

RUNKOVERKKOLAUSUNTO

Runkoverkkoluonnoksessa esitetään säädettäväksi runkoverkkoasetus, jolla säädettäisiin valtakunnalliseen runkoverkkoon kuuluvista maanteistä ja rautateistä. Lisäksi runkoverkkoasetuksella säädettäisiin runkoverkolla noudatettavasta palvelutasosta siihen kuuluvilla maanteillä ja rautateillä.

Yhteisen ja korkean matkojen ja kuljetusten palvelutason varmistaminen runkoverkkopäätöksellä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden välistä saavutettavuutta sekä tarjoaa tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi. Runkoverkko perustuu olemassa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Esityksessä korostetaan pitkänmatkan liikenneyhteyksiä. Runkoverkolla luodaan edellytyksiä uusien palveluiden kehittymiselle sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuudelle. Määrittelyn kriteereinä on käytetty maanteiden ja rautateiden liikennemääriä, alueellista saavutettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Lisäksi runkoverkon määrittelyssä on otettu huomioon TEN-T ydinverkko. Esityksen mukaan määrittelyssä on huomioitu sekä nykytilanne että ennusteet tulevasta kehityksestä.

HELSINGIN SATAMA OY ESITTÄÄ LAUSUNTONAAN SEURAAVAA:

Helsingin Satama on yksi Euroopan komission määrittelemistä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1315/2013 perustuvista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen liittyvistä TEN-T-verkon ydinsatamista. Asetus määrittelee verkolle mm. teknisen infrastruktuurin tason ja palvelutason.

Helsingin Satama on saanut erityisesti Länsisataman kehittämiseen merkittävää rahoitusta LVM:n kautta myönnettyissä CEF-/TEN-T-rahoitushauissa. Rahoitushankkeiden tavoitteena on edistää Helsingin ja Tallinnan välisen kauppamerenkulun maa- ja meriliikenteen yhteyksiä osana Euroopan laajuisesta liikenteen verkosta. Toimenpiteiksi on määritelty mm. Länsisataman liikenneyhteyksien parantaminen ja olemassa olevien liikenteen pullonkaulojen poistaminen.

Helsingin satama on kauppamerenkulun matka- ja kuljetusketjun solmukohta ja Suomen suurin yleissatama. Sen kautta kulkee pääosa koko maan kulutus- ja päivittäistavaroista sekä teollisuuden ja palveluiden raaka-aineita ja tuotteita, yhteensä n. 14,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Helsingin Satama on sekä tuonti- että vientisatama. Satamatoiminnot jakautuvat niin matkustaja- kuin tavaraliikenteen osalta kaikkiin Helsingin satamansiin ja mm. Länsisataman tavaraliikenteen määrä on noin 3 milj. tonnia. Tavara kuljetetaan rekoilla, joita Länsisataman kautta kulki vuonna 2017 yhteensä 260 000 kpl.

Helsingin Satama on myös yksi maailman vilkkaimmista matkustajasatamista, esimerkiksi v. 2017 Helsingin satamien kautta kulki yhteensä 12,3 miljoonaa matkustajaa. Matkustajista noin puolet saapuu satamiin muualta Suomesta kuin pääkaupunkiseudulta, noin puolet käyttäen joukkoliikennettä (juna, bussi, raitiovaunu) ja noin puolet henkilöautoa. Keskustan satamien henkilöautoliikenne oli 2017 kaikkiaan 1,7 miljoonaa henkilöautoa. Tämän lisäksi on saattoliikennettä, mm. taksit, pitkänmatkan linja-autot ja muu

saattoliikenne. Matkustajaliikenteessä korostuu Länsisataman rooli Tallinnan liikenteen pääsatamana.

Länsisataman matkustajamäärä on tällä hetkellä noin 7 miljoonaa matkustajaa vuodessa, ja matkustajamäärän ennakoitaan jatkavan kasvuaan.

Runkoverkkoesityksen tausta-aineisto

Runkoverkon perustelumuiotiossa mainitaan taustamateriaalina ja vaikutusten arvioinnissa käytetyn mm. elinkeinoelämän osalta vuoden 2006 selvityksiä. Helsingin Satama Oy huomauttaa, että aineisto on monelta osin puutteellinen, koska esimerkiksi Helsingin sataman liikenneyhteydet (laiva- ja rautatie) ja tavara- ja matkustajamäärät ovat muuttuneet merkittävästi vuoden 2008 jälkeen. Aineiston liitteenä oleva karttamateriaali on siinä määrin epäselvä, että esim. rautatien runkoverkon osalta jää epäselväksi yhteys Vuosaaren satamaan.

Runkoverkkoesitys

Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen kauppamerenkulusta ja satamista. Helsingin seutu on Suomen talousveturi ja Etelä-Suomi on jatkuvasti kasvava kulutusalue. Jotta kulutus- ja päivittäistavaroiden kokonaiskuljetusmatkat, -kustannukset ja -päästöt saadaan pysymään minimissään, on liikenneyhteyksien oltava toiminnallisesti ja tavoitteellisesti (mm. EU/CEF/TEN-T) tarkoituksenmukaiset.

Helsingin Satama Oy katsoo, että mm. kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta on ehdottoman tärkeää kehittää elinkeinoelämän valtakunnallisia yhteyksiä, ja näkee runkoväyläpäättökseen merkittävänä. Runkoväylän tulee kuitenkin aidosti ottaa huomioon ja pitää sisällään talouskasvun veturi eli Helsingin kaupunki ja pääkaupunkiseutu. Helsingin Satama Oy kannattaa ehdotuksessa esitettyjen väylien; (Turunväylä, Hämeenlinnan väylä ja Lahdenväylä) liittämistä osaksi runkoverkkoa, mutta huomauttaa että niiden lisäksi Länsiväylän ja Kehä I:n tulee olla mukana runkoverkossa; Länsiväylä on Lahdenväylän jälkeen pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity väylä, joka välittää niin paikallista, seudullista kuin valtakunnallista liikennettä. Kehä I on merkittävä liikenneyhteys kaikelle elinkeinoelämälle ja sekä pääkaupunkiseudun että valtakunnallisten logististen yhteyksien kannalta elintärkeä. Länsiväylä ja Kehä I ovat Länsisataman matkustaja- ja tavaraliikenteen kokonaismatka ja -kuljetusketjujen kannalta oleelliset reitit ydinsatamasta muualle runkoverkkoon.

Nyt esitetty ja lausunnoilla oleva runkoverkkoluonnos ei ota huomioon Helsingin Sataman liikennevolyymejä ja sen asemaa TEN-T-ydinverkon ydinsatamana ja osana Suomen kansainvälisiä liikenneyhteyksiä. Helsingin satamista ei ole osoitettu yhteyttä maantien ja rautatien runkoverkkoon, näin ollen TEN-T- ydinsatama ei ole yhteydessä TEN-T-ydinverkkoon eikä Suomen suurin yleissatama satamanosineen ole yhteydessä valtakunnalliseen runkoverkkoon. Se on selvässä ristiriidassa sekä esityksen sisällön että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU

kumoamisesta, kanssa. Mikäli Länsiväylä ja Kehä I eivät ole osa runkoverkkoa, ei EU-asetus TEN-T-ydinverkosta täyty, ja ehdotus olisi siltä osin asetuksenvastainen. Runkoverkkoesitys ei myöskään ota huomioon pääkaupunkiseudun koko matkustaja- ja tavaraliikenteen infrastruktuuria ja matka- ja kuljetusketjuja; satama, lentoasema, rautatie ja maantiet.

Runkoverkkoesitys ei tällaisenaan vastaa nykyhetken ja tulevaisuuden tilannetta sisältönsä ja taustamateriaalinsa osalta. Helsingin Satama Oy esittää, että **sekä Länsiväylä että Kehä I:n tulee lisätä osaksi runkoverkkoa, ja että runkoverkkoesityksellä ja - päätöksellä tulee varmistaa ydinsatamien yhteydet valtakunnalliseen ydinverkkoon.**

Lisäksi perusteluaineistoa tulee täydentää siten, että lähtökohdaksi otetaan nykyiset liikennemäärät pääkaupunkiseudulla ja elinkeinoelämän tämän hetken tilanteen ja tulevaisuuden näkymät. Esityksessä tulee aidosti ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta, ja Helsingin Sataman rooli TEN-T-verkon ydinsatamana ja osana Euroopan laajuisista TEN-T-ydinverkkoa.

Ville Haapasaari
Toimitusjohtaja
Helsingin Satama Oy