

Asia: VN/18780/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen pohjalla oleva liikennejärjestelmäanalyysi palvelevat nykymuodossaan parhaiten liikennejärjestelmäsuunnittelun ammattilaisia. Työn vaikuttavuuden näkökulmasta on tärkeää, että suunnitelmaa kehitetään puhuttelemaan entistäkin paremmin yrityksiä ja teollisuutta. Tämä edellyttäisi myös suunnitelman tavoitteiden ja kriteerien kehittämistä yrittäjäystävällisin tavoin.

Yritykset ja elinkeinoelämän edustajat ovat voineet osallistua avoimiin keskustelutilaisuuksiin liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen valmistelusta. Lisäksi vuoden 2022 alussa Traficom toteutti kyselyn yrityksille, jolla kartoitettiin saavutettavuuteen liittyviä näkemyksiä. Pidämme tärkeänä, että yrityksillä on jatkossakin systemaattisia ja kattavia mahdollisuuksia antaa palautetta, kuinka väylät ja liikennejärjestelmä palvelevat heidän kuljetus- ja liikkumistarpeitaan.

Elinkeinoelämän tarpeiden kartoittamisessa painopistettä tulisi siirtää liikennemäärien tarkastelusta toimitusketjujen ymmärtämiseen. Raaka-ainehankinta-, tuotanto- ja välittäjäalueiden kuljetustarpeet poikkeavat merkittävästi toisistaan, mutta yritysten toimitusvarmuus edellyttää jokaisen toimitusketjun osan toimivuutta. Huomionarvoista on, että teollisuuden kuljetustarpeiden kehitys ei ole suoraan sidoksissa Suomen väestöpohjan kehitykseen. Väestö on Suomessa keskittynyt etelään, teollisuus on ja voi hyvin ympäri Suomea.

Liikennetarpeiden arviointiin tarvitaan liikennemäärien lisäksi muuta kriteeristöä kuvaamaan väylien käyttöä oikeassa asiayhteydessä. Erityisesti vähäliikenteisten teiden ja ratojen merkitystä elinkeinoelämän yhteyksille on voitava arvottaa muillakin tavoin kuin liikennemäärien perusteella. Näillä väylillä kulkevilla raaka-ainekuljetuksilla on merkittävää vaikutusta pääväylien liikennemääriin.

Pidämme tarkoituksenmukaisena, että vähäliikenteisiä väylien arviointia/tilannekuvia kehitetään huomioiden niillä kulkevien kuljetusten merkittävä yhteiskunnallinen arvonlisä.

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

Näkemyksemme mukaan liikennejärjestelmän vision tulisi kunnianhimoisemmin tarttua ratkaisemaan tavaraliikenteen tarpeita sekä edistämään teollisuuden ja uusien investointien edellytyksiä toimia väyläverkolla. Visiossa mainitaan elinkeinoelämän tarpeiden huomioiminen, muttei esitetä tarpeeksi konkreettista näkemystä minkä tulisi parantua suhteessa nykyhetkeen.

Visiossa tavoitellaan sekä logistiikan kustannusten alenemista että liikenneverkon rahoituksen haasteiden ratkaisemista uusilla toiminta- ja rahoitusmalleilla. Korostamme näiden tavoitteiden välistä yhteyttä, jolloin uudistuksilla tulisi tavoitella sellaisia kokonaisratkaisuja, jotka eivät lisää tavaraliikenteen kustannustaakkaa. Käyttäjä maksaa -periaatteen mukaiset toimet nostaisivat kustannusrasitetta ja lisäisivät painetta vähäliikenteisen tieverkon käyttöön, jossa korjausvelkaa on jo nykyisellään vähintään viidesosalla teistä.

Yhdymme näkemykseen, että logistiikan kustannusten tulisi alentua, mutta pidämme vähintäänkin yhtä tärkeänä toimitusvarmuuden parantumisesta liikennejärjestelmäsuunnitelman toimien seurauksena. Tämä liittyy väylien palvelutasoon, mutta myös maailmanpoliittisen tilanteen tuomiin riskeihin. Huoltovarmuusajattelun rinnalle on tarpeen tuoda näkemystä, miten vientiteollisuuden toimintamahdollisuuksia vahvistetaan erityisesti ratoihin ja merenkulkuun kohdistuvissa poikkeustilanteissa. Vientiväylien monipuolistamista on arvioitava paitsi kriittisten raaka-aineiden saatavuuden, myös yritysten toimintaedellytysten kannalta.

Raideliikenteen kehittämisessä pidämme ensiarvoisen tärkeänä, että matkustajaliikenteen mahdollisuuksien rinnalla tavoitellaan tavaraliikenteen edellytysten paranemista raiteilla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee pyrkiä poistamaan olemassaolevien ratojen pullonkauloja ja tarttumaan juurisyihin, miksi yritykset eivät käytä vihreintä liikennemuotoa enempää. Suunnitelman kestävyystavoitteissa on tarkoituksenmukaista pyrkiä lisäämään paitsi ihmisten myös yritysten mahdollisuuksia valita kestävämpiä kuljetusmuotoja.

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

Metsäteollisuus ry:llä ei ole tähän lausuttavaa.

Koskela Alina
Metsäteollisuus ry