

Lausunto

04.03.2025

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?

Vaasanseudun Kehitys Oy (VASEK) kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne12 -suunnitelmasta ja jättää siitä seuraavan lausunnon:

Suunnitelman laatimiseen on käytetty runsaasti aikaa ja se mukautuu hyvin ajan henkeen. Esitetty suunnitelma huomioi maailman poliittiseen tilanteeseen, jossa epävarmuus ja muutokset, hybridi-vaikuttaminen, taloudellinen epävarmuus sekä arvojen muuttuminen ja yleinen liikehdintä on voimakasta. Näistä ilmiöistä on tullut osa arkipäivää ja se näkyy myös suunnitelmassa, jossa on monia mainintoja ja kytkentöjä huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, varautumiseen ja läntisten yhteyksien parantamiseen liittyen.

Toisaalta Liikenne 12:sta esitetyt toimenpiteet ovat pääosin vaatimattomia ja kirjaukset jäävät monilta osin yleisluonteisiksi. Esimerkiksi kehittämiskohteiden strateginen näkemys on osin puutteellista.

Alueellisia erityispiirteitä ei ole tunnistettu riittävästi ja tiivistetyt kuvaukset voisivat yhtä hyvin kuvata mitä tahansa aluetta Suomessa. Esimerkiksi Länsi-Suomi kasvaa ja kehittyy. Me turvaamme Suomen viennin nousun.

Haluamme nostaa esiin erityisesti seuraavat näkökulmat:

- Vaasa seutu on osa nk. Länsi-Suomen vientirannikkoa ja alueen kansallinen merkitys on tunnistettavissa EnergyVaasa klusterin kasvuluvuissa. EnergyVaasa koostuu 180 yrityksestä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto on vuosittain 6 miljardia euroa. Viennin osuus liikevaihdosta on yli 80 prosenttia. Yrityksissä työskentelee yhteensä 13 000 työntekijää, ja tutkimukseen ja kehitykseen käytetään vuosittain 250 miljoonaa euroa. EnergyVaasan alueelle on suunnitteilla jo olemassa

olevan teollisuuden uusia investointeja energiateknologiainfrastruktuuriin noin 1,9 miljardin euron arvosta vuoden 2030 loppuun mennessä. (<https://www.vaasa.fi/en/energyvaasa/>).

- Alueelle on suunniteltu julkisuudesta löytyvien lähteiden mukaan merkittävä määrä vihreän siirtymän investointeja (<https://ek.fi/tutkittua-tietoa/vihreat-investoinnit/>). Nämä investoinnit tuovat toteutuessaan Suomeen uusien innovaatioiden ohella uusia vientituotteita, runsaasti työpaikkoja ja kaivattuja vientituloja. Merkittävimmät Pohjanmaan alueen vihreän siirtymän investoinnit tulevat akkuarvoketjun rakentumiseen, merituulivoiman hyödyntämiseen sekä vedyn tuotannon käynnistämiseen. Koemme, että näiden investointien infrastruktuuriin liittyvät parannustoimenpiteet tulee olla kiinteä osa Liikenne12 strategiatyötä.

- Kansainvälinen saavutettavuus nousee kyllä esiin alueellisissa näkökulmissa juuri Länsi-Suomen osalta, mutta haluamme korostaa sitä vielä lisää, koska se on yksi elinkeinoelämämme tärkeimmistä viesteistä liikennekehittämiseen. On tärkeää huomioida myös alueella jo olemassa olevan teollisuuden kasvuedellytykset.

- o Esimerkkinä voidaan nostaa esiin yhteydet Vaasan Satamaan eli meidän tapauksessamme Vaasan Satamatien konkreettinen edistäminen yleissuunnitelmasta tiesuunnitelmaan ja rahoituksen varmistamiseen. Satamatie mahdollistaa Vaasan sataman käytön lisäämisen, kehittää infrastruktuuria huoltovarmuuden takaamiseksi ja yhdistää uuden akkuarvoketjun alueen ja seudun teollisuusalueita Vaasan Satamaan.

- o Kansainväliseen saavutettavuuteen liittyy olennaisesti myös huoltovarmuuskäsitteet, lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä. Lyhyellä tähtäimellä se tarkoittaa Pohjanmaan näkökulmasta Vaasan Sataman kasvumahdollisuuksien turvaamista, sekä yhteyksien että rahoituksen näkökulmasta, ja Vaasan kansainvälisten lentoaseman toimintaedellytysten turvaamista, riittävien yhteyksien ja kapasiteetin näkökulmasta myös raideyhteydet huomioiden.

- Haluamme nostaa esiin rahoituksen strategisen turvaamisen jo tässä kohdassa esiin, koska tämä liittyy oleellisesti myös alueellisiin painopisteisiin ja Länsi-Suomen mahdollisuuksiin Suomelle. Infrastruktuurikehittämisen tueksi toivotaan usein merkittävää EU rahoitusta. Se kohdentuu pääsääntöisesti TEN-t ydinverkon kehittämiseen, osin myös kattavan verkon kehittämiseen. Nyt EU on tunnistanut tarpeen strategisesti merkittävien satamien pääsyyn TEN-T verkolle nk. energiasatama- ja tai geostrategisen sijainnin perusteella.

Ministeri Ranne on kommentoinut asiaa 19.12.2023:

- ”Sen sijaan TEN-T-verkon pääsyn kriteeriksi lisättiin Suomen vahvasti tukema energiakriteeri, joka huomioi satamien roolin energiahuollossa. Tämä voi tulevaisuudessa auttaa suomalaisia satamia nousemaan takaisin TEN-T-verkolle. Myös satamien geostrateginen merkitys on mahdollista jatkossa huomioida kattavan verkon satamien määrittelyssä.”

