

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?

Liikenne 12 -suunnitelman strategiset linjaukset vastaavat pääosin liikennejärjestelmän kehittämistarpeita Oulun kauppakamarin toiminta-alueella eli Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnissa. Strategiset linjaukset tulee kuitenkin saada näkyviin suunnittelujärjestelmässä ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa huomattavasti vahvemmin ja aluelähtöisemmin tukien alueellista kehittämistä kuin mitä aikaisemman suunnitelman aikana toteutui toiminta-alueellamme.

Visiota liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja tavoitteita vuoteen 2050 voidaan pitää kannatettavana. Kolme tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat erittäin hyvät tavoitteet nykyisessä toimintaympäristössä erityisesti pohjoisessa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttava myös liikennejärjestelmän osalta. Esitetyt tavoitteet on tunnustettu myös neljän pohjoisen maakunnan yhteisessä Pohjoisen liikennestrategiassa. Elinkeinoelämän näkökulmasta liikennejärjestelmän kehittämisessä häiriöherkkyyden ja resilienssin parantaminen ovat nykyisessä maailmantilanteessa huomattavasti tärkeämpää kuin aiemmin.

Strategiset linjaukset, joissa korostuu kilpailukyky ja kasvu, kokonaisturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat erittäin kannatettavia. Pohjois-Suomen alueellisiin painotuksiin liittyen Oulun kauppakamari korostaa turvallisuusnäkökulmassa myös teollisuuden merkityksen huomioon ottamista. Pohjois-Suomen toimivuus kohtaan tulisi päivittää seuraavasti: "Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen sekä teollisuuden tarpeet ja luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen.". Pohjoisen liikennestrategian mukaisesti Pohjoisen liikennejärjestelmästä kumpuaa elinvoimaa, kilpailukykyä ja toimintavarmuutta koko läntiselle Euroopalle. Länsi-Suomen osalta Oulun kauppakamari painottaa erityisesti kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuutta, joka ulottuu

koko maakunnan alueelta Oulun seudun kautta Pohjoiseen ja Ruotsiin. Itä-Suomen osalta on tärkeää huomioida erityisesti matkailun tarpeet, mukaan lukien kansainvälinen saavutettavuus, sekä teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus.

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla. Olisi hyvä määritellä, mitä kestäväällä liikkumisella tarkalleen ottaen tarkoitetaan. Kaupunkiseutujen kestävyys linkittyy usein joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen, mutta linjauksissa olisi hyvä huomioida myös logististen kuljetusten ja kaukoliikenteen kestävyys. Pohjoisessa tämä tarkoittaa muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Oulun kauppakamari painottaa, että elinkeinoelämän näkökulmasta suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä on tärkeää varmistaa pohjoisessa vientiteollisuuden logististen kuljetusketjujen toimivuus raaka-aineista lopputuotteisiin, alueen kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä arjen matkojen sujuvuus myös haja- ja raja-asutusalueilla.

Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttyminen ydinverkolla ja sitä täydentävällä kattavalla verkolla. Suunnitelmassa on huomioitava vahvemmin pääradan ja VT4 tarpeet Pohjois-Suomessa. Ensimmäisenä lähtökohtana on suunnitelmavalmiuden parantaminen merkittävimmille pullonkauloille ydinverkolla. Myös TEN-T ydinverkolle kuuluvan Oulun sataman sekä kattavalle verkolle kuuluvan Raahen sataman tarpeet on huomioitava entistä vahvemmin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteuttavassa väyläverkon investointiohjelmassa. Satamien kehittämisessä on huomioitava sekä satamien vesiväylien kasvavat tarpeet että niiden toimiva kytkeytyminen maantieverkon pääväylille. Tällä taataan Pohjoisen kasvun ja teollisuuden investointien tarpeita huoltovarmuuden lisäksi.

Kilpailukyky ja kasvu edellyttävät, että Karjalan ja Savon ratojen riittävästä kuljetuskapasiteetin lisäämisestä on huolehdittava. Samoin kolmen tunnin saavutettavuustavoitteesta ei pidä luopua ja se edellyttää vahvempia toimenpiteitä nykyisen lentoasemaverkoston säilyttämiseksi ja säännöllisen lentoliikenteen turvaamiseksi. Oulun kauppakamari painottaa, että kansainvälinen kasvu vaatii lentoyhteyksiä ja hyvää alueellista saavutettavuutta.

Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys ja sähköistäminen, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Tämä työ on tärkeää viedä ripeästi eteenpäin päätöksentekoon jo nykyisellä hallituskaudella.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä on tarpeellista huomioida maakuntakeskusten sekä pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien kehittämistarpeet. Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on tunnistettu huomattavia kehittämistarpeita valtateilla 8, 20, 22 sekä 5, jotta asetuksen mukaiset tavoitteet sekä liikenneturvallisuuden tavoitteet saadaan saavutetuksi. Näiden tarpeiden suunnitelma- sekä toteutumisvalmiutta on edistettävä määrätietoisesti valtion suunnittelu- ja investointiohjelmissa.

Tietopohjan kehittämisessä on erittäin tärkeää, että valtion toimijat sekä maakunnat ja kaupunkiseudut (erityisesti MAL-seudut) ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa ajantasaisten tietojen päivittämisessä, koska toimintaympäristön muutokset ja elinkeinoelämän tarpeet muuttuvat entistä nopeammin. Tietopohjan kehittämisessä on huomioitava myös rajat ylittävän yhteistyön mahdollisuudet läntisten kumppanien kanssa.

Valtion tavoite yksinkertaistaa ja löytää edullisempia ja kevyempiä suunnitteluratkaisuja on erittäin tervetullut esitys. Aiemmissa valtion väyläverkon toteuttamisohjelmissa ei ole ollut vuosiin riittävässä määrin Pohjois-Pohjanmaan tai Kainuun hankkeita listattuna. Muuttunut toimintaympäristö korostaa tätä muutostarvetta kokonaan uudella tavalla verrattuna aiempaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelman tavoitteet tulee myös konkretisoida jatkossa suunnittelu- ja toteutushankkeina myös Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun osalta.

Sitoutuminen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan osoitetaan toteuttamalla TEN-T ydinkäytävien hankkeita. Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmätyö on nivottava yhteen pohjoisessa. Tärkeitä yhteisiä hankkeita on kehittää yhteyksiä raide- ja tieverkon osalta Ruotsiin ja Norjaan sekä käynnistää päivittäinen henkilöjunaliikenne Oulu-Tornio-Haaparanta välillä osana ostojunaliikennesopimusta VR:n kanssa.

Pohjois-Suomen hankkeiden suunnitteluun tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Suunnittelujärjestelmä ei tällä hetkellä toimi tarvittavalla tavalla erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden eikä turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista. Suunnitteluvalmiutta pitää nostaa nykyisestä – erityisesti TEN-T ydinverkolla koko Pohjois-Pohjanmaan alueelta. Keskeiset hankkeet TEN-T ydinverkolla ovat valtatie 4 suunnitelmavalmiuden parantaminen Oulusta etelään, pääradan suunnitelmavalmiuden parantaminen Limingasta Ylivieskaan ja satamien väylien syventäminen. TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan poikittaisen yhteyden valtatie 22 suunnitelmavalmiuden parantaminen on myös tärkeää.

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa Liikenne 12 –suunnitelman luonnoksessa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on linjattu sisällytettävän Liikenne 12 –suunnitelmaan. Suunnitelmaluonnos ei sisällä lentoliikennestrategiaa tai lentoliikenteelle laadittua tulevaisuuskuvausta, vaan toteaa pandemian ja Venäjän Ukrainaan suuntautuneen hyökkäyssodan aikana muuttuneen lentoliikenteen tilannekuvan. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja kotimaan pitkämatkaiselle liikenteelle on olennaisen tärkeä ja lentoliikenteellä on merkittävät kansan- ja aluetaloudelliset vaikutukset.

