

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

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/18780/2023

Pelkosenniemen kunnan lausunto, kh 12.10.2023 / Vastaukset alla lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin (1-3):

1. Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä

Liikennejärjestelmäsuunnitelman arvioinnin lähtökohtana toimii vuonna 2018 hyväksytty ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suomen on tarpeellista nyt päivittää liikennejärjestelmäsuunnitelma kokonaisuudessa, koska kansallinen ja kansainvälinen toimintaympäristö on muuttunut merkittäväällä tavalla vuoden 2018 jälkeen. Muuttunut geopoliittinen asetelma vaikutuksineen liikenteelle, huoltovarmuudelle ja turvallisuudelle sekä sotilaalliselle liikkuvuudelle haastaa suomalaista liikennejärjestelmää kaikkien liikennemuotojen osalta monella tavalla. Kansainvälisten asetelmien muutoksen seurauksena korostuu erityisesti Lapin merkitys koko Suomen saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja turvallisuuden vahvistamisessa. Tämän takia Lappi alueena pitää ottaa omana alueellisena kokonaisuutenaan tarkasteltavaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Lapissa sijaitsevia maayhteyksiä Ruotsiin ja Norjaa on kehitettävä koko maan saavutettavuustarpeiden takia. Lapin Kauppakamarin tuoreen selvitystyön mukaan Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosien kansallisiin ja eurooppalaisiin tarpeisiin aktivoituvat investoinnit ovat yhteensä 186,9 miljardia euroa (teollisuus, matkailu, energia, merenkulku, rakentaminen), josta Suomen osuus on nyt 76 miljardia euroa. Lappi sijaitsee Arktisella alueella, joka on vahvistuvien suurvaltojen etupiiripyrimysten toimintakenttää. Samoin Lapin metsä- ja malmivarat on suotuisan viileän ilmansalan lisäksi huomattu ilmastomuutoksen keskellä Euroopassa. Aktiivisuus ja kiinnostus näkyy Lapissa luonnollisesti myös kaikkien liikennemuotojen kysynnän kasvuna.

Liikennejärjestelmä on kokonaisuudessaan päivitettävä, sen visiota, tavoitetta ja toimenpiteitä on perusteltua arvioida kokonaan uudelleen ja tehtävä tarpeelliset muutokset.

Parlamentaariseen Liikenne 12 -työryhmään tulee kutsua lappilainen kansanedustaja/kansanedustajia tuomaan arviointiohjelmassakin korostettua arktista ja harvaan asutun seudun asiantuntemusta. Lisäksi on huomioitava hallitusohjelmaan kirjattu Pohjoinen ohjelma. Pohjoisen Suomen elinvoiman säilyttäminen on myös geopoliittisesti tärkeää ja Liikenne 12 suunnitelma on keskeinen työväline ohjelman toteuttamiseen. Arviointiohjelman tavoitteisiin olisikin sisällyttävä TEN-T-verkon toteutuksen etenemisen varmistaminen ja Pohjois-Suomen kytkeytyminen eurooppalaiseen sekä Pohjois-Norjan liikenneverkkoon.

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

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisuuden päivittämisessä pitää ottaa huomioon huoltovarmuus ja turvallisuus läpileikkaavana teemana kaikissa asiayhteyksissä.

Suunnitelman vahva kytkeytyminen MAL-kaupunkiverkoston kehittämiseen ja yhteistyöhön sekä arviointiin muuttaa suunnitelman luonteeltaan kaupunkikeskusten liikennejärjestelmien kehittämissuunnitelmaksi. Tämä näkyy nyt lausunnolla olevassa arviointiohjelmassa arvioinnin ja sen kriteeristöjen keskittymisenä

kaupunkikeskusten ja niiden välillä toimivan liikenteen tarkasteluun. Suunnitelmaan valmisteltua arviointisuunnitelmaa ei voida kutsua valtakunnalliseksi, jos siitä kokonaisuudessaan jätetään maaseutualueiden liikennejärjestelmäpalveluiden arvioiminen pois. Suomen liikenteeseen ja saavutettavuustarpeisiin voimakkaasti vaikuttavan toimintaympäristömuutoksen vuoksi arviointiohjelmissa pitää tarkastella koko Suomen liikennejärjestelmää, hillitä tuntuvasti pelkästään MAL-kaupunkeihin keskittymistä, arvioida tarkemmin ja aktiivisemmin kansallisen ja kansainvälisen liikennejärjestelmämme rakentamis- ja rahoitusmahdollisuuksia myös EU-rahoituksen turvin. Arviointiohjelmissa on syytä tarkastella kriittisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytetty kuntarahoituksen käyttö liikenne- ja rakentamisen hankintayhtiöissä, sillä suurimmalla osalla maan kunnista taloustilanne on tukala.

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

Vaikutusten arvioinnissa täytyy ottaa huomioon paremmin koko maa ja sen alueelliset erityispiirteet, varsinkin pohjoisessa voimakkaasti etenevän ilmastonmuutoksen vaikutukset, logististen ketjujen muutostarpeista syntyneet ja liikenteeseen muodostuvat muutokset ja niiden ympäristövaikutukset, yhdenvertaisuus ja liikenteelliset sekä tietoliikenteelliset saavutettavuustarpeet mm. julkisten palveluiden osalta.

Suunnitelman vaikutusten arviointia on perusteltua toteuttaa useammin, pienempinä alueellisina kuulemiskokonaisuuksina kuin nyt neljän alueen osalta. Maakunnalliset liikennetyöryhmät ovat toimiva yhteistyörakenne. Vuoropuhelua ministeriön, keskushallinnon virastojen, alueella toimivien virastojen ja maakunnan liikennetyöryhmän sekä maakunnan liittojen kesken on hyvä jatkaa, lisätä ja kehittää.