

Asia: VN/18780/2023

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).**

### Lausunnonantajan lausunto

**Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

-

**Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).**

Ensimmäisestä valtakunnallisesta Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta päätettiin huhtikuussa 2021. Suunnitelman hyväksymisen jälkeen ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne on muuttunut merkittävästi.

Liikennejärjestelmä on erittäin tärkeässä roolissa huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmista. Orpon hallitusohjelmassa linjataan mm. seuraavat linjaukset, joilla on merkitystä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa päivitettäessä: Turvataan suomalaisen merenkulun ja kattavan satamaverkoston toimintaedellytykset, varmistetaan talvimerenkulun toimintaedellytykset, hallitus kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävytyteen sekä huolehditaan Suomen logistisesta kilpailukyvyystä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi.

Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään Ukrainaan kohdistuvan Venäjän hyökkäyssodan alettua. Tullin tilastojen mukaan (kesäkuu 2023) Suomen ulkomaankaupasta yli 95 prosenttia kulkee meritse, tuonnista jopa 97,7 prosenttia. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus on avainasemassa. Vaihtoehtoisia kuljetusreittejä on myös oltava, mutta niiden kautta voidaan kuljettaa vain marginaalinen osa ulkomaankaupan kuljetuksista, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen

korostuu. Meritse kuljetetaan teollisuuden raaka-aineiden ja varaosien lisäksi mm. polttoaineita, lääkkeitä, elintarvikkeita yms yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömiä tavaroita.

Häiriöihin varautuminen sekä merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen kaikissa oloissa tulisi olla liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa ja tavoitteissa nykyistä huomattavasti selkeämmin ja korostetummin muuttuneesta toimintaympäristöstä johtuen.

EU:n FitFor55-lakipaketti vaikuttaa myös merkittävästi liikennejärjestelmään. Merenkulun sisällyttäminen EU päästökauppaan vuoden 2024 alusta lähtien sekä Fuel EU maritime vuoden 2025 alusta lähtien tulee kasvattamaan Suomen logistisia kustannuksia merkittävästi ja vaikuttaa kansainväliseen saavutettavuuteen. Tämä tulisi huomioida arvioinnissa, liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä toimenpiteiden valmistelussa.

Lisäksi vihreän siirtymän ja liikenteen käyttövoimamurroksen (kaikissa liikennemuodoissa, ml. meriliikenne) vaikutukset liikennejärjestelmään ja jakeluinfraan tulisi tarkastella perusteellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä.

Kappaleessa 4.1 Kansainväliset veloitteet ja sopimukset sivulla 47 avataan EU komission kestävän ja älykkään liikenteen strategiaa ja todetaan tavoitteet liikennemuotosiirtymästä raiteille, mutta tekstistä puuttuu kokonaan vastaava tavoite lähimerenkulkuun ja sisävesiliikenteeseen liittyen. Strategiassa todetaan, että sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee kasvattaa 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Tämä tavoite tulee sisällyttää tekstiin ja huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Myös IMO:n kv merenkulun kasvihuonekaasustrategian päivitys kesällä 2023 tulisi päivittää tekstiin.

**Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?**

-

Tuurnala Tiina  
Suomen Varustamot ry