

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenne 12 suunnitelman tavoitteet: toimiva, turvallinen ja kestävä, ovat kannatettavia päätavoitteita. Turun kauppakamari toivoo suunnitelmaan vahvempaa elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen näkökulmaa ja painotusta kansainväliseen saavutettavuuteen. Elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfralle ja –palveluille tulisi ylipäättään nostaa painokkaammin esiin suunnitelman taustassa ja tavoitteissa, esimerkiksi nostamalla Suomen logistinen kilpailukyky suunnitelman päätavoitteisiin.

Suunnitelmassa painotetaan olemassa olevan liikenneinfran kehittämistä korjausvelan kasvun taittamiseksi. Kuitenkin konkreettinen väyläverkon investointiohjelma ja infran rakentaminen pidetään erillään suunnitelmasta. Tämä heikentää Turun kauppakamarin näkemyksen mukaan pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa, jossa hankkeita priorisoitaisiin niiden todellisen vaikuttavuuden perusteella.

Alueellisten painopisteiden huomiointi suunnitelmassa on hyvä lisäys, mutta toteutettu tapa (Suomen jakaminen mm. pysty- ja vaakasuunnassa puoliksi) on ehkä hiukan liian yleistävä. Suomi on pitkä maa ja väistämättä eteläisessä Suomessa esim. pystysuunnassa jakaessa ovat toiveet ja tarpeet kovin erilaisia kuin vaikkapa käsivarren Lapissa. Esim. maakuntataso voisi olla parempi tapa tarkastella eri alueita aluekehittämisen näkökulmasta.

Suunnitelmassa on mm. huomioitu Suomen logistinen asema ja saavutettavuuden haasteet, mutta käytännön tasolla esimerkiksi lentoliikenteen ja satamien kehittämiseen liittyviä investointeja ei tunnisteta kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi. Suomen viennistä 95% kulkee meriteitse, mutta Länsi-

Suomen osalta dokumentissa eivät korostu satamayhteydet, ja niitä tukevat elintärkeät maantieyhteydet riittävästi. Suomen kytkeytymisessä kansainvälisesti muuhun Eurooppaan suunnitelmassa tunnistetaan länsiyhteyksistä Merenkurkun ja pohjoisen Lapin raideyhteydet sekä Itämeren tunneli, mutta ei Turku-(Ahvenanmaa)-Tukholma -yhteyttä, joka on logistisesti erinomaisen potentiaalinen paikka kiinteälle yhteydelle länteen. Tämä yhteys on elinkeinoelämän suunnalta nostettu vahvasti esiin, ja se on myös eteläisen Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta tärkeä reitti. Esitämme, että yhteys lisätään suunnitelman kokonaisuuteen ja samalla painotetaan länsiyhteyksien huoltovarmuusaspektia.

Kaupunkiseutujen tarkastelu erikseen omana kohtanaan on hyvä lisäys. Joukkoliikenne mainintana voisi olla tässä mukana.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Väyläverkon kehittäminen ja kunnossapito on suunnitelman keskeinen tavoite ja toimenpiteet pääasiassa tukevat tätä. On kannatettavaa, että väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen Euroopan laajuisen liikenneverkon pullonkaulat eli TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttäminen. Varsinais-Suomessa TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat Turun ja Naantalın satamat, Turun lentokenttä, E18 sekä Turun ja Helsingin välinen raideyhteys. Ydinverkon on oltava asetuksen vaatimusten mukaisessa kunnossa vuoden 2030 loppuun mennessä, joten E18 Turun kehätien Raisio–Naantali-hanketta on kiirehdittävä.

