KESKI-SUOMEN LIITTO

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

19.5.2021

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Asia: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032.

Keski-Suomen liiton asiantuntijalausunto

Keski-Suomen liitto pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa odotettuna ja tarpeellisena työkaluna liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Parlamentaarisesti valmisteltu tietoon perustuva, yli hallituskausien katsova tarkastelu luo liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvittavaa strategista näkymää ja ennustettavuutta. Tätä näkymää tarvitaan myös aluetasolla varautumisessa tiedossa oleviin liikenneverkon investointitarpeisiin.

Keski-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä ja merkittävänä saavutuksena suunnitelmassa esitettyä näkemystä liikenteen rahoituksen kasvusta tulevaisuudessa. Rahoituskehys on merkityksellistä niin perusväylänpidon, korjausvelan lyhentämisen kuin kehitysinvestointien näkökulmasta. Liikenne 12- suunnittelukaudella perusväylänpidon rahoitustason nosto v. 2025 alkaen on hyvä ja kannatettava asia. Perusväylänpitoon ja korjausvelan hallintaan haasteita kuitenkin tuo rahoitustason lasku vuosina 2023–2024. Tätä haastetta syventää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle osoitettu 110 m€ pysyvä leikkaus. Perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen on oleellisessa asemassa myös alemman asteisen tieverkon ja siihen tukeutuvan teollisuuden näkökulmasta.

Rahoitustason nostosta huolimatta suunnitelmaluonnoksesta herää huoli siitä, ovatko suunnitelmassa esitetyt tavoitteet tasapainossa ja realistisia käytössä olevan rahoituksen kanssa. Keski-Suomen liitto muistuttaa liikenteen merkittävästä roolista talouden kokonaisuudessa ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten mahdollistajana. Rahoitustasoa tulee vielä tarkastella tavoiteltujen vaikutusten, erityisesti vientivetoisen teollisuuden tulevaisuuden tarpeiden tarkemman tarkastelun kautta. Liikenteen rahoitusta tulee tarkastella kansalliseen kilpailukykyä tukevana investointina, ei kuluna. Esimerkiksi maakuntien lentoliikennettä ei voi tarkastella pelkästään liikenteen ja liikenteen rahoituksen kautta, vaan laajempien aluetaloudellisten vaikutusten ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta.

Suunnitelmassa esitetyt tarkastelut liikenteen rahoituspohjan laajentamiseksi ovat kannatettavia ja tarpeellisia. Erityisen tärkeänä Keski-Suomen liitto pitää tarkasteluja rahoituspohjan laajentamisesta julkishallinnon ulkopuolisiin toimijoihin.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lähtökohtana EU-rahoituksen (kuten Verkkojen Eurooppa eli CEF) maksimaalista hyödyntämistä ja sen edellytyksenä olevaa riittävää ja eteenpäin katsovaa suunnitteluvarantoa. Tähän liittyen Keski-Suomen liitto kantaa vakavaa huolta valtatien 4 kehittämisnäkymistä. Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen pääväylä. Nelostiellä on erittäin keskeinen rooli sekä elinkeinoelämän kuljetusten että henkilöliikenteen välittäjänä. Nykyisellään valtatie 4 täyttää TEN-T kriteerit vain 40 prosenttisesti. TEN-T ydinverkon tulisi olla valmiina vuoteen 2030 mennessä. Vahva kytkeytyminen

eurooppalaiseen liikenneverkkoon edellyttää merkittävää kansallista investointien priorisointia nelostien osalta. Nelostien hyvä suunnitteluvalmius Jyväskylän seudulla (Vaajakosken ohitus sekä Aholaita-Lohikoski) mahdollistaa nopean etenemisen toteutukseen Keski-Suomessa sijaitsevien valtakunnallisesti merkittävien kriittisten kohteiden osalta. Pohjoisemmassa keskeistä on suunnitteluvalmiuden määrätietoinen ja järjestelmällinen nostaminen.

CEF-rahoituksen hyödyntäminen on olennaista myös kansantaloudelle erittäin merkityksellisen päärata-kokonaisuuden kehittämisessä. Esimerkiksi tehdyt merkittävät sitoumukset Tampere-Jyväskylä rataosuuden suunnitteluun mahdollistavat jatkossa CEF-rahoituksen hyödyntämisen vivuttamaan edellytyksiä rataosuuden kaksoisraideosuuksien toteuttamiseksi.

Yleisesti ottaen Keski-Suomen liitto toteaa tarpeen suunnittelu- ja rahoitusmallille, joka kykenee joustavasti ja nopeasti reagoimaan tilanteen vaatimalla tavalla esimerkiksi elinkeinoelämän merkittäviin investointeihin tai äkillisen rakennemuutoksen tilanteisiin. Sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli on hyvä tapa saada yhteisesti tärkeiksi tunnistettuja hankkeita eteenpäin ja se on kannatettava tilanteissa, joissa rahoitusosapuolet kokevat hyötyvänsä hankkeesta tasapuolisesti suhteessa tehtyihin panostuksiin. Yhteisrahoitusmallin hyödyntäminen edellyttää kuitenkin tapauskohtaista neuvottelumenettelyä, jossa tavoitteista, omistajuuksista, riskienhallinnasta ja rahoituksesta kyetään löytämään yhteisesti jaettu näkemys. Esimerkiksi hyötyjä maksaa -malli on osaltaan haasteellinen, sillä useille yhteiskunnallisille tavoitteille on vaikeaa, ellei jopa mahdotonta löytää tunnistaa suoraa hyötyjää. On myös huomioitavaa, että esimerkiksi maan arvonnousu ei ole automaattisesti realisoitavissa.

Keski-Suomen liitto toteaa haasteelliseksi asetelman, jossa suunnittelujärjestelmä hajautuu useisiin prosesseihin ja päätöksiin. Esimerkiksi raideliikenteen hankeyhtiöt, fossiilittoman liikenteen tiekartta ja liikenteen veropohjan tarkastelu ovat irrallisena valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tämä aiheuttaa haasteita kokonaiskuvan ja vaikutusten arvioimiseen.

Koska suunnitelma ei sisällä konkreettisia hankkeita, tulee suunnitelman jatkona valmisteltava suunnittelu- ja investointiohjelma olemaan erittäin merkittävässä roolissa arvioitaessa prosessia kokonaisuutena. Suunnittelu- ja investointiohjelman osalta Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lähtökohtana kehittämisinvestointien priorisointia tilannekuvaan pohjautuen, pääväyläasetukseen tukeutuen, TEN-T-ydinverkon kriteereitä tavoitellen, elinkeinoelämän kehittymistä tukien, alueiden välistä saavutettavuutta kehittäen sekä kestävän liikkumisen edellytyksiä luoden. Suunnittelu- ja investointiohjelman laatimisessa tulee varmistaa alueiden ja merkittävässä toteuttajaroolissa olevien kaupunkiseutujen tiivis kytkeminen valmisteluun.

KESKI-SUOMEN LIITTO

Markus Erkkilä
Suunnittelujohtaja