

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?

Liikenne12 -luonnoksessa esitetty maan jaottelu neljään eri osaan on Etelä-Suomen osalta liian karkea. Pääkaupunkiseudun ja Kymenlaakson maakunnan liikenne- ja infratarpeet eroavat toisistaan voimakkaasti. Esitämme maantieteellistä jaottelua tehtävän uudestaan jakautuen useampaan alueeseen kuin luonnoksessa esitettyyn.

Sidosryhmien tiedonsaantia ja vaikuttamisen keinoja suunnitelman valmistelun aikana on parannettu edelliseen suunnittelukierrokseen nähden.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Itämeren reittien merkitys on kasvanut uudessa geopoliittisessa tilanteessa, sillä merikuljetuksia on vaikea korvata maakuljetuksilla.

Tärkeiksi tavoitteiksi kansainvälisten yhteyksien kehittämisessä nousevat joustavuus ja resilienssi. Kansainvälisten yhteyksien kehittämisessä tarvitaan useita vaihtoehtoisia reittejä. Reitti Euroopan markkinoille kulkee Etelä-Suomen satamien kautta, joista HaminaKotkan satama on maan suurin yleissatama. Teollisuuden kannalta kustannustehokkain reitti Eurooppaan ja Keski-Euroopan suuriin vientisatamiin kulkee rautateiden tai teiden kautta läheiseen satamaan.

Rautatiekuljetukset Ruotsin/Norjan halki lisäävät teollisuuden kustannuksia ja näiden reittien tie- ja rataosat ovat jo nykyisellään kuormittuneet. Myös Göteborgin sataman ruuhkaisuus on haittatekijä.

Rail Baltican hyödyntämiseen kilpailukykyisenä raideyhteytenä Eurooppaan tulee varautua.

Joukkoliikenteen merkitys kaupunkiseutujen työssäkäynti- ja opiskelijaliikenteelle ei ole vähenemässä. Valtion joukkoliikenteen tukea ei tulisi leikata.

Liikenne12 -suunnitelmassa taksiliikenteen huomioiminen on vähäistä. Se tulisi sisällyttää mukaan, kun puhutaan kokonaisuudesta. Tehokas perusväylänpito ja investoinnit turvaavat henkilöliikenteen sujuvuuden. Taksiliikenne käyttää paljon alempaa tieverkostoa. Huoltovarmuuden kannalta tiestön kunnossapidon lisäpanostukset tukevat taksiliikennettä, joka on usein tärkeä kuljetusmuoto haja-asutusalueilla ja syrjäseuduilla. Liikenteen solmukohdissa tulisi huomioida, että joukkoliikenne ja taksiliikenne täydentävät ihmisten liikkumista tehokkaasti ja kestävästi.

Liikennesektorin verotuksen toimet tulisi koskea myös henkilöliikenteessä toimivia yrityksiä kuten taksi- ja bussiyhtiöitä.

Päästövähennykset:

EU:n päästövähennystavoitteista johtuvat toimet todennäköisesti kasvattavat kuljetuskustannuksia. Suomen sijainnista ja maantieteellisistä erityispiirteistä johtuen puhtaan siirtymän kustannukset logistiikalle voivat nousta muita EU:n jäsenvaltioita suuremmiksi, joten kansallisella sääntelyllä tulee hillitä kustannuskehitystä. Päästökauppa lisää erityisesti kuljetusyritysten kustannuksia.

Raideliikenteen kulkumuoto- ja kuljetusmuoto-osuuden lisääminen parantaa liikennejärjestelmän kestävyyttä.

Suunnitteluohjelman valmistelussa tulee huomioida ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja mahdolliset EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. Suunnitteluohjelmaan sisällytettävä hankkeet, joista on sovittu erikseen kaupunkiseutujen kanssa.

Valtion ja alueiden väliset sopimukset: Alueellinen tasapaino on huomioitava. Kymenlaakso ei ole MAL-aluetta. Kehittämistä ei pidä liikaa tukea MAL:n pohjalle, koska uhkana on, että investointiohjelmaan jää liian vähän liikkumavaraa.

Jakeluinfra:

Kansallinen jakeluinfraohjelma on osa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja jakeluinfraa säätelevää AFIR-säätelyä. Raskaan tieliikenteen latausinfra on toistaiseksi pääosin yksityistä ja ajoneuvojen määrä pieni. Biokaasulla on tärkeä rooli raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä ja sen jakeluinfraa tulee edelleen kehittää. Vety tarjoaa tulevaisuuden mahdollisuuksia.

