

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Suomen Yrittäjien kärkihuomiot suunnitelmaluonnoksesta

1. Elinkeinoelämän tarpeet tulee nostaa painokkaammin esiin suunnitelman tavoitteissa ja linjauksissa, sillä kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää tehokasta logistista järjestelmää. Kansainvälisiä yhteyksiä tulee kehittää yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa, jotta ulkomaankaupan yhteydet voivat toteutua kaikissa skenaarioissa.
2. Liikenteen päästövähennykset ja kaksoissiirtymä saavat suunnitelmassa liian vähän huomiota, vaikka Suomi on sitoutunut kyseisiin tavoitteisiin. Liikenteen päästökauppatulot tulee kohdentaa liikennesektorin energiamurroksen vauhdittamiseen.
3. Liikenneinfrastruktuurin kokonaisrahoituksen tason nosto tulee varmistaa pitkäjänteisesti, jotta voidaan hallita korjausvelan määrä, varmistaa päivittäinen toimivuus ja toteuttaa talouskasvua generoivat investoinnit. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa panostus perusväylänpitoon tulee olla ykkösprioriteetti.
4. Markkinoiden toimivuutta ja pk-yritysten osallistumismahdollisuuksia liikenne- ja infra-alan julkisissa hankinnoissa tulee vahvistaa. Suunnitelmaa tulee täydentää kokonaisvaltaisella joukkoliikenteen tavoitetilakuvauksella.
5. Liikenne 12 -suunnitelman ohjaavuutta rahoituskysymyksissä parantaa suunnitelman ja kehysmenettelyn vuorovaikutuksen kehittäminen. Suunnittelumenetelmiä tulee kehittää skenaariotarkasteluihin pohjautuen.

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Tavoitteissa ja strategisissa linjauksissa hyvää on olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuuden varmistaminen. Suomen Yrittäjät painottaa, että elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfraalle ja -palveluille tulee nostaa painokkaammin esiin suunnitelman tavoitteissa ja linjauksissa.

Viennin kuljetusketjut ja kansainvälinen saavutettavuus vaativat huomiota. Sijainnista ja Suomen aluerakenteesta johtuen logistiikkakustannukset ovat Suomessa muita maita korkeammat ja kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää logistiselta järjestelmältä muita maita suurempaa tehokkuutta. Toisaalta osaamisintensiivinen palveluvienti hyötyy kasautumiseduista ja riittävän suurista, myös liikennejärjestelmältään toimivista kaupunkiseuduista. Taloudellisessa kestävydessä on tunnistettava, mitä etua toimiva liikennejärjestelmä tuo koko yhteiskunnalle.

Strategiset linjaukset kaipaavat osittain myös yksityiskohtien kirkastamista. Sujuvaa liikkumista tulee varmistaa myös elinkeinoelämälle, ei vain kansalaisille. ”Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus” -linjaus tulee täsmentää, mitä sillä halutaan ilmaista. Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset eivät suunnitelmaluonnoksessa jäsenny liikennejärjestelmätasolle esimerkiksi turvallisimpiin kulkumuotoihin panostamisessa.

Suomen Yrittäjät huomauttaa, että liikenteen päästövähennykset ja kaksoissiirtymä saavat suunnitelmassa kovin vähän huomiota, vaikka Suomi on osaltaan osallistunut näiden tavoitteiden asettamiseen sekä kansainvälisillä että kansallisilla päätöksillä. Nämä tavoitteet osaltaan ohjaavat myös liikennejärjestelmän kehitystä. Toimintaympäristökuvauksessa päästövähennystavoitteet niputetaan kansainvälisen saavutettavuuden haasteiksi yhdessä talouskehityksen, työvoiman saatavuuden ja geopoliittisen tilanteen kanssa. Riippuvuutta fossiilienergiasta ei tunnisteta ympäristö- eikä turvallisuuspoliittisena asiana. Ilmastonmuutoksen hillitseminen on yhteinen globaali ongelma, ja siihen tulee Suomenkin pyrkiä edelleen. Huomiotta jäävät myös ne mahdolliset lisäkustannukset, jotka syntyvät, mikäli Suomi ei saavuta taakanjakosektorin EU-tason veloitteitaan.

Suunnitelman ilmastovaikutusten arviointia vaikeuttaa se, että liikenteen pe-rusennusteen pohjana on käytetty PEIKKO-hankkeen skenaariota, jossa ei ole huomioitu tämän hallituskauden päätöksiä muun muassa jakeluväylien tasosta ja ajoneuvoverojen muutoksista. Skenaario ja siten vaikutusarviointi antavat todellisuutta positiivisemmän kuvan suunnitelman ilmastovaikutuksista.

Alueelliset painotukset ovat hieman karkeita ja siten vain suuntaa antavia. Suomen Yrittäjät edellyttää, että suuralueiden sisäinen erilaistuminen on huomioitava tarkemmin toimenpiteitä määriteltäessä. Esimerkiksi myös kaupunkiseuduille kohdistuu tarpeita logistiikalle. Näitä ovat raskaan liikenteen reitit ja taukopaikat, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra sekä logistiikkakeskukset, jotka kaikki vaikuttavat logistiseen järjestelmään ja vaativat hyvät sijainnit ja yhteydet.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikennejärjestelmän tehtävä Suomen taloudellisen kasvun generoijana tulee näkyä suunnitelmassa vahvemmin. Suunnitelmassa korostuu menotalous sen sijaan, että investoinneilla voitaisiin saada aikaan kasvua. Liikennejärjestelmä taloudellisen toimeliaisuuden mahdollistajana, sen vahva kytkentä osaamisen ja tuottavuuden kasvattamiseen, TKI-panostuksiin sekä muihin toimialoihin toisi käsittelyyn kokonaisvaltaisemman näkemyksen. On tärkeä kuvata, miten liikennejärjestelmä on osa Suomen tarinaa. Nykyisellään suunnitelmaluonnos lisää kasvua ja elinvoimaa vain pistemäisesti. Myös tulevaisuuden tavoitevision yksiselitteisempi kuvaaminen toisi elinkeinoelämän toimintaympäristölle ennakoitavuutta.

Toimenpiteet liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantamiseksi

Kansainvälinen yhteistyö ja toimivat ulkoiset yhteydet ovat tänä päivänä entistä tärkeämpiä. On erinomaista, että liikenne- ja viestintäministeriö on syventänyt pohjoismaista liikennejärjestelmäyhteistyötä ja Suomen Yrittäjät kannustaa siihen edelleen. Suomen on varauduttava erilaisiin tulevaisuuksiin ja toimivat ulkomaankaupan yhteydet on toteuduttava kaikissa skenaarioissa. Huoltovarmuuden hoitamisessa on Suomella pitkä perinne. NATO-jäsenyyden myötä liikennejärjestelmän on mahdollistettava myös kaksoiskäyttö. Pohjoismaiden yhteiset prioriteetit tärkeimmistä rajat ylittävistä yhteyksistä sekä niiden kehittämisestä on muodostettava jo kevään 2025 aikana, jotta vaikuttaminen EU:n monivuotiseen rahoituskehykseen ja liikenneinvestointeihin saadaan maksimaalisesti hyödynnettyä.

Suomen Yrittäjät katsoo, että kansainvälisten yhteyksien tarkastelu osana valtakunnallista suunnitelmaa suhteuttaa toimintaympäristön muutoksia ja saavutettavuustarpeita. Suomen sisäisiä yhteyksiä ei tule tarkastella kansainvälisistä reiteistä irrallaan.

Keskustelu tulevaisuuden kansainvälisistä yhteyksistä ansaitsisi tässä toimintaympäristössä laajaa keskustelua erilaisista skenaarioista. Keskustelun avauksia ja analyysyjä on onneksi viime aikoina nostettu esiin niin läntisten yhteyksien, raidelevyden, satamien kapasiteetin, kaluston riittävyyden kuin erilaisten vaihtoehtoisten reittienkin kehittämisestä. Kansainvälisissä yhteyksissä tulee nostaa katse tämän päivän yksityiskohdista tulevaisuuden visioon, siitä pitää käydä keskustelua ja varautua tulevaan. Vahva panostus Suomen puolustamiseen tarvitsee parikseen vahvan panostuksen myös Suomen ulkomaankaupan kansainvälisiin yhteyksiin.

Suomen Yrittäjät pitää kansainvälisessä vaikuttamisessa oikeana sitä, että puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää sääntelyä tarkastellaan myös pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.

Suomen Yrittäjät alleviivaa, että pk-yritysten reiluja osallistumismahdollisuuksia liikenne- ja infra-alan julkisissa hankinnoissa vahvistetaan. Laadukkailla hankintamenettelyillä ja yhteisellä kehitystyöllä voidaan kasvattaa tuottavuutta, kehittää suomalaista osaamista ja yritysten liiketoimintaa. Puhtaan siirtymän ja digitalisaation muutoksissa pitää huolehtia markkinoiden toimivuudesta, jotta muutos todella tapahtuu kaikenkokoisissa yrityksissä eikä markkina yksipuolistu muutamien suurten varaan.

Valtion ja kaupunkiseutujen välistä MAL-sopimusmenettelyä ja suunnitteluyhteistyötä tulee edelleen jatkaa. Uuden muodon MAL-suunnittelu saa TEN-T-asetuksen mukaisista kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmista (SUMP). Suomen Yrittäjät edellyttää, että kaupunkiseutujen SUMP-suunnitelmissa tulee huomioida vahvasti myös elinkeinoelämän ja yritysten tarpeet. Kaupunkiseutujen MAL-suunnitelmien tulee olla vahvasti valtion investointiohjelmien pohjana kaupunkiseutujen toimien valinnassa, sillä niissä maankäyttöä ja liikennettä on jo tarkasteltu toimivana kokonaisuutena.

Neliporrasperiaate liikennejärjestelmätoimien pohdinnassa on kannatettava, koska sen avulla voidaan kustannustehokkaammin varmistaa liikennejärjestelmän palvelutaso. Resurssit eivät ole rajattomat, joten suunnittelunormeja tulee tarkastella siten, että kustannuksia ja luonnonvarojen käyttöä optimoidaan riittävän palvelutaso huomioiden. Neliporrasperiaatteen ja investointihankkeiden harkittujen suunnitteluperiaatteiden tulee jalkautua myös Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmiin. Niiden toteutumista on myös hyvä seurata.

Suomen Yrittäjät nostaa seuraavia parantamistoimia vaikuttavuuden parantamiseksi. Väyläviraston ohjelmien valmistelussa tulee huomioida myös väylien käyttäjät ja kuljetusten toimeksiantajat, sekä heitä edustavat järjestöt. Suunnitelman toteutumisen, toimintaympäristömuutosten tai poliittisten päätösten seuranta tulee tehdä vähintään vuosittain. Valtakunnallisen liikenne-ennustemallin ohella tulee huolehtia suurimpien kaupunkiseutujen liikenne-ennustemallien käyttökelpoisuudesta seudullisiin tarkasteluihin, koska kaupunkien merkitys kasvaa koko ajan.

Toimenpiteet liikenneverkkoihin ja liikenteen solmukohtiin

Suomen Yrittäjät ehdottaa, että liikenneinfran kokonaisrahoituksen tason nosto varmistetaan pitkäjänteisesti, jotta voidaan hallita korjausvelan määrä, varmistaa päivittäinen toimivuus ja toteuttaa talouskasvua generoivat investoinnit.

Suomen Yrittäjät painottaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa panostus perusväylänpitoon on ykkösprioriteetti. Suomen Yrittäjät pitää hyvänä, että perusväylänpitoon on kuluvalle hallituskaudella osoitettu lisärahoitusta ja että myös Liikenne 12 priorisoi väylien kuntoa ja korjausvelan vähentämistä. Panostukset tulee kohdistaa elinkeinoelämän monipuolisten tarpeiden ja Väyläviraston asiantuntemukseen perustuen: työssäkäyntialueiden, toimitusketjujen ja matkailun saavutettavuutta kestävästi vahvistaen. Päivittäinen liikennöitävyys on myös keskeinen toimintavarmuus- ja turvallisuustekijä.

