

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 johdetaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista. Tavoitteet on kiteytetty käsitteisiin toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, ja näille on määritetty yhdistävät näkökulmat saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi.

Strategiset linjaukset edistävät tavoitteita, mutta ovat suurelta osin yleisellä tasolla ja toistavat tavoitteita, joista ne on johdettu. Myöhemmin suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, jotka ovat merkittävyydeltään ja vaikutuksiltaan ilmiselvästi strategisia, ja ne on tarkoituksenmukaista sisällyttää strategiaan linjauksiin. Tällaisia toimenpiteitä ovat ainakin:

- TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten priorisointi ja EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksien huomiointi. Toimenpiteet tukevat tavoitteita liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisesta kestävydestä.
- Raidelevyden kehittämistä koskevan valtakunnallisen näkemyksen muodostaminen. Toimenpide tukee tavoitetta liikennejärjestelmän toimivuudesta ja sekä resilienssin näkökulmaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Useassa luonnoksen toimenpiteessä mainitaan TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten huomiointi ja kehittämishankkeiden priorisointi asetuksen vaatimusten täyttämiseksi. Kirjaukset ovat hyvin kannatettavia ensinnäkin, koska TEN-T-asetus on suoraan jäsenmaissa sovellettavaa lainsäädäntöä, mutta myös siksi, että se mahdollistaa merkittävän EU-rahoituksen hyödyntämisen kotimaan liikenneverkon kehittämisessä.

Hankeyhtiöillä edistettäviä hankkeita koskevassa toimenpiteessä todetaan, että ”hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista”. Lähtökohtaisesti on hyvä, että hankkeiden vaikutusten arviointiin, ja niiden mahdolliseen keskinäiseen vertailuun, on yhtenäinen menettely ja ohjeistus. Muualla Euroopassa vaikutusarvioinnin periaatteet ja käytäntö poikkeavat joiltakin osin Väyläviraston hankearvioinnin ohjeistuksesta. Eroavaisuuksista seuraa, että Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti arvioidut hankkeet näyttävät osoittavan vähemmän positiivisia vaikutuksia kuin muut eurooppalaiset, esimerkiksi CEF-rahoituksesta kilpailevat hankkeet. Näkemysmme mukaan ei ole järkevää, että Suomi omalla ohjeistuksellaan heikentää mahdollisuuksiaan kilpailla eurooppalaisesta hankerahoituksesta. Siksi samalla, kun on järkevää noudattaa yhtenäistä arviointimenettelyä, olisi tarkoituksenmukaista yhtenäistää ohjeistusta vastaamaan yleistä eurooppalaista menettelyä. Joka tapauksessa hankeyhtiöllä tulee aina olla keskeinen rooli hankkeidensa vaikutusarvioinneissa, ja sen vastuulla tulee olla myös arvioinnin parhaalla mahdollisella tavalla toteuttaminen.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtakunnallinen näkemys raidelevyyden kehittämisestä muodostetaan vuonna 2026. Tämä on erittäin strategisen tason linjaus, jossa on myös huomioitava ja etsittävä mahdollisuudet hyödyntää poikkeuksellisen merkittävää EU-rahoitusta. Haluamme tuoda esiin, että Länsirata on parhaillaan vaiheessa, jolloin on mahdollista tehdä ratkaisuja raidelevyyden suhteen.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Länsirata Oy:llä ei ole lausuttavaa suunnitelmaluonnoksen rahoituksen kohdennuksesta.

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

-

Muut huomiot?

Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Vaikka Länsirata ei ole osa edellistä talousraamia, pidämme tärkeänä että tiedonvaihto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja hankeyhtiön välillä olisi jatkuvaa.

Ottavainen Pekka
Länsirata Oy