

Lausunto

15.10.2023

Asia: VN/18780/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@ gov.fi

Lausuntopyyntö VN/18780/2023 15.9.2023

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään myös viranomaisen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut arviointiohjelmaan ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Vaikutus-arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä taloudellisista, sosiaalisista ja

ympäristövaikutuksista. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

SKAL pitää hyvänä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittäminen on aloitettu heti hallituskauden alussa. Tämä on tärkeää, jotta päivittämiseen on riittävästi aikaa ja päivitettyä suunnitelmaa voidaan alkaa toteuttamaan.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessista on kerrottu laajasti ja selkeästi. Myös vuorovaikutusta eri sidosryhmien kanssa on kuvattu monessa vaiheessa ja kirjattu erilaisia vuorovaikutustapoja.

Toivomme kuitenkin tiiviimpää vuorovaikutusta SKALin kaltaisten järjestöjen kanssa. Edustamme kattavasti maantieliikenteen toimijoita: maanteiden tavaraliikenne on olennainen osa koko Suomen menestystä ja 90 prosenttia maamme ta-varakuljetuksista liikkuu kumipyörillä. Kotimaan kuljetussuoritteesta maantiekuljetuksien tonnimäärä on ollut kasvusuunnassa vuosina 2011-2021. Ilman kuljetusyriä Suomi pysähtyisi.

Suurten, erityisesti etäyhteydellä, mutta myös läsnäolotilaisuuksina toteutettavien seminaarityylisten tilaisuuksien vaikuttamismahdollisuudet jäävät yleensä pinta-puolisiksi. Huomattavasti tehokkaampaa on pienempien läsnäolotilaisuuksina järjestettävien teemakohtaisten tilaisuuksien tai jopa useamman kerran kokoontuvien eri teemoihin keskittyvien työryhmien hyödyntäminen.

SKAL pitääkin hyvänä, että teemakohtaisia tilaisuuksia mm. elinkeinoelämälle on tarkoitus järjestää valmistelun aikana. SKAL esittää niiden määrää lisättäväksi, vaikka siten, että lisättäisiin sekä teemoja että yhden teeman osalta pidettävien tilaisuuksien määrää.

Pidämme tärkeinä teemoina mm. korjausvelan pysäyttämistä, teiden talvihoidon tehostamista ja energiatehokkuutta lisäävien tihankkeiden käynnistämistä.

SKAL pitää hyvänä, että arviointiohjelmassa todetaan hallinnonalan osallistuvan aktiivisesti sidosryhmien tilaisuuksiin valmistelun ajan. Nämä tilaisuudet ovat elinkeinoelämän järjestöjen kannalta hyvä ja tehokas tapa välittää järjestöjen informaatiota suoraan valtakunnallisen

liikennejärjestelmän valmistelijoille ja vastaavasti tiedottaa valmistelutyön etenemisestä laajemminkin sidosryhmien edustajille, joilla ei yleensä ole mahdollisuutta osallistua keskitettyihin seminaari- tai tiedotustilaisuuksiin.

Arviointiohjelmassa todetaan, että liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden tunnistamisessa hyödynnetään sidosryhmiltä saatua palautetta ja työssä hyödynnetään erilaisia valmiita aineistoja, kuten hallitusohjelma, voimassa olevan suunnitelman seurantatieto, liikennejärjestelmäanalyysi, ennakointityöt ja tästä arviointiohjelmasta saatava lausuntopalaute.

Tuomme esiin seuraavat työhön liittyvät asiakirjamme:

Esityksemme teiden talvihoitoon:

SKAL\_maanteiden\_talvihoito\_A4\_2023\_WEB.pdf

Millä energialla kuljetamme-raporttimme:

skal\_kayttovoimasiirtyma\_raportti\_20230110.pdf

INFRA ry ja Elinkeinoelämän keskusliitto ovat tuoneet lausunnoissaan esiin, että keskeiset elinkeinoelämän järjestöt julkaisivat syksyllä 2022 vuoteen 2050 ulottuvan väylävision, johon on koottu mukana olevien järjestöjen tärkeimmät näkemykset ja tavoitteet elinkeinoelämää palvelevasta tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Myös SKAL esittää, että väylävisio 2050 otetaan valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön tausta-aineistoksi samoin kuin edellä esitetyt SKALin raportit.

Hallitusohjelman toteuttaminen

SKAL pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa edellä kerrotun mukaisesti arvioidaan siitä näkökulmasta, miten se toteuttaa esimerkiksi hallitusohjelmaa.

Eryteisesti hallitusohjelmassa todetut logistiikkaa koskevat kirjaukset tulee huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tällaisia ovat mm. hallituksen tavoitteet huolehtia Suomen logistisesta kilpailukyvästä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta sekä laatia pitkäjänteinen teollisuuspoliittinen strategia, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikan.

