

Alina Koskela

26.3.2021

24/21/L/A

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@traficom.fi](mailto:kirjaamo@traficom.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö 29.3.2021 **TRAFICOM/69790/04.04.05.03/2021**

## **Liikenne järjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurannan kehittämisestä**

Pyydettyä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

### **1 Liikennejärjestelmäanalyysin rakenne ja tietopohja:**

#### **Mitkä ovat tärkeimmät ja liikennejärjestelmäanalyysin valmistelun ensivaiheessa priorisoitavat tilannekuvat?**

Esitetyssä ehdotuksessa useat tilannekuvat sisältävät metsäteollisuuden logistiikan toimivuuden näkökulmasta tärkeitä analyysi- ja seurantatietoja mm.:

- liikenneverkon strateginen tilannekuva
- liikenteen palveluiden tilannekuva, metsäteollisuuden näkökulmasta erityisesti tavaraliikenteen osalta
- toimintaympäristöanalyysi ja ennakoitintyö

Metsäteollisuus korostaa, että väylien merkityksen arvioiminen liikennevolyymillä ei anna kokonaiskuvaa väylän kansantaloudellisesta merkityksestä. Suoritteet ja painot eivät kerro, millainen merkitys väylällä on teollisuuden kuljetusketjussa ja millainen kansantaloudellinen merkitys sillä kulkevalla rahdilla on.

Yksittäisten kuljetustapahtumien sijaan liikennejärjestelmäanalyysin pitää tunnistaa teollisuuden vientiketjuja koko liikenneverkolla ja analysoida väylien kunnon ja kunnossapidon taloudellista vaikutusta Suomen vientiin.

Metsäteollisuuden vientiketjujen ja kuljetustarpeiden tunnistaminen liikenneverkolla edellyttää aktiivista vuoropuhelua metsäteollisuuden ja valtion välillä. Lisäksi on tarpeen edelleen kehittää tiestötiedon keräämistä ja hyödyntämistä koko liikenneverkolla.

Metsäteollisuus on kiinnostunut jatkamaan keskustelua ja pilotoimaan, miten kuljetuskaluston väyliltä keräämää tietoa voidaan käyttää liikennejärjestelmäanalyysin tietopohjana.

Alina Koskela

26.3.2021

24/21/L/A

**Mitkä ovat kriittisimmät liikennejärjestelmätason tietopuutteet ja millaiselle alueelliselle tiedolle olisi eniten tarvetta?**

Metsäteollisuus hyödyntää kuljetuksissaan koko liikenneverkkoa ympäri Suomea. Liikennejärjestelmätason analyysissä ja seurannassa tulee seurata alemman tieverkon kunnan ja kunnossapidon kehittymistä tasavertaisena pääväylien rinnalla.

Kuten todettu edellisessä kohdassa, väylien merkityksen arvioiminen liikennevolyymillä ei anna kokonaiskuvaa väylän kansantaloudellisesta merkityksestä.

Metsäteollisuus on kiinnostunut jatkamaan keskustelua ja pilotoimaan, miten kuljetuskaluston väyliltä keräämää tietoa voidaan käyttää liikennejärjestelmäanalyysin tietopohjana.

**Miten alueellisen tiedon yhteismitallisuus saataisiin tehokkaimmin varmistettua ja mikä olisi keskeisin tarkasteltava maantieteellinen alue?**

Metsäteollisuuden kuljetus- ja vientiketjut eivät tunne alueellisia rajoja.

Liikennejärjestelmäanalyysin tulee vastata kuljetusketjujen tarpeisiin yhteensovittamalla eri tietolähteistä kerättyä alueellista tietoa toimivaksi kokonaisuudeksi. Tietopohjaa tulee täydentää koko liikenneverkolta dynaamisesti kerättävällä tiedolla sekä analyysillä väylien kansantaloudellisesta merkityksestä Suomen viennille.

**2 Yhteistyöprosessi****Miten hyvin muistiossa kuvattu yhteistyöprosessi varmistaa jatkuvan vuorovaikutuksen?**

Metsäteollisuus on ollut tyytyväinen yhteistyömalliin, jossa yritysten näkemyksiä on kerätty Väyläviraston organisoiman elinkeinoelämäyhteistyön kautta ja ELY-yhteistyön kautta. Se on tarjonnut suoran ja toimivan keskustelukanavan. Keskusteluyhteyttä tulee edelleen vahvistaa ja systematisoida liikennejärjestelmätason puitteissa.

Liikennejärjestelmän kehitystä on analysoitava myös elinkeinoelämän säännöllisin asiakastytyväisyystutkimuksin. Analyysin on arvioitava, miten kehityksellä on onnistuttu vastaamaan tunnistettuihin tarpeisiin ja miten kuljetus- ja vientitarpeisiin voidaan vastata koko liikenneverkolla.

**Mitkä ovat liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun sisältyvän yhteistyön näkökulmasta tärkeimmät olemassa olevat verkostot?**

Väyläviraston organisoima elinkeinoelämäyhteistyö on tarjonnut suoran ja toimivan keskustelukanavan, jota tulee edelleen vahvistaa liikennejärjestelmätason puitteissa.

Keskusteluja viranomaisten kanssa käydään kuitenkin jatkuvasti ja reaaliaikaisesti myös muissa liikenteen hallinnonalan työryhmissä ja yhteistyöfoorumilla. Avoimeksi jää,

Alina Koskela

26.3.2021

24/21/L/A

miten näissä foorumeissa ilmi tulleita tarpeita tullaan huomioimaan liikennejärjestelmäanalyysissä.

### 3 Mittaristo ja seuranta

#### **Miten hyvin mittaristosta saadaan lain ja suunnitelman tavoitteiden seurannan näkökulmasta tärkeää tietoa?**

Väylien saavutettavuuden ja toimivuuden sekä yhteiskunnallistaloudellisen tehokkuuden näkökulmasta on seurattava myös, miten tehokkaasti liikenneverkko palvelee teollisuuden kuljetusketjuja. Ehdotetut mittarit mittaavat väylien teknistä tasoa, mutta eivät anna kokonaiskuvaa siitä, kuinka tehokkaasti väylien kunto ja tekniset ominaisuudet vastaavat teollisuuden kuljetusketjujen nykyisiä ja tunnistettuja tarpeita.

#### **Mitä yksittäisiä mittareita seurantamittaristosta voitaisiin karsia tai mitä mittaristoon tulisi lisätä?**

Seurantamittaristo ei seuraa tarpeeksi alemman tieverkon ja rataverkon kuntoa tavaraliikenteen tarpeiden näkökulmasta. Korjausvelkaa ehdotetaan seurattavaksi vain tie- ja rataverkon pääväylillä.

Jokainen pääväylillä kulkeva metsäteollisuuden vientikuljetus on saanut alkunsa alempiasteisen tieverkon raakapuukuljetuksesta. Tarve tuntea ja tunnistaa alemman tieverkon ja koko rataverkon kuntoa sekä torjua korjausvelan kasvamista on ilmeinen.

Alemman tieverkon korjausvelan arvioidaan kasvavan vuosina 2021 – 2032 samalla kuin pääväylien korjausvelka pienenee. Mittariston ei tule rajautua alemman tieverkon osalta vain huonokuntoisiin päällystettyihin tieosiin, vaan huomioida myös soratiet, yksityistiet sekä alemman tieverkon käyttäjien tyytyväisyys kunnossapitoon. Tavaraliikenteen painorajoituksia tulee seurata myös alemmalla tieverkolla, missä ongelma on moninkertainen pääväyliin verrattuna.

Rataverkon laadun osalta mittaristosta tulee käydä ilmi akselipainojen ja täsmällisyyden lisäksi myös verkon läpäisykyky ja sähköistettyjen osuuksien määrä. Huomioiden kansalliset tavoitteet kulkumuotosiirtymästä raiteille, osana tehokkuusmittareita tulee seurata rataverkon kattavuutta ja korjausvelkaa koko rautatieverkolla.

### 4 Muu palaute

Mitä muuta palautetta haluatte antaa liikennejärjestelmäanalyysin valmisteluun?

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäanalyysi mittaa liikennejärjestelmäsuunnittelun onnistumista liikennejärjestelmän kansantaloudellisen merkityksen ja käyttäjien tyytyväisyyden näkökulmasta.

Alina Koskela

26.3.2021

24/21/L/A

Elinkeinoelämän tyytyväisyystutkimuksilla on vastaisuudessakin tarpeen arvioida, miten valittu analyysitapa ja seurantamittaristo ovat onnistuneet huomioimaan yritysten kuljetus- ja vientitarpeita koko liikenneverkolla.

Metsäteollisuus pitää erityisen tärkeänä, että yhteistyö yritysten kanssa jatkuu sujuvana ja kehittyy vastaamaan 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tarpeita.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen  
toimitusjohtaja