Tieverkolla tulee huolehtia väylärakenteen ja siltojen kunnosta päällysteiden ohella. Päätieverkolla on pystytty pääosin pitämään korjausvelka hallinnassa. Liikenne 12 -luonnoksen mukaan korjausvelkaa on kuitenkin runsaasti myös päärataverkolla, mihin pitäisi suunnitelmassa kiinnittää tarkempaa huomiota.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisessa haastetta ovat tuoneet vaihtelevat sää- ja keli-ilmiöt. Suomen Yrittäjät katsoo, että kunnossapitomenetelmiä ja -sopimuksia tulee kehittää proaktiivisesti. Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin tarpeita. Talvihoidon parantamiseksi tulee tienhoitourakoiden kokoa tarkastella ja tarvittaessa olla valmius myös urakkakokojen pienentämiseen. Talvihoitourakoiden valvonnan laatua ja määrää on lisättävä ja valvonnan on oltava yhtenäistä eri urakoissa ja eri puolilla maata. Myös sanktioiden tulee olla riittäviä, jotta ne oikeasti vaikuttavat. Reaaliaikaisen tiestön tilannekuvaa ja digitalisaatiota tulee hyödyntää täysimääräisesti.

Suomen Yrittäjät pitää väyläverkon kehittämisen periaatteita oikean-suuntaisina. Ne perustuvat TEN-T-asetuksen vaatimuksiin, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseen sekä elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden huomioimiseen.

Maantieverkon osalta liikenneturvallisuusinvestointien priorisointi on kannatettavaa. Raskaan liikenteen taukopaikkoja ja vaihtoehtoisten käyttö-voimien jakeluinfrana valtion tulee määrätietoisesti vauhdittaa omilla toimillaan. Valmisteilla olevan alueidenkäyttölain tulee jatkossa velvoittaa kuntia kaavoittamaan näitä alueita proaktiivisesti. Liikenneyritysten on vaikea investoida vähäpäästöiseen kalustoon, mikäli jakeluinfrana toimivuuteen ja rakentamiseen ei voi luottaa. Eri puolille maata sijoittuvien teollisuusinvestointien ja vihreän siirtymän hankkeiden yhteydessä tulee tarkastella myös ympäröivän liikenneverkon parantamistarpeet, jotta logististen ketjujen toimivuus voidaan taata.

Suomen Yrittäjät muistuttaa, että vähäliikenteisetkin yhteydet voivat usein olla aluetaloudelle merkitseviä. Liikenneyhteyden ympärille syntyy monenlaista liiketoimintaa, jossa osa yrityksistä hyödyntää itse liikenneväylää ja muut yritykset sen yhteyteen syntyneitä ekosysteemiä. Pelkkien kuljetusmäärien tarkastelu jättää huomiotta näitä kerrannaisvaikutuksia.

Harmillista on, että Liikenne 12 ei anna selkeää kuvaa väyläverkon kehittämisvisiosta. Väyläviraston investointiohjelman ohella hankkeita toteutetaan erillisellä hallitusohjelman investointiohjelmalla, jossa myös nopeiden junien hankeyhtiöt on mainittu. Hallitusohjelman erillinen investointiohjelma rahoitetaan valtion omaisuuden myyntituloilla, mitä voidaan pitää hieman lyhytnäköisenä ja valtion lisälainanottoon verrattavana. Koska valtio on kaikissa edellä mainituissa valmisteluissa keskeinen osapuoli ja rahoittaja, tulee jatkossa investointiohjelmien periaatteet ja valinnat käsitellä yhtenä liikennejärjestelmän kehittämiskokonaisuutena. Näin muodostuu kokonais-kuva ja perustelut valinnoille.

Suomen Yrittäjät puoltaa rataverkon Digirata-hankkeen toteutusvaiheen aloittamista, jotta rataverkon sujuva liikennöinti ja kapasiteetti tulevaisuudessa voidaan varmistaa. Valtion tulee myös kantaa vastuunsa matkaviestintäverkon kuuluvuuden parantamiseksi junissa, jotta yritysten ja työntekijöiden tuottavuus voi parantua tältäkin osin.

