

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?

Strategiset linjaukset vastaavat pääosin liikennejärjestelmän kehittämistarpeita Pohjois-Pohjanmaan osalta. Kuitenkin linjausten tulee näkyä jatkossa vahvemmin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa elinkeinoelämän tarpeiden tukemiseksi. Myös Pohjoisen ohjelman toimenpiteissä on asia nostettu esille. Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee korostaa alueellista kilpailukykyä, kasvua ja yritystoiminnan sujuvuutta. Liikennejärjestelmän tulee tukea yritysten kilpailukykyä varmistamalla sujuvat logistiikkaketjut ja kansainväliset yhteydet.

TEN-T ydinverkon kehittämisellä, kuten valtatie 4:n ja pääradan parantamisella, on keskeinen rooli yritysten logistiikkakustannusten hallinnassa.

Pohjois-Pohjanmaan elinvoima nojaa vahvasti monipuoliseen elinkeinoelämään. Liikenneyhteyksien parantaminen tukee paitsi teollisuutta myös matkailua, palvelualoja ja pk-yrityksiä, jotka ovat alueen työllisyyden selkäranka. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa liikennejärjestelmän resilienssin ja turvallisuuden parantaminen on keskeistä myös yritysten näkökulmasta. Pohjois-Suomi on tärkeä portti länteen!

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Kehittämistoimenpiteet ovat tärkeitä, mutta niiden tulee paremmin vastata yritysten kasvun ja investointien tarpeisiin. Hankkeiden priorisoinnissa tulee nostaa kärkeen TEN-T ydinverkko ja sitä tukeva kattava verkosto.

Pohjois-Pohjanmaan osalta TEN-T-verkoston ydinväylien kehittäminen, valtatie 4, 8, 20, 22 ja 5 ovat yrityksille kriittisiä kuljetusyhteyksiä. Näiden väylien kunnostus ja kehittäminen parantavat logistiikan tehokkuutta ja turvallisuutta. Satamien, kuten Oulun ja Raahen, kehittämisellä on

olennainen rooli vientiteollisuuden kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden turvaamisessa. Samoin rajat ylittävän raideliikenteen kehittäminen parantaa myös yritysten markkina-alueiden saavutettavuutta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Vaikka valtion taloudellinen tilanne on haastava, niin tosiasia on, että nykyinen rahoitustaso ei riitä tukemaan Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kasvupotentiaalia. On löydettävä taso, jolla voidaan varmistaa alueen teollisuuden ja pk-yritysten kilpailukyky. Vaikutusarvioinnissakin oli useassa kohdassa todettu hyvän liikenneinfran tuovan Suomeen lisää kasvua, kilpailukykyä ja verotuloja ja rapistuvan liikenneinfran toimivan päinvastoin. Esitetyn rahoituksen vähentämisen sijaan Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät pitää perusväylänpidon rahoitustason nostoa välttämättömänä. Tie- ja rataverkon kunnossapidon rahoituksen tulee olla riittävä, jotta korjausvelkaa voidaan purkaa tehokkaasti ja estää infrastruktuurin jatkuva rapautuminen.

Pääverkon kehittämisen lisäksi alemman tieverkon huono kunto Pohjois-Pohjanmaalla on kriittinen asia vihreän siirtymän ja teollisuuden edistämiseksi. Valitettavasti tieverkon kunto heikkenee nopeasti, mikä johtaa ajonopeuden laskuun ja todennäköisesti myös raskaan liikenteen painorajoituksiin. Tämä kasvattaa matkojen ja kuljetusten kustannuksia. Kuljetuskustannukset kasvavat, jos ajoneuvoyhdistelmien suurinta sallittua massaa ei pystytä hyödyntämään, mikä koskee erityisesti raakapuukuljetuksia, mutta myös muita massaintensiivisiä kuljetuksia. Alemman tieverkon heikentyneestä kunnosta syntyvät haitat korostuvat Pohjois-Pohjanmaalla.

Kehittämishankkeisin ei näytä olevan riittävästi resursseja. Valtion on pystyttävä jatkossa tarjoamaan joustavia rahoitusratkaisuja nopeiden liikennehankkeiden toteuttamiseen, jotka ovat välttämättömiä suurten investointien tukemiseksi. Nyt lausunnolla oleva ohjelma ei välttämättä tue varsin nopeastikin eteneviä elinkeinoelämän investointeja, joita on allukoitu Pohjois-Suomeen huomattavasti. Viimeisimpänä esimerkkinä investoinnista voidaan mainita Muhokselle suunniteltava datakeskus.

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

Vaikutusarviointi on kattava, mutta lähtökohtaisesti vaikutusarvioinnin tulisi huomioida nykyistä paremmin liikennejärjestelmän merkitys elinkeinoelämän kasvulle ja kilpailukyvyllä ja siten koko Suomen menestykselle.

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet ja luontokadon torjunta ovat tärkeitä, mutta ne eivät saa estää liikenneinfrastruktuurin kehittämistä, joka on välttämätöntä yritystoiminnan sujuvuudelle.

Muut huomiot?

Pohjois-Suomen geopoliittinen merkitys on kasvanut, mikä korostaa turvallisuuden ja huoltovarmuuden roolia myös liikennejärjestelmän kehittämisessä. Arvioidut 76 miljardin investoinnit Pohjois-Suomeen edellyttävät merkittäviä panostuksia liikenneverkkoon. Oulun seudun logistinen keskusasema TEN-T-verkolla korostuu myös elinkeinoelämän kannalta.

Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuus ja huoltovarmuus näkökulmista. Suunnitteluvalmiutta pitää nostaa Pohjois-Suomessa – erityisesti TEN-T ydinverkolla mm. pääradalla Limingan ja Ylivieskan välillä sekä VT:llä 4 Oulun eteläpuolella. Lisäksi suunnitteluprosesseissa tulee varmistaa elinkeinoelämän edustajien osallistuminen, jotta kehityshankkeet vastaavat yritysten tarpeisiin

Kolehmainen Marjo
Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät