

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Lapin kauppakamari on mukana Keskuskauppakamarin ja kauppakamariryhmän antamassa yhteisessä lausunnossa, mutta haluaa lisäksi omana lausuntonaan kiinnittää huomiota liikennejärjestelmäsuunnitelman toimivuuteen Lapissa harvan asutuksen ja pitkien etäisyyksien maakunnassa.

Kauppakamarin mielestä on erittäin tärkeää, että Suomi on siirtymässä pitemmän aikavälin liikennesuunnitteluun. Sen kautta liikennepolitiikkaan saadaan kaivattua pitkäjännitteisyyttä yli hallituskausien. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat oikean suuntaisia, mutta jäävät liian yleiselle tasolle. Lapin elinkeinoelämän toimintaympäristön osalta tilannekuva on jäänyt vajaaksi, koska suunnitelma ei ota huomioon riittävästi Lapissa suunnitteilla olevia investointeja. Samoin käsitys Lapin rajojen yli tapahtuvan liikenteen kehittymisestä on vajaa ja rajoittunut.

Pohjois-Suomen osalta toteamus siitä, että elinkeinoelämäntoimintaedellytysten vahvistaminen sekä kansainvälinen saavutettavuus ja liikenneyhteydet naapurimaihin ovat tärkeitä asioita. Lisäksi todetaan, että erityisesti yhteistyö Barentsin alueen toimijoiden kanssa on tiivistä ja tärkeää. Raideliikenteen kehittämispotentiaalia raja-alueyhteistyön kautta on muun muassa Ruotsin kanssa.

Kansainvälisistä yhteyksistä puhutaan, mutta niiden merkitys varsinkin Lapille jää vajaaksi. Esimerkiksi Norja käyttää Lapin sekä pitkittäisiä että poikittaisia tieyhteyksiä omiin kuljetuksiinsa. Suunnitelma ei ota huomioon uusia pohjoisia kuljetusreittejä, kuten Koillisväylää, jonka kuljetukset lisääntyvät huomattavasti vuoteen 2032 mennessä ja saattavat aiheuttaa lisäliikennettä Pohjois-Norjasta sekä mahdollisesti myös Luoteis-Venäjältä Lapin kautta muualle Eurooppaan.

Satamat ja lentoyhteydet on mainittu, mutta niiden kansainväliset yhteydet ei. Jo tällä hetkellä Kemian sataman kautta kulkee Ruotsin vientituotteita ja potentiaalia on mahdollista kasvattaa. Lentoliikenteen osalta yhteydet itä-länsi-suunnassa ovat olemattomat. Niiden kehittämisestä hyötyisivät matkailun lisäksi myös muut toimialat.

Kausivaihtelut liikennemäärissä ovat matkailun osalta totta, mutta teollisuuden ja kaupan kuljetuksissa ei. Lisäksi suunnitelma ei ota huomioon Lapissa toteutettavia investointeja, joista hyvänä esimerkkinä on Metsä Groupin biotuotetehdas Kemissä. Sen lisäksi on odotettavissa muitakin teollisia investointeja, kuten Outokummun Tornion terästehtaan lykätty kuonasulatto. Kaivosteollisuudessa on odotettavissa vuosikymmenen aikana useampia investointeja, jotka lisäävät kuljetusten määrää. Tämä on vakava puute, koska teollisuuden ja kaivosteollisuuden liikevaihto Lapissa on kymmenkertainen verrattuna matkailuun, joka mainitaan ainoana kuljetusten kannalta kehittyvänä toimialana.

Yleisellä tasolla liikenneinfran rahoitussuunnittelu perustuu vanhaan kaavaan eikä sisällä tarpeeksi konkreettisia esityksiä investointien rahoituspohjan laajentamisesta. Ilman niitä suunnittelukauden rahoitus 6,1 miljardia euroa ei vastaa kuluvaan vuosikymmenen tarpeita eikä sitä kautta löydy ratkaisua liikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseen eri kuljetusmuotojen kehittämisen kautta.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Lapin kauppakamari yhtyy Keskuskauppakamarin ja kauppakamariryhmän lausuntoon ja toteaa, että liikenteen infraan käytettävä rahoitustaso ei ole riittävän korkealla tasolla vastaamaan siihen tarpeeseen, joka meillä on infran korjaus- ja investointivielan takaisin maksamiseksi. Suunnitelmassa todetaan, että rahoitustason tavoite on yhden prosentin osuus BKT:stä. Tämä on kauppakamareiden mukaan kannatettava ajatus. Kuitenkin lausunnolla olevassa luonnoksessa on ristiriitaisuuksia edellä mainitun kirjauksen ja esille tuotujen rahoitustasojen välillä. Lisäksi rahoitus on sidottu tämän hallituskauden osalta julkisen talouden suunnitelmaan, mutta tämän jälkeen rahoituksellinen pohja lepää seuraavien hallitusten lisärahoituksen varassa.

Perusväylänpidon osalta kauppakamarit pitävät myönteisenä kehityksenä perusväylänpidon rahoitustasoa vuodesta 2025 alkaen ja siihen liittyvää indeksikorotusta. Suunnitelman indeksikorotus on myönteinen asia, indeksikorotus tulee pitää mukana suunnitelmassa myös jatkossa. Lyhyellä aikavälillä vuosien 2023 ja 2024 rahoituksen notkahdus on myös huomioitava

osana suunnitelmaa. Kauppakamarien näkemyksen mukaan rahoituksen notkahdukset eivät palvele pitkäjänteistä suunnittelua tai kehittämistä.

Kehittämisinvestointien osalta kauppakamarit esittävät huolensa siitä, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat huomattavasti suuremmat kuin suunnitelman mukainen rahoitustaso on. Suunnittelukauden 6,1 miljardin euron kehittämisrahoitus tarkoittaa käytännössä huomattavaa laskua verrattuna esimerkiksi vuosien 2015–2017 rahoitustasoon. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan suunnitelman kirjaus siitä, että kehittämisinvestointeja tehdään vain, kun ne ovat ainoa mahdollisuus merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa, ei ole kannatettava linjaus. Kauppakamarit eivät näe näitä toimenpiteitä kehittämisinvestointeja, vaan infran verkon normaaleina toimenpiteinä. Suunnitelman kunnianhimottomuus kehittämisinvestoinneissa myös rapauttaa kasvun ja työllisyyden edellytyksiä.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen on kauppakamareiden mukaan hyvä ajatus. Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, että liikenneinfrastruktuurihankkeisiin käytetyt varat voivat kokonaisuutena lisääntyä, mikäli väyläverkon budjettikehykseen mahtumattomia kannattavia hankkeita saadaan aloitettua. Ulkopuoliksi rahoittajatahoiksi nimetään EU, kaupungit, kunnat ja yksityiset tahot. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan on tärkeää, että suunnitelmassa tuodaan selkeästi esille, että tämä ulkopuolinen rahoitus ei sisälly nyt suunnitelmassa esitettyihin lukuihin. Yhteisrahoitusmallin osalta kauppakamarit ilmaisevat huolensa kaupunkien ja kuntien mahdollisuudesta osallistua valtion aiemmin kokonaan rahoittamiin hankkeisiin ja tästä mahdollisesti seuraavaan alueiden elinvoiman heikkenemiseen. Pelkona on, että tällä kirjauksella saatetaan riskeerata suunnitelman perimmäiset tavoitteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisestä. Edellä mainittu liittyy kiinteästi myös siihen, kuinka suunnitelmassa on esitetty kustannusosuudet eri hankkeissa. Kauppakamarit näkevät, että hankkeiden yksituumainen kustannusjakomalli ei huomioi riittävällä tavalla hankkeista saatavaa hyötyä ja rahoittajaosapuolten mahdollisuuksia osallistua rahoitukseen. Kauppakamarit ehdottavat, että täsmällisten prosenttiosuuksien sijaan suunnitelmaan kirjattaisiin vaihteluväli osuuksille.

Liikenneverkko ja solmukohtat

- henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Suunnitelmassa todetaan, että ”Liikenneverkon uusia kehittämishankkeita tehdään, kun se on ainoa mahdollisuus valtakunnallisesti merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa”. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tämän ei pitäisi olla suunnitelman kirjauksena, suunnitelmaa tehdään liikenneverkon pitkäjänteisen kehittämisen pohjaksi.

Liikennepäästöjen vähenemisen osalta suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ”liikenteen päästöjen väheneminen edellyttää käyttövoimavaihtelujen lisäksi etenkin henkilöautoliikenteen liikennesuorituksen vähentymistä”. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tähän kohtaan tulisi lisätä liikennemuotosiirtymä yhtenä keinona vähentää liikenteestä aiheutuneita päästöjä ja siihen liittyvät toimet.

- liikennejärjestelmän tukitoimet

- muut toimenpiteet

Kauppakamarit pitävät suunnitelmaluonnoksessa tehtyjä EU-rahoitukseen liittyviä kirjauksia kattavina. TEN-T verkon kriteerien täyttyminen ydinverkolla ja kattavalla verkolla on tuotu suunnitelmaluonnoksessa esille, tämän osalta Kauppakamarit pitävä tarpeellisena tarkempia kirjauksia, miltä osin kriteerit täyttyvät sekä mikä on kustannusarvio niille osille, missä kriteerit eivät täyty.