Varsinais-Suomessa satamien kapasiteetin skaalaaminen ylöspäin on mahdollista, mutta edellyttää satamiin johtavien maanteiden E18 Turun kehätien sekä valtateiden 8, 9 ja 10 pullonkaulojen poistamista. Varsinais-Suomessa on kolme vilkasta vienti- ja tuontisatamaa, Turun, Naantalın ja Uudenkaupungin satamat. Jotta satamat voivat jatkossakin palvella laajalti koko maan ulkomaankauppaa, tulee niihin johtavat väylät myös alemman tieverkon osalta pitää asianmukaisessa kunnossa. Tämä edellyttää korjausinvestointien lisäksi myös olosuhteita parantavia uudisinvestointeja.

Alueellisen lentoliikenteen kirjaus poikkeaa hallitusohjelmasta ja kaipaisi ehkä tarkennusta. Lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa. Valtion ja elinkeinoelämän, ei lentoasemien pitäjien, tulisi määritellä kriteerit toiminnalle yhteistyössä. Aluetaloudelliset hyödyt toimivasta lentokenttäverkostosta ovat kiistattomat, kuten todettiin kauppakamareiden vuonna 2024 toteuttamassa selvityksessä (<https://turunkauppakamari.fi/news/tuore-selvitys-lentoliikenteen-taloudelliset-vaikutukset-ovat-varsinais-suomelle-ylivertaiset/>)

Turun kauppakamarin jäsenet ovat esittäneet huolensa suunnitelman esityksestä raskaan liikenteen taukopaikkojen syntyisestä markkinaehtoisesti. Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma edistää fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten sähkön, vedyn ja biopolttoaineiden, jakeluinfratuurin kehittämistä tie-, raide-, meri- ja lentoliikenteessä. Raskaan tieliikenteen jakeluinfra on vielä pääosin yksityistä, mutta sen

kehittämiseksi tarvitaan valtion ohjausta ja taloudellista tukea markkinaehtoisen toiminnan vauhdittamiseksi. Kehitystä tukemaan tarvitaan alue- ja maankäytön osalta julkisen sektorin taukopaikkojen käyttöön osoittamia alueita sekä infraa, sillä esimerkiksi jakeluverkoston rakentaminen tulee ottaa huomioon jo suunnittelu- ja kaavoitustasolla. Varsinaiset palveluntarjoajat taukopaikoilla sen sijaan ovat todennäköisesti kaupallisia toimijoita. Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja pysäköinnin tarvetta on joka tapauksessa, joten kansallisen jakeluinfraohjelman sitominen mukaan suunnitelmaan olisi pitkäjänteisen liikennesuunnittelun kannalta järkevää. Turun kauppakamari kannattaa mm. SKAL ry:n esitystä suunnittelutyöryhmän perustamisesta yhteistyössä kuljetusalan kanssa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan kaikissa väylämuodoissa elinkeinoelämän, liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden prioriteetit sekä TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset.

Perusväylänpidon rahoituksen tasaisuus suunnitelmassa on hyvä asia, jotta korjausvelan kasvu saadaan taitettua. Rahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida Suomen logistinen kilpailukyky ja yleinen kustannuskehitys, esimerkiksi bitumin hinta on edelleen korkealla. Rahoitusta tarvitaan päällystämisen lisäksi tasaisesti myös rakentamiseen ja liikenneverkon kehittämiseen, nyt rahoitusosuudet eivät ole tasapainossa. Kunnat eivät voi paikata valtiolle kuuluvien isojen väylähankkeiden rahoitusta. Väylät ovat investointi koko Suomeen ja niiden suunnittelun ja rahoituksen tulee olla valtakunnallista.

Valtion ja kaupunkiseutujen MAL-sopimukseen on esitetty nostettavan myös valtakunnallisten väyläyhteyksien kehittämishankkeita. Viime vuosina MAL-sopimukseen on sisällytetty myös laajoja valtatiehankkeita. MAL-sopimukset eivät ole oikea instrumentti valtateiden kehittämishankkeiden läpivientiin, vaan ne tulisi valtakunnallisen luonteensa perusteella sisällyttää valtion investointiohjelmiin.

