10.5.2021

Asia: **VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032**

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Kotkan kaupungilta asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan 2021-2032. Lausuntoa pyydetään erityisesti valtiovarainvaliokunnan toimialan näkökulmasta eli mm. rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyvistä näkökulmista.

Lausunto: Kotkan kaupunki kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä kansallista kilpailukykyä pitkälle tulevaisuuteen muovaavassa hankkeessa. Haluamme painottaa liikennejärjestelmän ja myös liikenneverkkojen strategista merkitystä Suomelle, jolle elinkeinoelämän kuljetukset ja vienti ovat kansantalouden menestymisen edellytys.

Visiosta

Visio on merkittävä valinta, koska se antaa suunnan suunnitelmalle ja toteutukselle. Esitetty visio sisältää kuvan siitä, että liikennejärjestelmän osa-alueita on jatkuvasti kehitetty, ja liikennejärjestelmä palvelee mahdollisine puutteineenkin nykyiseen yhdyskunta- ja aluerakenteeseen perustuvaa Suomea tyydyttävän sujuvasti sekä ympäristöllisesti kestävästi. Visio perustuu pitkälti nykyisten trendien jatkumiseen, ja siinä on sekä katsetta kauas että arkirealismia. Vision puute on kuitenkin, ettei se näe, että liikennejärjestelmää ja liikenneinvestointeja käytettäisiin Suomen kilpailukyvyn kehittämiseen ja elinkeinoelämän toimintaympäristön, investointien ja aluekehityksen edistämiseen. Liikenteen investoinnit ovat suuria, ja vaikutukset voivat olla erittäin merkittäviä. Siksi liikenneinvestointeja tulee tarkastella aiempaa kokonaisvaltaisemmin Suomen kokonaisedun kannalta. Visiosta tulisi käydä ilmi, mikä on liikennejärjestelmän ja -verkon strateginen merkitys ja tavoite Suomelle.

Suomen kilpailukyvyn kehittäminen - elinkeinoelämän toimintaympäristön, investointien ja aluekehityksen edistäminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen vaikutusarviointi tunnistavat nykyisen hyöty-kustannusmallin puutteet. Liikennehankkeita ja varojen kohdentamista arvioidaan pitkälti liikennehyötyihin keskittyen, siksi arviointiin tarvitaan laajempaa, kokonaisvaltaisempaa osaamista ja metodiikkaa: Aluekehityksen ja investointien potentiaalin toteuttaminen edellyttää liikenneinvestointeja, mutta tuottaa kestävää hyötyä valtion taloudelle ja kilpailukyvylle. Suomeen kohdistuvat uudet investoinnit ovat maallemme oleellisen tärkeitä.

Nostamme siksi esiin Helsingistä itään suuntautuvan rannikkoalueen potentiaalin, jolla on riski jäädä osin hyödyntämättä liikenneverkon puutteellisuuden vuoksi. Jo yksin Kotkan-Haminan seudulle on toteutumassa viimeisten viiden vuoden aikana noin miljardin verran investointeja kansainvälisesti toimivien yritysten toimesta niin metsäteollisuudessa, logistiikassa kuin ICT-alalla. Uusia investointeja on tulossa. Tällä hetkellä Kotka kilpailee UPM:n biojalostamon sijoittumisesta Rotterdamin kanssa. Akkukemikaalitehtaiden sijoittuminen sekä Kotkaan että Haminaan on varmistumaisillaan, mikä tukee akkuklusterin kehittymistä sekä kansallisesti että Kymenlaaksossa. Maa-alueita varataan akkuklusterin laajentumiselle, suurille datakeskuksille, sataman kasvaville tavaravirroille ja satamaan tukeutuvalle teollisuudelle. Vireillä olevat teolliset investointihankkeet kertovat alueen potentiaalista yritysten toiminnalle. Teollisen toiminnan edellytykset alueella ovat kansainvälisesti kilpailukykyiset. Investointien kotiuttamisen ehtona on kuitenkin logistisen verkon kattavuus ja toimintavarmuus sekä osaavan työvoiman saatavuus.

HaminaKotkan satama on keskeinen Kaakkois-Suomen ja valtakunnan investointipotentiaalia kasvattava toimija. Se on Suomen suurin vienti-, transito- ja

yleissatama. TEN-T -ydinverkkoon kuuluvan sataman maaliikenneyhteydet tulee saattaa ydinverkon edellyttämälle tasolle. Sataman vilkkain osa on Mussalon satama, joka on myös maan suurin konttisatama. Mussalo tarvitsee sekä TEN-T -tasoisen tieyhteyden E18-moottoritielle että yhtenäisen kaksoisraiteen Kouvolaan. Nykyisellään Mussaloon tulee vain yksi raide, mikä on sekä pullonkaula viennin kehitykselle että samalla merkittävä riski viennille. Suurimmat volyymit kulkevat raiteilla, ja yksiraiteisuus on kriittinen epäkohta. HaminaKotkan kokonaisjunamäärä on n. 25 kpl päivässä, ja koko satama huomioiden se on Suomen vilkkain raiteilla kulkevan tavaraliikenteen keskittymä.

Nykyisen Merituulentien muuttaminen nelikaistaiseksi Vt 15:n eteläiseksi osaksi on kriittinen tekijä sekä sataman toimivuudelle, että UPM:n biojalostamohankkeen toteuttamiseksi. Biojalostamon ja sataman kannalta koko Vt 15:n parantaminen Kotkan ja Kouvolan välillä on myös keskeisen tärkeä toimenpide. Maakunnan henkilöliikennettä ja valtakunnallista tavaraliikennettä välittävälle vilkkaasti liikennöidylle väylälle on valmistunut tiesuunnitelma, jota Kymenlaakson toimijat esittävät Väyläviraston laatimaan toteutusohjelmaan toteutettavaksi ensimmäisten hankkeiden joukossa.

Liikenneväylien toimivuuden ohella satamien ja Suomen vientiliikenteen kilpailukyky muodostuu kustannustehokkuudesta. Kilpailukykyisen kustannusrakenteen saavuttamiseksi keskeinen toimenpide on väylämaksujen poisto.

Kotkan kaupunki painottaa Itäisen rantaradan toteuttamisen merkitystä rannikkoalueen koko potentiaalin hyödyntämiseksi. Jo kymmeniä vuosia suunnitelmissa ollut Porvoo-Kotka-Luumäki -ratakäytävä vastaa tarpeisiin, joita muut itäiset yhteydet eivät ratkaise: Itäinen rantarata luo parhaat mahdollisuudet kehittää kansainvälistä yhteyttä Helsingistä Pietariin. Se hyödyttää vahvasti elinkeinoelämän kuljetuksia ja Suomen vientiyhteyksiä, luo uusia mahdollisuuksia investoinneille kytkien Suomen suurimmat satamat ja pääkaupungin yhteen, lisää transitoliikenteen kasvupotentiaalia, luo rataverkolle vaihtoehtoisia yhteyksiä, tilaa ja käyttövarmuutta, mahdollistaa tavaraliikenteen siirtymää radoille ja operaattorien välistä kilpailua sekä parantaa kansallista huoltovarmuutta. Itäinen rantarata mahdollistaa itäisen rannikon kehityspotentiaalin toteuttamisen, uuden työmarkkina-alueen liittämisen pääkaupungin kasvuun ja edelleen Etelä-Karjalan alueelle sekä lisää osaavan työvoiman saatavuutta myös Itärannikolle sijoittuville yrityksille. Itäinen rantarata lisää alueiden tasa-arvoa liittäessään rannikon kaupungit viimein suorin ratayhteyksin osaksi kansallista verkkoa. Uusi ratayhteys alueella, josta se on puuttunut, mahdollistaa suuren kulkumuotosiirtymän kestävään liikenteeseen.

Nämä ovat samalla esimerkkejä vaikutuksista, jotka aidosti vastaavat valtakunnallisiin strategisiin tarpeisiin sekä liikenneinvestoinneilla saavutettaviin kestäviin hyötyihin. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätös kirjata, ettei linjaus itäisen suunnan hankeyhtiöstä sulje pois muiden idän suunnan liikenneyhteyksien kehittämistä tulevaisuudessa, on merkittävä.

Valtio ja kaupungit Suomen elinvoiman mahdollistajina

Liikenneverkon kehittämisrahan niukkuus lisännee painetta siihen, että valtio odottaa kaupunkien osallistuvan merkittävin osuuksin valtion verkolla toteutettaviin kehittämis-investointeihin. Suunnitelmassa esitetty Hyötyjä maksaa -periaate on kuitenkin ongelmallinen olettaessaan, että kunnat hyötyvät valtion liikenneinvestoinneista, ja että kustannukset tulisi tämän vuoksi jakaa. On otettava huomioon, että sekä valtiolla että kunnilla on omat roolinsa liikenneverkon tuottajina ja ylläpitäjinä, ja että myös valtio hyötyy kuntien investoinneista. Koko Suomen etu on, että kaupungit ovat elinvoimaisia, ja niillä on kyky investoida infrastruktuuriin ja kaupunkikehittämiseen. Hyödyt valtion väylien investoinneista toteutuvat vain, jos kaupungit samanaikaisesti investoivat yritysten toimintaympäristöön paikan päällä.

Kuntien rooliin sisältyy yhdyskuntarakentamisen investoinneista ja ylläpidosta huolehtiminen. Väyliin liittyvien hyötyjen toteutuminen esimerkiksi maan arvonnousun tai kaavoitusmaksujen kautta edellyttää kuntien investointeja ympäröivään

yhdyskuntarakenteeseen. Näitä hitaasti vuosien aikana toteutuvia tuloja kaupungit käyttävät yhdyskuntarakentamiseen. Tiukkenevan kuntatalouden ja mm. soteratkaisujen myötä vähenevän investointikyvyn kanssa elävien kuntien tulisi pystyä hoitamaan omat investointivelvoitteensa jatkossakin. Tämä vaarantuu, jos kuntien on osallistuttava valtiolle kuuluviin investointeihin. Yritysten suuria investointeja voi jäädä toteutumatta, mikäli liikenneväylien toteutuminen on kiinni kunnan investointikyvystä.

Kotka on esimerkki kaupungista, jossa tapahtuu kansallisesti merkittäviä yritysinvestointeja, vaikka asukasmäärä on viimeisten vuosien aikana ollut laskeva. Asukasmäärän kehitys ei ole myöskään ennustanut Kotkan vientisataman vahvaa kasvua ja investointitarpeita liikenneväyliin. Kaupunkien luokittelua valtion sopimuskumppanina ei tulisikaan katsoa vain asukasmäärän kehityksen pohjalta. Luokittelun sijaan tai vähintään sen rinnalla tulisi nähdä, mitä kansallisesti merkittäviä tehtäviä kaupunki hoitaa, ja miten valtio ja kaupunki yhdessä voivat näitä pitkäjänteisesti ja ennustettavasti edesauttaa.

Kotkassa 10.5.2021



Markku Hannonen

Kotkan kaupunki
kaupunkisuunnittelujohtaja

0400 760 284
markku.hannonen@kotka.fi