Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

30.4.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tuleva investointiohjelma, liikenneverkon strateginen tilannekuva sekä vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä havainnollisen ja monipuolisen kuvan liikennejärjestelmän tilasta Suomessa ja antavat pohjan tulevalle toimintaympäristölle. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on erinomainen askel Suomen liikennepolitiikassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman merkitys yrityksille on pitkäjänteisyydessä, jolloin voidaan luodata yritysten kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun tulevaisuutta. Liikenneinfran ja -palvelujen kehittyminen pohjustaa liiketoiminnan sijoittamista ja investointeja pitkälle tulevaisuuteen.

Perusväylänpidon rahoitus

Liikenneväylien kunnosta huolehtiminen on priorisoitu korkealle nostamalla perusväylänpidon rahoitus 1,4 miljardin euron vuositasolle ja varmistamalla tason pysyvyys indeksikorjauksella. Teiden, ratojen ja vesiväylien kunnossapito on ensisijaisen tärkeää myös elinkeinoelämän näkemyksen mukaan. Perusväylänpidon rahoituksen tulisi noudattaa 1,4 miljardin euron linjausta myös vuosina 2023 ja 2024.

Kunnossapidon määrärahojen pitkäjänteinen lisääminen parantaa yritysten kilpailukykyä, sujuvaa liikennöintiä ja turvallisuutta sekä vähentää vähitellen väyläverkon korjausvelkaa 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Korjaustoimia tulee kohdentaa tiestölle ja rataverkolle yritystarpeiden mukaisesti.

Liikenneverkon kehittämisen rahoitus ja investointitarve

Suunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoksi on määritelty noin 500 M€/v., kun vuosina 2015–2017 rahoitustason on ollut noin 580 M€/v. Liikenneväylien kehittämiseen tulisi varata koko suunnittelukaudeksi vähintään 600 M€/v., sillä suunniteltu rahoitustaso ei vastaa pääteiden ja -ratojen investointitarvetta. Rahoitustason tulisi olla tällä tasolla myös vuonna 2024, jolloin rahoitus on muista vuosista poiketen huomattavan alhainen 437 miljoonaa euroa.

Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

30.4.2021

Pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa, ja tärkeimmät kohteet sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta on kuvattu strategisessa tilannekuvassa. Pääratojen parantamistarve on 1,5–2 miljardia euroa, ja puutteet on analysoitu samoin strategisessa tilannekuvassa.

Painotus myös tieinvestointeihin

Liikenneverkon kehittämisessä tehtäisiin kaksi linjanmuutosta, joista toinen on painotuksen siirtäminen tiestöltä raideliikenteeseen.

Vuosina 2015–2021 tiestön osuus kehittämisrahoituksesta on ollut keskimäärin 65 % ja osuus laskisi noin 40 %:iin vuoteen 2032 mennessä. Samalla raideliikenteen osuus kaksinkertaistuisi nykyisestä 30 %:sta lähelle 60 %:ia. Raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta suunta on hyvä, mutta tieliikenteen osalta rahoitussuunnitelma on riittämätön.

Tavaraliikenteestä 86 % on tieliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetukset keskittyvät pääteille. Tieverkkoa tulee kehittää logistisen kilpailukyvyn, aikataulujen luotettavuuden, turvallisuuden, päästöjen vähentämisen sekä automaation käyttömahdollisuuksien vuoksi. Alemmalla tieverkolla tarvitaan täsmäparannuksia yritystarpeiden mukaisesti.

Henkilöliikenteessä tieliikenteen osuus on vielä suurempi, noin 90 %. On ilmeistä, että tieliikenteen kysyntä pysyy vahvana tulevaisuudessa.

Tieliikenteestä tulee ilmastotavoitteiden kannalta kestävä kulkumuoto. Liikenteen päästöt on tarkoitus puolittaa suunnitelmakaudella, ja liikenteestä tulee lähivuosikymmeninä hiilineutraalia muiden toimialojen tapaan. Suunnitelman visiossa ja toimenpiteissä tulisi huomioida tieliikenteen merkitys tulevaisuuden kestävänä kulkumuotona raide- ja vesiliikenteen ohella.

