

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021 – 2032

Suomen Satamaliitto ry lausuu seuraavaa:

Uudentyyppinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ulottuu useamman eduskun-takauden yli, ja siten tuo investointeihin ja liikennepalveluiden kehittämiseen ennustettavuutta ja pitkäjänteisyyttä. Suunnitelmaa päivitetään vaalikausit-tain, ja se antaa kunkin vaalikauden hallitukselle mahdollisuuden tarvittaviin investointien priorisointeihin ja suunnitelman uudelleen arviointiin.

Suomen satamat pitävät tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman yksi keskeisiä tavoitteita on turvata Suomen saavutettavuus ja ennen kaikkea kansainvälinen saavutettavuudesta huolehtiminen.

Suomen satamien kautta kulkee yli 85 prosenttia ulkomaankaupasta ja mat-kustajaliikenne edustaa vapaa-ajan matkustamisen ohella merkittävää työ-matkaliikennettä naapurivaltioiden välillä.

Suomen satamamarkkina toimii kilpailuilla markkinoilla. Satamat kilpailevat keskenään erityisesti ulkomaan vientikuljetuksista. Tämän vuoksi satamayhtiöt odottavat Suomen valtiolta tasapuolista kohtelua infrastruktuuri-investointien rahoitusratkaisussa.

Satamien näkökulmasta Liikenne12 -suunnitelmassa on kolme keskeistä huolenaihetta:

- satamat tulee vapauttaa ”hyötyjä maksaa” -periaatteen soveltamisesta (yleisten) satamien toiminnan luonteen vuoksi
- valtion näkemys satamien kehittämisen määrällisistä tarpeista ei vastaa satamayhtiöiden käsitystä ja suunniteltuja panostuksia satamainfran kehittämiseksi.
- valtion suunnitelman näkemys satamiin johtavien vesiväylien kehittämisen lähtökohdista on yksipuolinen

Hyötyjä maksaa -periaate satamiin johtavien vesiväylien kohdalla

Suomen Satamaliitto ry vastustaa hyötyjä maksaa -periaatteen käyttöönottoa satamiin johtavien vesiväylien investoinneissa.

LVM:n esitys Liikenne12 suunnitelmaksi on muuttamassa pitkäaikaista periaatetta rahoitusvastuista sataman (satamaosakeyhtiö) ja valtion kesken. Meri-väylien kohdalla on ollut käytössä vakiintunut ja hyväksytty periaate, jonka mukaan valtio on vastannut oman väyläosuutensa kehittämisen rahoittamisesta ja satamayhtiö omansa. Tästä periaatteesta on luovuttu vain yhden vaalikauden aikana.

Lausunnolla oleva Liikenne12 tekstissä annetaan ymmärtää, että hyötyjä maksaa -periaatteen käyttö satamien kohdalla olisi ollut vakiintunut käytäntö. Näin ei suinkaan ole ollut. Valtio on yksipuolisesti luopunut periaatteesta vaalikauden 2015-2019 aikana. Pääministeri Marinin hallituskaudella vuodesta 2019 alkaen on jälleen palattu vakiintuneeseen käytäntöön, jossa yhteisen vesiväyläinvestoinnin kohdalla satama vastaa omista investoinneistaan ja valtio omistaan.

Yleisten satamien rooli on vahvasti yhteisöllinen. Satama generoi taloudellista hyvää alueelle ja jopa isoimpien satamien osalta jopa valtakunnallisesti. Vaikka merkittävä osa Suomen yleisistä satamista on kuntaomisteisia (eikä valtio-omisteisia), hyöty sataman läpi siirtyvästä viennin ja tuonnin sekä matkustajaliikenteen virrasta leviää yhteiskunnan, talouden ja teollisuuden hyväksi.

Satamanpitämisen luonne on siinä määrin erityislaatuinen, että se tulisi irrottaa ”hyötyjä maksaa” -periaatteen soveltamisesta.

LJS 12 -suunnitelmassa esitetään lisäksi muutettavaksi käsite ”hyötyjä maksaa” käsitteeksi ”yhteisrahoitusmalli”. Muutos on epäselvä ainakin satamien investointien kohdalla, koska satamayhtiöt ovat hyödyntäneet EU:n yhteisrahoitusmalleja jo useamman vuoden ajan.

Uudelleen määrittelemällä ”hyötyjä maksaa” -periaatteen valtio pyrkii laajentamaan periaatteen kaiken kattavaksi, valtion kaikkia investointikumppaneita koskeväksi. Epäselväksi tosin jää, koskisiko uusi määrittely myös EU:n yhteisrahoitusta kattavaksi.

Liikenne12 suunnitelman mukaan valtio edellyttäisi yksittäisiltä teollisuusyriksiltä ja kunnilta 30 – 50 prosentin osuudella valtion taloudellisista vastuista vastaamista. Satamien kohdalla periaatteista ja menettelyistä sopiminen jäätettäisiin Liikenne12 suunnitelman ulkopuolelle. Mikäli satamia ei yksiselitteisesti vapauteta ”hyötyjä maksaa” -periaatteen soveltamisesta, Suomen Satamaliitto ilmoittaa olevansa kiinnostunut edustamaan toimialaa rahoituksen menettelytavoista keskusteltaessa.

Satamien tasapuolinen kohtelu

Suomen satamaverkosto toimii hajautetulla omistajuudella. Yleiset satamat ovat joko kuntien tai yksityisten omistuksessa. Suomessa ei ole valtio-omisteisia satamia. Suomessa ei myöskään ole nimenomaista kansallista, valtion johdolla toteutettavaa keskitettyä satamapolitiikkaa, vaan satamayhtiöt kilpailevat markkaehtoisesti keskenään. Suomen kaltaiselle ohuiden tavara-virtojen markkinalle valittu markkinaehtoinen toimintamalli on ollut hyvinkin toimiva.

Tämä satamamarkkinan kilpailullinen lähtökohta asettaa valtion toimenpiteiden tasapuolisuudelle erityisen korkean vaatimustason. Suomen satamat odottavat valtiolta tasapuolisuutta erityisesti infrasturktuurin investointikumppanina, koska ulkomaan liikenteen vesiväylät ovat valtion ja sataman yhteisessä hallinnassa.

Valtion määrällinen panos vesiväylien kehittämiseen

Lausunnolla olevassa suunnitelmassa linjattaisiin, että satamiin johtavien ve-siväylien kehittämiseen varattaisiin valtion vuotuisessa budjetissa keskimäärin noin 10,9 miljoonaa euroa kullekin seuraavalle 12 vuodelle. Vesiväylien ja laitteiston korjauksiin ja parantamiseen suunnitellaan kohdennettavaksi vuosittain keskimäärin noin 18 miljoonaa euroa. Valtion näkemys erityisesti vesiväylien kehittämisen (syventäminen ja leventäminen) tarpeista ei ole tasa-painossa satamien infrastruktuurin kehittämisen suunnitelmien kanssa. Valtion alhainen panostus meri- ja muiden vesiväylien kehittämiseksi antaa satoille ja heidän asiakkailleen tarpeettomasti negatiivisen viestin Suomesta investointiympäristönä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Traficom julkisti 4.2.2021 selvityksen 1/2021

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Satamainvestoinnit%202016-2025%20Traficom_1_2021.pdf

Suomen satamien investointien suunnitelmista seuraavalle viidelle vuodelle. Sama selvitys kokosi myös tiedot toteutuneista investoinneista päättyneen viiden vuoden ajalta. Suomen satamat (satamapitäjät ja operaattorit) suunnittelevat vesi- ja maapuolen infrastruktuuriin yli 1,1 miljardin euron investointeja seuraavan viiden vuoden aikana.

Vuosina 2016-2020 Suomen satamiin tehtiin investointeja yhteensä 880 miljoonan euron arvosta, eli keskimäärin 176 miljoonaa euroa vuosittain. Vuosille 2020-2025 suunniteltujen investointien kokonaismäärä nousee kyselyn perusteella 1,026 miljardiin euroa, mikä on 17 prosenttia enemmän kuin edellisenä vastaavana ajanjaksona. Tulevien viiden vuoden aikana Suomen satoissa suunnitellaan vuosittain investoitavaksi keskimäärin 205 miljoonaa euroa.

Selvityksestä käy ilmi, että vakka laitureihin kohdistuvat investoinnit ovat kasvussa, näkymä väylien ja satama-aitaiden investointitahtiin on laskeva. Silti kaikki mainitut kolme osa-aluetta ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Vesiväyläinvestoinnissa satamayhtiö on riippuvainen Suomen valtion investointihalukkuudesta. Vuosien 2016-2020 aikana investoitiin laitureihin yhteensä 156 miljoonaa euroa ja väyliin sekä satama-aitaisiin yhteensä 120 miljoonaa euroa, kun taas suunnitelmissa vuosille 2020-2025 näkyy epäusko valtion halun investoida vesiväylien kehittämiseksi: laitureiden kehittämiseen suunnitellaan investoitavan 316 miljoonaa euroa (+103%) kun taas väyliin ja satama-aitaisiin suunnitelmat ovat yhteensä 45 miljoonaa euroa (-62%).

