

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Kymenlaakson kauppakamari pitää tavoitteita liikennejärjestelmän kehittämiseksi yleisluonteisesti hyvinä. Kymenlaakson kauppakamari korostaa toimenpideohjelman "Liikenneverkot ja solmukohdat" –kohdan toimenpiteiden merkittävyyttä. Erityisen tärkeänä Kymenlaakson kauppakamari pitää raide- ja tieverkkoon sekä satamiin kohdistuvia kehittämistoimenpiteitä. Keskeisen teollisuuden ja logistiikan maakunnan tie- ja rataverkon kunto on jäänyt osin jälkeen perusvaatimus- ja turvallisuustasosta. Maakunnan alueella sijaitsevat mm. maan suurin yleissatama, useita metsäteollisuuden tehdasintegraatteja, rautatie- ja maantietermiinaali ja Vaalimaan raja-asema. Koko Kaakkois-Suomen metsäteollisuustehtaiden kuljetukset ovat sekä volyymin että arvon osalta maan suurimpia. Kauttakulkuliikenne Venäjälle asettaa tie- ja raideverkon suuren kuormituksen alle. Kauppakamari painottaa toimivan maantieverkon tärkeyttä, 90 % henkilöliikenteestä ja 70 % tavaraliikenteestä kulkee tieverkolla, ja kehittämistä myös tulevaisuudessa, vaikka panostuksia raideliikenteeseen tehdäänkin.

Kymenlaakson kauppakamari toivoo Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamisen huomiointia EU:n sisämarkkinoilla toimivien suomalaisyritysten tasa-arvoisen kilpailuasetelman varmistamiseksi. Infran hyvä kunto on yksi suomalaisen vientiteollisuuden menestymisen perusedellytyksistä.

Valtatien 15 Kotka - Kouvola -yhteysvälin tiesuunnitelman mukainen investointi tien perusparannukseen on välttämätön. Valtatie 15 on teollisuuden ja kaupan kuljetusten keskeinen valtavyöhyke sisä-Suomesta Kotkan ja Haminan satamiin. Sairaaloimintojen keskittämisen jälkeen yhteysväli on alueen keskeisin sairaankuljetusväylä sekä Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatka- ja opiskelijaliikenteen pääväylä. Tällä hetkellä tie on yksi Suomen turvattomimmista yhteysväleistä. Maantie 355 (Merituulentie) on pääyhteys valtatieltä 15 Kotkan pääsatamaan Mussaloon. Tiesuunnitelman mukainen tieyhteyden kunnostus on edellytys sataman kautta tapahtuvan kasvavan teollisuuden ja kaupan liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle. Tämän hetkinen korjaustarve on suuri kasvaen edelleen mahdollisen biojalostamoinvestoinnin myötä.

Valtatie 6, Kouvolan kohdan peruskorjaus. Lahti–Kouvola radan ylittävän Korian ratasillan uusiminen ja huonolaatuisen valtatie 6 parantaminen päätieverkon laatuun sillan molemmin puolin.

Valtatie 12, Lahti – Kouvola, välillä Uusikylä-Tillola. Liikenneturvallisuudeltaan huonon tieosuuden uusiminen tiesuunnitelman mukaisesti vastaamaan teollisuuden, kaupan ja kasvavan matkailukäytön kautta keskeistä tieväylää Lahdesta Kouvolan kautta muuhun Suomeen ja Venäjälle.

Helsinki-East Aerodrome. Pyhtään tulevaisuuden lentokentän operointikonseptin kehittäminen hyödynnettäväksi valtakunnallisen lentokenttäverkoston toiminnan tehostamiseksi sekä pienten lentokenttien hyödyntämiseksi yhteiskuntaa ja elinkeinoelämää palvelevassa käytössä. Pyhtään lentokentän kehittäminen toimimaan pääkaupunkiseudun kakkoskenttänä ja ilmaliikenteen kehityskeskukseksi.

Raideliikenteen kehittäminen osana TEN-T verkkoa; rataverkon kunnossapidosta on kyettävä huolehtimaan niin, että kasvavat akselipainotarpeet ja raideliikenteen turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Erityisesti on huomioitava Haminan ja Kotkan satamien kasvavan liikenteen vaatimat raide- ja rataverkkotarpeet sekä satamien ja meriväylien kehittäminen teollisuuden tulevien tarpeiden mukaisesti. Satamaan johtavan radan välityskyvyn parantamiseksi tulee toteuttaa kaksoisraide Juurikorvesta Mussalon sataman osaan saakka. Kymenlaakson kauppakamari pitää tärkeänä, että raideliikenteen pitkän aikavälin suunnitelmissa pidetään mukana itään suuntautuvan raideliikenteen kehittäminen tasavertaisesti Varsinais-Suomeen ja Hämeeseen suuntautuvien ratahankkeiden kanssa.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen on kauppakamareiden mukaan hyvä ajatus. Perusväylänpidon osalta kauppakamarit pitävät myönteisenä kehityksenä perusväylänpidon rahoitustasoa vuodesta 2025 alkaen ja siihen liittyvää indeksikorotusta.

Suunnitelma ja rahoitusohjelma ovat kuitenkin alisteiset tulevien hallitusten talousarviopäätöksille ja näemme tarpeellisena, että suunnitelmaluonnoksessa korostettaisiin voimakkaammin sitoutumista liikenneinfran pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Yhteisrahoitusmallin osalta huolta herättää kaupunkien ja kuntien resurssit osallistua valtion aiemmin kokonaan rahoittamiin hankkeisiin ja tästä mahdollisesti seuraavaan alueiden elinvoiman heikkenemiseen. Edellä mainittu liittyy kiinteästi myös siihen, kuinka suunnitelmassa on esitetty kustannusosuudet eri hankkeissa. Hankkeiden yksituumainen kustannusjakomalli ei huomioi riittäväällä tavalla hankkeista saatavaa hyötyä ja rahoittajaosapuolten mahdollisuuksia osallistua rahoitukseen. Uusilla ulkopuolisilla rahoituslähteillä ei voida korvata normaalia budjettirahoitusta valtion infraan.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

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?

Vaikutusten arvioinnin merkitys on tunnistettu hyvin suunnitelmaluonnoksessa. Ympäristövaikutusten lisäksi kauppakamari pyytää lisäämään suunnitelmaluonnoksen tähän kohtaan liikennejärjestelmätalouden vaikutukset. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kattavasti tuotu esille talous- ja työllisyysvaikutuksia. Tiedot näistä vaikutuksista tulisi kytkeä osaksi suunnitelmaluonnosta, siten liikennejärjestelmän vaikutuksia voidaan myös ohjata. Liikennejärjestelmän toimintakyvyllä tulisi olla merkittävämpi rooli osana ratkaisuja, jotka edistävät ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Yleistä

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

Kauppakamarit pyytävät, että vuorovaikutukseen panostetaan tulevaisuudessa ja että sidosryhmät otetaankaan valtion kehittämään liikennejärjestelmätalouden yhteismalliin. Kuulemistilaisuudet ovat hyvä alku vuorovaikutukselle, ja syvempää keskustelua tarvitaan, jotta liikennejärjestelmää voidaan kehittää tulevaisuudessa.

Juura Kirsi
Kymenlaakson kauppakamari