

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?

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen strategiset linjaukset vastaavat pääosin valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Strategiset linjaukset on esitetty suunnitelmaluonnoksessa kuitenkin hyvin yleispiirteisellä tasolla. Tämä voi heijastua suunnitelman vaikuttavuuteen ja sen rooliin ja asemaan valtion keskeisenä liikennesuunnitteluinstrumenttina.

Keskeisenä haasteena on kehittämisen rahoitusraami ja rahoituksen kohdistuminen vaikuttavimpiin hankkeisiin. Korjausvelka lisääntyy lisärahoituksesta huolimatta suunnitelmakaudella.

Kymenlaakson liitto toteaa, että L12 suunnitelmassa ei juurikaan ole liikenneinfraan kohdistuvia toimenpiteitä, vaan niiden edistämisessä korostuvat jatkossa Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelma.

Kymenlaakson liitto pitää alueellisia painotuksia onnistuneina toimivuuden, turvallisuuden sekä kestävyuden osalta. Pääkaupunkiseudun ja Etelä-Suomen muiden kaupunkikeskusten Tampereen Turun, Lahden, Hämeenlinnan, Kouvolan ja Kotkan sekä kaupunkien välisten maaseutualueiden nähdään suunnitelmassa perustellusti toiminnallisesti kytkeytyneen yhdeksi metropolialueeksi.

Kymenlaaksolla on erikoisasema maantieteellisen sijainnin ansiosta. Maakunta on kiinteä osa pääkaupunkiseudun metropolialuetta mutta samalla myös rakennemuutoksesta toipuva rajamaakunta kaakkoisessa Suomessa. Kymenlaakson liitto korostaa, että Kymenlaakson on logistiikkamaakunta, jolla on keskeinen rooli kokonaisturvallisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallinen liikkuvuuden osalta. Liikenne 12 -suunnitelman strategisena lähtökohtana tulee olla tehokkaan ja olemassa olevan infran kunnossapito ja kehittäminen. On perusteltua esittää varautumiseen liittyviä kehittämistarpeita läntisessä Suomessa. Tämä kuitenkin ei saa vaikuttaa siihen, että luodaan kehittämisen tyhjiö Kaakkoiseen Suomeen ja Suomenlahden vaikutuspiiriin.

Kymenlaakson liitto pitää myönteisenä, että Itäisen Suomen ohjelmatyö on huomioitu Liikenne 12 -suunnitelmaa laadittaessa, vaikka vaikutukset liikennejärjestelmään jäivät todennäköisesti hyvin vähäisiksi, jos rahoitusta ei ole osoitettu toimenpiteiden edistämiseen.

Suomi on sitoutunut kansallisella ja kansainvälisellä tasolla ilmastotavoitteisiin. On vaarana, että strategiset linjaukset ja painotukset eivät ole riittäviä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Ilmatoon ja kestäväan liikkumiseen liittyvät toimenpiteet ovat jäävät kunniahimottomiksi, vaikka suunnitelmassa todetaan, että kehitys niiden osalta ei ole ollut toivottua.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tietopohjan kehittäminen

Kymenlaakson liitto pitää hyvänä, että Valtio (LVM, Traficom, Väylävirasto, ELY) yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia. Tämän prosessin yhteydessä on tarpeen vahvistaa ja kehittää edelleen maakuntatason suunnittelun ja valtion vuoropuhelua. Suunnitelmassa tulee korostaa jatkuvan liikennejärjestelmätyn merkitystä alueiden kanssa.

On myönteistä, että suunnitelmaluonnoksessa korostetaan tietopohjan laadun ja riittävyyden merkitystä. Liikenne 12 -suunnitelman tulee luoda pohja tiedolla johtamiseen.

Valtion ja alueiden väliset sopimukset

Yhteistyömallit liikennehankkeiden kehittämisen ja rahoituksen osalta korostuvat suunnitelmassa. Kymenlaakson liitto korostaa, että valtiolla tulee olla selkeä ja vastuullinen rooli keskeisten infrahankkeiden rahoituksessa sekä kehittämisessä.

Suunnittelun lähtökohta ei voi olla, että vastuu kustannuksissa siirretään kohtuuttomasti kuntien ja alueiden katettavaksi. Tämä asettaisi alueita entisestään eriarvoisempaan asemaan ja vähentäisi liikennejärjestelmän kehittämisen sosiaalista kestävyyttä.

Suunnitelmaan on sisällytetty MAL-sopimuksen kehittämistarpeet. MAL-sopimukset heijastuvat ohjelmien sisältöön ja sitovat rahoitusta. On varmistettava MAL-sopimuksen ulkopuolisten mutta liikennejärjestelmän kannalta merkittävien kaupunkiseutujen intressit tunnistetaan. Tämä koskee esimerkiksi Kotka, Haminan ja Kouvolan seutuja, joka sijaitsevat metropolialueen vaikutuspiirissa.

Kansainvälinen yhteistyö

Liikenne 12 -suunnitelmassa on korostettu läntisen Suomen asema ja rooli huoltovarmuuden ja varautumisen osalta. Varautumisen näkökulmasta yhteyksien kehittäminen Ruotsin ja Norjan suuntaan on perusteltu. Suunnittelun keskeinen lähtökohta tulee kuitenkin olla olemassa olevien ja keskeisten liikennekäytävien- ja solmujen vahvistaminen, kehittäminen ja resilienssikyvyn parantaminen. Etelä-Suomessa on keskeisiä kansainvälisiä yhteyksiä. Alueella sijaitsevat kaikki

suurimmat satamat ja kansainvälisen lentoliikenteen solmukohta. Yhteyksiä ei voida siirtää muualle. Infrarakenteiden tuplakapasiteettien rakentamiselle ei ole edellytyksiä eikä perusteluita.

Kuvaa Suomen kytkeytymisestä muuhun Eurooppaan (Kuvio 4) tulee tarkentaa. Selvitystä vaativat kehitettävät yhteydet rasteria tulisi laajentaa Suomenlahdella siten, että se kattaa koko rannikko vyöhykkeen mukaan lukien keskeiset viennin satamat.

Suunnitelmassa esitetään, että itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa. Kirjaus ehdotetaan muokattavaksi muotoon: "Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen välttämätöntä infraa." Valmiuksia ja edellytyksiä toimintojen nopeaan ylösajoon tulee turvata. Itärajan ja rajanylityspaikkojen läheisyydessä ei tule tarpeettomasti estää tarpeellisen infran kehittämistä ja ylläpitoa.

Kansainvälisen yhteistyön osalta Suomenlahden yhteyksiä on syytä kehittää kestävästi hybridivaikuttaminen. Geopoliittisen tilanteen luoma uhka tulisi selkeämmin huomioida toimenpiteissä.

Rautateiden tavaraliikenteeseen uusia mahdollisuuksia huoltovarmuuden näkökulmasta tuo Tornio-Haaparanta-radon sähköistys. Lisäksi tulee ratkaista, miten Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä.

Perusväylänpito

Kymenlaakson liitto pitää oikean suuntaisena linjausta olemassa olevan infran ylläpidon priorisoinnista. Perusväylänpidon lisäksi kuitenkin on tärkeä varmistaa riittävät resurssit vaikuttavimpien sekä tärkeimpien infrahankkeiden kehittämiseen, joilla poistetaan keskeisiä palvelutason puutteita väyläverkolta. Kansainväliset yhteydet suurimpien satamien kautta ovat keskeisiä yhteyksiä, joka on tuotu hyvin esille monissa kohdin Liikenne 12 -suunnitelmaa. Takamaayhteydet suurimpiin teollisuuden ja logistiikan keskittymiin ovat tärkeitä. Yhteyksien tulisi olla priorisoituna perusväylänpidossa sekä kehittämisessä.

Pienet parantamishankkeet tulisi toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella, jossa rahoitusta on enemmän. Kehittämisen vapaa rahoitus tulee osoittaa Investointiohjelman mukaisesti tärkeimmille ja merkittävimmille hankkeille.

Kehittäminen

Kymenlaakson liitto pitää vuosittaista kehittämisen rahoitusta riittämättömänä kehittämisen tarpeisiin nähden. Rahoituksen kohdentamisen osalta tulee varmistaa, että Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet huomioidaan kohdennettaessa rahoitusta valtakunnallisesti merkittävimmille hankkeille investointiohjelman mukaisesti.

