Kouvola 18.05.2021

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite: Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston pyytämä asiantuntijalausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2023 rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyvistä kysymyksistä

Asia: Lausunto

Ohessa sähköisesti allekirjoitettu lausunto.

Lisätietoja lausunnosta antaa allekirjoittaneet.

KYMENLAAKSON LIITTO
Virasto

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU
17.05.2021 Vuorinen Lotta, suunnittelupäällikkö
18.05.2021 Hering Frank, suunnittelujohtaja

Yleistä

Kymenlaaksolla on avainasema Suomen keskeisenä teollisuus- raja- ja logistiikkamaakuntana. Maakunnassa sijaitsee mm. Suomen suurin yleissatama ja Suomen merkittävin rautatieterminaali. Molemmat ovat osaa EU:n – TEN-T ydinverkkoa. Kymenlaakso on myös kansainvälisesti merkittävä metsäteollisuuden keskittymä. Lisäksi Kymenlaakso sijaitsee Helsingin ja Pietarin 7 miljoonan asukkaan talousalueen vaikutuspiirissä. Edellä mainituista syistä toimiva liikenneinfrastruktuuri on Kymenlaakson maakunnan elinehto. Liikenneverkon palvelutason puutteet ovat kuitenkin edelleen merkittäviä.

Kymenlaakson liitto katsoo, että Likenne 12 -toimenpiteiden rahoitus on kokonaisuutena suunnattu oikein taloudellisen raamin sisällä, mutta korotettukin rahoitustaso on niukka kehittämistarpeisiin nähden. Esitetty rahoitusraami mahdollistaa vain 1-2 ison liikenneinfrahankkeen toteuttamisen vuosittain. Yksin Kymenlaakson maakunnan alueella on viisi kiireellistä tieliikennehanketta muiden rahoitustarpeiden lisäksi.

Kymenlaaksossa on talouskasvun ja koko Suomen viennin kannalta tärkeitä ja kirrellisiä liikenneinfrastruktuurin avainhankkeita edelleen kokonaan vailla rahoitusta. Pahimmassa tapauksessa palvelutasopuutteet estävät myös uusia globaaleja investointipäätöksiä. Näistä esimerkkinä UPM:n biojalostamon rakentamishanke, jonka vaihtoehtoiset sijoituspaikat ovat Kotka tai Rotterdam. Myös esim. akkukemikaalitehtaiden sijoittuminen sekä Kotkaan että Haminaan on varmistumaisillaan, mikä tukee akkuklusterin kehittymistä sekä kansallisesti että Kymenlaaksossa ja vaikuttaa merkittävästi tavaravirtoihin. Nämä näkökohdat tulee huomioida rahoituksen kohdentamisen arvioinnissa ja infrastruktuurihankkeiden priorisoinnissa.

Kymenlaakson liitto kuntayhtymänä korostaa, että kuntien kustannukset liikenneväylien rahoittajina eivät saa kasvaa. Valtion tulee vastaisuudessakin kantaa päävastuu väyläverkosta. Valtion ei tule vetäytyä rahoitusvastuusta esim. koko Suomen etuja edistävistä pitkäjänteisistä ja alueiden tasavertaisuuden edistämiseen liittyvistä avainhankkeista. Liikenne 12 suunnitelmassa esitetty lähtöajatus, jonka mukaan kuntien rooli liikennehankkeiden rahoittajana olisi kaikilla seuduilla aina 50 % tai jopa yli, on haastava. Rahoitusratkaisut on neuvoteltava hankekohtaisesti valtion etu pääväylien omistajina huomioiden. Valtion investoinneilla on suuri merkitys alueellisen kehityksen, saavutettavuuden sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen ja kuljettamisen kannalta.

Liikenne 12-suunnitelmassa korostuu ns. ”hyötyjä maksaa”-periaate. Tähän liittyy sekä mahdollisuuksia että haasteita. Hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa. On huoli, että valtion rooli ja vastuu keskeisenä hyödynsaajana ei riittävästi korostu. Erityisesti kaupunkeihin kohdistuvat rahoitusvaatimukset voivat muodostua kohtuuttomiksi tilanteessa, jossa kuntatalous on muutenkin jo koetuksella. Koko Suomen etu on, että kaupungit olisivat elinvoimaisia ja niillä säilyisi kyky investoida niiden omaan infraan ja kaupunkikehittämiseen.