Liikenne 12 -luonnoksessa nykytilannekuvauksesta siirrytään suoraan strategisen lentoasemaverkoston määrittelyyn ilman pitkän aikavälin visiota kansainvälisestä ja alueellisesta saavutettavuudesta tai lentoliikennepalvelujen tavoitetilasta. Luonnoksessa esitetään (s. 50), että seuraavana työvaiheenaan valtio laatii yhdessä lentoasemanpitäjien kanssa kriteerit strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana ja määrittelee tällä perusteella strategisista lentoasemista koostuvan uuden lentoasemaverkoston. Lentoliikenteelle tulee laatia erillinen pitkän aikavälin strategia ennen kuin lentoasemaverkoston tulevasta rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä. Lentoasemanpitäjät ovat yksi tärkeä sidosryhmä lentoliikenteen tulevaisuuskuvan määrittelyssä, mutta tärkeimmät sidosryhmät ovat lentoliikennepalveluja käyttävät yritykset ja toimijat. Strategisen lentoasemaverkoston kriteerit tulee määrittellä yhdessä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa. Lentoasematoimintojen yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa, vaan kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt. Mikäli lentoasemaverkostoa tarkastellaan kapeasti yksinomaan lentoasemaverkoston operatiivisen kannattavuuden näkökulmasta, verkosto supistuisi rajusti ja alueellinen saavutettavuus heikkenisi olennaisesti. Lentoasemaverkosto on osa väyläomaisuutta, joka muodostaa alustan eri toimialoja palveleville kaupallisille lentoliikennepalveluille. Valtion tulee tarjota infrastruktuuri alueellisiin lentoyhteyksiin vastaavalla tavalla kuin muillakin liikennemuodoilla. Lentoliikennepalvelujen tulee syntyä pitkällä aikavälillä markkinaehtoisesti, mutta markkinaehtoisia palveluja ei voi syntyä ilman toimivaa lentokenttäinfraa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Perusväylän rahoituksen tason nosto vuosiksi 2029–2037 on erittäin tärkeää, jotta korjausvelan kasvu saadaan taitettua. Oulun kauppakamari korostaa kuitenkin, että korjausvelan lyhentäminen tulisi aloittaa välittömästi jo tällä hallituskaudella ja tämän tulisi näkyä kaikilla tasoilla pohjoisen väyläverkolla. Oulun kauppakamari haluaa nostaa esille, että pohjoisessa erityisesti alempi tieverkko vaatii muutakin perusparannusta kuin päällysteiden uusimista. Kun rahoitusta ei ole lähivuosille, niin tilanne vain pahenee ja johtaa pahimmillaan siihen, että hankkeet eivät mahdu kehittämishankkeiden raamiin, eikä niitä ole tosiasiallisesti mahdollista toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella. Oulun kauppakamari pitääkin kannatettavana valtion tavoitetta, jossa liikenneverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on löydettävä uudenlaisia rahoitusmuotoja.

Kehittämiseen kohdistuva rahoitus on suunnitelmaluonnoksessa tasoltaan todella vaatimatonta, mikä uhkaa pohjoisen taloudellisen kasvun potentiaalia. Oulun kauppakamarin toiminta-alueella Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on esimerkiksi kriittisen huonokuntoisia siltoja, jotka haittaavat teollisuuden kuljetuksia. On myös huomioitava, että kaikki teollisuuden kuljetukset eivät ole vain tuotekuljetuksia, vaan raaka-ainekuljetukset on huomioitava samalla tavoin. Ilman toimintavarmoja raaka-ainekuljetuksia ei ole tuotantoa, eikä kansantalouteen saada vientieuroja. Lisäksi elinkeinoelämän suurinvestointien toteuttamiselle välttämättömien paikallisten liikennehankkeiden rahoittamiselle tulee jatkossakin olla joustavia ja nopeita rahoituskeinoja valtion budjetista – tarve tällaisille investoinneille voi nousta nopeastikin. Valtion on reagoitava tällaisiin tarpeisiin ennakoivasti ja investointeja tukien.

