



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Keskuskauppakamarin lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) ja totea lausuntonaan seuraavaa.

Suunnitelman tavoitteet, keskeisin merkitys ja toteutumisen edellytykset

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on viety ansiokkaasti eteenpäin, suunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan liikennepolitiikan pitkäjänteiselle kehittämiselle yli hallituskausien. Kauppakamarit pitävät suunnitelman kirjauksia yleisellä tasolla hyvinä.

Suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi kirjatut toimenpiteet ovat pääosin onnistuneita. Lisäksi Keskuskauppakamari näkee tarpeellisena, että suunnitelmassa korostettaisiin voimakkaammin sitoutumista liikenneinfran pitkäjänteiseen kehittämiseen, suunnitelma ja rahoitusohjelma on alisteinen tulevien hallitusten päätöksille kehys- ja talousarviopäätöksistä. Erityisesti tämä on merkityksellistä siitä näkökulmasta, että suunnitelman mukaan määrärahorotukset ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan, joka jää seuraavan hallituksen päättäväksi.

Liikennejärjestelmän rahoitus

Rahoitustaso

Keskuskauppakamari pitää hyvänä suunnitelman kirjausta rahoitustason asettumisesta keskimäärin yhden prosentin osuuteen bruttokansantuotteesta. Kuitenkin suunnitelmassa on ristiriitaisuuksia edellä mainitun kirjauksen ja esille tuotujen rahoitustasojen välillä. Lisäksi rahoitus on sidottu tämän hallituskauden osalta julkisen talouden suunnitelmaan, mutta tämän jälkeen rahoituksellinen pohja lepää seuraavien hallitusten päätösten varassa.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan liikenteen infraan käytettävä rahoitustaso ei ole riittävän korkealla tasolla vastaamaan siihen tarpeeseen, joka meillä on infran korjaus- ja investointivelan takaisin maksamiseksi.

Hallituksen puoliväliriihen päätökset leikata liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta 110 miljoonaa euroa alkaen vuodesta 2023, osuvat juuri tähän käsittelyssä olevan suunnitelman käytännön toteutukseen ja vie pohjaa pois pitkäjänteiseltä suunnittelulta.

Perusväylänpito



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Perusväylänpidon osalta Keskuskauppakamari pitää myönteisenä kehityksenä perusväylänpidon rahoitustasoa 1,4 mrd. euron vuodesta 2025 alkaen. Suunnitelman indeksikotus on erittäin myönteinen asia. Perusväylänpidon rahoitustason nostolla pystytään vähentämään väyläverkon korjausvelkaa suunnitelmakaudella 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon, mikäli sitoutuminen tähän tavoitteeseen pysyy vähintään edellä mainitulla tasolla suunnitelmakauden ajan.

Lyhyellä aikavälillä vuosien 2023 ja 2024 rahoituksen notkahdus on myös huomioitava osana suunnitelmaa, erityisesti puoliväliriihen päätösten jälkeen. Puoliväliriihen päätöksillä leikataan jo entuudestaan alhaista rahoitustasoa, tason lasku kääntää korjausvelan uudelleen kasvuun. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan rahoituksen notkahdukset eivät palvele pitkäjänteistä suunnittelua tai kehittämistä.

Kehittämisinvestoinnit

Kehittämisinvestointien osalta Keskuskauppakamari esittää huolensa siitä, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat huomattavasti suuremmat kuin suunnitelman mukainen rahoitustaso on. Suunnittelukauden 6,1 miljardin euron kehittämisrahoitus tarkoittaa käytännössä huomattavaa laskua verrattuna esimerkiksi vuosien 2015–2017 rahoitustasoon. *Tarpeeseen nähden kehittämisinvestointimääräraha on aivan liian pieni, tämä heijastuu erityisesti maantieverkon kehittämisinvestoinneissa.* Lisäksi tulisi huomioida, että kehittämisinvestoinneille varattu 500 miljoonan euron vakiosumma on ostoarvoltaan huomattavasti pienempi suunnitelman viimeisinä vuosina verrattuna suunnitelmakauden alkuvuosiin.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan suunnitelman kirjaus siitä, että kehittämisinvestointeja tehdään vain, kun ne ovat ainut mahdollisuus merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa, ei ole kannatettava linjaus. Kauppakamarit eivät näe näitä toimenpiteitä kehittämisinvestointeja, vaan infran verkon normaaleina toimenpiteinä. *Suunnitelman kunnianhimmottomuus kehittämisinvestoinneissa myös rapauttaa kasvun ja työllisyyden edellytyksiä eri puolilla Suomea.*

Suunnitelman tavoite, jonka mukaan rahoituksen taso asettuisi noin yhden prosentin luokkaan bruttokansantuotteesta vaatisi 1,4 miljardin kohdistukset perusväylänpidon lisäksi miljardin panostukset kehittämisinvestointeihin.

Rahoituspohja

Suunnitelman mukaan valtio kantaa jatkossakin pääasiallista vastuuta valtion väyläverkon rahoituksesta. *Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen on Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan hyvä ajatus.* Suunnitelmassa tuodaan esille, että liikenneinfrastruktuurihankkeisiin käytetyt varat voivat kokonaisuutena lisääntyä, mikäli väyläverkon budjettikehykseen mahtumattomia kannattavia hankkeita saadaan aloitettua.



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Ulkopuoliksi rahoittajatahoiksi nimetään EU, kaupungit, kunnat ja yksityiset tahot. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan on tärkeää, että suunnitelmassa tuodaan selkeästi esille, että tämä ulkopuolinen rahoitus ei sisälly nyt suunnitelmassa esitettyihin lukuihin. *Yhteisrahoitusmallin osalta Keskuskauppakamari ilmaisee huolensa kaupunkien ja kuntien mahdollisuudesta osallistua valtion aiemmin kokonaan rahoittamiin hankkeisiin ja tästä mahdollisesti seuraavaan alueiden elinvoiman heikkenemiseen.* Pelkona on, että tällä kirjauksella saatetaan riskeerata suunnitelman perimmäiset tavoitteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisestä. Edellä mainittu liittyy kiinteästi myös siihen, kuinka suunnitelmassa on esitetty kustannusosuudet eri hankkeissa. Keskuskauppakamari näkee, että hankkeiden yksituumainen kustannusjakomalli ei huomioi riittävällä tavalla hankkeista saatavaa hyötyä ja rahoittajaosapuolten mahdollisuuksia osallistua rahoitukseen.

Rahoituksen suuntaaminen

Liikennejärjestelmän rahoituksessa näkyy erittäin voimakas raidepainotus. Keskuskauppakamari näkee tämän myös osaltaan palvelevan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Voimakas painotus raiteisiin on kuitenkin suunnitelmassa tehty maantieverkon kustannuksella.

Suuret raideliikennehankkeet

Suunnitelmassa on käsitelty erikseen suuria raideliikennehankkeita (Turun tunnin junaa, Suomi-rataa ja Itäisen suunnan rataa) ja niiden rahoitusta. Keskuskauppakamari näkee perusteltuna, että rahoitus on irrotettu normaalista budjettirahoituksesta niiden kokoluokan vuoksi. Talouskasvun näkökulmasta näiden hankkeiden edistäminen on erittäin perusteltua, niiden avulla myös luodaan mahdollisuuksia kasvulle niiden vaikutusalueilla. Yhteisrahoitusmallin osalta Keskuskauppakamari kannustaa varovaisuusperiaatteeseen sen osalta, kuinka suuria odotuksia asetetaan maan arvon noususta johtuvaan tuottoon kunnille ja kaupungeille.

EU-rahoitus

Suunnitelmassa on tunnistettu eurooppalaiset liikenneverkot (TEN-T) ja mahdollisuudet hyödyntää EU-rahoitusta näille liikenneverkoille. *Keskuskauppakamari pitää erittäin hyvänä, että kunnianhimoa EU-rahoituksen osalta nostetaan huomattavasti korkeammalle, kuin mitä se on aiemmin ollut.* Myös Pohjanmeri-Baltia ydinverkkokäytävän jatko Oulun kautta Tornioon ja Ruotsin rajalle antaa huomattavan paljon enemmän mahdollisuuksia Suomelle hyödyntää EU-rahoitusta tulevaisuudessa. Keskuskauppakamari peräänkuuluttaa aktiivisempaa otetta TEN-T politiikan lisäksi myös Verkkojen Eurooppa (CEF)- rahoitusvälineen osalta.



