

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?

Yleistä

Pohjanmaan kauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta vuosille 2026–2037.

Viime vuosien geopoliittiset kriisit ovat vaikuttaneet Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen sekä ulkomaisten yritysten investointihalukkuuteen. Merikuljetusten reittien merkitys on kasvanut samoin, kun lentoliikenteen kansainvälinen saavutettavuus on heikentynyt uudessa geopoliittisessa tilanteessa. Kokonaisuutena liikennejärjestelmäsuunnitelma ankkuroituu maailman poliittiseen tilanteeseen, jossa epävarmuus, vastakkainasettelu, taloudellinen turbulenssi sekä ihmisten arvojen muuttuminen ja vallitsevien valtarakenteiden ja jopa instituutioiden haastaminen kytee voimakkaana.

Nämä ilmiöt näkyvät myös suunnitelmassa, jossa on monia viittauksia huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, varautumiseen ja läntisten yhteyksien parantamiseen liittyen. Kaiken kaikkiaan liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset on kuvattu ansiokkaasti.

Tulevaisuuteen suunnitelmassa rohjetaan kurkistaa sen sijaan ujon varovaisesti. Eri puolille maata – ja erityisesti länsirannikolle – rakentuvaan kasvuun ei ole uskallettu uskoa. Päinvastoin nähdään, että

erilaiset henkilö- ja tavaravirrat jatkavat lineaarista, enimmäkseen vähenevää kehityskulkua. Tulevaisuustietoa ei ole riittävästi hyödynnetty.

Pidämme tärkeänä, että elinkeinoelämän investointeihin liittyviin väylien kehittämistarpeisiin reagoidaan ja niitä ennakoidaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla tulee huomioida elinkeinoelämän investointisuunnitelmat ja varautua niiden mukaiseen liikenteen kehittämiseen. Pohjanmaalla on EK:n ylläpitämän dataikkunan mukaan seuraavan kymmenen vuoden ajalle suunnitteilla 35,5 miljardin edestä investointeja. Niistä osa on jo nyt käynnissä. Länsi-Suomi kasvaa ja kehittyy.

Tärkeäksi tavoitteeksi tulisi suunnitelmassa nostaa myös kansainvälisten yhteyksien kehittäminen – Suomi tarvitsee Itämeren merireiteille useita vaihtoehtoisia kuljetuskäytäviä. Esimerkiksi Merenkurkun kiinteä yhteys voi muodostua tärkeäksi vaihtoehdoksi tilanteessa, jossa Itämeren eteläosan häiriöt kasvavat. Elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfralle ja -palveluille tulisi nostaa painokkaammin esiin taustassa ja tavoitteissa.

Kasvun ajurina on katsottu lähinnä vähenevää väestöä, mikä voi aiheuttaa kohtalokkaita seurauksia, kun investoivan teollisuuden mittaviin tarpeisiin liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi kyetä vastaamaan yllättävän nopeasti.

Katseen kääntyminen länteen ja Suomen länsiyhteyksien vahvistaminen on tunnistettu hyvin, tosin niiden huomioiminen ei näy riittävästi toimenpiteissä. Kun huomioidaan suunnitelmaan ja sen sisältöihin vaikuttanut ristipaine ja talouden heikko tilanne, ehkä juuri siksi Liikenne 12:ssa esitetyt toimenpiteet ovat melko varovaisia, jopa riittämättömiä, ja liikennejärjestelmän kunnollinen pitkän ajan visio puuttuu.

Kansainväliset yhteydet

Kansainvälisten yhteyksien kehittämisen osalta suunnitellut toimenpiteet ja tunnistetut tarpeet ovat lähtökohtaisesti hyviä. Päärata on mahdollista kytkeä Eurooppaan mm. Vaasassa Merenkurkun kiinteään yhteyden ja Helsinki-Tallinnan tunnelin kautta Rail Balticaan, jolloin kehitetään liikenneverkkoa koko Pohjolan osalta.

