

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?

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Niukassa resurssitilanteessa tavoitteet on priorisoitu siten, että liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti.

Palta katsoo, että edellä mainitut tavoitteet ja näkökulmat ovat järkeviä, kuin myös se, että valtion haastavassa tilanteessa merkittävä osa resursseista suunnataan valtion nykyisen infraomaisuuden kunnossapidosta huolehtimiseen. Keskeistä on saada valtion infraomaisuuteen kohdistuva korjausvelka kuriin.

Palta katsoo, että Liikenne 12 -suunnitelman vision ja tavoitteiden tulisi kannustaa vahvasti liikenteen ja logistiikan palveluiden markkinoiden kehittämiseen, liiketoiminnan edistämiseen ja viennin lisäämiseen. Luonnosversion tavoiteasetannassa markkinoiden kehittäminen ei tule riittävästi esille, joten tätä näkökulmaa luonnoksessa tulisi vielä paremmin käsitellä.

Suunnitelman tavoitteista on johdettu toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset, mitkä on jaoteltu seuraaviin kategorioihin:

Toimivuutta koskevat linjaukset

1. Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen.
2. Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa.
3. Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuutta koskevat linjaukset

4. Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus.
5. Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin.

Kestävyyttä koskevat linjaukset

6. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden.
7. Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.
8. Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Linjaus 1 on hyvä. Siinä pääpaino on nykyisen infran ja palveluiden turvaamisessa, huomioiden infran vaikutukset kilpailukykyyn, kasvuun, alueelliseen saavutettavuuteen sekä ihmisten sujuvaan liikkumiseen.

Linjaus 2 tarvitsee selvennystä: mitä sillä haetaan ja miten se tulisi ohjaamaan toimintaa? Tarkoitetaanko linjauksella, että kaikki liikennemuodot tulee huomioida riittäväällä tavalla suunnittelussa ja eri liikennemuotojen yhteentoimivuuteen tulee myös panostaa (kuten esim. matka- ja kuljetusketjut)?

Linjaus 3 on hyvä. Liikennejärjestelmän toimintaan voidaan vaikuttaa kustannustehokkaasti liikenteen digitalisaatiota ja datan käyttöä edistämällä. Kun resursseja on vähän, digitalisaation ja

datan käytön edistämistä tulee sen kustannusvaikuttavuuden takia kiihdyttää. Tämä edellyttää muutoksia rahoituksen kohdentamiseen sekä mm. lainsäädännössä kuvattuihin eri toimijoiden rooleihin. Logistiikkadatan osalta on muistettava, että logistiikkadatan jakamisen ja hyödyntämisen tulee perustua yritysten vapaaehtoiseen datan jakamiseen.

Linjaus 4 on hyvä, sillä liikennejärjestelmän rooli maamme kokonaisturvallisuuden keskeisenä tekijänä on syytä pitää mielessä. Turvallisuuden lisäksi toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä on Suomen talouskasvun perustekijä. Yhteiskunnan toimintakyvyn kannalta kriittisten liikenteenohjauksen palveluiden kehittämisessä tulee varautua siihen, että niihin kohdistuvat kehitys- ja ylläpitotarpeet laajenevat mm. turvallisuustilanteesta johtuvan toimintavarmuuden kehittämisen, laajenevan infrastruktuurin ja muiden uusien vaatimusten takia. Tämä tulee huomioida palveluiden rahoituksessa.

Linjaus 6, jossa kyse on eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksista, on epämääräinen sen ohjausvaikutukseltaan.

On hyvä sisällyttää alueelliset painotukset suunnitelmaluonnokseen. Logististen yhteyksien varmistamisessa ja parantamisessa on tärkeää ottaa huomioon eri alueiden erityispiirteet; tämä on ratkaisevaa sekä maan sisäisen saavutettavuuden että kansainvälisten yhteyksien kannalta. Alueellisissa painotuksissa on tärkeänä linjauksena, että ”Elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.”

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen - Kansainvälinen yhteistyö (4.5.3)

Toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten takia kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi. Itämeren haavoittuvuudet edellyttävät Suomelta uusia logistiikkareittejä turvaamaan liikenneyhteydet muualle Eurooppaan ja maailmalle. Suomen ulkomaanyhteyksien eri vaihtoehtojen selvittäminen ja kehittäminen on nostettava hallituksen liikennepolitiikan ykkösagendalle jo tällä hallituskaudella. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat hyviä, mutta kohdan tärkeyttä tulee vielä enemmän painottaa.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat - Valtion väyläverkko (4.6.1)

Perusväylänpito (4.6.1.1) kohdassa esitetyt toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia, mutta valitettavasti ne jäävät rahoituksellisesti silti liian mataliksi liikenneinfraan kohdistuvan korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja painamiseksi laskuun. Luonnoksen mukaan, ja huolimatta valtion lisäpanostuksista perusväylänpitoon vuosina 2029-2037 liikenneverkkoon, korjausvelka tulee

kasvamaan suunnitelmakauden aikana noin 4,2 mrd. eurosta noin 6 mrd. euroon. Suunnitelman mukaan korjausvelan kasvua suunnitelmakaudella vain hillitään. Haastava kohta perusväylänkunnossapidossa ovat erityiset vuodet 2027 ja 2028, koska noille vuosille ei kohdistu suunnitelman mukaan erityisiä toimenpiteitä.

Kohdassa 4.6.1.1 tulisi avata tarkemmin suunnitelman toimenpide- ja taloussuunnittelua enemmän liikennemuodoittain. Nyt suunnitelmasta ei käy ilmi, paljonko perusväylänpidosta allokoidaan eri liikennemuodoille.

Palta toteaa, että Suomen raideliikenteen suurimpia haasteita on rataverkon korjausvelka, jonka määrä on kasvamassa pian noin 1,7 miljardiin euroon riittämättömän ylläpitorahoituksen vuoksi. Suomen rautatieinfrastruktuurin korjausvelan kehitys tulee taittaa, jotta vältämme 2030-luvulle tultaessa tilanteen, jossa rataverkkoa täytyy lyhentää. Rataverkon huono kunto aiheuttaa korjausvelan kasvamisen ja huoltovarmuuden heikkenemisen lisäksi liiketoiminnallista haittaa Suomen teollisuudelle, matkustaja- ja tavaraliikenteelle sekä rataverkon operaattoreille. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat viat ja häiriöt kuormittavat ja vaikeuttavat liikennejärjestelmän tehokasta toimintaa, kuten liikenteenohjausta. Korjausvelan kasvaessa on ensisijaisen tärkeää, että korjaustoimissa keskitytään erityisesti liikenteen volyymin ja käyttäjien tarpeiden kannalta merkittävimpiin pääväyliin.

Kohdassa 4.6.1.1 myös todetaan, että ”Valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti.” Palta katsoo, että uudet rahoitusmuodot ovat tarpeellisia täydentämään perusväylänpidon rahoitusta, mutta erityisesti investointihankkeiden ja isompien ”tulevaisuushankkeiden” rahoittamiseksi. Tärkeä tulevaisuushanke Suomessa on lentorata, jolle tulee pyrkiä löytämään rahoitus Suomen sisäisen ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi. Lentorata nopeuttaisi merkittävästi junayhteyksiä maakunnista lentokentälle ja auttaisi poistamaan pääradan nykyisen liikenteellisen pullonkaulan Pasilan ja Keravan välillä.

Väyläverkon kehittäminen (4.6.1.2) kohdassa esitetyt toimet ovat perusteltuja, vaikkakin valtion taloudellinen tilanne ei rahallisesti mahdollista merkittäviä uusia väyläverkon kehittämistoimenpiteitä. Rahoituksen niukkuuden vuoksi on kriittisen tärkeää löytää erilliset rahoitukset isoille yli vaalikausien meneville infrahankkeille / tulevaisuushankkeille.

Väylämuotoiset toimenpiteet (rataverkko)

Rataverkon osalta suunnitelman kirjaukset ovat kattavat. Suomen raideliikenteen kehittymisen osalta Digirata-hanke on tärkeä toteuttaa ja keskeistä on, että hankkeen asianmukaiselle toteuttamiselle on varattu asianmukainen rahoitus.

