

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?

Strategisella liikennejärjestelmän suunnittelulla mahdollistetaan koko liikennejärjestelmän laajamittaiset muutokset sekä sillä saavutettavat vaikutukset yhteiskunnan eri sektoreilla. Suomen tulee luoda raideliikennevisio, joka ottaa kantaa mm. raideliikennemarkkinoiden ja Suomen rataverkon kehittämiseen, raideleveyteen sekä kansainvälisiin raideyhteyksiin. Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta saadaan parannettua siirtämällä kuljetuksia- ja matkustamista raiteille.

Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä. Suunnitelmassa on onnistuneesti esitetty selvitettäväksi, miten Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä, sillä Suomen kilpailukyvyyn ja logistiikan kannalta luontainen suunta on Eurooppaan. Suomen rataverkon kytkemistä Eurooppaan Tallinnan tunnelin ja Rail Baltican kautta tulee edistää.

Väyläverkon kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen, minkä tulee näkyä vahvasti strategisissa suunnitelmissa. Kansainvälisessä yhteistyössä tulee nähdä vahvemmin EU- ja NATO-yhteistyö ja niihin liittyvät rahoitusmahdollisuudet sekä osana sitä yhteistyö Pohjoismaiden lisäksi myös Baltian maiden suuntaan. Valtion tulee vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että rataverkon sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja raideliikenteen kehittämistä vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan. Lisäksi tulee hyödyntää kattavasti raideleveyden muutoksen

mahdollistamat EU-rahoitusmahdollisuudet sekä Tallinnan tunnelin kautta mahdollistuvat kansainväliset kiinteät yhteydet Eurooppaan.

Merikuljetusten osuus Suomen ulkomaan kaupan kuljetuksista on 96 %. Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi merikuljetusten rinnalle tulee etsiä raideyhteysvaihtoehtoja, sillä merikuljetusten estyessä rautatiekuljetukset ovat ensisijainen merikuljetusten korvaaja. Suunnitelmassa on esitetty välttämättömäksi huomioida meriliikenteen ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta. Tämä tulee nostaa esiin myös raideliikenteen näkökulmasta. Asiakslähtöisen ja kilpailukykyisen henkilöjunaliikenteen ja tavarajunaliikenteen sekä raideliikenteen kulkumuoto- ja kuljetusmuoto-osuuden lisääminen tulee nostaa strategiaan linjauksiin.

EU:n valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” sekä Euroopan komission tiedonannon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia -Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” raideliikennetavoitteet tulee nostaa liikenne12 -suunnitelmassa esiin. Esimerkkinä tiedonannossa mainituista tavoitteista mainittakoon suurnopeusjunaliikenteen kaksinkertaistuminen vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuminen 2050 mennessä sekä rautateiden tavaraliikenteen markkinaosuuden kasvaminen 50 % vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistuminen vuoteen 2050 mennessä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa on hyvin nostettu esiin, että valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) 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. Kehitysnäkymässä tulee lisäksi ottaa huomioon raideliikenteen vaikutus yhteiskuntaan, kilpailukykyyn ja huoltovarmuuteen sekä raideliikenteen toimijaympäristön moninaisuus. Haluamme Itärata Oy:n toimesta osallistua asiantuntemuksellamme raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostamiseen.

Raideliikennettä kehittämällä edistetään tehokkaasti valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettuja strategisia tavoitteita, jotka ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Matka- ja kuljetusketjujen kehittämisessä tulee parantaa kestävien kulkumuotojen kuten raideliikenteen palvelutasoa. Raideliikenteen sekä sen kulkumuoto- ja kuljetusmuoto-osuuden lisääminen tulee nostaa toimenpiteinä esiin suunnitelmassa. Ympäristön kestävyuden ja koko Suomen tasa-arvoisen kehittymisen näkökulmista maakuntakeskusten välisiä raideliikenneyhteyksiä tulee kehittää.

Hankeyhtiöiden suunnittelemat raideyhteydet tulee liittää valmistuttuaan valtion rataverkkoon, jotta saadaan varmistettua koko raideliikennejärjestelmän hyödynnettävyys asiakslähtöisesti ja

käyttäjien kannalta yhdenvertaisesti. Tällöin raideyhteyksien mahdollistamat hyödyt ihmisille ja yrityksille sekä laajemmin kansalliselle ja kansainväliselle kilpailukyvyillemme toteutuvat. Valtio on kaikissa suunnitteluhankeyhtiöissä enemmistöomistajana.

Raideliikenneinfrastruktuuri-investointeja tulee kohdentaa Suomen ja Euroopan unionin itäosan kilpailukyvyyn parantamiseksi. Maiden välisillä, laajoilla raidehankkeilla on paremmat mahdollisuudet menestyä myös EU:n investointiohjelmissa. Raidehankkeet ovat hyviä keinoja parantaa kestäviä matkaketjuja suurimmille ja kansainvälisille lentoasemille. Raideliikenteen pitkäjänteiset kehittämishankkeet ovat valmistuttuaan aito vaihtoehto maakuntalennoille, kun matka-aika junalla on enintään kolmen tunnin luokkaa. Itärata Lentoradan ohessa edistää multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja. Lisäksi Itärata liittää Porvoon Suomen suurimpana kaupunkina ilman henkilöjunayhteyksiä rataverkkoon.

Itä-Suomeen kohdistettuja alueellisia painotuksia ovat erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta sekä teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus. Etelä-Suomessa vastaavasti alueellisia painotuksia ovat mm. kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus, kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä. Itäradan toteuttaminen tukee sekä Itä-Suomen että Etelä-Suomen toimivuudelle asetettujen alueellisten painotusten toteutumista.

Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia rataverkon ja raideliikenteen tarkoituksenmukaisesta toiminnasta ja kehittämisestä kaikissa olosuhteissa. Myös raideliikenteen rooli osittaisena meriliikenteen korvaajana tulee ottaa huomioon osana huoltovarmuutta.

Valtion tulee huolehtia tosiasiallisen kilpailun mahdollistamisesta raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä parantaen raideliikennepalvelujen palvelutasoa ja kilpailukykyä, luoden edellytyksiä raideliikenteen matkustaja- ja kuljetusmäärien sekä raideliikenteen matkustus- ja kuljetusmuoto-osuuksien kasvulle.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelman puitteissa tulee erityisesti tunnistaa liikennehankkeiden EU-rahoitusmahdollisuudet laajasti ja avarakatseisesti sekä hyödyntää niitä kattavasti. Yhtenä vaikuttamisen kohteena tulee olla Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) EU-rahoituksen painopisteiden kehittäminen suurten ja kauaskantoisten liikenneinvestointien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä koko Euroopan unionin itäosat kattavaan rahoitusmallin vahvistamiseen.

On hyvä, että liikenne- ja viestintäministeriö on pyrkinyt ennakkovaikuttamaan mahdollisiin liikennettä koskevien rahoitusohjelmien sisältöihin, ja siihen, että seuraava rahoituskausi palvelee Suomen kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin. Suomen

tavoitteet liikennettä koskevalle EU-rahoitukselle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, mukaan lukien mahdollisten raidelevyysmuutosten rahoitustarpeet.

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

Yleisesti ottaen vaikutus- ja ympäristöarvointiosuudessa korostuu mahdolliset haitalliset vaikutukset, kun samanaikaisesti myönteiset vaikutukset jäävät taka-alalle. Kansainvälistä ja alueiden välistä saavutettavuutta on esitetty parannettavan meri- ja ilmaliikenteessä samalla sivuuttaen raideliikenteen mahdollisuudet saavutettavuuden parantamisessa. Vaikutukset aluerakenteeseen syntyvät pitkän ajan kuluessa myös raideliikenteessä saavutettavuusmuutosten kautta. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteen mukaisesti henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrän ei tulisi enää 2020-luvulla kasvaa, mihin voidaan osalta vaikuttaa raideliikenteen palvelutasoa kehittämällä. Kotimaan liikenteessä vähäpäästöisen raideliikenteen merkitys tulee nostaa esiin myönteisesti ilmastoon vaikuttavana tekijänä.

Liikenteen kehitystä tarkasteltaessa valtakunnalliset liikenne-ennusteet toimivat lähtökohtana. Ennuste osaltaan pohjautuu Tilastokeskuksen väestöennusteeseen, joka ei ole ennuste vaan kuvaa tilannetta, jossa viime vuosien toteutunut väestökehitys jatkuu. Raideliikenteessä nykyisin tarjottava palvelutaso vaihtelee suuresti eri puolilla maata, mikä luonnollisesti vaikuttaa matkustajamääriin. Rautatiekuljetusten kilpailukykyä parantamalla saadaan vaikutettua raideliikennekuljetusten määrän sekä rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuksien kasvuun. Raideliikennettä tulisi tarkastella laajasti, ei ainoastaan radanpidon vaan myös raideliikenteen palvelutason näkökulmasta.

Muut huomiot?

Hankeyhtiöt suunnittelevat Suomen merkittävimpiä liikennejärjestelmään vaikuttavia infrastruktuurihankkeita, minkä vuoksi yhteistyö ja vuorovaikutus hankeyhtiöiden kanssa tämänkaltaisen strategisen suunnitelman valmistelussa tulee olla huomattavasti tiiviimpää. Edelleenkin hankeyhtiöitä ei ole luonnoksessa tunnistettu suunnitelman valmistelun keskeisiksi toimijoiksi, vaikkakin hankeyhtiöiden omistajista valtionhallinto ja kunnat sekä myös yritykset on tunnistettu.

Toimintaympäristö on muuttunut viime vuosina merkittävästi, minkä takia kauaskantoisiin kansallista huoltovarmuutta ja turvallisuutta tukeviin hankkeisiin tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota. Saavutettavuudella on suuri merkitys myös yrityksille, sillä lähes kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät saavutettavuuteen. Suunnitelmassa tuleekin nähdä liikenneväylät vahvemmin koko yhteiskunnan kasvua ja kilpailukykyä tukevana ja vahvistavana tekijänä, ei ainoastaan liikkumisen ja kuljettamisen mahdollistajana.

Portaankorva Petteri
Itärata Oy