Kehittämisen rahoitusta ja MAL-sopimukseen käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta on välttämätöntä kasvattaa. Onkin löydettävä uusia rahoituskeinoja uusien liikennehankkeiden rahoittamiseksi. On perusteltua, että kaupunkiraideliikennehankkeiden valtion rahoitusosuus on vähintään 30 prosenttia ja käsitettä voisi laajentaa tehokkaaseen joukkoliikenne infraan. Lisäksi valtion verkolle toteuttavien yhteisrahoitteisten hankkeiden valtion kustannusosuuden tulee olla vähintään 70 prosenttia, koska kunnilla tai kaupungeilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Tämä on korjattava suunnitelmaan. Rahoitukseen on lisättävä sitoutuminen ostopalveluliikenteeseen rajat ylittävällä raideliikenteellä Suomen ja Ruotsin välillä.

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

Suunnitelmalla tulee pyrkiä kasvihuonepäästöjen vähentämiseen ja luontokadon torjumiseen.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio sitoutuu säilyttämään Finavian nykyisen lentoasemaverkoston vuoteen 2027 saakka. Luonnoksen mukaan valtio muodostaa uuden lentoasemaverkon laadittavan kriteeristön perusteella. Nykyisen lentoasemaverkon turvaaminen on keskeistä Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, viennin ja matkailun kannalta. Lentoliikenne on erityisen tärkeää harvaanasutun Suomen saavutettavuushaasteiden vuoksi, ja lentoasemaverkoston supistaminen heikentäisi alueiden elinvoimaa ja yritysten kasvumahdollisuuksia. Lentoasemien ylläpito on kustannuksiltaan vähäistä suhteessa niiden kansantaloudellisiin hyötyihin, ja lentoliikenne mahdollistaa investointeja, työvoiman liikkuvuutta sekä kestävä matkailua. Erityisesti itäisen ja pohjoisen Suomen lentoliikenne tukee paikallista elinkeinoelämää, matkailua sekä suuria energia- ja teollisuusinvestointeja. Ostopalveluliikenne on välttämätöntä Kajaanin kaltaisella lentoasemalla, kunnes markkinaehtoinen lentoliikenne voi toteutua. Saavutettavuus on alueiden kasvun, elinkeinoelämän ja turvallisuuden perusta, ja valtion on tärkeää panostaa pitkäjänteisesti kattavaan lentoasemaverkoston.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoite ja lentoliikenteen jatkuvuuden varmistaminen Liikenne 12 -suunnitelmassa on välttämätöntä elinkeinoelämän kilpailukyvyllä, investoinneille, kansainväliselle matkailulle ja alueen elinvoimalle. Oulun kauppakamari pitää riittämättömänä ehdotettua pohjaa strategisesti tärkeiden lentoasemien määrittelyn tekijöille ottaen huomioon Finavian jo julkisuuteen tuoman mielipiteen. Suunnitelmasta tuleekin jättää pois kirjaukset uuden lentoasemaverkoston muodostamisesta tarpeettomana. Hallitusohjelman mukaisesti valtion on säilytettävä Finavian nykyinen lentoasemaverkosto, johon kuuluvat muun muassa Joensuu, Kajaanin, Jyväskylän, Kokkola-Pietarsaaren ja Kemi-Tornion lentoasemat. Mikäli määrittelytyö valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille tehdään, Oulun kauppakamari esittää, että määrittelytyöhön pitää ottaa mukaan myös alueelliset toimijat ja elinkeinoelämä, koska lentoasematoimintojen yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa ja se jättää huomiotta alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt.

Viirelä Mari
Oulun kauppakamari