

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?

Hämeen kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiset linjaukset toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat hyvät ja aikaa kestävät linjaukset, kuten strategisten linjausten tuleekin olla.

Liikenne 12 -suunnitelman tulisi kuitenkin tunnistaa paremmin kansainväliset yhteydet Suomeen ja Suomesta muualle. Suomen sisäinen, mutta lisääntyvässä määrin myös kansainvälinen saavutettavuus on Suomen tulevaisuuden kannalta keskeinen kysymys niin ihmisten, elinkeinoelämän kuin kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tarvitaan määrätietoinen yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettava visio ja tiekartta, jotka vahvistavat Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon rakentumista. Vaikka taloudellinen tilanne on ollut pitkään haastava, satsaaminen tässä vaiheessa isojen ja kunnianhimoistenkin infrahankkeiden kartoittamiseen yhteistyössä naapurimaiden kanssa on tärkeää. Liikenneinfran osalta on kyse tulevaisuuden investoinneista, jotka vahvistavat Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja hyvinvointia.

Keskeistä on, että liikennejärjestelmän kehitys tukee liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfralle ja -palveluille tulisi nostaa painokkaammin esiin suunnitelman taustassa, visiossa ja tavoitteissa. Liikennejärjestelmän kehittämisen visiossa tulisi nostaa esille elinkeinoelämän kilpailuetu. Kuljetusjärjestelmän tulee tarjota mahdollisuudet kilpailukykyisiin logistiikkakustannuksiin. Liikennejärjestelmän tulee antaa kilpailuetua lisäävät edellytykset kuljetuspalvelujen kehittymiselle ja logistiikkatoiminnoille. Maantieteellisestä sijainnista ja aluerakenteesta johtuen logistiikkakustannukset ovat Suomessa muita maita korkeammat ja kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää logistiselta järjestelmältä muita maita suurempaa tehokkuutta. Visiossa tulisi matkaketjujen rinnalle nostaa myös sujuvien ja kustannustehokkaiden kuljetusketjujen merkitys.

Tieliikenne: Tieliikenteen osalta suunnitelma painottuu perusväylänpitoon. Tämä on tärkeää korjausvelan taittamiseksi, mutta ennen kaikkea ihmisten ja tavaroiden turvallisen liikkuvuuden varmistamiseksi. Suunnitelmassa kehittämishankkeet jäävät kuitenkin valitettavasti kunnossapidon varjoon. Haluamme osaltamme korostaa poikittaisen liikenneinfran kehittämisen tärkeyttä niin elinkeinoelämän kuljetusreittien, ihmisten liikkuvuuden, mutta myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Liikenteen valtasuonet kulkevat pohjoinen-etelä - suunnassa, minkä vuoksi on tärkeää huolehtia toimivasta poikittaisliikenteestä valtasuoniin nähden. Raskaan liikenteen osalta tulee huolehtia riittävästä tauko- ja levähdysalueverkostosta ottaen huomioon myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet. Lisäksi raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfran kehitystarpeet tulisi huomioida suunnitelmassa paremmin.

Raideliikenne: Raideliikenteen kehittämisessä kannatamme raideleveyden selvittämistä pitkällä tähtäimellä erityisesti kansainvälisen saavutettavuuden vuoksi. Lyhyemmällä tähtäimellä on tarpeen keskittyä ja kehittää suurta osaa Suomea palvelevien yhteyksien kehittämistä, eli pääradan kunnostusta ja Lentoradan selvitystyötä ja toteuttamista 2030-luvulla. Lentorata parantaa toteutuessaan koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, sillä matka-aika lentoasemalle lyhenee joka puolelta Suomea. Hyvät kansainväliset yhteydet ovat viennistä riippuvaisen Suomen elinehto. Lentorata tukee Suomen kilpailukykyä luomalla sujuvat yhteydet maailmalle ja maailmalta Suomeen.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Kannatamme liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaista perusväylänpidon rahoituksen nostamista. Suunnitelmassa kehittämishankkeet jäävät kuitenkin valitettavasti kunnossapidon varjoon. Liikenneinfra tulee nähdä investointina tulevaisuuteen, mikä vahvistaa Suomen kilpailukykyä, houkuttelevuutta ja hyvinvointia.

Liikenneinfran kehittämisessä erityisesti kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta on vahvistettava EU-rahoituksen saatavuutta. Rahoituksessa on pyrittävä mahdollisimman suureen EU-rahoitusosuuteen ja huolehdittava niiden vaatimasta kansallisesta rahoituksesta. Suomen tulee aktiivisesti edistää EU:n uuteen monivuotiseen rahoituskehikseen (MFF) 2028–2034 itsenäistä

liikenneinfran rahoitusohjelmaa (CEF III), ja huolehdittava, että uusi EU-budjetti palvelee laajalaisesti Euroopan liikenne-, energia- ja tietoliikennesyhteyksien kehittämistä.

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

-

Muut huomiot?

-

Vanhala Anne
Hämeen kauppakamari