Tieliikenteessä tärkeää on esimerkiksi riittävän maankäytön varmistaminen jakeluinfralle ja siihen liittyvä suunnittelu ja yhteistyö. Jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämisen lisäksi liikenteen tarpeet edellyttävät, että vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa rakentuu riittävästi myös TEN-T-verkon ulkopuolisille päätteille. Jakeluinfra-asetus asettaa velvoitteita maasähkön syötölle lentoasemilla ja satamissa. Maasähkön syöttöjä tarvitaan vielä lisää Suomen satamiin jakeluinfra-asetuksen vaatimuksiin vastaamiseksi.

Raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfraan kehitys tulee tehdä osana tauko- ja levähdysalueiden suunnittelua.

Huoltovarmuus:

Kriittisellä infrastruktuurilla on huoltovarmuudelle iso merkitys. Pääväylien lisäksi on turvattava erityisesti ympärivuotiset merikuljetukset, satamat ja lentoasemat, kuljetuskalusto, ammattitaitoinen henkilöstö, aika- ja paikkatietojärjestelmät sekä liikenteen hallinta- ja ohjausjärjestelmät. Huoltovarmuuden toteutumisen varmistaminen Itä-Suomessa.

Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana elinkeinoelämälle ja yhteiskunnan toiminnalle sekä taata väestön toimeentulolle ja hyvinvoinnille kriittisen tärkeät kotimaan liikenne- ja kuljetuspalvelut.

Meriliikenne:

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupassa säilyy vahvana myös tulevaisuudessa. Satamilla ja niiden maaliikenneyhteyksillä on merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Alusten siirtyminen uusiin käyttövoimiin edellyttää satamilta niihin liittyvän jakeluinfrainfrastruktuurin kehittämistä.

Väylämaksut ovat vientiteollisuudesta elävälle Suomelle ylimääräinen rasite ja maan hallituksen määrittelemä taksa, joka haittaa voimakkaasti satamiemme kautta tapahtuvaa vientitoimintaa ja asettaa ne eriarvoiseen asemaan muiden maiden satamien kanssa. Ne yritykset, joilla on tuotantoa myös muualla Euroopassa, saattavat ohjata tuotantoaan Suomen sijasta Keski-Eurooppaan. Väylämaksut iskevät erityisesti HaminaKotka Sataman kautta kulkevaan transitoliikenteeseen.

Raideliikenne:

Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kuntien ja kaupunkien osalle on suunnitelma osallistumisesta kustannuksiin. Kaupunkien vaikean taloustilanteen vuoksi riskinä on raidelähiliikenteen vuorojen supistuminen.

Suomeen tulee luoda raideliikennevisio, joka ottaa kantaa mm. raideliikennemarkkinan kehittämiseen, Suomen rataverkon kehittämiseen, raidelevyyteen sekä kansainvälisiin raideyhteyksiin. Asiakaslähtöisen ja kilpailukykyisen henkilöjunaliikenteen ja tavarajunaliikenteen sekä raideliikenteen kulkumuoto- ja kuljetusmuoto-osuuden lisääminen parantaa liikennejärjestelmän kestävyttä.

Raideliikenteen pitkäjänteiset kehittämishankkeet ovat valmistuttuaan aito vaihtoehto maakuntalennoille, kun matka-aika junalla on enintään kolmen tunnin luokkaa.

Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi merikuljetusten rinnalle tulee etsiä raideyhteysvaihtoehtoja, sillä merikuljetusten estyessä rautatiekuljetukset ovat ensisijainen merikuljetusten korvaaja.

Hankeyhtiöiden suunnitteleminen raideyhteyksien tulee olla osa valmistuttuaan valtion rataverkkoa raideliikenteen asiakkaiden yhdenvertaisuuden turvaamiseksi.

EU:n valkoisen kirjan raideliikennetavoitteet tulee nostaa Liikenne12 -suunnitelmassa esiin. Esimerkkinä mainittakoon suurnopeusrautatieliikenteen kaksinkertaistuminen vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuminen 2050 mennessä sekä rautateiden tavaraliikenteen kaksinkertaistuminen vuoteen 2050 mennessä.

Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen, minkä tulisi näkyä vahvasti strategisissa suunnitelmissa.

Valtion tulee vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että rataverkon sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja raideliikenteen kehittämistä vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan. Lisäksi tulee hyödyntää kattavasti raidelevyyden muutoksen mahdollistamat EU-rahoitusmahdollisuudet sekä Tallinnan tunnelin kautta mahdollistuvat kansainväliset kiinteät yhteydet Eurooppaan.

Suunnitelmassa tuleekin nähdä liikenneväylät vahvemmin koko yhteiskunnan kasvua ja kilpailukykyä tukevana ja vahvistavana tekijänä, ei ainoastaan liikkumisen ja kuljettamisen mahdollistajana.

Lentoliikenne:

Pyhtäällä sijaitseva Helsinki East Aerodrome on merkittävä osa Kymenlaakson liikenneinfraa, saavutettavuutta, matkailun kehittymistä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Liikenne12 on edeltävää suunnitelmaa huomattavasti paremmin ottamassa huomioon lentoliikenteen kehityspotentiaalin ja näkymät, mm. uudenlaisen lentokenttien verkoston muodostumisen. Uusia ratkaisuja tarvitaan ja niitä kehitetään Pyhtäällä. Ehdotamme Ruotsin tapaan 20 miljoonan euron tukea Finavian ulkopuolisten lentokenttien kehittämiseen sekä tarpeellisen infrastruktuurin rakentamiseen.

Perusväylänpito:

Yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä. Yksityistieverkko kattaa noin 80 prosenttia kaikista teistä, noin 370 tuhatta kilometriä. Erityisesti metsäteollisuuden kuljetukset käyttävät alempaa tieverkkoa ja yksityisteitä. Myös elintarvikeketjussa alkutuotanto ja kokomaataloussektori on riippuvaisia yksityisteistä ja niiden kunnosta. Huoltovarmuuden kannalta alempaan tieverkkoon ja yksityistieverkkoon on syytä saada lisäpanostuksia.

Tarpeellisia liikenteen investointikohteita:

- Kotkan satamaan johtavan Merituulentie 355 TEN-T maantieverkon osalta tarvitaan rahoitus suunnittelutoimenpiteisiin

- Vt 15 määräraha loppuosan rakentamiseen Rantahaka-Kouvola -välillä

- Vt 6 Keltin sillan korjaus 2030 mennessä

- Kouvola - Kuusankoski -radalla sijaitseva Rapakosken silta. Kyseinen ratayhteys on elintärkeä UPM Kymin raakapuu- ja tuotekuljetuksille.

Investointiohjelman määrärahaesitysten lisäksi hallitus on esittänyt budjettiriihessä 2024:

- Perusväylänpitoon 2,7 miljoonan euron määrärahan Itä-Suomen pieniin liikennehankkeisiin

- Perusväylänpidon rahoituksella on toteutuksessa mm. Kouvola-Luumäki -rataosan peruskorjausta (29,1 milj. eur)

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Liikenneverkon korjausvelka on noin 4,2 mrd. euroa, josta maanteiden osuus on 2,5 mrd. euroa ja rautateiden osuus 1,6 mrd. euroa. Korjausvelkaa ei tule nähdä toimintaympäristön muutoksena, vaan verkon aliresursoidun ylläpidon seurauksena. Maanteiden korjausvelka on pääosin päällysteissä, silloissa ja rakenteissa.

Perustienpidon rahoitus on nyt esitetty oikealla tasolla. Luonnoksessa tulisi esitellä lisärahoitus vuosille 2026-2028, ja lisärahoitus tulee ottaa huomioon seuraavassa julkisen talouden suunnitelmassa, koskee erityisesti perusväylänpidon rahoitusta.

Digirata-hanke vie rahoituksesta yhteensä noin miljardi euroa vuodesta 2025 alkaen. Itäradan rakentaminen edistäisi Itä-Suomen elinvoiman kasvua.

Liikenneinfran kehittäminen edellyttää muita rahoitusinstrumentteja, jos Liikenne 12 –suunnitelman niukkeneva rahoitusohjelma toteutuu. Mahdollisia rahoitusinstrumentteja ovat mm. kansainvälisten yhteyksien EU-rahoitus, liikenteen päästökauppatulojen kohdentaminen liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, mm. lataus- ja jakeluinfraan ja joukkoliikennepalvelujen ostoihin sekä liikenteen verotuksen uudistaminen siten, että osa liikenteen nykyisistä veroista kerättäisiin kilometriverona, josta osa olisi väylämaksuluonteista.

Kymenlaakson kauppakamarit esittää lyhyen aikavälin toimenpiteiksi liikennesektorin verotuksen uudistamiseksi seuraavaa:

- Ammatti-dieselin valmistelu ja dieselin valmisteveron osittainen palautus toimialan toimijoille.
- Satamien maasähkön verotuksen alentaminen ja sähkön verotason alentaminen energiaverodirektiivin sallimaan minimitasoon.
- Polttoaineveron rakenteen muuttaminen ja hiilidioksidiveron nostaminen ja energiasäilytysveron laskeminen uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyyn parantamiseksi.
- Autokannan kiertoa nopeuttavat veromuutokset kuten autoveron alentaminen.
- Vanhojen autojen kierrätyspalkkio.
- Kaasu- ja sähkökuorma-autojen vakuutusmaksuveron alentaminen.
- Liikenteen käyttövoimamurrosta nopeuttavat verokannusteet ja investointiverohyvitykset.
- Liikenteen päästökauppatulojen kohdentaminen puhtaan siirtymän investointeihin liikennesektorilla.

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

-

Muut huomiot?

-

Juura Kirsi
Kymenlaakson kauppakamari