Kymenlaakson liitto pitää myönteisenä, että Liikenne 12 -suunnitelmassa on kirjaus, jonka mukaan valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä myös muiden kuin MAL-sopimuksissa mukana olevien kuntien kanssa infrahankkeiden rahoituksessa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa korostuu kuitenkin erittäin voimakkaasti MAL-sopimusten piirissä olevien kaupunkiseutujen asema ja rooli. Kaupunkiseutujen ja valtion välisiä sopimusneuvotteluja esitetään edistettäväksi lähtökohtaisesti vain suurten kasvukeskusseutujen kanssa. Tämä on haastava kasvukeskusten ulkopuolella toimivien kaupunkiseutujen, kuten Kymenlaakson kaupunkiseutujen kannalta. Kymenlaakson kaupunkiseuduilla on metropolialueen vaikutuspiirissä olevana seutuna ja merkittävänä kansainvälisenä logistiikka-alueena valtakunnallista merkitystä ja kehittämispotentiaalia.

Kymenlaakson avainhankkeet ja tarvittava rahoitus

EU:n TEN-T ydinverkon toteuttaminen

Kymenlaakson liitto katsoo, että TEN-T verkon palvelutasopuutteet tulee poistaa ennen verkon laajentamista. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. TEN-T verkkoon kohdistuvia palvelutason puutteita on edelleen mm. Kotkan ja Kouvolan välisellä rata- ja tieosuudella. Suomen suurimpaan yleissatamaan HaminaKotkan satamaan johtavan radan välityskykyä, turvallisuutta ja toimintavarmuutta tulee parantaa koko rataosuudella. HaminaKotkan satamaan johtaa edelleen vain yksi raide, joka on erittäin merkittävä riski mm. huoltovarmuuden sekä vienti- ja transitokuljetusten näkökulmasta. Myös Mussalon satamanosaan johtavan Merituulentien välityskyky on riittämätön. Lisäksi Kouvolan rautatieterminaalin (RRT) kehittämiseen liittyy rahoitustarpeita. Sekä kansallisia että CEF -rahoitusinstrumentteja tulee näiltä osin hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti.

Tieliikenteen kärkihankkeet

Maakunnan tieliikenteen osalta keskeinen ja kiireisin rahoitustarve liittyy valtatielle 15.

Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen yhteys. Tie on linkki EU:n TEN-T ydinverkkoon kuuluvien HaminaKotkan sataman, Kouvolan rautatieterminaalin (RRT) ja E18-tien välillä.
Kymenlaakson liitto esittää, että valtatien 15 parantamiseen tarvittavat investointimäärärahat tulee osoittaa ja priorisoida Liikenne 12-suunnitelmaa toteuttavaan investointiohjelmaan. Hankkeen kustannusarvio on 126 milj. euroa.

Kiireellisiä rahoitustarpeita liittyy Kymenlaaksossa lisäksi seuraaviin tieosuuksiin:
VT 12 Lahti – Kouvola 119 M€
VT 6 Kouvolan kohta 72 M€ (tavoitetilanne 183 M€)
VT 6 Korian kohta 11 M€
VT 26 ja mt 387 välttämättömät toimenpiteet 13 M€

Raideliikenteen kärkihankkeet

Raideliikenteen kiireelliset parantamistarpeet kohdistuvat Kotka-Kouvola raideyhteyteen. Tavaraliikenteen kehittämistarpeet liittyvät mm. seuraaviin toimenpiteisiin: Juurikorpi-Kotka (kaksoisraiteen rakentaminen ja kapasiteetin parantaminen) 131 M€
Kotolahti Mussalo lisäraiteen rakentaminen 5 M€
Hovinsaaren raiteiden pidentäminen ja VAK-status 3 M€
sekä Haminan ratapihan raiteiden pidentäminen ja turvalaitteiden rakentaminen

Henkilöliikenteen kehittämistarpeet kohdistuvat taajamajunaliikenteen seisakkeiden parantamiseen.

Suunnittelutarpeet

Helsingistä itään suuntautuvan ratayhteyden suunnittelutarpeisiin tulee varautua ja rahoitus varmistaa. Kymenlaakson liitto pitää ongelmallisena, että Helsingistä itään suuntautuvan uuden raideyhteyden suunnittelua varten ei ole käytettävissä CEF-rahoitusta ennen vuotta 2027. Hankeyhtiön toiminta on käynnistetty Porvoo-Kouvola yhteyden osalta. Itäisen rantaradan osalta selvitystarpeet tulee huomioida talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaisesti.