettu eikä ehdotusta tulisi laajentaa merkittävästi. Esityksestä kuitenkin puuttuu eräitä elinkeinoelämän kannalta keskeisiä verkon osia.

Tärkein täydennys on **valtatie 8 (VT 8)**, joka **tulee sisällyttää kokonaan maanteiden runkoverkkoon**. Valtatie 8:n varrelle on sijoittunut laaja vientiteollisuuden laitosten ja vientisatamien vyöhyke. Yhteyden merkitystä on kuvattu muun muassa tuoreessa, Pohjanmaan Kauppakamarin tilaamassa ja WSP Oy:n professori Jorma Mäntysen johdolla tekemässä selvityksessä: <https://urly.fi/13p1>

Ehdotuksessa ei myöskään ole esitetty **yhteyksiä kaikkien maakuntakeskusten välille** tai varmistettu **runkoverkon ulottumista kaikkiin Suomen viennin kannalta merkittäviin satamiin**. Ehdotamme, että nämä yhteystarpeet tarkistetaan ja tarvittaessa täydennetään, koska yhteyksillä on kasvava merkitys paitsi viennin myös raaka-ainevirtojen, kiertotalouden sekä alihankintaverkostojen sujuvuudelle ja tehokkuudelle.

Rautateiden osalta tulevaisuudessa korostuu tarve luoda nopeita raideyhteyksiä pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun välille. Tämän ns. kasvukolmion välisistä yhteyksistä **esityksestä puuttuu Tampere-Turku -väli**.

Helsinki-Tampere-Turku kehityskolmion raideliikenteen kehitystarpeita on käsitelty kattavasti Ramboll Finland Oy:n laatimassa selvityksessä, johon osallistuivat myös Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, Rakennusliitto, Rakennusteollisuus RT, Suomen ammattiliittojen keskusjärjestö SAK, Suunnittelijoiden ja konsulttitoimistojen liitto SKOL sekä Helsingin, Espoon, Vantaan, Turun ja Tampereen kaupungit. Selvitys ja sen tiivistelmä ovat ladattavissa verkossa:

<https://fi.ramboll.com/projektit/rfi/raideliikenne-mahdollistaa-selvitys>

Nyt tehtävää runkoverkon määrittelyä tulee tarkistaa määräväleihin. Näin varmistetaan se, että se säilyy ajantasaisena ja vastaa kulloinkin vallitsevia ja näköpiirissä olevia tarpeita. Tarvittaessa myös määrittelykriteerejä on uudistettava.

Runkoverkon palvelutaso

Asetuksessa määritellylle runkoverkolle tulee asettaa yhtenäinen ja korkea palvelutaso, jonka toteutumisen ja ylläpidon tarvitsemat resurssit on varmistettava lakisääteisesti.

Palvelutason yhtenäisyys ja lakisääteisyys on olennaista niin yrityksille, kaupungeille kuin maakunnille, jotta ne kykenisivät ennakoimaan ja hyödyntämään toimintaympäristön tarjoamat mahdollisuudet täysimääräisesti. Tämä puolestaan edistää investointeja ja tukee alueiden kasvua.



28.09.2018

Palvelutasoa säädettäessä on huomioitava liikenteen kustannustehokkuus, häiriöttömyys ja turvallisuus kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. **Maanteillä tarvitaan yhtenäistä henkilöliikenteen 100 km/h nopeustasoa vuoden ympäri.**

Rautateiden henkilöliikenteessä on päästävä vähintään 160 km/h tasolle ja mieluiten tavoitteena tulisi olla taso 250 km/h. Rautateiden tavaraliikenteessä nopeustavoitteen tulisi olla vähintään 100 km/h ja kantavuuden osalta vähintään 25 t akselipaino.

Lausuttavana olevassa luonnoksessa palvelutaso on määritelty edellä esitettyä tarvetta heikommaksi:

- Maanteillä palvelusoluokkia esitetään olevan kaksi, joista korkeammalla (taso I) nopeusrajoitukset olisivat pääosin vähintään 80 km/h ja moottoriteillä vähintään 120 km/h. Tasolla II raja oli sama, mutta siihen ei kuuluisi lainkaan moottoriteitä.
- Rautateiden henkilöliikenteen radoilla nopeus on määritelty pääsääntöisesti vähintään 120 km/h ja tavaraliikenteen radoilla vastaavasti vähintään 80 km/h. Tavaraliikenteen radoilla akselipaino on luonnoksessa vähintään 22,5 tonnia.

Esitämme, että asetuksen 3 §:ssä ja 4 §:ssä kuvatut palvelutasot nostetaan esityksemme mukaisiksi.

Muistuttaisimme myös siitä, että palvelutasoon vaikuttavat nopeuden ja kantavuuden ohella muut liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta määrittelevät väylien ominaisuudet. Tulevaisuudessa erityisesti digipalvelun merkitys kasvaa: pääväylien reaaliaikaiset liikennemäärä-, keli-, onnettomuus- ja muut tilannetiedot ovat edellytys kuljetusten luotettavuudelle ja matka-aikojen ennakoitavuudelle. Vastaavasti fyysinen liikenneverkko vaatii rinnalleen häiriöttömät tietoliikenneyhteydet.

SKOL ry:n lausunto

Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry on osa Teknologiateollisuus ry:tä. SKOL kiittää osaltaan mahdollisuudesta lausua runkoverkkoasiassa ja yhtyy Teknologiateollisuus ry:n lausuntoon.

Helsingissä 28.9.2018

Matti Mannonen
Johtaja, Elinkeinopolitiikka
Teknologiateollisuus ry

Helena Soimakallio
Toimitusjohtaja
SKOL ry