

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?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimivuutta koskevassa strategisessa linjauksessa tulisi määritellä myös liikenneverkon hyvin pitkän aikavälin (tavoitevuosi 2050 ja siitä eteenpäin) liikennejärjestelmän ja -verkon puutteita ja tavoitteita.

Nykyinen Liikenne 12 keskittyy toimivuustarkasteluissa lähinnä olemassa olevan liikenneverkon käsittelyyn, joten laajempaa verkollista kattavuutta, puutteita ja ongelmakohtia käsitellään lähinnä maakunnallisten ja ylimaakunnallisten tahojen toimesta, millä ei päästä riittävästi arvioimaan valtakunnallisen tai useiden maiden keskinäisen liikennejärjestelmän ja -verkon puutteita.

Liikenne 12 -suunnitelman toimenpideohjelman kansainvälistä yhteistyötä käsittelevässä osiossa tulee kuvata Suomen liikenneverkkojen asemaa kansainvälisesti ja Pohjoismaiden tasolla. Lisäksi olisi syytä kuvata vuonna 2022 alkaneen Ukrainan sodan jälkeen tapahtuneita liikennevirtojen muutoksia, jotka ovat merkittävästi muuttaneet mm. Suomen logistisia ketjuja ja lentoliikenteen reittejä. Ukrainan kriisin seurauksena on Länsi-Suomen merkitys kansainvälisen liikenteen välittäjänä korostunut, minkä olisi syytä näkyä myös panostuksina liikenneinfraan.

Alueellisia painotuksia ei ole suunnitelmassa perusteltu tai avattu. Länsi-Suomen osalta valinnat ovat hyviä, mutta on tärkeää huomioida myös sotilaallinen liikkuvuus, matkailuyhteydet ja olemassa oleva liikenneverkon ylläpito.

Huoltovarmuuden painotuksen toivotaan kattavan ohjauksen toimivuuden, ennakoivuuden, häiriöttömyyden ja turvallisuuden. Suunnitelmaan kirjatun mukaisesti investoinneista ym. päätettäessä tulee muistaa, että kansainvälinen saavutettavuus (kansainväliset kuljetusketjut) pitää sisällään myös alueiden sisäisen ja keskinäisen saavutettavuuden.

Meri- ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistaminen on huomioitu, mikä on Satakunnalle ensiarvoisen tärkeää. Lentoasemien osalta toisaalta ollaan määrittelemässä strategisesti tärkeimpien lentoasemien verkkoa, mikä voi olla ristiriidassa (hallitusohjelman mukaisen, luonnoksessa mainitun) nykyisen lentoasemaverkon säilyttämisperiaatteen kanssa.

Tieliikenteen turvallisuutta parantavat toimet, kuten kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittäminen, tievalaistuksen parantaminen ja liittyminen uudistukseen, ovat perusteltuja painopisteitä maanteiden kehittämisessä. Liikenneturvallisuus on tärkeä kehitettävä

teema Satakunnassa, jossa liikenneturvallisuusriskit ovat korkealla tasolla osittain pääteiden liikenneinfran puutteiden takia.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpiteitä on esitetty kattavasti eri teemoille. Kestävyystavoitteen ekologisesti

kestävään liikennejärjestelmään olisi syytä lisätä luonnon ydinalueet ja niihin liittyvät ekologiset käytävät, jotka olisi syytä ottaa huomioon liikenneinfran suunnittelussa ja toteutuksessa. Näin olisi mahdollista sekä edistää liikenneturvallisuutta että samalla lieventää toimenpiteiden luontoon kohdistuvia vaikutuksia.

Satamien merkitys kansainvälisen liikenteen ja logistiikan painopistealueina on nostettu hyvin esiin, mikä on tärkeää Raumalle. Talvimerenkulun rahoituksen nostaminen on tärkeää Suomen ulkomaan tuonnin ja viennin logistiikan turvaamiseksi. Satamat ovat kansainvälisten kuljetusketjujen keskeisiä solmukohtia ja kuuluvat yhteiskunnan kriittisiin toimintoihin. Satamien maantie-, raide- ja tietoliikenneyhteyksien kehittämistä tulee tarkastella sitä vastaavasti. Investointien EU-rahoitusmahdollisuuksien varmistaminen ja politiikka- ym. toimet meriliikenteen ja satamien kilpailukyvyn turvaamiseksi ovat tärkeitä.

Merituulivoimahankkeiden ja niiden vaikutusten suunnitelmallinen huomiointi suhteessa meriliikenteeseen ja laivaväylien avoimena pysymiseen on tarpeen.

Raideliikenteen ostopalvelusopimusten ja tarvittavien infratoimenpiteiden yhteensovitus suunnittelu- ja investointiohjelmissa on järkevää. Alueelliset tilanteet, muutosten suuruusluokka ja riittävien palvelujen säilyminen on kuitenkin otettava huomioon liikenteen järjestämisessä. Kunnille

yhä enenevässä määrin siirtyvät erilaisten liikenne- ym. palvelujen rahoitusvastuut tekevät suunnitellusta tilanteesta erittäin haastavan ja vaarantavat saavutettavuuden (mm.

opiskelu-, työssäkäynti- ja asiointiliikkumisen) toteutumisen. Joukkoliikenteen tukien lähentäminen suunnitelmaluonnoksen suhteessa aiheuttaa riskin joukkoliikenteen käytön vähentymiselle ja henkilöautoliikenteen ja hiilidioksidipäästöjen kasvamiselle, mikä on vastoin Liikenne 12 ja hallitusohjelman tavoitteita.

Rauman kaupunki pitää hyvänä suunnitelman linjausta, että huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet turvataan tarvittaessa ostopalveluliikenteellä. Porin lentokenttä kuuluu määriteltäviin kansallisesti strategisesti tärkeisiin lentoasemiin mm. koulutusroolinsa (Suomen ilmailuopisto ja Winnovan lentokonetekniikan koulutus), saavutettavuusnäkökulman, lentoliikenteen luonteen (erityisesti vientiteollisuuden tarpeet), ja huomattavan aluetaloudellisen merkityksensä vuoksi (kts. kauppakamarien selvitys v. 2024). suunnitelmassa todetaan, että ”Liikenneverkkoja tai palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa.

Elinkeinoelämän investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.” Rauman kaupunki pitää Suomen kasvumahdollisuuksien kannalta välttämättömänä, että elinkeinoelämän investointien edellyttämiin liikenneyhteyksiä koskeviin toimiin on käytettävissä valtion rahoitusta. Tarvittaviin uusiin yhteyksiin kuuluvat esim. työvoiman liikkuvuutta ja alueellista saavutettavuutta vahvistava Rauma-Kokemäki -henkilöraide liikenteen käynnistäminen.

Rauman kaupunki pitää hyvänä sitä, että valtio ja seudulliset liitot laativat menettelytavan, jolla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueiden erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Vuorovaikutus vahvistuu ja systematisoituu, ja tietojen keruu alueilta yhtenäistyy.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Perusväylänpidon rahoituksen lisääminen ja kehittämisrahoituksen vähentäminen ovat perusteltuja toimenpiteitä, jotka vähentävät korjausvelkaa niin maantie- kuin rataverkollakin. Tärkeä periaatteellinen linjaus on se, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Kuntien mahdollisuudet hankkeiden ja kunnossapidon yhteisrahoittamiseen vaihtelevat suuresti ja monilta osin heikentyvät edelleen erilaisten

kustannusten ja rahoitusvastuiden lisääntyessä. Suunnitelman mukaan kehittämisrahoitus kohdennetaan pääasiassa TEN-T vaatimusten täyttämisen. Kohdennuksissa tulee TEN-T ydinkäytävien ja -verkon lisäksi huomioida myös kattavan verkon ja muiden pääväylien tarpeet.

Raskaan liikenteen suurteholataus- ja taukopaikkojen odotetaan syntyvän TEN-T verkolle markkinaehtoisesti. Kaupunkiseutujen ja -solmujen ulkopuolella, kaupunkien välisillä maaseutumaisilla tieosuuksilla voi tavoitteiden saavuttamiseksi olla tarvetta valtion rahoitukseen ja koordinointiin.

Yksityisteiden merkitys elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja koko maan saavutettavuuden kannalta on tärkeä huomioida rahoitusta kohdennettaessa. Nykyisessä taloustilanteessa (ja siitä huolimatta) on välttämätöntä, että valtio tarvittaessa turvaa ostopalveluksella alueellisen ja paikallisen linja-auto- ja henkilöraide liikenteen vähimmäispalvelutason säilymistä, millä mahdollistetaan työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointiliikkuminen. Joukkoliikenteen ostopalveluksen lisäys 10 M€ vuodesta 2029 alkaen on tärkeä, mutta mahdollisesti liian vähäinen kustannustason nousuun verrattuna.

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

Rauman kaupungin näkemyksen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi ja ympäristöselostus on kattavasti ja selkeästi laadittu. Vaikutusten arviointi on kuitenkin varsin yleispiirteinen. Esitämme, että jatkosuunnittelussa vaikutusten arviointia tulee täydentää ja täsmentää. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 on tavoitteiden ja niitä tarkentavien strategisten linjausten lisäksi myös alueellisia painotuksia.

Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon alueellisten painotusten vaikutukset ottaen huomioon kunkin alueen erityispiirteet.

Ympäristöselostuksen mukaan suunnitelman merkittävimmiksi haitallisiksi ympäristövaikutuksiksi on arvioinnissa tunnistettu kehittämis- ja parantamisinvestointien vaikutukset. Vaikutukset kohdentuvat luonnonvarojen käyttöön, luonnon monimuotoisuuteen, rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä raideliikenteestä aiheutuvaan meluun ja tarinaan.

Kehittämis- ja parantamisinvestointien lisäksi voi toimintaympäristön muuttuessa tapahtua myös liikennevirroissa muutoksia, jolloin erityisesti olemassa olevan liikennejärjestelmän ympäristövaikutukset kuten melun ja värinän haittavaikutukset saattavat lisääntyä. Jatkosuunnittelussa tulee huolehtia, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää

myös ympäristöselostuksen mukaiset haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteet ja niille on varattu riittävä rahoitus.

Muut huomiot?

On positiivista, että toimenpideohjelmassa on nimetty vastuullisia tahoja joillekin toimenpiteille, mikä selkeyttää ja niiden toteutusta. Länsi-Suomen alueellisia linjauksia on Liikenne 12 otettu huomioon, mutta suunnitelmaluonnoksen aluetilaisuudet syksyiltä jäivät pitämättä, mikä heikentää Liikenne 12 suunnitelman osallistamisprosessia.

Saive Mikael
Rauman kaupunki - Tekninen toimiala, aluepalvelut