Kauppakamarit pitävät erittäin hyvänä kirjausta siitä, että Suomi vaikuttaa TEN-T asetuksen uudistukseen. On kuitenkin huomioitava, että TEN-T asetuksen perimmäinen tarkoitus on lisätä yhteen liitettävyyttä EU:ssa ja silloin kansallista tarpeista nouseva vaikuttamistyö ei saisi johtaa yhden valtion eristäytymiseen muista jäsenvaltioista. Tähän liittyen suunnitelman kirjaus maanteiden ydinverkon kriteerien täyttymisen tarkastelusta vuonna 2024 ja tarvittaessa tehtävän hakemuksen liikenneverkon laatuvaatimuksista poikkeamiseen ei ole kauppakamarien näkemyksen mukaan tarkoituksenmukainen lähtökohta Suomen TEN-T politiikan kehittämiseen.

Verkkojen Eurooppa-välineen kuvaus on pääosin onnistunut. Kauppakamarit kuitenkin pyytävät poistamaan kirjauksen siitä, että tukea voi hakea ainoastaan hankkeille, joiden hyötykustannussuhde on enemmän kuin yksi. Tätä ei ole kirjattu TEN-T asetukseen tai CEF-asetukseen ja hyötykustannuslaskentamallit vaihtelevat eri maiden välillä suuresti.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Liikennepolitiikkaan ja -suunnitteluun saadaan suunnitelman avulla pitkäjänteisyyttä. Tämä on tärkeä säilyttää myös tulevana vuosina, etenkin kun suunnitelman toteuttaminen on alisteinen tulevien hallitusten kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Digitalisaatioon liittyen suunnitelmassa nostetaan esille fyysisen infran täysi hyödyntäminen. Tämä on erittäin kannatettava ajatus, kauppakamarit kuitenkin pyytävät kuitenkin huomioimaan, että liikenteen automatisaation ja digitalisaation hyödyntäminen onnistuu vasta kun fyysinen infra on riittävän hyvässä kunnossa

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, että liikennejärjestelmän toimijoiden tietoisuuden lisäämistä, roolien ja vastuiden selkeyttämistä osana ilmastonmuutokseen sopeutumista. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tässä kohdassa on myös syytä kiinnittää huomiota siihen, että itse liikennejärjestelmän toimintakykyä (resilienssi) ilmastonmuutokseen sopeutumisessa tulisi lisätä osana tehtäviä ratkaisuja.

Suunnitelmaluonnoksessa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota siihen, että liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikuttavat myös hallinnossa tapahtuvat muutokset, esimerkiksi sosiaali- ja terveyshuollon uudistus. Kauppakamarit jakavat tämän näkemyksen ja korostavat, että mikäli

kuntien kyky investoida heikkenee, se tarkoittaa myös alueiden saavutettavuuden heikentymistä ja sitä kautta alueiden elinvoiman heikentymistä

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arvioinnin merkitys on tunnistettu hyvin suunnitelmaluonnoksessa. Ympäristövaikutusten lisäksi kauppakamari pyytävät lisäämään suunnitelmaluonnoksen tähän kohtaan liikennejärjestelmätalouden vaikutukset. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kattavasti tuotu esille talous- ja työllisyysvaikutuksia, tietoa näistä vaikutuksista tulisi kytkeä osaksi suunnitelmaluonnosta, siten liikennejärjestelmän vaikutuksia voidaan myös ohjata.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Lisäksi kauppakamarit pyytävät, että vuorovaikutukseen panostetaan tulevaisuudessa, sidosryhmät tulee ottaa mukaan valtion kehittämään liikennejärjestelmätalouden yhteismalliin. Kuulemistilaisuudet ovat hyvä alku vuorovaikutukselle, mutta syvempää keskustelua tarvitaan, jotta liikennejärjestelmää voidaan kehittää tulevaisuudessa.

Suunnitelmassa on luotu uusi hallintomalli, joka pohjautuu Liikenne- ja viestintävirasto tuottamaan strategiseen tilannekuvaan, Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ja Väyläviraston tuottamaan investointiohjelmaa 6-8 seuraaville vuodelle. Näiden osalta on tärkeää varmistaa, että eri prosesseissa aidosti kuullaan kaikkia alueita Suomessa, samoin kuin sidosryhmiä ja aito vuorovaikutus varmistetaan erityisesti strategisen tilannekuvan osalta, joka määrittää vahvasti tulevaisuudessa tehtäviä toimenpiteitä

Rautajoki Timo
Lapin kauppakamari