Vaikka näiden hankkeiden toteutuminen ottaakin aikaa, niin valtiolla tulisi olla pitkän tähtäimen visio ja tiekartta suurien hankkeiden, kansainvälisten yhteyksien ja liikenneverkon kokonaiskuvasta (mm. raideleveys), jossa hyvänä työkaluna toimisi kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta.

Lentoasemat ja lentoliikenne

Lentoasemaverkosto on keskeinen Suomen talouskasvussa ja viennin mahdollistajana, ja sen merkitys on kasvanut globaalissa kilpailussa. Lisäksi monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden, terveydenhuollon ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Suomen viennistä 71 % keskittyy maakuntiin. Maakuntakenttien tärkein tehtävä on yritysten ja osaajien pääsy nopeasti maailmalle ja takaisin sekä kansainvälisten matkailijoiden tuoman arvonlisän mahdollistaminen.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite on jätetty liikennejärjestelmäsuunnitelmasta pois, ja se tulee ehdottomasti kirjata edelleen tavoitteeksi.

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa Liikenne 12 –suunnitelmassa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on sisällytetty Liikenne 12 -suunnitelmaan. Tämän vuoksi suunnitelmaan olisi hyvä kirjata valtion tavoite kansainvälisen saavutettavuuden osalta ja tunnistaa lentoyhteyksien keskeinen rooli siinä. Tavoitteena voisi olla turvata Suomen kansainvälinen saavutettavuus erityisesti vientivetoisen elinkeinoelämän sekä matkailun näkökulmasta.

Nyt suunnitelmassa painottuu erityisesti lentoasematoiminnan yritystaloudellinen kannattavuus (Finavia), joka ei edusta strategista näkökulmaa. Lentoasematoiminnan ja lentoliikenteen osalta on tärkeää ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt.

Valtion tulee tarjota liikenneinfra myös alueellisiin yhteyksiin, kuten muillakin liikennemuodoilla.

Tämän vuoksi valtion tulee varmistaa Finavian nykyisen lentoasemaverkoston kattavuus ja lentoliikenteen ylläpitäminen maakuntakentille, johon kuuluvat muun muassa Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemat.

Valtion tulee osoittaa lentoaseman pitäjälle riittävä rahoitus maakuntakenttien ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi budjetti- tai muulla rahoituksella yli hallituskausien. Valtion tulee myös huolehtia ostopalveluliikenteenä yhteydet niille lentoasemille, joissa markkinaehtoiseen liikenteeseen ei ole vielä päästy. Tavoitteena on markkinaehtoisuuden syntyminen, mutta toimintavarmuuden vuoksi yhteyksissä ei saa syntyä katkoja. Lentoliikennepalvelujen tulee syntyä pitkällä aikavälillä markkinaehtoisesti, mutta markkinaehtoisia palveluja ei voi syntyä ilman lentokenttäinfraa.

Satamat ja vesiväyläverkko

Suunnitelma tunnistaa merenkulun keskeisen roolin Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Tämä ei kuitenkaan välity väyläverkon kehittämisenäkymissä. Olemassa olevien vesiväylien ylläpitämiseen, kehittämiseen ja myös investoinneille tulee pystyä varmistaa vuosittain riittävä rahoitus. Investointien lykkääminen on lyhytnäköistä tilanteessa, jossa Suomen kansantalous ja huoltovarmuus on korostuneen riippuvaisia merikuljetuksista.

Toimintaympäristön muututtua Länsi-Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä ja Suomen saavutettavuutta, huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta on tärkeää. Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä. Panostaminen satamiin ja niiden yhteyksiin edesauttaa samalla myös puhtaan siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden sijoittumista Suomeen, mutta myös jo olemassa olevien yritysten kasvua. Erityisesti länsirannikon satamilla on muuttunut logistinen rooli uudessa maailmanpolitiikassa.

Pohjalaissatamat (Kokkola, Pietarsaari, Vaasa, Kaskinen) ovat profiloituneet alueensa teollisuuden ja laajojen takamaidensa tarpeiden mukaan ja investoineet merkittävästi mahdollistamaan elinkeinoelämän kasvua. Satamien rooli monipuolisen rahdin käsittelyssä, varastoinnissa ja käsittelyssä vahvistuu edelleen. Ne ovat tärkeitä solmukohtia mahdollistamaan puhtaan siirtymän etenemistä. Vaasan satamalla on myös erityisrooli matkustajaliikenteen osalta matkailun edistämisessä.

