

Lausunto

13.10.2023

Asia: VN/18780/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

-

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

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviomuistio

Arviomuistiossa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen prosessi, vuorovai-
kutustavat sekä vaikutusarviot. Elinkeinoelämän viestit liittyvät suunnitelman sisältöön ja to-
teuttamiseen kolmesta näkökulmasta: 1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logis-
tisen toimintavarmuuden turvaaminen, 2) elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n si-
sälyttäminen osaksi prosessia sekä 3) liikenneinfran investointiohjelman päivittäminen ja rahoittaminen, sekä
pitkäjänteisyydestä päättäminen poliittisesti.

1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden turvaaminen

Suomen kansainvälinen saavutettavuus on muuttunut kovasti viime vuosina, ja huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Kansainvälistä saavutettavuutta on syytä tarkastella tästä uudesta lähtökohdasta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tarkasteluun tulee ottaa liikenneinfran kehittäminen ja liikenne- ja logistiikkapalvelujen kilpailukyvyyn kasvattaminen kaikissa liikennemuodoissa sekä Suomen, Ruotsin ja Norjan välisen yhteistyön vahvistaminen. Liikenneverkkojen nopeampi kehittäminen Pohjois-Eurooppaan ulottuvissa ydinverkkokäytävissä on tässä keskeinen.

Arviointiohjelmassa kansainvälisen saavutettavuuden sisältöä on laajennettava. Kansainvälinen saavutettavuuden tulee kattaa Suomesta maailmalle ja maailmalta Suomeen saapuvan tavara- ja henkilöliikenteen koko potentiaali vihreän siirtymän investoinneista matkailun kasvuun saakka.

Suomen kansainvälinen asema ja saavutettavuus muuttuivat Venäjän sodan ja koronapandemian seurauksina pitkälle tulevaisuuteen. Rautatiekuljetukset ja lentoreitit Venäjän kautta Aasiaan ovat päättyneet. Venäjää koskeva transitioliikenne on päätynyt ja meriliikenne muuttanut luonnettaan. Huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Samanaikaisesti arvioidaan, että Suomen Nato-jäsenyys parantaa meriliikenteen toimintavarmuutta häiriötilanteissa ja poikkeusolosuhteissa. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena.

Suomessa on tärkeää vahvistaa varautumista toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Kiinnostava valtameriliikenteen yhteys on Tornioista ja Haaparannasta Ruotsin läpi Narvikin satamaan kulkevan radan kautta.

Toimintavarmuuden näkökulmasta tärkeimmät liikenneinfran kehittämiskohteet ovat Helsinkiä Tornioon kulkevat päärata ja valtatie 4. Molemmat kuuluvat eurooppalaiseen ydinverkkoon ja ovat EU-rahoitusmahdollisuuksien piirissä. Myös rata Narvikiin on EU-rahoituksen piirissä.

Suomen syrjäinen maantieteellinen sijainti ja pitkät etäisyydet harvaan asutussa maassa edellyttävät, että elinkeinoelämälle ja matkailutoimialalle elintärkeät hyvät kansainväliset ja maan sisäiset lentoyhteydet turvataan.

2) Elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n sisällyttäminen osaksi prosessia

Elinkeinoelämän järjestöt esittivät syksyllä 2022 pääteiden ja rataverkon vision vuoteen 2050 mennessä. Elinkeinoelämä edellyttää pitkällä aikavälillä pääväylien modernisointia sekä huonokuntoisten teiden ja ratojen korjausvelan kuromista kiinni. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten ta-oudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi.

Modernisointi tarkoittaa moottoritieosuuksien pidentämisiä, lisää kaistoja sekä nykyistä le-veämpiä teitä. Junaliikenteessä rataverkon modernisointi edellyttää lisää kaksi- ja monirai-teisia yhteysvälejä. Lisäkaistojen ja -raiteiden rakentamisen myötä tavara- ja henkilöliikenne mahtuvat sujuvasti samaan liikennejärjestelmään. Se näkyy nopeutuvina matkoina ja kulje-tuksina sekä onnettomuuksien vähenemisenä. Väylävisioon sisältyy lisäksi älyteiden ja digi-ratojen visiot sekä vihreän siirtymän edellyttämän lataus- ja jakeluinfran visio.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää, että väylävisio 2050 otetaan lähtökohdaksi ja osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

3) Liikenneinfran investointiohjelman päivittäminen ja rahoittaminen

Liikenneinfran investointiohjelma tulee päivittää hallitusohjelmassa tehtyjen liikenneinfran kehittämislinjausten mukaisesti. Hallitusohjelma ottaa kantaa hyvin pitkäjärjenteisiin kehittämishankkeisiin. Siksi olisi tärkeää, että investointiohjelmasta päätettäisiin eduskunnassa, jotta sen toteuttamiseen sitouduttaisiin pitkäjärjenteisesti. Sitoutuminen antaa investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehittymisestä. Samasta syystä tulisi päättää pitkäjärjenteisemmin liikenneinfran rahoittamisesta, jotta vältettäisiin rahoitustason tippuminen neljän vuoden välein eduskuntavaalien yhteydessä, ja jotta investointien kustannustehokkuus voidaan maksimoida. Myös rakennusalan ja työllisyyden kannalta vakaa näkymä rahoitustasoon ja investointiohjelmaan on tärkeä.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen

Johtaja

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

-

Heinonen Ulla
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto EK