- Haluamme nostaa esiin satamat ja niiden keskeisen merkityksen energijärjestelmässä, erityisesti energialähteiden käsittelyssä ja uusiutuvien energiahankkeiden tukemisessa. Olemassa

olevan teollisuuden lisäksi satamien energiakehittäminen tukee mm. maa- ja merituulivoiman, vetyhankkeiden sekä akkuarvoketjun kehittymistä Suomeen. Uusi energiasatamakriteeri on näin ollen merkittävä mahdollisuus Suomelle ja erityisesti Läntisen Suomen satamille.

o Esimerkiksi Vaasan Sataman missio sisältää kaksi kulmakiveä; tukea ja mahdollistaa liiketoiminnan kehitys ja kasvu Vaasan alueella ja olla edelläkävijä kestävä kehityksen ratkaisuisissa. Pohjoismaiden suurimman energiateknologiaklusterin kotisatamana satama pyrkii olemaan yksi johtavista satamista vihreän siirtymän vauhdittamisessa.

- Pitkällä tähtäimellä se tarkoittaa Suomen konkreettista lähentymistä Ruotsiin ja Eurooppaan.
- o EKn raportissa “Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle” (2025), todetaan että EU:lla ja Suomella on yhteinen tahto kytkeä Suomi vahvemmin länteen. Todetaan että Suomi tarvitsee selkeää suunnitelmaa läntisten infrahankkeiden edistämiseksi ja että suunnitelma on välttämätön EU-rahoituksen saamiselle. Kiinteä länsiyhteys ei palvele pelkästään liikennettä ja taloutta, vaan se hyödyttää myös turvallisuutta ja huoltovarmuutta. Se vahvistaisi myös Suomen maakuvaa parantaen investointi- ja matkailuvetovoimaa. Raportissa todetaan, että hallituksen tulee käynnistää selvitys, jossa pureudutaan kolmeen kiinteän yhteyden vaihtoehtoon, josta Vaasa–Uumaja olisi yksi (Suomen-kansainväliset-yhteydet.pdf).
- o Lisää tietoa Merenkurkun kiinteäyhteys-hankkeesta; Nordic Connector – pohjoisen pohjolan vauhdittaja - Kvarkenrådet.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

- Alueellisten painotusten ottaminen mukaan suunnitelmaluonnokseen on erinomainen asia. Alueiden erityispiirteiden ja elinkeinoelämän kasvunmahdollisuuksien huomioiminen logististen yhteyksien varmistamisessa ja parantamisessa on keskeistä maan sisäisen saavutettavuuden sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Suunnitteluohjelmaan lausumisella varmistetaan tehokas kytkeytyminen maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön, kaavoitukseen ja muuhun strategiseen suunnitteluun.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

- Suunnattu rahoitus perusväylänpitoon on hyvä valinta ja tämän rahoituksen tulisi olla jatkuvaa, jotta korjausvelkaa voidaan aidosti pienentää. Haluamme nostaa huolenaiheeksi myös alemman tieverkon korjausvelan.
- Kehittämiseen suunnitellun rahoituksen pieneminen huolestuttaa, vaikka tunnistamme julkisen talouden haasteet. Tämä uhkaa erityisesti Läntisen Suomen ja Vaasan seudun taloudellisen kasvun potentiaalia. Elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien

liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista.

- 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.
- Nk. Pienille hankkeille osoitettu 50 M€:n rahoitusta on hyvä aloitus. Näillä pienillä suunnitelmissa on usein toteutuessaan merkittäviä paikallisia vaikutuksia liikenteeseen ja usein niillä voidaan lisätä myös liikenneturvallisuutta.
- Valtio aikoo selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti. Uudet rahoitusmuodot ovat tarpeellisia erityisesti investointihankkeiden ja isompien "tulevaisuushankkeiden" rahoittamiseksi.

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

- VASEK Oy toteaa, että yleisellä tasolla Liikenne12-suunnitelmaluonnoksessa vaikutukset on kuvattu riittävällä tavalla, mutta alueiden erityispiirteet ja niiden vaikutukset liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuteen on kuvattu yllättävän yleisluonteisesti (ks. aiemmat huomiot).
- TEN-T -verkon hankkeiden edistämiseksi tulisi painotus olla vaatimusten täyttämiseksi, kuten suunnitelmaan erikseen kirjattujen pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. Pääradan nostaminen suunnitelmaan omana kirjauksenaan on erittäin tärkeä ja myös maakuntien tahtotilaa kuvaava nosto. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata kuitenkin myös muulle päätie- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti. Myös TEN-T-kattavan verkon kohteita voisi olla syytä tarkastella kaksikäyttöisyyden huomioiden.
- 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.

Muut huomiot?

- Liikenteen kehittäminen on laaja-alaista kehittämistä ja koskettaa paitsi asiakas- ja tavaravirtoja, myös aluepolitiikkaa, elinvoimapolitiikkaa, uutta teollisuuspolitiikkaa, sekä hyvin ajankohtaista turvallisuuspolitiikkaa. Näin ollen selkeillä, ennakoitavilla rahoitusratkaisuilla on iso merkitys sekä kansalliselle että alueelliselle elinvoimalle ja kasvuun. Infrastruktuurin kehittäminen on myös osa Suomen EU -politiikkaa ja aktiivinen reagoiminen olemassa oleviin sekä uusiin mahdollisuuksiin, esimerkiksi energiasatamat tai kiinteä yhteys Merenkurkun yli, luovat uusia mahdollisuuksia paitsi rahoitukseen, myös kansainvälisiin yhteyksiin, huoltovarmuuteen ja nk. dual-use kehittämiseen.

Råback Stefan
Vaasanseudun kehitys Oy VASEK