

Asia: VN/18780/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Monipuolinen vuorovaikutus eri toimijoiden kanssa varmistaa, että suunnitelma huomioi riittävällä tavalla eri alueiden sekä eri elinkeinosektoreiden näkemykset ja tarpeet, ja lisää syntyvän suunnitelman hyväksyttävyyttä.

Vuorovaikutussuunnitelma vaikuttaa pääpiirteissään hyvältä ja kiitämme ministeriötä tähän mennessä järjestetyistä tilaisuuksista. Suunnitelmassa mainittujen suuraluekeskustelujen lisäksi ehdotamme, että alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät huomioidaan yhtenä keskeisenä tahona vuorovaikutuksessa. Näin varmistettaisiin, että alueellinen liikennejärjestelmätyö ovat aidosti mukana, kun valtakunnallista näkemystä muodostetaan.

Vuorovaikutussuunnitelmassa on mukana teemakohtaisia työpajoja. Toivomme, että niitä järjestetään riittävä määrä, jotta eri elinkeinosektoreiden (teollisuus, matkailu, metsätalous, energia jne.) toisiaan täydentävät tarpeet tulevat riittävällä tavalla huomioituksi. Huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus ja toimintavarmuus nousevat yhdeksi keskeiseksi teemaksi suunnittelussa. Myös tähän vuorovaikutukseen tulee näkemyksemme mukaan osallistaa eri elinkeinoaloja, jotta niiden toiminta kriisitilanteissa tulee huomioitua liikennejärjestelmässä.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistus on yksi tärkeimmistä alkaneen hallituskauden liikennepoliittisista linjauksista. On tärkeää, että suunnitelman visio ja tavoitteet

tukevat koko Suomen saavutettavuutta, huomioivat liikenneverkon merkityksen alueiden ja elinkeinojen kehittämisessä sekä tukevat Suomen huoltovarmuutta ja kriisinkestävyyttä.

Voimassa olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa ja tavoitteissa on paljon hyviä kirjauksia, ja niiden mukaisten asioiden toteuttamiseen tulee panostaa. Voimassa olevassa visiossa todetaan mm., että liikennejärjestelmä takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämällä ja että logistiikan kustannukset ovat pienentyneet ja Suomi on onnistunut ratkaisemaan liikenneverkon rahoitusta koskevan haasteen. Pohjoisessa ja erityisesti Lapissa väylissä on merkittäviä puutteita elinkeinoelämän näkökulmasta, ja logistiikan kustannukset ovat suunnittelukaudella olleet kasvussa. Liikenneverkon rahoituksessa on valtavia haasteita, joiden ratkaiseminen on välttämätöntä.

Visiossa ja tavoitteissa on muutostarpeita, jotta muuttunut geopoliittinen tilanne tulee riittävällä tavalla huomioiduksi. Aiemman suunnitelman laatimisen jälkeen Venäjän hyökkäysota Ukrainaan ja Suomen Nato-jäsenyys ovat muuttaneet merkittäväällä tavalla myös liikennejärjestelmään kohdistuvia tarpeita.

Liikennejärjestelmän tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden rinnalle tulee nostaa huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuuden varmistaminen sekä Suomen ulkomaankaupan turvaaminen myös mahdollisissa kriisioloissa.

Nämä korostavat maayhteyksien kehittämistä länteen, Ruotsiin sekä Norjan satamiin Narvikiin ja Tromssaan. Suomen liikennejärjestelmän tulee nivoutua sujuvasti yhteen läntisten naapureiden liikennejärjestelmään. Suomen on vahvistettava yhteistä liikennesuunnittelua Ruotsin ja Norjan kanssa, ja poistettava Itämeren merikuljetuksille vaihtoehtoisten kuljetusreittien pullonkauloja. Kriisitilanteissa Lapin maarajojen kautta olisi teoreettisesti järjesteltävissä puolet Suomen viennistä ja tuonnista. Todellisuudessa välityskyky ei kykene vastaamaan tarpeisiin ilman merkittäviä panoksia liikenteenteen sujuvoittamiseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Myös Valtioneuvoston 2022 tulevaisuusselonteossa on painotettu kriittisen tavaraliikenteen vaihtoehtoisten reittien parantamista tarkastelemalla erityisesti yhteyksiä pohjoisessa Ruotsiin ja edelleen Norjan satamiin.

Koko Suomen ja sen eri alueiden saavutettavuus eri liikennemuodoin on tärkeä tavoite. Kestävyys osalta voimassa olevissa tavoitteissa todetaan, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Korostamme että kestävämmän liikenteen tavoitteen tulee koskea koko Suomea ja ihmisten liikkumisen lisäksi myös elinkeinojen kuljetuksia. Elinkeinojen kuljetusten kestävyys lisäämisessä tärkeitä keinoja ovat tieverkon (myös alemman tieverkon) kunnon parantaminen, HCT-väylät sekä raideliikenteen kehittäminen, ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistäminen mm. tukemalla raskaan liikenteen siirtymää kohti hiilineutraaliutta.