Suomen Yrittäjät näkee merenkulun hyvän toimintaympäristön välttämättömänä Suomen ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden vuoksi. Talvimerenkulun rahoitustason nosto on tärkeää, sillä jäänmurron kustannukset ovat kasvaneet ja kalustoa on tarve uusida. Meriliikenteen väylämaksuja ei tule korottaa kustannustason noustessa, sillä se johtaisi logistiikkakustannusten kasvuun. Talvimerenkulun häiriöttömyys on tärkeää Suomen vientikuljetusten sujuvuudelle ja sen kustannukset tulisi kattaa muulla tavoin kuin väylämaksuilla. Puhtaan siirtymän vaikutus kustannuskilpailukykyyn ja jäissä kulun lisääntyneeseen avustukseen on hyvä tunnistaa.

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä merituulivoiman mahdollistamista, merenkulun muiden tarpeiden yhteensovittamista sekä huolellisia ympäristö- ja pohja-selvityksiä ympäristövaikutusten arviointimenettelyineen. Puhdas ja edullinen energia sekä sen mahdollistamat investoinnit ovat kriittisen tärkeitä myös teollisuuden arvoketjuissa toimiville pienille ja keskisuurille yrityksille. Tuulivoiman lisääminen luo liiketoimintamahdollisuuksia ja työpaikkoja myös tuulivoimateollisuuden alihankintaketjuissa.

Kansallisesta ja kansainvälisestä saavutettavuudesta pitää huolehtia lentoliikenteessä. Lentoasemaverkoston ja lentoliikenteen ostojen kokonaisuutta tulee tarkastella pitkäjänteisesti suhteessa eri alueiden saavutettavuuteen. Lentoliikenteen markkinaehtoisuutta tulee pitää tavoitteena, mutta kuitenkin varmistettava alueellinen saavutettavuus elinkeinoelämälle ja sen kansainvälistymiselle, mukaan lukien matkailu. Nykyisen lentoasemaverkoston synnyttämä tappio Finavialle ei tule liikaa ohjata asemaverkoston muutoksia. Luonnoksen mukaan lentoasemaverkoston ja lentoliikenteen ostojen mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä. Näissä päätöksissä ja vuonna 2026 laadittavan lentoasemaverkkoselvityksen periaatteiksi Suomen Yrittäjät edellyttää, että koko Suomesta on mahdollisuus saavuttaa kansainvälisten yhteyksien lentoasema kolmessa tunnissa. Matkaketjujen kehittäminen lentoasemille on välttämätöntä ja niiden rahoittaminen on tarkasteltava yhdessä muun julkisen liikenteen rahoituksen kanssa.

Suomen Yrittäjät katsoo, että Suomen kannattaa hyödyntää täysimääräisesti edullisen ja puhtaan energian etunsa myös liikenteessä ja siten huolehtia latausverkostojen rakentumista. Suomalainen sähkö on Euroopan halvimpien joukossa ja puhtaan sähkön osuus oli 95 prosenttia tuotetusta sähköstä vuonna 2024. Suomalaisten yritysten ja kuluttajien tulee päästä hyödyntämään edullista energiaa paremmin. Samalla päästään irtautumaan fossiilitaloudesta.

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenteen päästökauppatulot tulee kohdentaa liikennesektorin energiamurroksen vauhdittamiseen kaikissa liikennemuodoissa. Mitä hitaammin liikennesektori irtautuu fossiilisista poltto-aineista, sitä suuremmaksi päästökaupan kustannukset yhteiskunnalle muodostuvat. Tieliikenteen päästökaupan tuottoja tulee osoittaa muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran toteuttamiseen ja raskaan liikenteen vähäpäästöisen kaluston hankintatukiin. Sosiaalisen ilmastonvarojen varoja tulee vastaavasti osoittaa joukkoliikenteen hankintojen lisäämiseen, mikä parantaa kansalaisten mahdollisuutta kestäviin kulkumuotovalintoihin sekä liikenneyritysten liiketoimintaa.

Muut toimenpiteet

Suomen Yrittäjät ehdottaa, että joukkoliikenteen osalta suunnitelmaan täydennetään vielä tavoiteltavan kokonaisuuden kuvauksella erivaiheissa olevien selvitysten sijaan. Nykytilakuvaus toteaa, että maakuntakeskusten potentiaalinen saavutettavuus joukkoliikenteellä on selvästi heikompi kuin henkilöautolla ja että peruspalvelutason kulkuyhteyksiä ei voida syrjäisimmillä alueilla enää turvata. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteeltä odotetaan sosiaalisia ja kestävyysvaikutuksia, mutta valtion rahoitus on niukka.

Suunnitelmassa tulee osoittaa sellainen joukkoliikenteen kokonaisnäkemys ja palvelutasotavoite, johon valtio sitoutuu. Esimerkiksi Traficom on laatinut skenaarioita rautateiden henkilöliikenteen järjestämistapaan ja ostoille 2030-luvulla, joille valtion tulee vahvistaa niiden tarkempi suunta ja tahtotila. Samoin henkilöliikenteeseen kohdistettavien valtionavustusten vaikuttavuutta on hyvä tarkastella jo varsinaisessa Liikenne 12 -suunnitelmassa, eikä siirtää linjauspäätöksiä eteenpäin.

Suomen Yrittäjät kannattaa raideliikenteen markkinan avaamista ja peräänkuuluttaa määrätietoisia toimia kilpailun edistämiseksi. Suomen Yrittäjät ei pidä kaikilta osin tarkoituksenmukaisena sitä, että alueellisen junaliikenteen ostojen ja siihen liittyvän infran rahoitusta vyörytetään kunnille rautatieliikenteen toimivaltauudistuksen myötä. Joukkoliikennevastuiden keskittäminen kaikissa liikennemuodoissa Traficomiin on hyvä suunta ja mahdollistaa koko-naisuuden sekä matkaketjujen vaikuttavamman tarkastelun.

Suomen Yrittäjät muistuttaa, että liikennepalveluyritysten varautuminen toimintaympäristön muutoksiin paranee sekä kansalaisten ja yritysten on helpompi varautua, kun valtio kuvaa tahtotilansa siitä, millaista palvelutasoa maan eri osissa tulee olemaan saatavilla.

Suomen Yrittäjät kantaa huolta pitkämatkaisen linja-auto- ja junaliikenteen asemapalvelujen puutteista ja edelleen heikentyvästä kehityksestä. Liikennepalvelujen käyttö erityisesti pitkämatkaisessa liikenteessä edellyttää asiakkaan matkaketjun toimimiseksi myös oheispalveluja solmupisteissä (lämmön odotustila, wc, matkatavarasäilytys). Aiemmin liikenteenharjoittajat ovat tarjonneet asema- ja terminaalipalveluja kattavasti, mutta kaupallisista syistä nämä toiminnot ovat vahvasti supistuneet palvelutarjonnan keskittyttyä varsinaiseen liikennöintiin. Luonnoksessa valtio on siirtämässä vastuuta kuntien vastuulle. Asemat ja niiden palvelut ovat osa julkista liikenneinfrastruktuuria, josta julkisten toimijoiden tulee vastata. Rautatieliikenteen kilpailun edistäminen sekä markkinaehtoinen joukkoliikenne edellyttävät, että asemien ja asemapalvelujen osalta tarjotaan läpinäkyvät ja neutraalit toimintaedellytykset eri toimijoille. Valtion tulee suhtautua joukkoliikenteen solmupisteiden toimivuuteen vastuullisesti sekä varmistaa sellainen toimintamalli, jossa asianmukaiset palvelut toteutuvat. Yksityiset yritykset voivat luonnollisesti tuottaa erilaisia asemien palveluita järjestetyissä puitteissa.

Suomen Yrittäjät on antanut erillisen lausunnon julkisten henkilökuljetusten tietopohjan rakentamisesta. Säädännön valmistelussa on huomioitava taksiliiketoiminnan harjoittajien näkökulman ja yritystoiminnan edellytykset koko-naisuutena sekä laaja toimintaympäristöymmärrys siitä, millaisin sopimuksin ja toimintamallein taksipalveluja järjestetään. Jo kehitysvaiheessa tulee paneutua kaupallisten yritysten keskeisempään rooliin ja hioa toimintamalli markkinaehtoisten toimijoiden toimintaperiaatteisiin sopivaksi julkisvetoisten sidosyksikkötoimijoiden sijaan.

Suomen Yrittäjät katsoo, että kuljetusten ja logistiikan toimenpiteissä keskeiseksi näkökulmaksi tulee nostaa logistiikan kilpailukyvyistä huolehtiminen. Hyviä näkökulmia kilpailukyvyn parantamiseen tunnustettiin Teollisuuspoliittisen strategian logistiikka-alatyöryhmän työssä.

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että valtio on käynnistänyt liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen valmistelun ja toteaa, että liikenneinfran tulee olla pääosin budjettivaroista rahoitettu perus-palvelu. Julkisen talouden kokonaisuutta tulee optimoida ja huomioida sekä valtion että kuntien talous liikenneinfran rahoituksessa sekä toimien tuottamien välillisten hyötyjen osalta. Infranhankkeita tulee tarkastella sekä yhteis-kuntatalouden että julkistalouden näkökulmasta.

Suomen Yrittäjät pitää huolestuttavana kehityksenä sitä, että rahoitusvastuiden periaatteet ovat jo useiden vuosien ajan etäännyneet väylänpitäjän vastuista. Lausunnolla olevassa luonnoksessa korostetaan edelleen muiden tahojen osallistumisvastuuta (mm. kunnat, satamat, yritykset). Tämä hämärtää valtion vastuusta omasta infrastruktuuristaan ja sen kehittämisestä koko yhteiskunnan parhaaksi. Luontevaa olisi, että päävastuun investointi-kustannuksista kantaa taho, jonka omistajuuteen investointi jää. Suomen Yrittäjät katsoo myös, että maanarvon nousuun liittyviä rahoitusmalleja tulee tarkastella kokonaisuutena kiinteistöveron ja arvostamisuudistuksen valmistelun yhteydessä. Sopimuksellisen yhteisrahoituksen osalta Suomen Yrittäjät muistuttaa eduskunnan kirjelmästä ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman käsittelyssä: ”Eduskunta edellyttää

valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perus-periaatteita.”

Suomen Yrittäjät pitää erittäin tärkeänä, että EU-rahoituksen periaatteisiin vaikutetaan ja niitä pyritään hyödyntämään täysimääräisesti. EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan seuraavaan budjettikauteen vuodesta 2028 alkaen. EU:n budjettirakennetta uudistetaan ja infrarahoitusta sen mukana. Vaikuttamisen aika on nyt, kun komissio valmistelelee budjettirakenteen uudistamista kesään 2025 mennessä.

Elinkeinoelämän järjestöjen näkemys on, että EU:n budjettineuvotteluissa tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan liikenneinfralle EU-tasoinen rahoitusinstrumentti jatkossakin. Rahoituskriteerejä tulee uudistaa strategisemmalle tasolle, jolla varmistetaan hankkeiden yhteiseurooppalainen lisäarvo. Rahoituksessa tulee priorisoida kansainvälistä saavutettavuutta, liikenneinfraa ydinverkkokäytävillä ja hankkeiden vaikuttavuutta kilpailukyvyyn, kriisinkestokyvyyn ja sotilaallisen liikkuvuuden suhteen.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suomen Yrittäjät ehdottaa, että liikenneinfran kokonaisrahoituksen tason nosto tulee varmistaa pitkäjänteisesti, jotta voidaan hallita korjausvelan määrä, varmistaa päivittäinen toimivuus ja toteuttaa talouskasvua generoivat investoinnit.

Suomen Yrittäjät painottaa, että panostus perusväylänpitoon on ykkösprioriteetti. Rahoitus tulee kohdistaa elinkeinoelämän monipuolisten tarpeiden ja Väyläviraston asiantuntemukseen perustuen: työssäkäyntialueiden, toimitusketjujen ja matkailun saavutettavuutta kestävästi vahvistaen. Päivittäisen liikennöitävyyden lisäksi pienet korjausinvestoinnit ja parantamishankkeet myös tärkeitä. Pieniä hankkeita niputtamalla voidaan saada täsmätoimin yksittäisiä hankkeita laajempia hyötyjä. Suuria, pitkäjänteisiä kehityshankkeita kannattaa tutkia, sekä toteuttaa harkiten.

Ostovoiman kehitystä liikenneinfran rakentamisessa, yllä- ja kunnossapidossa sekä liikenteen palveluissa tulee seurata ja tarvittaessa lisätä rahoitusta tai kohdentaa uudelleen.

Suomen Yrittäjät katsoo, että jatkossa Liikenne 12 -suunnitelman ohjaavuutta ja dynaamisuutta tulee vahvistaa. Suunnitelma on nyt laadittu kahdella hallituskaudella prosessia samalla kehittäen. Pyrkimys on ollut vahvistaa pitkäjänteistä ja tietopohjaista päätöksentekoa.

Suunnitelman rahoituslinjaukset tulee toimeenpanna nykyistä nopeammin ja parantaa siten suunnitelman ohjaavuutta. Nykymallissa nelivuotinen julkisen talouden kehys lukitsee lähivuosien

toimet. Sen sijaan suunnitelmassa ehdotetaan rahoituksen painopisteen tarkistuksia vasta kehyskauden jälkeen, eli vuodesta 2029 alkaen. Tavoiteltu pitkäjänteisyys kärsii, koska ennen linjausten toimeenpanoa toiminta- ja päätöksentekoympäristö ehtii jo muuttua. Edellisen lisäksi voimassa olevan suunnitelman toteutumisen seuranta, erityisesti rahoituksen määrän ja kohdentumisen seuranta tulee olla avointa ja ajantasaista.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Vaikutusten arvioinnissa on tehty suuri työ. Arviointityön hyödyllisyyttä hankaloittaa toimenpiteiden ja niiden kohdentumisen yleispiirteisyys. Suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristöongelmat on tunnistettu ympäristöselostuksessa hyvin.

Suomen Yrittäjät toteaa, että vaikutusten arviointiin keskeisesti liittyvä, vertailuvaihtoehdon määrittely vaatii jatkossa kehittämistä. Vertailuvaihtoehdo on vakiintuneesti määritelty siten, että siinä on mukana vain jo päätetyt toimenpiteet. Kuitenkaan se ei pidä sisällään esimerkiksi jo päätettyjä EU:n taakanjakosektorin mukaisia liikenteen päästötavoitteita. Liikenne 12 - suunnittelussa on käytetty autokantaennustetta, joka ei huomioi kaikkia liikkumisen hintaan vaikuttavia, tällä hallituskaudella tehtyjä päätöksiä.

Näin laadittu liikenteen perusennuste ja vertailuvaihtoehdo johtavat harhaan ymmärrystä tulevaisuuden perusurasta ja suunnitelmavaihtoehdonkin vaikutuksista. Suunnittelutyössä kokonaisuus jää vaillinaiseksi huolimatta mittavasta arviointityöstä.

Sen sijaan voisi olla tarkoituksenmukaisempaa skenaarioida perusennuste todennäköisen tulevaisuuden näkökulmasta eikä pelkästään päätettyjen toimien pohjalta. Ylipäänsä suunnittelua tulee jatkossa kehittää skenaariotarkasteluin. Niiden avulla voidaan tutkia mahdollisia tulevaisuuksia ja käydä keskustelua toivottavista suunnista ja toimenpiteistä. Pitkälle suunnitelma-kaudelle ei tule hirttäytyä yhteen skenaarioon, vaan valita suunta ja toimet sen mukaan, mikä hyödyttäisi kokonaisuutta kaikissa tarkasteluskenaarioissa.

Muut huomiot?

Muut huomiot?

Toimintaympäristökuvaus keskittyy melko paljon henkilöliikenteeseen ja jättää yritysten ja elinkeinoelämän tarpeet vähemmälle. Ympäristöllisen kestävyuden tarkasteluun tulee lisätä kulkumuotojakaumamuutokset ja joukkoliikenteen käytön lisäämistoimet. Liikenteen palvelujen muutostrendeissä keskitytään nyt pieniin paikkakuntiin kaupungistumisen sijaan. Kasvukaupunkien liikennejärjestelmät ja niiden toimivuuden varmistaminen ovat merkittävässä asemassa kasautumisetujen ja ympäristövaikutusten vuoksi. Kaupunkiseuduilla on Suomen elinkeinoelämälle palveluja ja palveluvientiä edistävä merkitys. Myös näistä toimintaympäristöistä tulee Liikenne 12 -suunnitelmassa kantaa huolta, eikä jättää niitä yksin kaupunkien huoleksi.

Kunnioitavasti

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen

liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija

Puntanen Sini
Suomen Yrittäjät