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Ydinverkon ja kattavan verkon osalta suunnitelmassa tuodaan esille, että TEN-T asetuksen kriteerit täyttyvät Suomen osalta pääosin. Keskuskauppakamari kuitenkin haluaa nostaa esille, että liikenneverkon strategista tilannekuvaa käsittelevässä dokumentissa on tuotu esille, että VT-4 täyttää kriteerit vain 40 prosentin osalta. Suunnitelman kirjaukseen siitä, että kriteerien täyttymistä tarkastellaan uudelleen vuonna 2024, mihin liittyy myös mahdollisen poikkeushakemuksen tekeminen Euroopan komissiolle, on Keskuskauppakamarin näkemyksen väärä signaali komissioon. *Suunnitelma siitä, miten asetetut vaatimukset aiotaan täyttää tulisi saada käyttöön mahdollisimman pian huomioiden määräaika, joka on vuonna 2030.* On hyvä myös tuoda esiin, että perinteisen hyötykustannussuhteen ei tulisi olla ainoa mittari väyläverkoston kehittämisessä.

Keskuskauppakamari myös muistuttaa siitä, että Suomella muiden jäsenmaiden tavoin on mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten CEF-rahoituksen kriteerit asetetaan. Tämän osalta Suomen tulisi uudelleen arvioida voisiko rahoitusta saada myös maantieverkon kehittämiseen.

Keskuskauppakamari on erityisen huolestunut siitä, vuodet 2022–2024 tulevat olemaan erityisen merkityksellisiä, mikäli Suomen EU-rahoitussuhteita EU:n Verkkojen Eurooppa Väliin (CEF-2) kautta aiotaan hyödyntää. EU-rahoitushakujen aukeaminen vuosina 2021, 2022 ja 2023 tarkoittaa, että Suomella tulisi olla vakaa näkymä kansallisesta rahoituksesta liikennehankkeiden osalta näille vuosille. Kehittämishankkeiden osalta jaossa on 1,75 miljardia ja modernisointihankkeiden osalta 1,12 miljardia vuosittain, alkaen vuoden 2021 rahoitushausta, joka konkretisoituu vuonna 2022.

Yleistä liikenne- 12 suunnitelmasta

Liikenteen digitalisaatio

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan liikenteen digitalisaatio tarjoaa uusia keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi, samalla näillä ratkaisulla on kysyntää myös Suomen rajojen ulkopuolella.

Liikenne- 12 suunnitelmassa todetaan, että fyysisen infrastruktuurin täysi hyödyntäminen ja sujuvien henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden kehittäminen edellyttävät digitaalisen tietokerroksen rakentamista fyysisen infrastruktuurin päälle. Keskuskauppakamari tukee täysin tätä näkökulmaa, on kuitenkin huomioitava, että *digitalisaation ja myöhemmin automaation hyödyntäminen vaatii, että infrastruktuuri on riittävän hyvässä kunnossa.*

Liikenneturvallisuus

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan on erittäin tärkeää, että liikenneturvallisuus on nostettu esille suunnitelmassa, erityisesti maantieliikenteen turvallisuuden parantaminen. Tieverkolle osoitettu rahoitus kuitenkin vaikuttaa siihen, ettei turvallisuuden liittyviä parannustoimia voida laajamittaisesti tehdä.



Lausunto
31.5.2021

5(1)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Investointien ja väylänpidon hankinnat

Suunnitelman tavoite elinvoimaiset markkinat, joka tuodaan esille yritysten kestävä kasvun kappaleessa, on erittäin kannatettava tavoite. Tavoite liittyy myös Väyläviraston laatimiin suunnittelu- ja investointiohjelmiin, joiden osalta on tärkeää, että hankintamenettelyt ovat selkeitä ja eri kokoiset yritykset pääsevät todellisuudessa osallistumaan kilpailutuksiin.

Kunnioittavasti,

Päivi Wood,

johtava liikenne- ja elinkeinopolitiikan asiantuntija, Keskuskauppakamari