Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 22.4.2021 asiassa VNS 2/2021 vp

Teknologiateollisuus ry:n lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta, joka koskee suunnitelmaa valtakunnallista liikennejärjestelmästä vuosille 2021-2032.

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Kunnianhimoinen visiotavoite on kannatettava, mutta velvoittaa mitoittamaan toteutukseen tarvittavat resurssit tavoitteita vastaavasti.
- Hallittu siirtymä fossiilittomaan liikenteeseen on välttämätön, minkä takia suunnitelman ilmastonmuutoksen torjuntaan pohjautuvat tavoitteet ovat perusteltuja.
- Liikenneväylien kehittämiseen tulisi varata koko suunnittelukaudeksi vähintään 600 miljoonaa euroa vuodessa.
- Hankekohtainen investointiohjelma tulee valmistella avoimessa yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.
- Perusväylänpidon rahoituksen tulisi noudattaa 1,4 miljardin euron linjausta koko suunnittelukauden.
- Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeiden priorisointi on tärkeää.
- Budjettirahoituksen ja menokehyksen noudattaminen suunnitelman rahoituksessa on kannatettavaa. Kannatamme tavoitetta kasvattaa Suomen saantoa Verkkojen Eurooppa -rahoituksesta. Suunnitelman rahoittamiseen ei kuitenkaan pidä käyttää EU:n elpymis- ja palautumistukivälinettä.
- Suunnitelman päivityksessä tulisi osallistaa eri toimijoita jo valmisteluvaiheessa. Erityisen huolellisesti olisi arvioitava ja otettava huomioon uudistuvan teollisuuden tarpeet.
- Suunnitelman toimeenpanon seurantaan tulisi koota laaja-alainen seurantaryhmä.

Lausunto

Teknologiateollisuus ry:llä on noin 1600 jäsenyritystä. Ne edustavat kattavasti elektroniikka- ja sähköteollisuutta, kone- ja metallituoteteollisuutta, metallien jalostusta, tietotekniikkaa sekä suunnittelu- ja konsultointialaa. Teknologiateollisuus vastaa 50 prosentista Suomen viennistä ja 70 prosentista yksityisen sektorin tutkimus- ja kehitysinvestoinneista. Ala työllistää suoraan lähes 300 000 ja välillisesti noin 700 000 suomalaista.

Jäsenyrityksillämme on siten merkittävä rooli Suomen pitkäaikaisen menestyksen rakentamisessa. Yhteiskunnan yhtenä tärkeänä tehtävänä on puolestaan huolehtia siitä, että suomalainen toimintaympäristö tukee yritystemme kansainvälistä kilpailukykyä. Suomessa liikenteellä on erityinen merkitys, koska teollista toimintaa ja sen synnyttämää liikennettä on paljon ja etäisyydet ovat pitkiä. Tehokkuus ja luotettavuus ovat kestävän liikenteen ja kilpailukykyisen logistiikan perusedellytykset.

Lausuttavana oleva valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma täyttää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain asettamat sisältövaatimukset. Pitkäjänteinen suunnitelma on tarpeen, sillä liikenneinfran ja -palvelujen kehittyminen vaikuttaa olennaisesti yritysten toimintaedellytyksiin, toimintojen sijoittumiseen ja investointihalukkuuteen.

Lausuttavana oleva selonteko on tärkeä niin elinkeinoelämän, kansalaisten liikkuvuuden kuin alueiden elinvoimankin näkökulmasta. Se on yleisesti erittäin tarpeellinen ja kannatettava.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050 on kunnianhimoinen

Selonteossa on kuvattu vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiselle. Vision mukaan käytännöllisesti katsoen kaikki liikkumista koskevat taloudelliset, ympäristölliset ja sosiaaliset haasteet saadaan ratkaistua vuoteen 2050 mennessä. Vision perusteella niitä voidaan kääntää jopa kilpailukykytekijöiksi.

Teknologiateollisuus ry kannattaa kunnianhimoisen visiotavoitteen kirjaamista selontekoon. Muistuttaisimme kuitenkin siitä, että visio velvoittaa mitoittamaan myös toteutukseen tarvittavat resurssit tavoitteita vastaavasti.

Päästöjen vähentäminen perusteltu lähtökohta tavoitteille

Suunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, joilla kaikilla pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta: (1) Liikennejärjestelmällä pyritään takaamaan koko Suomen saavutettavuus elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin vastaten, (2) ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti ja (3) liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Ilmastonmuutoksen torjunta ja hallittu siirtymä fossiilittomaan liikenteeseen ovat välttämättömiä. Näin ollen suunnitelman lähestymistapa ja tavoitteet ovat perusteltuja.

Hyvää on myös se, että selonteossa on tunnistettu alueiden kansainvälinen saavutettavuus ja alueiden välinen saavutettavuus, joilla molemmilla on tärkeä merkitys teollisuuden kansallisten ja kansainvälisten toimitusketjujen sekä huoltovarmuuden kannalta.

Liikenneverkon investointi- ja korjaustarpeet edelleen merkittäviä

Suomessa valtatieverkko on rakennettu pääosin 1960-luvulla. Väylät tarvitsevat kunnostuksen rinnalla toiminnallisen laadun parannuksia, jotta ne vastaisivat nykyisiin ja tuleviin vaatimuksiin. Uusia tarpeita luovat muun muassa tie- ja liikenneolosuhteiden kokevan reaaliaikaisen tiedon keruu ja välittäminen. Tulevaisuuden autonomiset ajoneuvot ovat riippuvaisia toimivista digitaalisista palveluista ja infrastruktuurista.

Viime vuosina erityisesti pääväyliin on kertynyt investointivelkaa ja alempiasteisille tie- ja rataverkolle erilaisia korjaustarpeita. Pääteiden osalta tarve on päässyt kasvamaan jopa kolmeen miljardiin euroon ja pääratojen kohdalla jopa kahteen miljardiin euroon.

Suunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoksi on määritelty noin 500 miljoonaan euroa vuodessa, mikä on aiempia vuosia alempi. Tuemme EK:n näkemystä siitä, että liikenneväylien kehittämiseen tulisi varata koko suunnittelukaudeksi vähintään 600 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitustason tulisi olla tällä tasolla myös vuonna 2024, jolloin suunnitelmassa on muista vuosista poiketen huomattavan alhainen 430 miljoonan euron taso.

Lausuttavana oleva kokonaisuus ei sisällä vielä varsinaista investointiohjelmaa, vaan Väylävirasto laatii sen jo päätettyjen ja toteutuksessa olevien hankkeiden lisäksi seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Konkreettiset hankelistat sisältävä ohjelma on olennainen osa suunnitelman toimeenpanoa, joten ohjelma tulee valmistella avoimessa yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Perusväylänpidon rahoitustason nosto sekä kohdentaminen elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin kannatettavia

Liikenneverkkojen jatkuva kunnossapito ja korjausten oikea-aikaisuus ovat tärkeitä, sillä viivyttely johtaa aina vain mittavampiin ja kalliimpiin korjauksiin. Selontekoon sisältyvän liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on arvioitu aivan oikein, että valtion väyläverkon korjausvelka on yhteensä noin 2,8 miljardia euroa, joka koostuu maanteiden noin 1,5 mrd. euron ja rataverkolla noin 1,25 mrd. euron korjausvelasta.

Selonteossa perusväylänpidon rahoitusta esitetään nostettavaksi noin 1,4 miljardin euroon vuodessa 2025 alkaen. Samalla halutaan varmistaa tason pysyvyys ottamalla huomioon yleinen kustannustason nousu. Linjaukset ovat erittäin kannatettavia ja tarpeellisia teollisuuden kannalta. Huomautamme kuitenkin, että perusväylänpidon rahoituksen tulisi noudattaa 1,4 miljardin euron linjausta myös vuosina 2023 ja 2024, jotta palvelutaso ei heikkenisi noina vuosina.

Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa on tarkoitus huomioida liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa havaitut tarpeet erityisesti nykyisellä pääväyläverkolla niin, että elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet saavat etusijan. Myös kohdentaminen on teollisuuden mielestä onnistunut.

Toimeenpanon rahoitus tehtävä suunnitelmallisesti ja eri lähteitä hyödyntäen

Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2021-2024 toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisena raamina ensimmäisten suunnitelmavuosien osalta. Suunnitelmaan on kirjattu tavoitteeksi, että sen jälkeen suunnitelman tarpeet vaikuttaisivat julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin.

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöiden rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin, mutta suunnitelmasta ei käy ilmi sisältyvätkö vaikkapa teollisuusinvestointien edistämiseksi mahdollisesti tarvittavat hankkeet suunnitelman rahoitusraamiin. Teollisten investointien kannalta liikenneyhteydet ja logistiikan kustannukset ovat merkittävä kilpailukykytekijä, joten suunnitelman tulisi antaa selkeä viesti siitä, että hankkeiden infrastruktuuritarpeille on mahdollista saada tukea valtiolta.

Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu monipuolisesti eurooppalaisia liikenneverkkoja ja EU-rahoituksen mahdollisuuksia. Teknologiateollisuus kannattaa näkemystä, jonka mukaan Verkkojen Eurooppa -rahoituksen saannolle tulisi asettaa aiempaa kunnianhimoisemmat tavoitteet ja varmistaa, että Suomella on jatkuvasti vireillä europoppalaiset rahoituskriteerit täyttäviä hankkeita. Näkemyksemme mukaan suunnitelman rahoittamiseen ei kuitenkaan pidä käyttää EU:n elpymis- ja palautumistukivälinettä.

Suunnitelmassa on todettu, että väyläverkon käytöstä veloitetaan Suomessa maltillisesti. Tieliikenteestä ei Suomessa peritä maksuja, toisin kuin lähes kaikissa muissa EU-jäsenvaltioissa. Teollisuuden näkökulmasta kirjaus antaa liian kapean ja jopa harhaanjohtavan kuvan liikenteen ja logistiikan kustannuksista, joista valtaosan muodostavat erilaiset verot ja maksut. Logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on jatkuvasti kasvanut ollen nykyisin noin 14 prosenttia.

Varsinkin tieliikenteen verotus on Suomessa huomattavasti korkeampi kuin kilpailijamaissamme; Elinkeinoelämän Keskusliitto EK on esimerkiksi arvioinut, että talouden kokoon suhteutettuna Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän kuin Suomi ja samalla investoi liikenneinfrastruktuuriin kaksinkertaisesti Suomeen verrattuna.

Suunnitelman seurantaan ja päivitykseen mukaan sidosryhmät

Seuraava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus laatia niin, että siitä voidaan päättää keväällä 2025. Päivityksen valmistelussa tullaan huomioimaan muun muassa liikenteen ilmastotavoitteiden sekä mahdollisten vero- ja maksumuutosten vaikutukset. Lisäksi tullaan kiinnittämään huomioita saavutettavuuden parantamiseen sekä elinkeino- ja työllisyyspolitiikan edistämiseen.

Suunnitelman tarkastelu ja päivittäminen määrävälein tai muutoin tarvittaessa ovat tarpeen. Luontevia tarkistuspisteitä ovat hallituskausien vaihtumiskohdat. Samoin on syytä arvioida säännöllisesti liikennejärjestelmän osien, kuten runkoverkon määrittelyä ja palvelutasoa koskevia kriteereitäkin. Näin varmistetaan se, että järjestelmä säilyy ajantasaisena ja vastaa kulloinkin vallitsevia ja näköpiirissä olevia tarpeita.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaa laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005), jonka 15 d § käsittelee menettelyä suunnitelmaa valmisteltaessa. Sen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Teknologiateollisuus katsoo, että suunnitelman päivityksessä tulisi eri toimijoita osallistaa jo varsinaiseen valmisteluun lakisääteisen kuulemisen ohella. Erityisen huolellisesti olisi arvioitava ja otettava huomioon uudistuvan teollisuuden tarpeita. Paras tulos suunnitelman jatkuvan ylläpidon kannalta saavutetaan, kun suunnitelman toimeenpanon seurantaan koottaisiin laaja-alainen seurantaryhmä. Teknologiateollisuuden asiantuntemus on käytettävissä sekä suunnitelman toteutuksen seurantaan että päivityksen valmisteluun.

Helsingissä 28.4.2021



Helena Soimakallio
Johtaja, kestävä kehitys
Teknologiateollisuus ry

Puhelin 040-5507706
Sähköposti helena.soimakalio@teknologiateollisuus.fi