Luonnoksen mukaan (s. 43) ”Kalustoa omistavat yritykset vastaavat Digiradan etenemisen vaatiman kaluston varustelusta. Valtio ja kunnat varmistavat omalta osaltaan omistajaohjauksen kautta kaluston varustelun etenemisestä ja kustannusten tunnistamisesta suunnitellusti.” Palta katsoo, että kyseinen linjaus tulisi poistaa ja että valtion tulisi luoda tukijärjestelmä, jonka avulla käytössä olevaan veturikalustoon voidaan hankkia digiradalla kulun mahdollistava varustelu.

Palta on huolissaan digiradan rakentamisen vaikutuksista käytössä olevan veturikaluston sekä ratatyökoneiden käytettävyyteen digirataolosuhteissa. Mikäli kalustoon ei ole kustannustehokasta asentaa digiradan vaatimaa laitteistoa, digirataosuuksille pitäisi voida järjestää kulkumahdollisuus siirtymäkauden ajan joko vanhaa JKV-ohjausta käyttäen tai ratakoneille varattavin erityiskulkuajoin.

Luonnoksen mukaan (s. 44) Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta.

Palta kannattaa kehitysnäkymän ja siitä johdettavien tavoitteiden määrittelyä raideliikenteelle. Nykytilanteessa tavoitteita ei ole asetettu liikennemuotosiirtymälle, eikä rautateiden hyödyntämiselle päästövähennystavoitteiden osalta; raideliikenteellä olisi kasvupotentiaalia erityisesti raskaan teollisuuden kuljetuksissa ja aluehenkilöliikenteessä. Keskeisenä tavoitteena tulee olla teollisuuden kilpailukykyä parantava vaikutus. Lähtökohtana tulee olla olemassa olevien ratojen täysimääräinen hyödyntäminen ja osaltaan rataverkon täydentäminen sekä kapasiteetin nosto. Mallia voidaan ottaa Ruotsin rautatiemarkkinoista, palvelutarjonnasta ja intermodaalikuljetuksista.

Paltan näkemyksen mukaan työssä raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostamiseksi tulee laatia strateginen toimintasuunnitelma, mikä toimii ohjaavana dokumenttina suomalaisen rautatieliikenteen kehitykseen osana koko liikennejärjestelmän kehitystä, sisältäen matka- ja kuljetusketjut.

Väylämuotoiset toimenpiteet (maantieverkko)

Kohdassa todetaan, että ”TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden...”. Palta kysyy, mihin perustuu oletamus raskaan liikenteen vartioitujen ja turvallisten taukopaikkojen syntyisestä ensisijaisesti markkinaehtoisesti? Asiasta on keskusteltu EU:ssa ja Suomessakin vuosikausia, mutta raskaan liikenteen sertifioituja taukopaikoja ei ole juurikaan syntynyt. Palta toteaa, että taukopaikkojen ja myös latauskenttien rakentaminen on toimijoille iso investointi. Palta katsoo, että

on tarve luoda yhteistoimintamalleja sille, että valtio olisi rahoittamassa mm. asfalttikenttien vaatimia investointeja, mutta yrittäjinä toimivat voisivat vastata varsinaisesta alueiden operoinnista.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat - Muiden hallinnoimat verkot (4.6.2.)

Kyseisessä kohdassa tilannekatsaus on asianmukaisesti laadittu ja tekstissä on hyvin kuvattu Suomen lentoasemaverkon nykytilaa.

Nykyinen geopoliittinen tilanne on merkittävä haaste Helsinki-Vantaan hub-asemalle Euroopan ja Aasian välillä. Tavoiteena tulee ehdottomasti olla se, että Helsinki-Vantaan hub-asema säilyy maailmantilanteen muutoksista huolimatta, sillä Helsinki-Vantaa lentokentän kilpailukykyisyyden varmistaminen on Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta ehdottoman tärkeää.