Liikenne 12 -suunnitelmassa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisen tarpeet lännessä ja Pohjois-Suomessa ovat ylikorostuneet. Suunnitelmassa tulee huomioida Etelä-Suomen kaksoiskäyttöiset yhteydet, joissa saavutetaan sotilaallisen liikkuvuuden lisäksi myös merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä. Etelä-Suomessa on suurimmat liikennevirrat henkilö- ja tavaraliikenteen osalta ja idässä sijaitsee merkittävää teollisuutta, jotka hyödyntävät Etelä-Suomen suurimpia satamia. Valtion tulee

vaikuttaa EU-rahoituksen suuntautumiseen siten, että sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusmahdollisuudet varmistetaan.

Rataverkko

Valtion ostaman henkilöjunaliikenteen järjestäminen muuttuu 2030-luvun alussa. Vuoden 2031 alusta lähtien ostoliikenne on kilpailutettava ja uhkakuvana on, että kustannukset hankinnoista kohdistuvat merkittävästi kuntien vastuulle. Hankintavastuuta ei voi merkittävästi siirtää kuntien vastuulle tilanteessa, jossa kuntien resurssit on jo valmiiksi venytetty äärimmilleen.

Kymenlaakson liitto pitää myönteisenä, että hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään toteuttamaan valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Tärkeä on huomioida myös Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen sekä EU:n raideliikennetavoitteiden ja älykkään liikkuvuuden päämäärien huomioiminen.

Kymenlaakson liitto pitää myönteisenä, että Valtio yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Työn yhteydessä tulee ottaa selkeästi kantaan tulvaisuuden kehittämistavoitteisiin ja linjauksiin. Samalla tulee myös ratkaista, miten Itärata- ja Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Lisäksi tulee hyödyntää kattavasti mahdollistamat EU-rahoitusmahdollisuudet.

Maantieverkko

On myönteistä, että alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien rooli on tunnistettu tietolähteinä kehittämisen ja parantamisen toimissa.

Vesiväyläverkot ja talvimerenkulku

On myönteistä, että suunnitelma tunnistaa satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Väylämaksut heikentävät kuitenkin oleellisesti satamien kilpailukykyä. Väylämaksut tulee poistaa. Vaihtoehtoisesti tulisi selvittää väylämaksut korvaavia rahoitustapoja vesiväylien ylläpidon rahoittamiseen. Päätöksenteossa tulee huomioida itäisen Suomenlahden erityisasema, jonka seurauksena väylämaksujen haitallinen vaikutus korostuu HaminaKotka sataman liikennöinnissä.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa. Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Suunnitelmassa todetaan, että keskipitkällä aikavälillä myös sähköinen lentäminen voi tarjota uusia liikkumismahdollisuuksia lyhyillä matkoilla ja pienissä ilma-aluksissa.

Alueellisia lentokenttiä, kuten Pyhtään lentopaikka, tulee kehittää huomioiden ilmailun muutokset kuten sähköinen lentoliikenne, droneliikenne ja etälennonjohto. Kaupallinen kannattavuus on mahdollista saavuttaa tulevaisuudessa, kun sähköinen lentoliikenne yleistyy. Innovatiivisilla yhteistyö- ja yhteistoimintamuodoilla tulee parantaa lentoasemaverkoston kannattavuutta. Tämä tulee näkyä myös toimenpiteissä.

Satamat

Kymenlaakson liitto pitää tärkeänä, että Liikenne 12 -suunnitelma huomioi satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa. Satamien kilpailukyvästä huolehtimisen tulee olla ensisijainen keino varmistaa toimiva ulkomaankauppa ja huoltovarmuus. Takamaanyhteyksien kehittäminen tukee satamien toimintaa ja joilla on suuri merkitys kansantalouden näkökulmasta. Takamaanyhteyksien kehittäminen palvelee koko Suomea.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Valtion tulee tukea ja edistää maasähkön syöttövelvoitteen toteutumista siten, että se on satamatoiminnoille kohtuullinen. Satamayhtiöt eivät ole energiayhtiöitä tai energian jakelijoita. Satamayhtiöt mahdollistavat energia-alan toimijoille sijoittumisen sataman alueille muu satamainfra huomioiden. Samalla tulee varmistaa järjestelmien kansainvälinen yhteensopivuus ja ratkaista aluksien velvoitteet maasähkön käyttöön.