Toinen linjamuutos olisi lisätä suunnitelmakauden puolivälistä lähtien kuntien saamien avustusten, palvelujen ja MAL-sopimusten rahavarausten osuutta valtion liikennerahoituksesta. MAL-sopimukset laajennetaan koskemaan seitsemää kaupunkiseutua.

Valtion ja kuntien välisiä rahoitusvastuita tulisi arvioida tarkemmin, sillä valtion omalla liikenneverkolla on merkittäviä investointitarpeita.

Investointiohjelman rakentaminen

Valtioneuvoston selonteko ei sisällä vielä varsinaista investointiohjelmaa, joka kuitenkin on keskeinen osa suunnitelmaa ja sen merkitystä elinkeinoelämälle. Väylävirasto laatii inventointiohjelman jo päätettyjen ja toteutuksessa olevien hankkeiden lisäksi seuraavaksi 6–8 vuodeksi, mikä konkretisoi hankkeiden toteuttamisjärjestyksen ja rahoituksen.

Investointiohjelmaa voidaan rakentaa useita eri näkökulmista, jotka vahvistavat toisiaan. Elinkeinoelämän kannalta kiinnostavia ovat pääväylien kehittäminen, liikennemuotojen välisen kilpailun edistäminen, liikenteen päästöjen vähentäminen, EU-rahoituksen maksimointi sekä linkki talouden strategioihin eri toimialojen kannalta.

Elinkeinoelämälle on tärkeää, että investointiohjelmalla kuvataan yritystoiminnalle riittävällä tarkkuudella, miten pääliikenneverkkoja kehitetään seuraavan kahdentoista vuoden aikana.

Liikennemuotojen välisen kilpailun edistäminen raide- ja vesiliikenteen kannalta on kiinnostava sekä liikennemarkkinan toimivuuden että liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta. Rahoitussuunnitelmassa painotus tukee raideliikenteen houkuttelevuuden paranemista. Millainen konkreettinen investointiohjelma edistäisi liikennemuotosiirtymää, ja voidaanko tunnistaa investointijärjestys sinne, missä potentiaali on suurin kannattaville palveluille. Yhdistettyjen kuljetusten pilotointi tulisi toteuttaa siten, että mukana on useita kilpailevia liikennepalvelujen tarjoajia. Yhdistettyihin kuljetuksiin tarvitaan uudenlaisia konsepteja, jotka voisivat menestyä liikennemarkkinassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on merkitys liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. Tieliikenteen sujuvuus ja päällysteiden kunto vähentävät tieliikenteen päästöjä. Raide- ja vesiliikennettä edistävät investoinnit toimivat samaan suuntaan. Liikenneväylien kunnossapidon ja kehittämisen päästövähennysvaikutukset on arvioitava investointiohjelman yhteydessä, ja ne kuuluvat myös osaksi fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteitä.

Liikennejärjestelmä palvelee yhteiskunnan kaikkia toimintoja ja sitä on syytä peilata talouden strategioihin eri toimialojen kannalta, kuten uudistuvan teollisuuden kuljetustarpeet tai matkailun liikkumistarpeet. Liikennejärjestelmäsuunnitelman talous- ja työllisyysvaikutusten arviointia tulee kehittää.

Suunnitelmassa on käsitelty kattavasti eurooppalaisia liikenneverkkoja ja EU-rahoitusta. EU-rahoituksen saannolle tulisi asettaa aiempaa kunnianhimoisempi tavoite, esimerkiksi saannon kaksinkertaistaminen alkavalla EU:n budjettikaudella.

Valtion tulee varmistaa, että Suomella on tulevien rahoitushakujen tahdissa jatkuvasti vireillä kriteerit täyttäviä hankkeita. EU-rahoituksen maksimoimiseksi tulisi olla oma vaiheistettu suunnitelmansa, jotta tässä tavoitteessa onnistutaan.