

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 suunnitelman visio taloudellisesti kestävästä ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä on Helsingin Sataman mielestä ehdottomasti kannatettava. Suunnitelmaluonnoksessa on ansiokkaasti tunnistettu merikuljetusten keskeinen merkitys sen vastatessa jopa 96 % ulkomaankaupan kuljetuksista. Helsingin Sataman osuus Suomen ulkomaankaupan merikuljetusten arvosta on noin 45 %. Suunnitelmaluonnoksesta on luettavissa, että satamien merkittävyys on viime vuosien turvallisuuspoliittisten tapahtumien myötä edelleen kasvattanut monipuolista merkitystään ulkomaankaupan ja saavutettavuuden ohella myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Helsingin Satama muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä kauppamerenkulun sekä huoltovarmuuden solmukohdista.

Kehittäessä taloudellisesti kestävä ja tehokasta liikennejärjestelmää on tärkeää ottaa huomioon valtakunnallisen viitekehyksen lisäksi niin pohjoismainen kuin Baltian maiden ulottuvuus. Rail Baltican myötä kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne kasvaa ja liittyy myös Helsingin vahvemmin laivaliikenteen kautta Euroopan liikennekäytävään. Helsingin Satama tuo esille, että kansainvälisen kuljetusketjun tehokkuus ja kilpailukyky on keskeinen elementti häiriöttömän liikenteen takaamiseksi. Kaupallisiin yrityksiin vaikuttavien toimien ennakoitavuus, keskittämisen edut ja kasvun mahdollistaminen tulee ottaa huomioon valtion päätöksenteossa. Ruotsalaisen analyysin mukaan Helsingin alue on pohjoismaiden viiden tärkeimmän logistisen hubin joukossa. Mikäli tämä laajennetaan Nordic-Baltic 8 alueelle, niin Helsingin alueen merkitys niin logistiikan, kuin matkailun kannalta korostuu entisestään. Tämän mahdollistaa Helsingin Sataman määrätietoinen logistiikka- ja matkailupalveluiden toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyiden kehitys, yhdessä kaupungin, vastasatamien, Suomen valtion ja EU:n kanssa.

Liikenne 12 toimeenpanon alueelliset painotukset Etelä-Suomen osalta ovat 'Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus' sekä 'Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä'. Liikenne 12 suunnitelmaluonnoksessa olisi mahdollista myös tuoda alueelliset painotukset kohti konkretiaa esim. määrittämällä normaaliolojen sekä huoltovarmuuden edellyttämät, alueelliset logistiset hubit. Muiden logististen tarpeiden, kuten sotilaallisen liikkuvuuden, hajauttaminen sille dedikoituihin satamaosiin on harkinnan arvoista myös kokonaisturvallisuuden kannalta.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Helsingin Satama yhtyy Suomen Satamat ry:n lausunnossaan esille nostamaan huoleen satamainvestointien EU-rahoitusmahdollisuuksien jatkuvuuteen. Suoralla EU-rahoituksella on ollut mahdollista kehittää ja investoida kansainväliseen liikenneverkkoon, rajat ylittäviin yhteyksiin ja rahoitusinstrumentit ovat varmistaneet tasavertaiset toimintamahdollisuudet eurooppalaisella tasolla. Nykyisenkaltaisten mallien päättyessä on tärkeää tukea uusia ylikansallisia rahoitusinstrumentteja myös tulevaisuuden eurooppalaiselle liikennesektorille, joka perustuu TEN-T käytävien yhteistyöhön. Lisäksi pohjoismaisen yhteissuunnittelun rinnalle tulee nostaa Baltian maiden liikennesuunnittelun yhteistyö. Muilla osa-alueilla nämä on jo nivottu yhteen Nordic-Baltic 8 yhteistyöfoorumiksi, joka voisi olla luontevaa myös logistiikan ja matkailun osalta. Helsingin Satama tuo esille, että Suomen tulisi edistää myös huoltovarmuuskriittisen merellisen toiminnan EU rahoituksen kehittämistä.

Vesiliikenteen järjestelmää suunniteltaessa on tärkeää ottaa huomioon uudet käyttövoimat ja uudet lastivirrat. Vesiväylien digitalisaatiota edistämällä voidaan edistää toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa turvallisuutta, lisätä ympäristöhavaintoja ja parantaa väylien ylläpidon kustannusrakennetta. Olemassa olevia vesiväyliä kehittämällä voidaan paremmin vastata tulevaisuuden liikennevirtoihin ja saada hyötyä alusten kokoluokkamuutoksista (skaalaetu).

Helsingin Satama tuo esille, että vastaavalla tavalla kuin Tukholman satamien TEN-T-verkoston kuuluu myös Kapellskärin ja Norrvikin satamat tulisi Helsingin Sataman TEN-T-kokonaisuuteen liittää myös Loviisan Satama.

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

Meriliikenteen ja satamien merkitys Suomen ulkomaankaupan, huoltovarmuuden ja saavutettavuuden saralla ei valitettavasti näy selkeästi suunnitelmaluonnoksen rahoitusohjelmassa. Maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, jonka vuosittainen taso nousee vuodesta 2029 alkaen 1,74– 1,85 miljardiin euroon. Kokonaisuutena perusväylänpidon rahoitus on noin 20 miljardia euroa vuosina 2026–2037. Väyläverkon kehittämiseen suunnataan rahoitusta yhteensä yli 6 miljardia euroa vuosina 2026–2037, josta toistaiseksi sitomatonta rahoitusta on 2,7 miljardia euroa.

Helsingin Satama haluaa nostaa esille muutamia huomioita tulevan rahoituksen kohdentamisen osalta:

Perusvesiväylänpidossa on asetettava etusijalle vesiliikenteen pääväylät. Vesiväylien perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen tulee perustua väylillä kulkevan rahdin arvoon ja matkailun tuottoon. Hyödyntämällä vastaavaa menettelyä kuin tie- ja raideliikenteen pääväylillä tämä allokoisi rahoituksen tehokkaasti arviolta noin kolmasosaan laajasta 16 000 km verkostosta. Lisäksi Helsingin Satama haluaa tuoda esille mahdollisuutta tukea yksityisteiden ylläpitoa vastaavalla mallilla myös yksittäisten satamien vesialueiden ja yksityisväylien tukeminen. Väyläverkon investointiohjelmassa tulisi priorisoida myös huoltovarmuusnäkökulmasta kriittisten lämmitysenergian tuontiväylien muutostyöt.

Helsingin Satama korostaa, että liikenteen päästökaupan huutokauppatuloja tulee allokoida puhtaan meri- ja raskaan liikenteen kehittämiseen, mukaan lukien käyttövoimaenergian varastointi- ja jakeluinfraan satamissa. Meriliikenteestä kerättävät tuotot tulee osoittaa alan innovaatioihin ja kehitykseen. Tulee varautua kansalliseen satamien investointien rahoituksen tukeen päästökaupan jakovarasta.

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

-

#### **Muut huomiot?**

Suunnitelmaluonnos huomioi monia kansallisia strategioita ja ohjelmia. Kannustamme ottamaan huomioon myös tulevaisuuden mahdollisen vesiliikennestrategian.

AFIR-asetuksen toimeenpanossa on huomioitava ns. vesiliikenteen pääväylien lisäksi myös liikenteen kannattavuuden luomat rajoitteet.

Salomaa Kristina  
Helsingin Satama Oy