SKAL haluaa myös muistuttaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen arvioinnissa on huomioitava myös EU-tasoinen tausta-aineisto. Erityisesti on huomioitava Suomeen ulottuvat eurooppalaisen TEN-T-verkoston osat, joiden tulee olla TEN-T-asetuksen mukaisessa kunnossa ydinverkon osalta vuoteen 2030 ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä. Tämänhetkisellä verkkojen parantamisvauhdilla ei olla saavuttamassa TEN-T-asetuksen mukaisia tavoitteita.

Lisäksi SKAL edellyttää, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen seurannassa ja arvioinnissa on huomioitava vahvemmin myös tavaraliikenne. Tieliikenteen kehittämisessä tulee selvemmin kirjata myös tavaraliikenteen tarpeet, esi-merkiksi käyttövoimasiirtymän vaatimat uusien käyttövoimien lataus- ja jakeluverkot.

Kaiken työn tavoitteena on oltava se, että valtakunnallista liikennejärjestelmä-suunnitelmaa päivitetään siten, että tiestömme ei enempää rapistu. Suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä tarkoittaa valtakunnallisessa liikenne-järjestelmäsuunnitelmassa esitettyihin toimiin nähden alimitoitettun rahoituksen nostamista esitettyjen toimenpiteiden vaatimalle tasolle. Samalla on pidettävä huolta siitä, että myös budjeteissa sekä kehysrahoituksessa ja JTS:ssä noudatetaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaista rahoitustasoa.

SKAL esitti ennen eduskuntavaaleja:

- tiestön miljardin euron tasokorotus tehdään seuraavasti
- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle
- Lisäksi 300 miljoonaa euroa tulee vuosittain osoittaa tiestön korjausvelan poistamiseen
- suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tasokorotukseksi tiestön kehittämisinvestointeihin

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

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman valmistelua ohjaavat suunnitelmalle asetetut visio ja tavoitteet. Vision ja tavoitteiden sisällössä on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät.

Tunnetut globaalit muutokset – kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta, digitalisaatio – vaikuttavat kaikki kuljetusyrityksien toimintaan ja näin myös logistiseen kilpailukykyymme. Huomioitavaa on se, että Suomen liittyttyä Naton jäseneksi, tuo se Suomelle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen.

Kuljetus- ja logistiikka-alalle kohdistuu suuria haasteita. Keskeisiä haasteita on il-mastonmuutos. Suomen kilpailukyky syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetuksien ja logistiikan tehokkuuteen. Ilmastonmuutoksen torjumiseen liittyvissä toimissa on otettava huomioon entistä vahvemmin kilpailukykyymme.

Muutostekijöitä ovat lisäksi Suomen ja sen lähialueiden heikentynyt kansainvälinen saavutettavuus, Suomen logistinen asema ja huoltovarmuus, NATO-jäsenyyden myötä tulevat sotilaallisen liikkuvuuden yhteystarpeet, Venäjän rajan sulkeutuminen ja sen vaikutukset logistiikkaan ja Itä-Suomeen, vihreän siirtymän teolliset investoinnit ja ilmastonmuutos.

Ensimmäisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuodelle 2050 asetettu visio edellyttää tarkentamista erityisesti vallitsevan geopoliittisen tilanteen takia. Päivitystyössä on huomioitava mm. Suomen muuttunut asema ja sen vaikutukset kuljetusten palvelutason ja kuljettamisen näkökulmasta.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolme tavoitetta:

- saavutettavuus,
- kestävyys
- ja tehokkuus,

ovat edelleen tärkeitä, mutta suunnitelmassa ja sen valmistelua tukevassa vaikutusten arvioinnissa tulisi käsitellä tavoitteiden sisältöä aiempaa monipuolisemmin.

Aiempien tavoitteiden rinnalle tulee uusina tavoitteina nostaa liikenneturvallisuus ja huoltovarmuus tai nämä yhdistämällä yleisesti turvallisuus.

Työssä on syytä tunnistaa kuljetus- ja logistiikkasektorin poikkihallinnollisuus. Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa. Iso osa logistista kilpailukykyä on digitalisaation laajamittainen hyödyntäminen.

Erityisesti liikenneturvallisuuden tavoite jäi viime kerralla liian irralliseksi ja vähäiseksi osaksi, lähinnä vain viittaukseksi liikenneturvallisuusstrategiaan, johon ei kuitenkaan kirjattu varsinaista yhteyttä sisältöjen osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Liikenneturvallisuuden nollavision osalta tulisi määrittää toimenpiteet ja keinot, millä visioon päästään.

Varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut kansallisessa turvallisuudessa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa onkin arvioitava myös nämä tarpeet. Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle.

Aiemmassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu huoltovarmuus, mutta nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa sitä on painotettava vielä enemmän. Huoltovarmuudesta huolehtiminen edellyttää myös alemman luokan teiden kunnon arvioimista ja niiden vaikutusten huomioimista liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä sen arviointiohjelmassa.

Muuttuvassa tilanteessa 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. Esimerkiksi yhteydet Torniossa ja Haaparannasta Ruotsin läpi tai Kilpisjärven kautta Norjan satamiin on huomioitava.

Vuoteen 2050 ulottuvassa visiossa voitaisiin tarkastella myös kiinteää yhteyttä Vaasan ja Uumajan välille.

Kiinteän yhteyden tekeminen Vaasasta Uumajaan olisi logistinen etu ja vahvuus koko Suomelle. Se muuttaisi tavaravirtoja ja vaikuttaisi kilpailukykyymme. Se toisi vähemmän uudelleenlastausta, varastointia ja jäänmurtoa. Se tarjoaisi etua myös huoltovarmuus- ja kriisitilanteissa. Silta Merenkurkussa on jo 1960-luvulla esitetty edelleen kovin kaukaiselta edelleen tuntuva idea, mutta nykytilanne kannustaa pohtimaan muitakin reittejä kuin Suomenlahden laivaliikenne.

Suuri osa Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä tapahtuu Ro-ro aluksilla yhteysvälillä Helsinki – Tukholma, Turku – Tukholma ja Vaasa – Uumaja. Pohjoisen harvaan asutulla alueella on myös 614 kilometriä pitkä maaraja ja sen koko pituudelta harjoitetaan rajan ylittävää liikennettä.

Lopulta kysymys on Suomen saavutettavuudesta. Logistiset kustannuksemme ovat jo ennestään korkeammat kuin muualla Euroopassa. Nyt kun itärajan liikenne on tyrehtynyt, Suomesta uhkaa tulla pussinperä.

## Kuljetusyrittäjien näkemys tiestöstä tulevaisuudessa

SKALin kuljetusbarometrissa keväällä 2023 kysyttiin ”Mitä sellaisia muutostekijöitä tunnistat seuraavien 5-10 vuoden aikana, jotka vaikuttavat eniten kuljetusyrityksesi tulevaisuuteen – hyvässä tai pahassa?”

Vastaaja sai valita viisi merkittävintä muutostekijää ja seuraavat muutostekijät nousivat:

Kuljetusyrittäjät näkevät tässä kyselyssä suurimpana tulevaisuuden haasteena teiden kunnon ja hoidon.

SKAL selvitti kuljetusbarometrissaan 1/2023 yrittäjien näkemyksiä tiestön talvi-kunnossapidosta. Peräti 641 vastanneen yrittäjän näkemys oli selvä: peräti 54 prosenttia on sitä mieltä, että talvihoito ei ole pääteilläkään riittävän hyvällä tasolla. On selvää, että joskus olosuhteet ovat suorastaan mahdottomia ja yksinkertaisesti kalusto ei riitä. Silloin myös tielläliikkujan pitää ymmärtää olosuhteet ja tarvittaessa pysähtyä. Kenenkään ei pidä omaa ja muiden liikenneturvallisuutta uhmaten jatkaa ajamista.

Esimerkiksi alkuvuonna 2023 Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALiin raportoitiin normaalia enemmän siitä, että tiestön talvihoitoon toimenpiteet ovat epäonnistuneet. Kuljetusyrittäjät kertoivat tilanteista, joissa laatutaso tien päällä ei ole vastannut sitä, mitä tien merkitys tai sen laatuluokitus edellyttäisi.

Tiemäärärahat Ruotsin tasolle

Hallituksen investointiohjelma ja sen korjausvelkapaketti antaa hieman toivoa, että pitkällä aikavälillä teiden kuntoon panostettaisiin.

Teihin osoitettavien määrärahojen vertailumaaksi voidaan ottaa Ruotsi. SKALin ja usean muun järjestön teettämä Väylävisio-selvitys sisältää myös Suomen ja Ruotsin vertailua. Kun Ruotsin kruunut muutetaan euroiksi, käy ilmi, että länsi-naapuri käytti viime vuonna tieinvestointeihin noin 1

360 miljoonaa, Suomi 280 miljoonaa. Perustienpitoon Ruotsi ohjasi viime vuonna noin 1 440 miljoonaa euroa. Suomi tyytyi lähes puolet vähempään, 770 miljoonaan euroon.

Maat ovat erilaisia, mutta Suomessa käytetään teihin rahaa asukasta kohden 70 prosenttia verrattuna siihen, mitä Ruotsi käyttää.

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

Onko suunnitelman SOVA-lain mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

SKALilla ei ole lausuttavaa tähän kysymykseen.

Herrala Ari  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry