Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp)

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp). Liikennejaosto on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin.

Väyläverkon rahoitus

Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 85 % tavaratonneista ja 65 % tonnikilometreistä vuonna 2018. Vastaavasti rautateiden osuus oli 13 % tavaratonneista ja 28 % tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen johdosta. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

Selonteon mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 % kohdistuu tieverkolle ja 51 % raiteille. Vaikka tieverkon osuus on kasvanut alun perin syyskuussa esitellystä luonnoksesta, SKAL katsoo, että tällainen rahanjako ei edelleenkään ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. Lisäksi uusissa kehittämisinvestoinneissa maanteiden osuus on edellä mainittuakin pienempi ja erityisesti suunnittelukauden loppua kohti maanteiden osuus rahoituksesta pienenee. Tilannetta synkentää entisestään kehysriihessä tehty päätös kohdentaa julkisen talouden suunnitelman 2022 – 2025 osalta 110 miljoonan euron menoleikkaus väyläverkon kehitykseen. SKAL ei pidä tehtyä menoleikkausta perusteltuna.

SKAL pitää hyvänä, että suunnitelmassa perusväylänpito saa pitää rahoituksensa ja korjausvelan ei pitäisi kasvaa. SKAL ei pidä hyvänä, että perusväylänpidon osalta rautateiden suhteellinen osuus kasvaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Lisäksi SKAL pitää suurena riskinä korjausvelan vähentämiselle vuosien 2023-2024 notkahdusta määrärahatasossa. SKAL edellyttää, että tavoitteeksi on asetettava korjausvelan poistaminen kokonaan.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Päästövähennysten varmistaminen kohdennetulla rahoituksella

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on valmisteltu samanaikaisesti. Selonteon mukaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä energiatehokkuuteen. SKAL edellyttää, että tiestön kunto huomioidaan ja hyödynnetään päästövähennyskeinona liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. SKAL katsoo, että tiestön kunnon vaikutuksille tulee asettaa selkeät päästövähennystavoitteet, ja suunnitelmassa tulee osoittaa taloudelliset resurssit ja voimavarat erityisesti näiden tavoitteiden saavuttamiseen.

EU-rahoituksen hyödyntäminen

Suunnitelman mukaan EU-rahoituksen eli pääasiassa Verkkojen Eurooppa -välineen osalta pääpaino tulevalla CEF-rahoituskaudella Suomen osalta on rahoituksen saaminen ydinverkkokäytävien ratahankkeisiin ja niiden suunnitteluun. Edelleen suunnitelmassa todetaan, että Suomi hakee rahoitusta myös maanteille ja kattavalle verkolle aina rahoitusvälineiden sen mahdollistaessa.

SKAL esittää, että Suomi tehostaa EU-rahoituksen hakemista myös tiehankkeisiin ja pyrkii vaikuttamaan EU:ssa siten että EU-rahoitus tiehankkeille on paremmin mahdollista. Samoin SKAL esittää, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitusta hyödynnetään tiehankkeissa. Tiehankkeiden mukanaolo on perusteltua niiden merkittävästi ratahankkeita paremman hyötykustannussuhteen takia.

Taukopaikkaverkon rahoitus

SKAL kannattaa suunnitelman esitystä, jonka mukaan laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä ja sen pohjalta laaditaan toteuttamissuunnitelma, jossa määritetään verkon kehittämistarpeiden lisäksi mm. yhteistoimintamalli eri osapuolten roolista ja huomioidaan mahdollisuudet reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittämiseksi. SKAL esittää, että jokaisen tiesuunnitelman yhteydessä arvioidaan taukopaikan tarpeellisuus ja lisätään taukopaikat ja varmistetaan niiden rahoitus jo suunnitelman alkuvaiheessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja