

Asia: VN/18780/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

INFRA ry:n pitää erittäin tärkeänä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisessä on lähdetty liikkeelle heti hallituskauden alussa.

Kaikkien eduskuntapuolueiden mukanaolo valmistelussa ja erityisesti sitoutuminen lopputulokseen lopulta ratkaisevat, kuinka hyvin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin, sidosryhmien odotuksiin sekä Suomen kansalliseen etuun.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessi on kuvattu seikkaperäisesti ja selkeästi ja se vaikuttaa perusteelliselta.

Myös vuorovaikutukseen eri sidosryhmien kanssa on panostettu ja erilaisia vuorovaikutusmahdollisuuksia on suunniteltu annettavan kattavasti.

Suurten etäyhteydellä toteutettavien seminaarityylisten tilaisuuksien anti jää usein pintapuolisemmaksi kuin pienempien läsnätilaisuuksina järjestettävien teemakohtaisten työpajojen anti. INFRA ry pitää hyvänä, että teemakohtaisia tilaisuuksia mm. elinkeinoelämälle on tarkoitus järjestää valmistelun aikana.

Lisäksi INFRA ry pitää hyvänä, että arviointiohjelmassa todetaan hallinnonalan osallistuvan aktiivisesti sidosryhmien tilaisuuksiin valmistelun ajan. Nämä tilaisuudet ovat elinkeinoelämän

järjestöjen kannalta paras ja tehokkain tapa välittää järjestöjen kannalta relevantti informaatio suoraan valtakunnallisen liikennejärjestelmän valmistelijoille.

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

INFRA ry haluaa tuoda 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. Lisäksi lokakuun 2023 alussa julkaistiin elinkeinoelämän järjestöjen teettämä Suomen teiden ja ratojen palvelukykyyn analyysi -raportti, jossa on paneuduttu erityisesti Suomen maakuntien liikenteellisiin vahvuuksiin, heikkouksiin, mahdollisuuksiin ja uhkiin. Tällä hetkellä elinkeinoelämän järjestöt ovat kokoamassa taustaryhmää, jonka tarkoituksena on lähteä laatimaan väylävision pohjalta laadittavaa kunnossapidon visiota, jossa tavoitteena on tuottaa vastaukset keskeisiin kysymyksiin tiestön kunnossapidon paremman tulevaisuuden varmistamiseksi.

INFRA ry painottaa, että näiden raporttien ottaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön tausta-aineistoksi on elinkeinoelämän järjestöjen kannalta olennaisen tärkeää.

Lisäksi INFRA ry haluaa muistuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatijoita EU-tasoisesta tausta-aineistosta, erityisesti Suomeen ulottuvista eurooppalaisen TEN-T-verkostoton osista, joiden tulee olla TEN-T-asetuksen mukaisessa kunnossa ydinverkon osalta vuoteen 2030 ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä. Tämänhetkinen verkkojen parantamisvauhti ei näkemyksemme mukaan riitä saavuttamaan TEN-T-asetuksen mukaisia tavoitteita.

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

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma julkaistiin ennen koronapandemiaa sekä Venäjän aggressiivista hyökkäyssotaa Ukrainassa.

Ensimmäisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuodelle 2050 asetettu visio edellyttää tarkentamista erityisesti vallitsevan geopoliittisen tilanteen takia.

Visiossa todetaan mm;

”Suomi on vaihtoehtoinen käytävä ja solmukohta maailmanlaajuisille matkustaja-, tavara- ja datavirroille. Liikennejärjestelmässä on huomioitu huoltovarmuus sekä varautumisen ja valmiuden vaatimukset siten, että Suomessa voidaan luottaa liikennejärjestelmän toimivuuteen ja resilienssiin kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden... Suomi on onnistunut hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä... Kansainvälinen liikenne toimii sujuvasti ja mahdollistaa monipuolisesti yritysten toimintamahdollisuudet Suomessa tukien alueiden kehittymismahdollisuuksia.”

Eryteisesti Suomen kansainvälinen saavutettavuus on nyt valmistelussa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ajateltava uusiksi. Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä Suomen mahdollisuudet toimia idän ja lännen välisenä matkustaja- ja tavaraliikenteen hubina on menetetty. Myös huoltovarmuus, elinkeinoelämän toimintavarmuus ja erityisesti Suomen vientikuljetusten resilienssi vaativat uhkakuvien päivittämistä ja aiempaa syvällisempää analyysiä.

Jatkossa Suomen kansainvälisessä saavutettavuudessa korostuvat maan sisäiset yhteydet Itä-Suomesta Etelä-, Länsi- ja Pohjois-Suomeen. Elinkeinoelämän vientikuljetuksissa korostuvat meriliikenneyhteydet sekä maaliikenneyhteydet Pohjois-Suomesta Pohjois-Ruotsiin ja -Norjaan sekä edelleen joko merikuljetuksina Pohjois-Norjan satamista ja maantie- sekä rautatiekuljetuksina Ruotsin ja Tanskan kautta Keski-Eurooppaan. Ihmisten liikkumisessa korostuu lisäksi lentoliikenneyhteydet maan sisällä maakuntakentiltä Helsinkiin ja edelleen maailmalle.

Vuoteen 2050 ulottuvassa visiossa olisi näkemyksemme mukaan syytä tarkastella myös kiinteää yhteyttä Vaasan ja Uumajan välillä sekä Tallinnan tunnelia. Lisäksi Suomen rautatieverkon raideleveyden muuttaminen eurooppalaisen standardin mukaiseksi tai vähintään uusien raideyhteyksien rakentaminen eurooppalaisella raideleveydellä on syytä ottaa tarkastelun alle.

Kansainvälisen saavutettavuus on samalla huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän toimintavarmuuden kovaa ydintä niin liikenteen, energian kuin datankin osalta.

Ensimmäisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettu visio kohtaa reaali maailman budjettirajoitteen kautta eikä sen vuoksi vaikuta aivan realistiselta.

Arviointiohjelmassa todetaan, että suunnittelussa voidaan hyödyntää erilaisten rahoitusskenaarioiden vertailua. Rahoitusskenaarioissa lähtökohtana ovat kuitenkin julkisen talouden suunnitelman mukaiset rahoitustasot suunnitelman ensimmäiselle neljälle vuodelle sisältäen siinä päätetyn jakauman investointien, ylläpidon ja palveluiden osalta, ja suunnitelman viimeisen kahdeksan vuoden osalta voidaan arvioida rahoituksen jakautumista eri tavoin, kuitenkin pitäen lähtökohtana voimassa olevia linjauksia liikenteen kokonaisrahoitustasosta talousarviossa.

Mikäli asetettujen tavoitteiden halutaan toteutuvan, pitäisi niiden saavuttamiseksi tarvittavia toimia pystyä tarkastelemaan, vähintään yhtenä vaihtoehtona, myös ilman budjettirajoitetta ja selvittää tavoitteiden toteutumisen edellyttämä kustannus. Samalla tulisi selvittää tavoitteiden toteutumisen aiheuttamat rahassa mitattavat positiiviset vaikutukset.

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

Arviointiohjelmassa esitetyt suunnitelman valmistelussa arvioitavat vaikutukset ovat Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso, Taloudellinen kestävyys, Ekologinen kestävyys, Sosiaalinen kestävyys ja Liikennejärjestelmän turvallisuus.

SOVA-lain mukaisesti arvioidaan vaikutuksia a) ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen; b) maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen; c) yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön; d) luonnonvarojen hyödyntämiseen; e) a–d alakohdassa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Vaikutusarviointi sekä SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi vaikuttavat kattavilta. Mikäli vaikutusten arviointia verrataan perinteiseen ESG-arviointiin ja -raportointiin, puuttuu vaikutusten arvioinnista osuus, joka koskee hallinnollisia vaikutuksia.

INFRA ry korostaa, että kaikkien eduskuntapuolueiden mukanaolo valmistelussa ja erityisesti sitoutuminen lopputulokseen lopulta ratkaisevat, kuinka hyvin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin, sidosryhmien odotuksiin sekä Suomen kansalliseen etuun.

Tämän vuoksi myös hallinnollinen tarkastelu, joka sisältäisi esimerkiksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarisen valmistelun, suunnitelman toteuttamiseksi tarvittavien hallinnonalojen poikkihallinnollisen toiminnan sekä LVM:n alaisten virastojen välisen työnjaon tarkoituksenmukaisuuden, voisi olla hyödyllinen.

Syrjö Paavo