Kymenlaakson liitto pitää myönteisenä, että Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Kymenlaakson liitto pitää hyvänä kirjausta, jossa valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen markkinaehtoisten palveluiden puuttuessa. Erityisesti työssäkäynnin mahdollistaminen maakuntakeskusten välillä joukkoliikennettä hyödyntäen on tärkeää. Valtion tuki riittävän vuoromäärän toteutuksessa on kriittinen. Riittävällä vuorotarjonnalla mahdollistetaan aito työssäkäynti ja pitkäjänteisesti kasvatetaan käyttäjämääriä. Kymenlaakson osalta aiemmin toteutetun junapilotin jatko tulee olla lähtökohtana maakuntakeskusten välisessä liikennöinnissä, jossa henkilöliikenne uudistettiin. Yhteysväliä ei ole kilpailevaa toimintaa bussiliikennettä.

Kymenlaakson saavutettavuuden osalta on keskeinen, että lähijunaliikenteen tuki pysyy jatkuvana vahvistaen työssäkäynnin edellytyksiä metropolialueella.

Kuljetus ja logistiikka

Suunnitelmassa on tunnistettu oikein tarve kuljetusta ja logistiikkaa palvelevan tietopohjan kehittämiseen. Multimodaaleja rahtiterminaaleja koskevaan markkina- ja ennakoitiantalyyysin tulisi

olla mahdollisimman pian käytössä. Lisäksi on hyvä, että yhteys Rail Balticaan, ml. junalauttayhteys on tunnistettu ja yhteyden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä tarkastellaan. Kouvolan RRT -alue on keskeinen selvityksissä huomioitava terminaali.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet

Kymenlaakson liitto katsoo, että valtion tulee lähtökohtaisesti kattaa vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen hankkeissa tulee huomioida alueiden taloustilanne. Sopimuksellinen yhteisrahoituksen malli saattaa korostaa alueiden eriarvoistumista ja ohjata hankkeita entisestään alueille, jonne muukin rahoitus suuntautuu. Geopoliittinen tilanne on hankaloittanut hankkeiden toteutusta rajamaakunnissa, jotka muutenkin kärsivät eniten tilanteesta. Yleisesti kuntien taloustilanne on heikko. Yhteisrahoituksen periaatteet tulisi selkeästi kuvata ja varmistaa, ettei hankkeita kilpailuteta toisiaan vastaan kuntien osallistumismahdollisuuksien perusteella.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Kymenlaakson liitto pitää talousraami huomioiden rahoituksen kohdentumista rahoitusohjelman sisällä oikean suuntaisena. Lähtökohtana tulee olla talouskehityksen tehokas käyttö olemassa olevan liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen merkittävimmissä kohteissa. Perusväyläpidon rahoitus korostuu rahoitusohjelmassa. Kehittämisen rahoitus on riittämätön kehittämistarpeisiin nähden.

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

Liikenne 12 -suunnitelman ympäristöselostuksessa on tunnistettu merkitykselliset ympäristötavoitteet sekä tunnistettu suunnitelman vaikutuksia tavoitteiden kehittymiseen. Nykytilaa kuvaava vertailuvaihtoehto on esitetty, johon Liikenne 12 -suunnitelman vaikutuksia verrataan. Vertailuvaihtoehto sisältää jo päätetyt toimenpiteet mutta kokonaisuutena liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys heikkenevät. Liikenne 12 suunnitelmalla vaikutukset on arvioitu laajasti. Ympäristöselostuksessa on todettu, että Liikenne 12 -suunnitelmassa ei esitetä kohdennettuja toimenpiteitä liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt sekä ilmanlaatuun liittyen. On vaarana, että suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät riitä niiden ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi, joihin Suomi on sitoutunut kansallisella ja kansainvälisillä tasoilla.

Muut huomiot?

-

Hering Frank
Kymenlaakson liitto

Räty Ville
Kymenlaakson liitto - Maakuntahallitus