Tiina Haapasalo
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka



**HE 146/2021 vp Valtion talousarvio vuodelle 2022**

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

## Liikenneväylien rahoitus

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2022 on 1,37 mrd.€. Tämä ei ihan vastaa 1,4 mrd.€ tasoa, joka valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on asetettu tavoitteeksi. Tavoitetasolla korjausvelan kasvu voidaan kääntää pidemmällä aikavälillä laskuun ja tehdä lukuisia pieniä parannuksia liikenneväylillä.

Valtion liikenneverkkoon investoidaan 590 miljoonaa euroa, josta 470 miljoonaa euroa uusiin investointeihin, elinkaarihankkeisiin käytetään 83 miljoonaa ja maa-alueiden hankintaan 35 miljoonaa euroa. Näiden lisäksi valtio avustaa kaupunkiseutujen raideliikennehankkeita 40 miljoonalla eurolla ja yksityisteiden pitoa 30 miljoonalla eurolla.

Käynnissä on kymmeniä liikenneverkkoa kehittäviä hankkeita, joiden valtuus on ollut yhteensä yli neljä miljardia euroa. Investointikohteita on lukumääräisesti runsaasti ja on kiitettävä siitä, että pandemian aikaisessa suhdanteessa kansallinen liikenneinfrastruktuuri on otettu elvyttävän talouspolitiikan kohteeksi. Myös EU:n elpymis- ja palautumissuunnitelmassa on huomioitu liikenneverkon kehittäminen (Digirata).

## 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustaso

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja infran investointiohjelma muodostavat yhdessä näkymän tulevaan liikenteelliseen toimintaympäristöön Suomessa. Yritykset voivat arvioida kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun liiketoimintaa, sijoittamista ja tulevia investointeja

Elinkeinoelämä on huolissaan pääväylien rahoituksesta pitkällä aikavälillä. Pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa, päärato jen 1,5–2 miljardia, kun suunnitelmassa uusiin toimenpiteisiin on yhteensä noin 3,2 miljardia euroa.

EK toivoo, että suunnitelman vuositason kehittämisrahoitusta kasvatetaan vastaamaan pääliikenneverkon kehittämistarpeita ja liikenteen kysyntää erityisesti tiestöllä. Tämä tarkoittaisi investointien nostamista 600 miljoonan euron vuositasolle valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

**Väyläviraston investointiohjelma 2022–2029**.

Väyläviraston hankekohtainen investointisuunnitelma on laadittu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituskehyksiin. Ohjelma kattaa kahdeksan vuotta 2022–2029 uusien hankkeiden osalta. Ohjelman laajuus on 2,5 miljardia euroa, ja lisäksi pieniä parannuksia kohdennetaan 800 miljoonan euron edestä.

Investointiohjelmassa pääteille kohdennetaan 0,7 miljardia euroa neljässä hankekokonaisuudessa. Painotus on liian vähäinen eikä vastaa pääteiden kehittämistarvetta. Lisäksi on toki lukuisia pienempiä paikkakohtaisia parantamishankkeita. Elinkeinoelämälle on tärkeää, että investointiohjelmassa kuvattaisiin yritystoiminnalle riittävällä tarkkuudella yhteysväleittäin pääteiden kehittyminen ja aikataulutus.

Rataverkolle kohdennetaan 1,7 miljardia euroa. Rataverkon kehittämiseen elinkeinoelämä on ehdottanut lisää erityisesti tavaraliikenteen tarpeisiin kustannustehokkaita pieniä kohteita kuten kaksoisraiteita kohtaamispaikoille ja terminaalien rakentamista. Rataverkon hankelistassa painottuu Helsinki-Riihimäki 3. vaihe (300 M€), vaikka toisen vaiheen rakentaminen on vasta käynnistynyt ja kestää vuoteen 2028 saakka.

Ohjelmaan eivät kuulu hankeyhtiöihin sisältyvät suuret raideinvestoinnit Turun tunnin junaan, pääradalle ja Itäradalle. Rataverkon osalta kokonaiskuva on siten vajaa samoin kuin hankeyhtiöiden vaikutus valtion kokonaisrahoitukseen.

Olisi tärkeä, että hankeyhtiöiden rahoituksen valtion osuudet eivät kilpailisi samasta rahoituksesta kuin investointiohjelmaan listatut hankkeet. Hankeyhtiöissä suunnitteilla olevien investointien tarve on mittava. Investointiohjelman tarkoitus on luoda näkymä väyläverkon kehittymiseen 2020-luvulla ja tarkoitus on, että näkymää voi pitää vakaana.

**Lopuksi**

Elinkeinoelämä pitää varsin tärkeänä eduskunnan päätöstä liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoittamisesta. Eduskunta on edellyttänyt, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä. Näin vältettäisiin jatkossa kevään kehysriihen tapaiset äkilliset linjamuutokset (110 miljoonan euron leikkauksen kohdistaminen infrainvestointeihin).