

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Toimenpideohjelmassa viitataan väylien kunnossapitoon. Kun suuria raideinvestointeja linjataan, ei saa unohtaa olemassa olevaa rataverkkoa. Kouvolan, Kotkan ja Haminan välisen radan palvelutasossa on tällä hetkellä meneillään olevien parannustöiden jälkeenkin edelleen puutteita, vaikka se kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Radan välityskyvyn saamiseksi kuntoon on Juurikorven ja Mussalon sataman välille saatava kaksoisraide. Myös rataverkon kunnossapidosta on kyettävä huolehtimaan niin, että kasvavat akselipainotarpeet ja rataliikenteen turvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

Väyläverkon kehittäminen: merkittävässä osassa hiilivapaata tulevaisuuden liikennejärjestelmää on raideliikenteen lisääminen niin, että mahdollisimman harva olisi riippuvainen autoilusta. Helsingistä itään suuntautuva rannikkoalue on edelleen ilman kattavaa raideyhteyttä, sekarataa, joka palvelisi sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Jotta tämä epäkohta saataisiin korjattua, ja etelärannikon kaupungit mukaan päästöttömään joukkoliikenteeseen, tulee Itäinen rantaratalinjaus toteuttaa. Tämä palvelee myös Kaakkois-Suomen suurien tavaraliikennemäärien kuljetusten sujuvuutta, ja vähentää painetta muulla rataverkolla. Tavaraliikenteen kasvu raiteilla tulee Suomessa kasvamaan edelleen.

Luonnoksessa mainitaan, että maaliikenneyhteydet täyttävät pääosin satamien kysynnän mukaiset tarpeet. Tästä olemme eri mieltä. VT15 on yksi Suomen turvattomimmista maanteistä, vaikka se on maamme suurimman vientisataman, HaminaKotkan, tärkeimpiä liikennereittejä. Tien palvelutaso on heikko, ja sen puutteet on huomioitu hyvin Traficomien ”Liikenneverkon strateginen tilannekuva” -raportissa. Tällä hetkellä tie ei vastaa nykyisen liikenteen eikä varsinkaan tulevaisuuden teollisuusinvestointien tarpeita, joista suuri osa sijaitsee Kymenlaakson osalta juuri satamien läheisyydessä. VT15 parantaminen on saatava mukaan valtion liikenneinvestointiohjelmaan, samoin kuin satamaan johtavan Merituulentien muuttaminen nelikaistaiseksi.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

Väylämaksut tulisi poistaa Suomesta kokonaan, etenkin kun suunnitelmassa sinänsä oikein tuodaan esiin satamien ja meriväylien kehittäminen teollisuuden uusiin tarpeisiin. Toivomme, että väyliä kehitettäessä kiinnitetään huomiota tasapuoliseen talvimerenkulun hoitamiseen. Suomella tulee olla riittävää jäänmurtokapasiteettia, jotta itäisen Suomenlahden satamien tarpeet tulevat täytetyksi, eikä kalustoa vuokrata ulkomaille. Toisaalta käytössä olevaa jäänmurtokalustoa ja sen rahoitusta tulee ohjata niin, ettei Pohjanlahden talvimerenkulkua hoideta Suomen merkittävimmän vientireitin kustannuksella. Kuten luonnoksessa todetaan, merikuljetuksia hoidetaan 44 eri satamasta, mutta kymmenen suurimman osuus ulkomaan tavaraliikenteestä on yli 80 %. On kestävämpää, että Suomen suurimman viennin sataman, HaminaKotkan, liikennettä palvelee talvikaudesta toiseen vain vanha jäänmurtaja Voima. Samanaikaisesti väylämaksuja kerätään enemmän kuin monessa pienemmässä länsirannikon satamassa yhteensä.

On hyvä, että suunnitelmaluonnoksessa nostetaan esiin mahdollisuus tehdä jäänmurtokalustohankintoja yhdessä Ruotsin kanssa. Näiden suunnitelmien seuraus ei kuitenkaan saa olla se, että murtajien yhteiskäyttö Ruotsin kanssa vähentää itäisen Suomenlahden kapasiteettia. Suomen on tarvittaessa rakennettava murtajat itse, kun osaamista maassamme tähän kerran on, ja ohjattava ne Suomen viennin kannalta kriittisille alueille, tärkeää transitoliikennettä unohtamatta.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Haluamme kiinnittää tarkempaa huomiota talvimerenkulun turvaamiseen. Talvet tulevat jatkumaan myös tulevana vuosikymmeninä, eikä jäänmurtokapasiteetin kehittämistä kaikilla merialueilla saa unohtaa.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Kokonaisuutena kyllä. Digitalisaation myötä erilaiset liikenteen tehostamismahdollisuudet lisääntyvät. Digiratahanke on askel oikeaan suuntaan, ja samanlaisia avauksia toivotaan myös muille väylille. On hyvä, että valtio on ottanut aktiivisen osan Portnet-järjestelmän korvaamisessa lähivuosina, ja että näihin kriittisiin tarpeisiin suunnataan riittävästi huomiota. Digitaalisen infrastruktuurin strateginen merkitys nähdään luonnoksessa aivan oikein. Valokuituverkkojen rakentamisen tärkeys huomioiden niitä ei tulisi jättää pelkästään yritysten itsensä maksettaviksi, vaan nähdä asia elinkeinoelämän kannalta kriittisenä infrastruktuurina. On hienoa, että valtio osallistuu tarvittaessa valokuitujen rakentamiseen liikenteen solmukohtiin ja pääväylille.

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?

-

Kuitunen Ville
HaminaKotka Satama Oy