

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?**

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeänä liikennejärjestelmien pitkäjänteistä suunnitelmallisuutta ja sitoutumista EU:n tasoisesti yhteisiin tavoitteisiin. Valtion tulee turvata Suomen logistiset väylät yhtenäisinä ja erityisesti huoltovarmuuskriittiset väylät kaikissa olosuhteissa.

Suomen ulkomaankaupasta noin 96 % kulkee meriteitse. On tärkeää varmistaa, että nykyiset meriliikenteen reitit, satamat ja niiden takamaayhteydet ovat toimintakuntoisia kaikissa tilanteissa.

Noin 70 % Suomen tavaraviennistä ja 70 % tavaratuonnista suuntautuu Eurooppaan, joten satamien toimintavarmuus ja yhteydet satamiin ovat ensiarvoisen tärkeitä. Satamien saavutettavuus on turvattava.

Suunnitelma tunnistaa monessa kohti merenkulun keskeisen roolin Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Tämä ei valitettavasti välity väyläverkon kehittämisnäkymissä, tai ainakaan suunnitelma ei anna alan toimijoille selkeää kuvaa siitä, miten valtio aikoo jatkossa varmistaa olemassa olevien vesiväylien ylläpitämisen ja kehittämisen.

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeänä, että sisävesi- ja rannikkoliikennejärjestelmä tulee kartoittaa ja tehdä pitkän aikavälin kehityssuunnitelma huomioiden kaksoiskäyttömahdollisuudet. Pidämme tärkeänä, että vesiväylien priorisoiduille investoinneille, huoltovarmuuskriittisille väylille pystytään

varmistamaan riittävä rahoitus. Suomen kansantalous ja huoltovarmuus on nyt korostuneen riippuvainen merikuljetuksista.

Sisävesien tavarakuljetukset tulee huomioida liikenneverkon strategisessa kokonaisuudessa. Toimiva sisävesiliikenne turvaa metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset ja on tärkeä itäisen Suomen elinvoimatekijä. Näiden kuljetusten siirtäminen rauta- tai maanteille ei ole väyläverkoston kunnon ja kapasiteetin takia mahdollista, eikä liikennepoliittisesti tavoiteltavaa. Saimaan sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksia on tarve tarkastella osana Itä-Suomen elinvoimaohjelmaa, ja erikseen huomioiden satamien ja aluskaluston kehittäminen, infrastruktuurin ja takamaayhteyksien parantaminen sekä vihreään siirtymän edistäminen.

Liikenne 12 -suunnitelman tulee sisältää käyttäjätarpeiden ja epävarmuustekijöiden (s. 45) arvioinnin lisäksi sisävesiliikenteen strateginen kehittämisnäkökulma tai kuvaus prosessista, jolla sellainen laaditaan hallituskauden loppuun mennessä. Tässä yhteydessä tulisi arvioida ja selvittää, miten Saimaan sisävesiliikenne voidaan palauttaa osaksi Suomen kansainvälistä meriliikennettä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suomen Vesitiet ry ehdottaa seuraavien asioiden huomioimista suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä.

Uusiutuvien energioiden valmistus edellyttää vihreää sähköä, jonka valmistukseen tarvitaan merituulipuistoja. Merituulipuistojen rakentaminen, huolto ja ylläpito vaikuttavat merkittävästi Pohjanlahden meriväyliin ja talvimerenkulun sujumiseen ja hoitamiseen. Merituulivoimahankkeiden ja niiden vaikutusten suunnitelmallinen huomiointi suhteessa meriliikenteeseen ja laivaväylien avoimena pysymiseen on tarpeen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee sisällyttää myös toimintaedellytysten turvaaminen sisävesilläämme, mikä vaatii erityisesti laivakaluston uudistamista, vihreän siirtymän tukemista, ammattitaitoisen työvoiman saatavuuden turvaamista, liikennöintikauden pidentämistä sekä väyläverkoston ja infrastruktuurin ylläpitoa ja parantamista. Sisävesikuljetusten toimivuus Vuoksen vesistöalueella on varmistettava ympärivuotisena kuljetusreittinä teollisuuden tarpeisiin ja huoltovarmuuden takaamiseksi. Tämä edellyttää uutta aluskalustoa, riittävää jäänmurtokalustoa ja rahoituksen tuki-instrumentteja kaluston uusimiselle.

Saimaan sisävesiliikenteessä on ollut kasvua 50 % vuosina 2020–2023. Nykyiset resurssit ovat lähes täydessä käytössä, ja uusien alusten saaminen nyt suljettuna olevalle vesistöalueelle on tarpeen.

Vuoksen vesistöalueella 40 % kuljetuksista tapahtuu uittamalla ja 60 % laivakuljetuksina - toisin kuin Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa mainitaan. Tämä virheellinen tieto tulee korjata.

EU on linjannut merenkulun tavoitteet: sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee kasvattaa 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Siihen pääsemiseksi kannusteeksi Ekobonus-järjestelmä eli ympäristöbonus tulisi ottaa käyttöön myös Suomessa (kuten Ruotsissa ja Norjassa). Se myöntää ympäristökorvausta maanteiltä vesiteille siirtymisestä. Tämä on tärkeää, kun Suomi on nyt entistäkin riippuvaisempi vesikuljetuksista, kun maareitti Venäjän kautta on hiljentynyt ja tullut epävarmaksi. Samalla tulee varmistaa merenkulun kilpailukyky, kun mm. päästökauppa koskee myös merenkulkua.

Suomen Vesitiet ry kannattaa selvityksen laatimista sisävesien kuljetusten käyttäjatarpeista Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta. Osana selvitystä tulisi tutkia, miten Saimaan sisävesiliikenne voidaan palauttaa osaksi Suomen kansainvälistä meriliikennettä.

Suomen matkailun erityinen vahvuus on vesistöissä, mutta vesistömatkailun kehittäminen on vielä lapsenkengissä. Puhtaat sisävesistöt ovat vetovoimaisia, mutta infra ja palvelut kaipaavat pitkäjänteistä kehittämistä, strategisia tavoitteita ja yksityisiä investointeja laivakalustoon ja muuhun palveluinfraan (ravintola- ja majoituspalvelut, ohjelmapalvelut jne.). Julkisten investointien tarve suhteessa tarvittaviin kokonaisinvestointeihin on varsin rajallinen. Kansantaloudellisesti matkailu on tärkeä painopistealue ja vesistömatkailu sen osana.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Vesiliikennesektori on huolissaan seurannut EU-komission suunnitelmia seuraavaa MFF-kautta koskien. EU-komission suunnitelma kanavoida liikenteen rahoitusta pääasiallisesti kansallisten suunnitelmien kautta uhkaa jättää liikennesektorin vahvemmin kansallisesti kohdennettavan rahoituksen varaan, vaikka vesiliikennesektorin investoinneille ei ole ollut tarjolla kansallista rahoitusta Suomen tiukan taloudellisen tilanteenkaan vuoksi.

Liikennealan näkökulmasta jatkossakin tarvitaan EU-tasoinen liikennebudjetti ja Connecting Europe Facilityn (CEF) kaltainen instrumentti, joka tukee strategisesti tärkeitä, eurooppalaista lisäarvoa luovia infrastruktuurihankkeita suoran rahoituskanavan avulla. Keskeistä on varmistaa, että oma rahoitusinstrumentti liikennesektorille säilyy ja sille pystytään varaamaan sektorin tarpeisiin nähden riittävä rahoitus, ottaen huomioon TEN-T-verkon loppuunsaattamiseen tarvittavat investoinnit ja liikenteen vähähiilistämisen ja käyttövoimamurroksen sekä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet sekä talvimerenkulun rahoitustarpeiden huomioiden, joista kaikki ovat keskeisiä myös Euroopan kilpailukykyyn ja resilienssin kohentamiseksi.

Myös muita EU:n rahoitusinstrumentteja tulee hyödyntää laaja-alaisesti mm. liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitykseen. Nato-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksia tulee selvittää.

Jos rahoitusta ei tule valtion ulkopuolelta, Suomen tulee varautua rahoittamaan hankkeita itse. Yksi keino on kohdentaa merenkulun päästökaupan tulot vesiliikenteen kehittämiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on väyläinfrastruktuurikeskeinen, eikä tunnista valtion roolia logistiikan kustannuksiin ja kilpailukykyyn vaikuttavissa päätöksissä. Esimerkkinä tästä on väylämaksut. Väylämaksun korotus heikentää Suomen logistista kilpailukykyä, mikä on ristiriidassa hallitusohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja linjausten kanssa. Logistiikkakustannukset ovat olleet viime aikoina yksi tärkeimmistä kotimaisen teollisuuden kilpailukykyä ja kansainvälistä saavutettavuutta heikentävistä tekijöistä.

Suomen Vesitiet ry:n ja Suomen Satamat ry:n ja elinkeinoelämän usean järjestön yhteinen kanta oli, että väylämaksu olisi tullut säilyttää nykyisellä viime syksynä hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka, jolloin on paremmin arvioitavissa, millaiset vaikutukset merenkulun ilmastokustannuksista aiheutuu.

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

Suomen Vesitiet ry pyytää ympäristöarvioinneissa huomioimaan, että vesikuljetukset ovat ympäristöystävällisin kuljetusmuoto ja vesiväylien rakentaminen nopeampaakin kuin esimerkiksi rautateiden. Yksi konttilaiva tuottaa saman verran päästöjä kuljetettua tonnia ja kilometriä kohden kuin 17 junaa tai 500 rekkaa.

#### **Muut huomiot?**

s. 12: ”Vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia.” Myös vesiväylillä on Väyläviraston mukaan korjausvelkaa (29 M€). Vaikka velka on eri suuruusluokkaa kuin tie- ja rataverkon, voisi sen kuitenkin mainita tässä. Lähde: <https://vayla.fi/kunnossapito/vaylien-korjausvelka>.

s. 13: ”Rautatieturvallisuus, merenkulun turvallisuus ja kaupallisen ilmailun turvallisuus ovat Suomessa hyvällä tasolla ja tilanne on ollut viime vuosina vakaa.” Merenkulun turvallisuutta haastaa suuresti lisääntynyt GNSS-häirintä ja varjolaivasto Itämerellä. Tämä tulisi mielestämme huomioida merenkulun turvallisuudesta puhuttaessa.

s. 15: ” Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden

vaatimuksia [...]” Lisäksi tämä edellyttää, että TEN-T-politiikka ja rahoitukselliset instrumentit jatkossakin tukevat jäsenmaita yhteiseurooppalaista lisäarvoa luovien ja kansainvälisiä yhteyksiä parantavien hankkeiden toteutuksessa.

Kappale 2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys huomioi vain tieliikenteen, vaikka meriliikenteessä ja ilmailussa päästövähennykset ja niitä tukevat investoinnit ajoittuvat juuri suunnittelukaudelle.

s. 18: ”Päästövähennysten lisäksi on otettava huomioon myös kaikkien liikennemuotojen laajemmat ympäristövaikutukset, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden asettamat vaatimukset sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen vaikutus liikkumiseen.” Viime aikoina päätöksiä on tehty hintavaikutukset edellä ja tämä olisi hyvä rehellisesti tunnustaa; myös Suomen energiaomavaraisuus ja kilpailukyky tulisi olla kriteereinä.

s. 28 Visio: ”Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava” Ottaen huomioon hallitusohjelman linjaukset, olisi hyvä ottaa myös elinkeinoelämän tarpeet huomioon. Voisiko visio olla:

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille käyttäjille saavutettava, TAI

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava ja Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä vahvasti tukeva.

s. 29 Toimivuus: ”Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämiskäsit mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.” Voisiko logistiikan kustannuskilpailuvyyntä parantaminen olla osa tätä tavoitetta?

s. 45: ”Valtion lisäkustannukset ovat noin 31 milj. € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi.” Tälle tulee varmistaa muu rahoitus kuin väylämaksuilla kattaminen.

s. 48: ”Politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.” Päästökauppatulojen kohdentamista liikenteen käyttövoimamurrokseen valmisteleva työ olisi käynnistettävä ministeriöiden yhteistyössä välittömästi.

s. 47 4.6.2 Satamien ja kuntien hallinnoimien vesiväylien tukeminen tulee saattaa yksityisiä tie- ja rautatieverkkoja vastaavaksi.

s. 51: ”Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen mahdollisuuksiin ja suuntaamiseen”; varmistettava ylipäänsä EU-rahoituksen saatavuus liikennehankkeille, esim. CEF-rahoituksen jatko.

s. 52: ”Valtio käynnistää työryhmän arvioimaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi” Suomen Vesitiet ry pitää tämä tärkeänä ja nopeasti toimeenpantavana tehtävänä.

Salmi-Lindgren Merja  
Suomen Vesitiet ry