Satamien ja valtion investointisuunnitelmissa oleva merkittävä tasoero on synnyttämässä tilanteen, jossa valtion resurssipuute käytännössä hidastaa ve-siväylien kehittämistä sillä laajuudella ja aikataululla kuin satamat suunnittelevat investointejaan vastatakseen teollisten ja kuluttaja-asiakkaiden tarpeita.

Mikäli LJS12 -suunnitelman kokonaistaso satamiin johtavien vesiväylien kehittämiseksi jää vain vuotuisen kymmenen miljoonan euron vesiväyläinvestointeihin, tulee satamayhtiöille tarjota mahdollisuutta lunastaa satamaan johtavan vesiväylän omistajuus/haltijuus itselleen. Kahden omistajan vesiväylän kehittämisessä on aina yhteen sovitettavaa ja hallinnollista prosesseihin liittyvää taakkaa, joka yhden omistajuuden mallilla voidaan välttää. Valtion vähäinen panostus erityisesti merisatamiin johtavien vesiväylien kehittämiseksi on vaarassa synnyttää vakavan kehittämisen esteen Suomen satamissa.

Suomen Satamaliitto ry esittää satamien vesiväyläinvestointeihin kohdistettavan kehittämisvarojen kaksinkertaistamista siitä, kuinka se on kirjattu LJS12 suunnitelman 21.1.2021 versioon.

Lisäksi Suomen Satamaliitto esittää suunnitelmaa täydennettävän tekstillä, jolla mahdollistetaan vesiväylien hallinnan siirtäminen valtiolta satamayhtiöille vesiväyläinvestointien toteuttamisen varmistamiseksi ennakoitavalla ja tarvittavalla aikataululla.

Teollisten investointien yhteys satamainvestointeihin

Liikenne12 suunnitelmassa yhdistetään satamiin johtavien vesiväylien kehittämistarpeet (maapuolen) teollisiin investointeihin. Suomen vientiteollisuuden investoinneilla onkin tunnistettava yhteys satamien kehittämiseen, mutta tämä on vain yksi luonteenomainen piirre suomalaisen satamaverkoston kehittämisessä.

Liikenteen, myös meriliikenteen, päästöjen vähentämisen paine ohjaa varustamoja investoimaan puhtaampaan merenkulkuun, mikä entistä useammin tarkoittaa kokonaan uusia markkinoille tulevia aluksia. Käytännössä uudet käyttöön otettavat alukset ovat kooltaan edeltäjiään suurempia.

Suurempi laivakoko on myös tavaraliikenteessä rahdinantajan intressissä, koska se alentaa yksikkökohtaisia kuljetuskustannuksia. Sataman näkökulmas-ta tarve kehittää satamaan johtavaa vesiväylää syntyy siten myös muista kuin yksittäisen teollisen investoinnin johdosta.

Hiemankin pidemmällä aikavälillä satamainfrastruktuurin kehittämistarpeisiin vaikuttavat myös ilmaston keskimääräisen lämpenemisen kiihdyttämät ilmiöt myrskyistä, tulvista, veden pinnan kohoamisesta jne.

EU:n TEN-T verkko

Liikenne 12 suunnitelmalla vastataan kansallisesti EU:n TEN-T verkon vaatimuksiin. Suomen Satamaliitto ry pitää tärkeänä, että EU:n liikennepolitiikassa ja sille suunnatussa yhteisrahoituksessa huomioidaan jo käynnistyneellä CEF2 -kaudella ydinverkon satamien ohella myös kattavan verkon satamien kehittäminen.

Suomen Satamaliitto ry kannattaa kasvukäytävän (kahden erillisen kasvukäytävän) laajentamista Helsingistä pohjoiseen Tornion ja Haaparannan kautta aina Tukholmaan saakka sekä ydinsataman määrittelyä laajennetulle kasvu-käytävälle.

EU:n liikenteen rahoitusohjelmien hyödyntäminen on tarpeen myös jatkossa. Investointitarpeet kohdistuvat perusinfrastruktuurin kehittämiseen satamissa mutta myös satamien sähköistämisen toimiin, kuten maasähkön jakeluinfran kehittämiseen, automaation lisäämiseen sataman toiminnoissa niin tavaraliikenteelle kuin matkustajaliikenteelle, päästöjen mittaamiseen ja vähentämiseen tähtäävien liikennettä sujuvoittavien digitaalisten ratkaisuiden käyttöön-ottoon satamissa jne.

Satamissa käynnissä oleva digitalisaatiokehitys edellyttää valtion, kuntien ja satamayhtiön panostuksia. Infrastruktuurinäkökulmasta riittävän tietoverkon merkitys on aivan keskeinen logistiikan ja satamien digitalisaatiokehityksessä.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

ks. yllä

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

ks yllä

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

ks. yllä

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamaliitto ry