

Asia: VN/18780/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Valmistelussa on otettu riittävästi mukaan sidosryhmiä. Infotilaisuudet ja työpajat ovat olleet hyödyllisiä.

Tarkoituksenmukaista voisi olla lisäksi, että alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät huomioitaisiin yhtenä keskeisenä tahona vuorovaikutuksessa. Näin varmistettaisiin, että alueellinen liikennejärjestelmätyö on aidosti mukana, kun valtakunnallista näkemystä muodostetaan.

Vuorovaikutussuunnitelmassa on mukana teemakohtaisia työpajoja. Niitä tulisi järjestää riittävästi, jotta eri elinkeinosektoreiden (teollisuus, kauppa, elintarvike, matkailu, metsätalous, energia jne.) toisiaan täydentävät tarpeet tulevat riittävällä tavalla huomioiduksi.

Huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus ja toimintavarmuus nousevat yhdeksi keskeiseksi teemaksi suunnittelussa. Myös tähän vuorovaikutukseen tulisi osallistaa eri toimialoja, jotta niiden toiminta kriisitilanteissa tulee huomioitua liikennejärjestelmässä.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistus on yksi tärkeimmistä alkaneen hallituskauden liikennepoliittisista linjauksista. On tärkeää, että suunnitelman visio ja tavoitteet tukevat koko Suomen saavutettavuutta, huomioivat liikenneverkon merkityksen alueiden ja elinkeinon kehittämisessä sekä tukevat Suomen huoltovarmuutta ja kriisinkestävyyttä.

Muuttunut geopoliittinen tilanne tulee tulla jatkossa riittävällä tavalla huomioiduksi. Venäjän hyökkäysota Ukrainaan ja Suomen Nato-jäsenyys ovat muuttaneet merkittäväällä tavalla myös liikennejärjestelmään kohdistuvia tarpeita.

Liikennejärjestelmän tavoitteisiin saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden rinnalle tulee nostaa huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuuden varmistaminen sekä Suomen ulkomaankaupan turvaaminen myös mahdollisissa kriisioloissa.

Edellisen suunnitelman laatimisen jälkeen myös vihreän siirtymän edistäminen on noussut entistä suurempaan asemaan. Liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi liikennejärjestelmän tulee osaltaan edistää vihreän siirtymän investointeja, joita on suunnitteilla merkittäväällä tavalla Länsirannikolla. Pohjanmaan kauppakamarin selvityksen mukaan Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla on käynnistymässä vuosikymmenen loppuun mennessä 17 miljardin euron arvosta yksityisiä investointeja. Nämä valtaosin energia- ja teolliset investoinnit lisäävät tavara- ja henkilökuljetuksia sekä erikoiskuljetuksia.

Kestävyys osalta tulisi korostaa, että kestävämmän liikenteen tavoitteen tulee koskea koko Suomea ja myös elinkeinoelämän kuljetuksia. Tässä kestävyys näkökulmasta keinoja ovat tieverkon (myös alemman tieverkon) kunnon parantaminen, HCT-väylät sekä raideliikenteen kehittäminen, ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistäminen mm. tukemalla raskaan liikenteen siirtymää kohti hiilineutraaliutta.

Lisäksi yhteyksien kehittämisen länteen Ruotsiin sekä Norjan satamiin tulee nivoutua sujuvasti yhteen läntisten naapureiden liikennejärjestelmään. Suomen on vahvistettava yhteistä liikennesuunnittelua Ruotsin ja Norjan kanssa, ja poistettava Itämeren merikuljetuksille vaihtoehtoisten kuljetusreittien pullonkauloja. Todellisuudessa välityskyky ei kykene vastaamaan tarpeisiin ilman merkittäviä panoksia liikenteeseen sujuvoittamiseen ja kansainväliseen yhteistyöhön.

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

Liikenteellä ja väylillä on suuri merkitys alueiden elinkeinoelämän kehittymiselle ja investoinneille. Toimivat väylät ja yhteydet ovat keskiössä investointien mahdollistamiselle ja niiden toteutuminen edellyttää, että liikenteen pullonkauloja puretaan ennakoivasti. Jatkossa perinteisiä liikenne-ennusteita tulee täydentää tarkastelulla, joka huomioi isot investoinnit ja elinkeinojen kehittymisen nykyistä paremmin.

Käytössä oleva vaikutusten arviointikriteeristö painottaa liikaa hyöty-kustannuslaskelmia ja ajan arvostusta, jotka suosivat vain suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeita. Vaikutusten arvioinnissa

tulisikin huomioida nykyistä paremmin vaikutukset eri alueiden elinkeinojen kehittymisedellytyksiin ja investointeihin, vaikutukset yritysten logistiikan kustannuksiin, vaikutukset korjausvelan vähentämiseen sekä vaikutukset huoltovarmuuden, kriisinkestävyden ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseen.

Erkkilä Paula
Pohjanmaan kauppakamari