

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?

Liikennejärjestelmän kehittämisvisio ja tavoitteet ovat perusteltuja ja kannatettavia. Priorisoinnit turvallisuuteen, toimivuuteen ja kestävytyteen ovat kiinni ajassa.

STTK:n päähuolenaihe liittyy perusväylänpidon rahoitustasoon ja jo olemassa olevien logististen verkkojen toimivuuden varmistamiseen niin väylissä, meri-, rata- kuin lentoliikenteessäkin. Lähtökohtana tulee olla vähintään nykyisen saavutettavuustason turvaaminen. Rahoituksen nostaminen riittävälle tasolle todennäköisesti vasta hallituskauden jälkeen haastaa tavoitteen.

Huoltovarmuus ja saavutettavuus on nostettu suunnitelmassa hyvin esille. Digitaalisen saavutettavuuden kehittäminen on STTK:n näkökulmasta olennaista.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

On tärkeää, että koko Suomen osalta huomioidaan tiiviimpi kytkentä TEN-T-verkkoon. Erityisesti itäisen Suomen osalta tiiviimpään kytkentään on tarve. Teollisuuden jo tehdyt ja mahdolliset uudet investoinnit laajasti eri puolilla Suomea vaativat raaka-aineiden kuljettamista jatkojalustukseen, jolloin tiestön ja rautateiden on oltava liikennöitävässä kunnossa tarvittavan kapasiteetin mukaisesti ja kansainvälisen yhteyden oltava kunnossa.

STTK katsoo, että linjauksesta kolmen tunnin saavutettavuudesta Helsingistä tulee jatkossakin pitää kiinni niin matkailun kuin elinkeinoelämän tukemiseksi. Tämä koskee erityisesti ostopalveluna toteutettavaa lentoliikennettä.

Tietoliikenneyhteyksien saatavuutta ja saavutettavuutta tulee kehittää pitkäjänteisesti julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyönä.

Näin varmistetaan, että tukiasemia saadaan myös sinne, minne ne eivät markkinavetoisesti rakennu. Junakuuluvuuden parantaminen palvelee merkittävästi alueiden saavutettavuutta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

STTK katsoo, että väyläverkon rahoitusohjelman kohdennukset perusväylänpidon ja kehittämisen välillä ovat oikeansuuntaisia tilanteessa, jossa korjausvelkaa on saatava taitettua. Rahoituksen nosto tulisi kuitenkin toteuttaa jo 2026, eikä vasta 2029. Toisaalta liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuva rahoituksen leikkaus ei mahdollista kaupunkiseutujen kestävän kasvun tavoitetta. Se myös haastaa kaupunkiseutujen kasvupotentiaalin täysmääräistä hyödyntämistä.

Pääväylät ovat palvelutason kannalta keskeisessä roolissa, mutta huomiota on kiinnitettävä myös elinkeinoelämälle tärkeiden väylien kunnossapitoon. Alempiasteisen tieverkon ja rataverkon kunto sekä kapasiteetti ovat keskeisiä elinkeinoelämän kannalta. Tieverkon huono kunto vaikuttaa teollisuuden raaka-aineiden saantiin ja maaseudun elinvoimaan. Erityisesti metsä- ja elintarviketeollisuus nojaavat maaseudulta saataviin raaka-aineisiin ja hyödykkeisiin. Rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista jo syntyneen korjausvelan kattamista kokonaan tulevana vuosina vaan asettaa korjauksista jo saadut hyödyt uhanalaisiksi.

Muuttunut geopoliittinen tilanne ja Saimaan kanavan poistuminen käytöstä on kasvattanut tarvetta suuremmalle tie- ja ratakapasiteetille erityisesti Itä-Suomessa. Jos Saimaan kanavalle vaihtoehtoisia kanavayhteyksiä ei pystytä luomaan, logistisia mahdollisuuksia on tarkasteltava laajemmin. Tämä tarkoittaa tie- ja ratakapasiteetin merkittävää kasvattamista.

Ylipäätään itäisen Suomen liikenneinfran rahoitustaso jää heikoksi, jos se perustetaan vain liikennemääriin ja ydinverkkopainotuksiin.

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

STTK:lla ei ole lausuttavaa asiaan.

Muut huomiot?

Lisätietoja: Ulla Hyvönen, elinkeinopolitiikan ja aluekehittämisen asiantuntija

ulla.hyvonen@sttk.fi

Gylling Päivi
STTK ry.