Määritelty rahoitusmäärä ei riitä kaikkiin suunniteltuihin väylähankkeisiin, ja listalla on useita vielä kiirehdittäviä hankkeita, kuten E18 tien Raisio-Naantali TEN-T osuus. Suunnitelmassa voitaisiin huomioida paremmin EU-rahoituksen hyödyntäminen isoissa väylä- ja ratahankkeissa. Elinkeinoelämän järjestöt ovat esittäneet laajasti yhteisen huolensa CEF-rahoituksen jatkuvuudesta, sillä EU-laajuisen TEN-T-verkon kehittyminen edellyttää tulevaisuudessakin merkittäviä investointeja. Ilman merkittävää EU:n rahoitusosuutta liikenneverkkojen kehittyminen ei ole mahdollista. EU:n budjettineuvotteluissa Suomen tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan EU-tasoisien liikenneinfran rahoitusinstrumentin jatkuminen.

Väyläverkon investointiohjelman laatimisessa on tärkeää, että myös elinkeinoelämän sidosryhmät voivat osallistua aktiivisesti vuoropuheluun.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Toimintaympäristön muutoksen kuvaus on kattava ja nostaa esille viimeaikaiset muutostekijät. Turun kauppakamari toivoo tähän osioon myös kattavampaa tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän logistiikan tarpeita ennakoivaa osiota.

Kaupungistumiskehityksen huomioiminen aluerakenteellisena muutoksena on hyvä. Samassa yhteydessä on syytä nostaa esiin myös poikittaiset ja eri kasvukeskusten väliset keskinäiset yhteydet ja niiden kehitystarpeet.

Erillisenä huomiona nostamme esiin, että vuosien saatossa syntynyt korjausvelka ei ole valtion toiminnasta riippumaton toimintaympäristön muutostekijä. Ehdotamme kirjauksen poistamista toimintaympäristötekijöistä ja siirtämistä toisaalle yleiseen tilannekuvaan.

Muut huomiot?

Viime vuosien geopoliittiset kriisit ovat vaikuttaneet ja tulevat vaikuttamaan myös jatkossa merkittävästi Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen sekä siihen, miten houkutteleva Suomi on yritysten investointien kohteena. Väylät ja logistiikka on nähtävä myös huoltovarmuuskysymyksenä – jos Suomi haluaa olla osa Eurooppaa, on täältä oltava toimivat ja kriisinkestävät yhteydet Eurooppaan. Merikuljetusten merkitys on kasvanut entisestään ja Suomi tarvitsee Itämerelle useita vaihtoehtoisia kuljetuskäytäviä. Lentoliikenteen merkitys on kasvava, ja onkin huolestuttavaa, että yhteydet Suomeen ja erityisesti maakuntiin ovat viime vuosina lähinnä heikentyneet.

Turun kauppakamari toivoo Liikenne 12 suunnitteluun ja valtion päätöksentekoon ja investointiohjelmaan pitkäjänteistä näkökulmaa, joka ei keskity pelkästään korjausvelan kasvun taittamiseen, vaan näkee myös uudet infrahankkeet ratkaisevan tärkeinä menestystekijöinä, jotka ovat valtiorahoitteisia ja eivät ole riippuvaisia kuntien taloustilanteesta. Suomen kilpailukyky ei voi olla yksin kuntien vastuulla. Joka tapauksessa kuntien kaavoitus ja investoinnit alueensa infraan ovat alisteisia sille, että valtio on hoitanut oman osuutensa, eli väylien suunnitelmat ovat ajan tasalla ja investoinnit tehdään ajallaan.

Esimerkiksi Länsirata tukee Suomen kansainvälisiä yhteyksiä ja parantaa yhteistyötä erityisesti Ruotsin ja muun Euroopan kanssa. Raideverkostossa tulee huomioida mahdollisuus yhdistää Länsiradan kehittäminen kansainvälisiin reitteihin, kuten Rail Balticaan ja muihin TEN-T-verkoston osiin.

Ahonen Krista
Turun kauppakamari