Edellisen suunnitelman laatimisen jälkeen myös vihreän siirtymän edistäminen on noussut entistä suurempaan asemaan. Liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi liikennejärjestelmän tulee osaltaan edistää vihreän siirtymän investointeja, joita on suunnitteilla merkittäväällä tavalla Pohjois-Suomessa. Lapin kauppakamarin selvityksen mukaan Pohjois-Suomessa on 76 mrd euron investointipotentiali, josta 12,8 mrd euroa on vahvistettuja ja loput eri asteisesti suunnitteilla. Vihreän siirtymän edistäminen lisää tarvetta kriittisille mineraaleille ja paineita Lapin kaivoshankkeiden toteuttamiselle. Lappi on keskeisessä roolissa myös tuulivoiman kasvussa.

Matkailu on merkittävässä kasvussa ja investoinnit keskittyvät Rovaniemen lisäksi matkailukeskuksiin. Lapin lentokentille saapuu entistä enemmän suoria kansainvälisiä reittilentoja, talvella 2023/2024 yhteensä 43 suoraa reittiä Euroopan kohteista. Kansainvälinen reittiliikenne ei siis talvella enää ohjaudu pelkästään Helsinki-Vantaan lentokentän kautta. Markkinaehtoisen liikenteen ohella on ostoliikenteellä edelleen tarpeen turvata elinkeinojen kehittymisen kannalta tärkeitä yhteyksiä. Matkaketjujen kehittäminen sujuvaksi ja helposti ostettaviksi on oleellista. Alueen asukaslukujen käyttäminen taustalla ei Lapin osalta anna oikeaa kuvaa alueen väkimäärästä ja liikennepalvelujen tarpeesta. Matkailun sesonkien aikaan alueella väkimäärä on merkittävästi virallista asukaslukua suurempi, tähän vaikuttaa niin matkailija-asiakkaiden, mökkiläisten kuin sesonkityöntekijöiden määrä.

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

Liikenteellä ja väylillä on suuri merkitys alueiden elinkeinojen kehittymiselle ja investoinneille. Tälle tulee asettaa arvioinnissa nykyistä enemmän painoarvoa. Toimivat väylät ja yhteydet ovat olennaisia investointien mahdollistajia niin jalostavan teollisuuden, tuulivoiman, kaivostoiminnan kuin matkailunkin osalta. Investointien toteutuminen edellyttää, että liikenteen pullonkauloja puretaan ennakoivasti. Jatkossa perinteisiä liikenne-ennusteita tulee täydentää tarkastelulla, joka huomioi isot investoinnit ja elinkeinojen kehittymisen nykyistä paremmin.

Käytössä oleva vaikutusten arviointikriteeristö painottaa liikaa hyöty-kustannuslaskelmia ja ajan arvostusta, jotka suosivat vain suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeita. Tämänkaltainen kriteeristö jättää harvemmin asutussa pohjoisessa elinkeinoille ja investoinneille sekä sotilaalliselle liikkuvuudelle ja huoltovarmuudelle tärkeän kehittämisen hyvin vähälle huomiolle.

Ehdotamme, että vaikutusten arvioinnissa huomioidaan nykyistä paremmin seuraavat seikat:

- vaikutukset huoltovarmuuden, kriisinkestävyden ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseen
- vaikutukset eri alueiden elinkeinojen kehittymisedellytyksiin ja investointeihin
- vaikutukset yritysten logistiikan kustannuksiin
- vaikutukset korjausvelan vähentämiseen

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden osalta keinoina painotetaan mm. liikenteen sujuvuutta ja häiriöttömyyttä kansainvälisen liikenteen reiteillä (TEN-T- verkko, laiva- ja lentoliikenne). Huomautamme, että tässä tulee ottaa huomioon myös TEN-T verkon ulkopuoliset keskeiset kansainvälisen liikenteen reitit. Lapista esimerkiksi huoltovarmuuden kannalta tärkeä yhteys Norjaan (VT21) on vielä TEN-T verkon ulkopuolella.

Alueiden välisen saavutettavuuden osalta arvioinnissa korostetaan maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä sekä yhteyksiä maakuntakeskuksista pääkaupunkiin. Tässä pyydämme huomiomaan, että esimerkiksi Lapissa maakuntakeskuksia on kaksi, Rovaniemen lisäksi Kemi-Tornio. Tämä on linjattu voimassa olevassa Lapin maakuntaohjelmassa. Muistutamme myös, että matkailun tarpeet tulee huomioida niin kansainvälisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arvioinnissa.

Arviointiohjelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamista muuhun kansalliseen valmisteluun ja listataan Liikenne 12 -suunnitelmaan kytkeytyviä prosesseja ja strategioita. Tässä tulee huomioida myös hallitusohjelmaan kirjattu Pohjoisen ohjelman valmistelu.

Lisätietoja:

Lapin kauppakamari

Toimitusjohtaja Liisa Ansala, liisa.ansala@chamber.fi , p. 044 577 7514

Edunvalvontapäällikkö Hanna Baas, hanna.baas@chamber.fi, p. 040 665 8720

Baas Hanna
Lapin kauppakamari