

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?

Lentorata Oy kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne 12 -suunnitelmasta vuosille 2026–2037. Lausunrossamme haluamme tuoda esiin Lentorata-hankkeen merkityksen erityisesti Suomen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn sekä matkaketjujen ja junaliikenteen palvelutason kehittämisen näkökulmasta.

Lentorata-hankkeen edistäminen tukee Liikenne 12 -ohjelman visiota koko Suomen saavutettavuudesta. Lentorata parantaa toteutuessaan koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, sillä matka-aika lentoasemalle lyhenee joka puolelta Suomea. Hyvät kansainväliset yhteydet ovat viennistä riippuvaisen Suomen elinehto. Lentorata tukee Suomen kilpailukykyä luomalla sujuvat yhteydet maailmalle ja maailmalta Suomeen.

Suomen alueellinen saavutettavuus paranee, kun Lentorata tuo uusia kaupunkiseutuja alle kolmen tunnin junamatkan päähän lentoasemasta. Tämä lisää alueiden välistä verkottumista ja työvoiman liikkuvuutta, ja siten myös niiden toimintaedellytyksiä ja vetovoimaa. Lento-asemalle rakennettava uusi juna-asema nostaa myös Euroopan pohjoisimman hubin palvelu-tasoa. Tulevaisuudessa Rail Baltica voi olla osa tätä kokonaisuutta.

Kuten Liikenne12-suunnitelman luonnoksessa todetaan, Lentorata-hanketta tulee edistää osana multimodaalien vähäpäästöisten matkaketjujen kehittämistä. Suomen alueellisen saavutettavuuden näkökulmasta toimivat matkaketjut ovat erittäin tärkeitä, etenkin mikäli maan sisäisen lentoasemaverkoston tulevaisuutta tarkastellaan esimerkiksi päästötavoitteiden valossa.

Junaliikenneyhteyksien kehittäminen tukee myös Suomen kestävyystavoitteita, sillä raideliikenne on ympäristöystävällinen liikennemuoto: sen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on alle prosentti. Sujuva ja nopea junayhteys tarjoaa entistä houkuttelevamman liityntäyhteysvaihtoehdon maan sisäiselle lentomatkalle ja siirtää matkustajia myös renkailta raiteille. Molemmat kulkutapamuutokset vähentävät liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes täydessä käytössä, mikä tarkoittaa, että liikenne on herkkä häiriöille eikä junatarjontaa voida merkittävästi lisätä. Lentoradan tuoma lisäraidekapasiteetti parantaa junaliikenteen toimintavarmuutta ja avaa uusia mahdollisuuksia paitsi lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiseksi, myös junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan raideliikenteelle.

Lentorata Oy näkee tarpeellisenä, että rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä hyödynnetään valtion budjetin ulkopuolisia rahoitusmahdollisuuksia. Yhtenä vaihtoehtona tulisi selvittää mahdollisuutta kerätä matkustajaliikenteessä korotettua ratamaksua sekä investointimaksua investoinnin kattamiseen. Tämä voisi tulla kysymykseen erityisesti hankeyhtiömallilla toteutettavissa hankkeissa.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet: Hyötyjä maksaa -periaatteen käyttöä tulisi aktivoida hankeyhtiöiden pääomittamisessa. Hankeyhtiöille tulisi ohjata osa hankkeen maankäytön muutoksien kunnille tuottamista taloudellisista hyödyistä.

EU-rahoituksella on merkittävä rooli investointien rahoituksessa ja sen saatavuus on varmistettava.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

-

Nikula Heli
Lentorata Oy