Satamien roolia ja valmiuksia toimia energiasatamina tulee vahvistaa. Nykyisellään niillä on rooli maatuulivoiman kuljetuksissa, varastoinnissa ja kokoonpanossa. Jatkossa myös merituulivoiman rakentuminen voi tuoda uudenlaisia tarpeita myös sähkönsiirtoinfran rakentamiselle satamiin. Lisäksi satamien tehtävää merenkulun vähäpäästöistämiseksi tulee edistää, ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua tukea. Samoin tarkoituksenmukaisista raideyhteyksistä (ml. raideleveys) satamiin tulee huolehtia.

Satamien investoinneissa on viitattu EU-rahoitusmahdollisuuksiin. Kuitenkin EU-komission suunnitelma kanavoida liikenteen rahoitusta pääasiallisesti kansallisten suunnitelmien kautta uhkaa jättää liikennesektorin vahvemmin kansallisesti kohdennettavan rahoituksen varaan.

Suomen satamien investoinneille ei ole ollut tarjolla kansallista rahoitusta, vaan rahoitus on perinteisesti jätetty EU-rahoituksen varaan. Mikäli liikennesektorin EU-rahoitus suuntautuu jatkossa yhä vahvemmin kansallisten budjettien kautta, on huolena, että rahoituksen saatavuus ja investointimahdollisuudet heikkenee entisestään Suomen tiukan taloudellisen tilanteen vuoksi. Tämä heikentäisi yhtenäisiä, rajat ylittäviä yhteyksiä ja riskeeraisi satamien väliset tasavertaiset toimintamahdollisuudet Euroopassa.

Jatkossakin tarvitaan EU-tasoinen liikennebudjetti ja Connecting Europe Facilityn kaltainen instrumentti, joka tukee strategisesti tärkeitä, eurooppalaista lisäarvoa luovia infrastruktuurihankkeita suoran rahoituskanavan avulla.

Yksityiskohtaisemmat tekstihuomiot

4.1 Visio

s. 28

Visio: ”Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava”

Ottaen huomioon hallitusohjelman linjaukset, olisi hyvä ottaa myös elinkeinoelämän tarpeet huomioon.

Muokkausehdotus:

Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä taloudellisesti kaikille väestöryhmille saavutettava ja Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kasvua tukeva.

4.2 Tavoitteet

s. 30:

Huomio:

Liikennejärjestelmän taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

Tässä olisi yhtä lailla tärkeää huomioida se, että taloudellista kestävyyttä tuotetaan myös liikennejärjestelmällä ja väylillä. Niillä mahdollistetaan eri alueiden teollinen ja muu tuotanto ja

taloudellisen lisäarvon tuotto kansantaloudelle. Eli investointi väyliin on myös kasvun mahdollistaja koko kansantaloudelle.

4.4 Alueelliset painotukset

s. 30:

Huomio:

Alueelliset painotukset on rajauksena jossain määrin keinotekoinen niin kartoille piirrettyjen aluerajaisten kuin strategisten painosten osalta. Suomi on pieni maa, ja liikenne toimii sujuvasti aluerajojen yli.

Matriisin elementit ovat suurimmaksi osaksi läsnä kaikilla alueilla. Yksi ratkaisu voisi olla laajentaa matriisia ja ottaa käyttöön värikoodiston, jolla painotusten vahvuutta voisi kuvata. Nykyisessä esityksessä vaarana on, että luonnehdintoja luetaan siten, että jos tiettyä painotusta ei ole mainittu, niin ”sitä ei ole”. Tämä voi aiheuttaa turhaa kriittisyyttä alueilla.

Kokonaan toinen kysymys on, onko alueellisille painotuksille ylipäättään tarvetta suunnitelmassa. Niillähän ei nyt näyttäisi olevan konkreettista funktiota toimenpiteiden linjaamisessa. Ehkä tulee näkyviin sitten investointiohjelmassa?

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

4.6.1.1 Perusväylänpito

s. 40:

Huomio:

Perusväylänpidon rahoituksen lisäys noin 500 M€:lla on perusteltua – etenkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, jossa tiestöllä verkostona voi olla suurempi merkitys kuin yksittäisillä väylillä.

s. 42:

Huomio:

Toimenpiteissä mainitaan, että määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan jopa luopua.

Kirjauksen epämääräisyys antaa käytännössä täyden valtakirjan väylien suhteen. Se luo tarpeettoman vaikutelman lakkauttaa lähes mitä vain infraa, jos liikennemäärät ovat pieniä. Etenkin raideliiketeessä vähäliikenteisiä ratoja on useita, myös tiestöllä on huomattava määrä vähäliikenteisiä teitä. Rataverkolla liikennemäärien vähyys johtuu osin myös siitä, ettei ratojen kunnostamiseen ole panostettu, vaan niitä on ehkä tarkoituksen mukaisesti ajettu alas, yhä huonompaan kuntoon. Toimenpiteiden osalta on suotavaa tehdä kattavaa vaikutustenarviointia sekä toteuttaa aktiivista ja laajaa vuoropuhelua erityisesti alueiden ja elinkeinoelämän kanssa. Tässäkin tulisi huomioida huoltovarmuus- ja puolustukselliset tekijät. On heikkoa väylänpitosuunnittelua, jos väylistä luovutaan vain rahan puutteen takia.

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

s. 43-44:

Huomio:

Kirjaukset pääradan peruskorjauksen ja parantamisen osalta ovat kannatettavia. Pääradan parantaminen on pitkäkestoinen prosessi ja se jakautuu kestoltaan useammalle hallituskaudelle. Esitetty rahoitus 30 M€ vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen vaatii isompia satsauksia, jotta se ei veny kymmenien vuosien mittaiseksi.

s. 44:

Huomio:

Raskaan liikenteen lataus- ja taukopaikkojen odotetaan syntyvän TEN-T-verkolle markkinaehtoisesti. Erityisesti kaupunkiseutujen ja kaupunkisolmujen ulkopuolella, maakuntien välisillä tiejaksoilla, voi kuitenkin olla tarve valtion koordinointiin tavoitteiden saavuttamiseksi.

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot

s. 47:

Ehdotetaan poistettavaksi tämä kappale, ei kuulu strategia-asiakirjaan:

Ennen kriisejä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.

Ehdotetaan lisättäväksi:

Lentoasemaverkosto on keskeinen Suomen talouskasvussa ja viennin mahdollistajana, ja sen merkitys on kasvanut globaalissa kilpailussa. Lisäksi monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden, terveydenhuollon ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Suomen viennistä 71 % keskittyy maakuntiin. Maakuntakenttien tärkein tehtävä on yritysten ja osaajien pääsy nopeasti maailmalle ja takaisin sekä kansainvälisten matkailijoiden tuoman arvonlisän mahdollistaminen. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi valtio varmistaa lentoliikenteen pitkäjänteisen näkymän.

4.6.2 Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

s. 50:

Huomio:

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite on jätetty liikennejärjestelmäsuunnitelmasta pois, ja se tulee ottaa edelleen mukaan.

Ehdotetaan lisättäväksi:

Valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty muilla keinoin.

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

s. 50:

Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä 2025.

Muokausehdotus:

Säilytetään Finavian nykymuotoinen lentoasemaverkko ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa. Kehitetään kotimaan lentoliikennettä ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta turvataan vientiteollisuuden, matkailun ja huoltovarmuuden kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä. Tähän tarvittava rahoitus huomioidaan valtion budjettikäsittelyssä tai resursoidaan muutoin.

s. 50-51:

Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikkoa.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määräaikaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua.

Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin.

Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat,

sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.

