

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?

1) Suunnitelma tunnistaa monessa kohti merenkulun keskeisen roolin Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Tämä ei valitettavasti välity väyläverkon kehittämisenäkymissä, tai ainakaan suunnitelma ei anna alan toimijoille selkeää kuvaa siitä, miten valtio aikoo jatkossa varmistaa olemassa olevine vesiväylien ylläpitämisen ja kehittämisen. Suomen Satamat ry. toteaa, että vuosittain tulee pystyä varmistamaan riittävä rahoitus myös vesiväylien priorisoiduille investoinneille. Näiden investointien lykkääminen on lyhytnäköistä tilanteessa, jossa Suomen kansantalous ja huoltovarmuus on korostuneen riippuvaisia merikuljetuksista. Suomen Satamat ry. pitää välttämättömänä, että vesiväylähankkeita edistetään osana hallitusohjelman mukaista liikenneverkon investointiohjelmaa.

2) Satamien investointeja käsiteltäessä on viitattu EU-rahoitusmahdollisuuksiin. Satama-ala 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. Suomen satamien investoinneille ei ole ollut tarjolla kansallista rahoitusta, vaan rahoitus on perinteisesti perustettu EU-rahoituksen varaan. Mikäli liikennesektorin EU-rahoitus suuntautuu jatkossa yhä vahvemmin kansallisten budjettien kautta, on huolena, että rahoituksen saatavuus ja investointimahdollisuudet heikkenee entisestään Suomen tiukan taloudellisen tilanteen vuoksi. Tämä heikentäisi yhtenäisiä, rajat ylittäviä yhteyksiä ja riskeeraisi satamien väliset tasavertaiset toimintamahdollisuudet Euroopassa. Satamien kannalta TEN-T-statuksesta ei ole hyötyä, jos se tuo mukanaan vain velvollisuuksia ilman EU-rahoitusta. 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 rahoitus liikennesektorille sisältyy European Competitiveness Fundiin, ja että 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, joista kaikki ovat keskeisiä myös Euroopan kilpailukyyn ja resilienssin kohentamiseksi.

3) Suunnitelma on väyläinfrastruktuurikeskeinen, eikä tunnista valtion roolia logistiikan kustannuksiin ja kilpailukyyn 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 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. Suomen Satamat ry. katsoo, että pitkällä aikavälillä suuntana tulisi olla se, että kansallisesti luovutaan niistä veroluonteisista maksuista, kuten väylämaksu, jotka rasittavat merikuljetuksista riippuvaista teollisuutta ja matkustajaliikennettä. Tätä vaihtoehtoa arvioitaessa tulisi ottaa huomioon valtiontaloudellisten vaikutusten ja edellytysten ohella vaikutukset toimijoille kohdistuvaan kustannusrasitteeseen sekä Suomen logistiseen ja kokonaiskilpailukyyn. Suomen Satamat ry. toivoo, että väylämaksulakia tarkasteltaisiin tämän tiedon valossa mahdollisimman pian, huolellisen valmistelun pohjalta.

4) Saimaan liikenne on hiljentynyt Venäjän Ukrainan hyökkäyssodan seurauksena, ja nyt järviolueella liikennöi pääasiassa sisäistä liikennettä. Sisävesien tavarakuljetukset tulee kuitenkin 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 liikenteen kehittämismahdollisuuksia on tarve tarkastella osana Itä-Suomen elinvoimaohjelmaa, ja erikseen huomioiden satamien ja aluskaluston kehittäminen, infrastruktuurin ja takamaayhteyksien parantaminen sekä vihreän 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 Saimaan kanavaa korvaavan kanavayhteyden toteuttamiskelpoisuus.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Ks. vastauksemme 1 kohdassa 1.

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

-

Muut huomiot?

5. 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>

6. 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.

7. s. 15: ” Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohtat, 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.

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

9. 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.

10. s. 26, viittaus teollisuuspoliittiseen strategiaan: strategia on jo valmistunut (joulukuu 2024) ja yhteensovitettavissa

11. s. 28 Visio: ”Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava” Jätetäänkö visiossa tarkoituksella mainitsematta elinkeinoelämän kilpailukyky? 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.

12. 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 kehittämiskäsitteet mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.” Voisiko logistiikan kustannuskilpailukykyyn säilyttäminen olla osa tätä tavoitetta?

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

14. 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.

15. s. 51: "Valtio (ministeriöt, virastot) "sillä koskee liikennehallinnon ohella ainakin TEM:n ja PLM:n hallinnonaloja myös
16. s. 51: "Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen mahdollisuuksiin ja suuntaamiseen"; varmistettava ylipäänsä EU-rahoituksen saatavuus liikennehankkeille, esim. CEF-rahoituksen jatko
17. s. 52: "Valtio käynnistää työryhmän arvioimaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi"
18. s. 59: "Valtion ja kuntien rooli liittyy tavaraliikenteessä erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin. Tavaraliikenteen palveluiden osalta valtio edistää yritysten toimintamahdollisuuksia esimerkiksi tiedon hyödyntämistä helpottamalla sekä mahdollisiin häiriötilanteisiin varautumalla. Näiden lisäksi valtion päätöksillä voidaan merkittävästi vaikuttaa logistiikan kustannuksiin ja sitä kautta Suomen kilpailukykyyn."
19. s. 60: "Yhteiskunnan turvallisuusstrategia on tarkoitus hyväksyä valtioneuvoston periaatepäätöksenä loppuvuodesta 2024." Tämä on julkaistu tammikuussa 2025.
20. s. 60: "Varautumisessa huomioidaan, että liikennejärjestelmän häiriötön toiminta tulee yhä enenevässä määrin riippumaan muista järjestelmistä, kuten viestintä-, tietoliikenne- sekä energia-alasta." Tärkeä kirjaus - satamat on kriittisesti ja enenevästi riippuvaisia myös sähkösaannista.

Karjalainen Piia
Suomen Satamat ry