Muokausehdotus:

Pidemmällä aikavälillä valtio sitoutuu turvaamaan maan kansainvälisen saavutettavuuden osoittamalla Finavialle riittävän rahoituksen lentoasemaverkoston ylläpitämiseen. Samalla se kuitenkin edellyttää yhtiötä uusien käyttövoimien hyödyntämiseen, etälennonjohdon käyttöönottoon sekä muuhun kustannusrakennetta keventäviin toimiin.

Toteutetaan erillinen lentoliikenteen visiotyö, jossa linjataan lentoasemaverkoston ja – liikenteen rooli Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle erityisesti vientivetoisen elinkeinoelämän sekä matkailun näkökulmasta. Visiotyö laaditaan tiiviissä vuorovaikutuksessa valtion, elinkeinoelämän ja alueiden kanssa.

s. 51:

Ehdotetaan poistettavaksi:

Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin.

s. 52:

Huomio:

Tavoitteena tulee olla TEN-T-verkon olemassaolon turvaaminen. Satamat ja toimivat meriliikenneyhteydet ovat Suomen huoltovarmuuden ja vientiteollisuuden kannalta elintärkeitä. Suomen pitkä rannikko ja hajallaan oleva teollisuus ovat vaikuttaneet laajan satamaverkoston muodostumiseen ja jokainen Suomen satama on perustettu teollisuuden todellisten tarpeiden perusteella.

Suomen tarpeita palvelee riittävän laaja TEN-T-verkko ja ulkopuolisten satamien nostaminen verkolle. TEN-T-verkon täydentämisessä tulee huomioida Vaasan ja Pietarsaaren satamien lisääminen TEN-T-verkolle ja Kokkolan sataman statuksen nosto ydinsatamaksi, kun valtio muodostaa kokonaisnäkemystään muutosehdotuksista komissiolle vuoden 2026 aikana. Asiaa on

syytä tarkastella myös mahdollisuutena lisätä uusia kaupunkisolmuja huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuus ja yhteiskunnan energiamurrostarpeet huomioiden.

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

s. 55:

Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä. (päätökset puoliväliriihestä otetaan mukaan suunnitelman viimeistelyssä).

Muokkausehdotus:

Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

Mitä tulee Suomen kansainvälisiin logistiin yhteyksiin, myös elinkeinoelämän esittämiin tarpeisiin tulee reagoida tietopohjaisesti. Tiedon hankkiminen ja selvitysten laatiminen on syytä pitää keinovalikoimassa erityisesti tapauksissa, joista ei ole olemassa riittävästi vertailukelpoista dataa saatavilla. Myös elinkeinoelämän ja muiden tahojen tuottamat selvitykset on syytä hyödyntää päätöksentekoprosessissa. Näitä ovat esimerkiksi:

- Modernit pääväylät – väylävisio 2050 (https://ek.fi/wp-content/uploads/2022/11/Modernit_paavaylat_kilpailukykyinen_Suomi_loppuraportti_09_2022_OK.pdf)

- Suomen teiden ja ratojen kilpailukyvyn analyysi (https://ek.fi/wp-content/uploads/2023/10/Maakuntien_vaylaraportti.pdf)
- Kestävää kilpailukykyä logistiikalla ja liikenneverkoilla (https://satakunnankauppakamari.fi/files/skk/kestavaa_kilpailukyky_logistiikalla_ja_liikenneverkoilla_matalaresoluutio.pdf)
- Viennin vaihtoehtoiset merireitit (https://lapland.chamber.fi/wp-content/uploads/2023/09/lapin-kauppakamari-raportti_viennin_vaihtoehtoiset_merireitit.pdf)
- Läntisen teollisuusvyöhykkeen investointien ja liikenteen tulevaisuus (https://www.ostro.chamber.fi/wp-content/uploads/2023/06/Lantinen-teollisuusvyohyke_raportti_2023.pdf)
- Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset (<https://www.ostro.chamber.fi/wp-content/uploads/2024/09/Lentoliikenteen-taloudelliset-vaikutukset-selvitys-2024.pdf>)
- Toimintaympäristön riskiskenaario logistiikalle (https://ek.fi/wp-content/uploads/2023/04/Yrityslugistiikan-skenaario_raportti_2023.pdf)

Erkkilä Paula
Pohjanmaan kauppakamari