Ennen korona- ja Venäjä-kriisiä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa, mikä on omiaan vaarantamaan Helsinki-Vantaan ja muiden markkinaehtoisesti toimivien lentoasemien kilpailukykyä ja kehittämistä lentoliikenteen globaalissa kilpailussa. Liikenne 12 luonnoksessa on todettu aivan oikein, että ”Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.”

Lentoasemaverkostoa ja lentopaikkoja koskevat linjaukset (s. 50-51) ovat Paltan näkemyksen mukaan perustellut ja selkeä tapa edetä suunnitelmallisesti, kun pohditaan millaista lentoasemaverkostoa Suomessa tarvitaan ja on mahdollista ylläpitää tulevaisuudessa. Toimenpide, minkä mukaan ”Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.” on erityisen tärkeä Suomen alueellisen ja sisäisen saavutettavuuden kannalta. Toimenpiteen täytäntöönpanoon tulee panostaa vahvasti ja matkaketjujen kehittymistä tulee seurata aktiivisesti.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen kohdassa (s. 52) on todettu, että ”Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi”. Palta toteaa, että pelkkä arviointi asiassa ei ole riittävää, vaan valtion tulee tehdä pikaisesti päätös liikenteen päästökauppatulojen käyttämisestä liikenteen puhtaan siirtymän edistämiseksi meri- ja lentoliikenteessä, mutta myös maantieliikenteessä mm. jakeluinfratukina ja kaluston hankintatukina.

Henkilöliikenteen palvelut – Julkisesti tuettu henkilöliikenne (4.7.1)

Kohdan johdanto antaa hyvän ja tiiviin kuvan julkisesti tuetun henkilöliikenteen osalta ja kohdassa (s. 54-56) mainitut toimenpide-ehdotukset ovat perusteltuja.

Palta tukee hallitusohjelman ja valtion tavoitteita avata Suomen raideliikennemarkkinaa ja lisätä kilpailua junaliikenteessä.

Palta kannattaa ostojunaliikenteen kilpailuttamista vuoden 2031 alusta lukien, tarkoitusta varten perustettavaa julkista ostoliikenteen kalustoyhtiötä sekä alueiden mukaan ottamista ostoliikenteen järjestämisen päätöksentekoon hallitusohjelman mukaisesti. Palta tukee kilpailutusprosessin valmistelua ja kilpailutuksen aloittamista riittävän ajoissa ennen nykyisen sopimuskauden päättymistä. Kalustoyhtiö tulee perustaa hyvissä ajoin ja sen tarjoama kapasiteetti ja palvelu tulee olla kilpailutukseen mahdollisesti osallistuvien toimijoiden tiedossa. Kilpailutus tulee tehdä alueellisissa synergialtaan yhtenäisissä kokonaisuuksissa mutta sopivan kokoisissa, jotta useammalla toimijalla on mahdollisuus osallistua kilpailutukseen.

Toteutusmallin tulee olla kustannustehokas niin toteutustavan kuin kaluston osalta. Alueilla itsellään tulee olla tosiasiallinen mahdollisuus suunnitella ja vaikuttaa alueiden näkökulmasta järkevien matkaketjujen syntymiseen eri liikennemuotoja yhdistellen. Traficomin rooli tulee olla prosessissa auttava ja palveleva, samoin kalustoyhtiön. Alueen määrittämällä viranomaisilla tulee olla halutessaan itsellään oikeus tilata liikennettä.

Kohdassa (s. 55), jonka mukaan ”Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny.”, Palta toteaa, että mikäli ostoliikennettä jatketaan edelleen, tulee valtion osallistua ei markkinaehtoisten lentoreittien osalta myös kyseisten lentoasemien rahoituksen tukemiseen ja tappioiden kattamiseen.

Kuljetukset ja logistiikka - Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen (4.8.1)

Kohdassa luetellut toimenpiteet ovat hyviä, mutta toimintaympäristössä tapahtuneet suuret geopoliittiset muutokset edellyttävät nopeampia ja määrätietoisempia toimenpiteitä valtiolta Suomen kansainvälisen aseman ja saavutettavuuden parantamiseksi. Tässä kohtaa Palta viittaa Paltan, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n, Rakennusteollisuuden ja Destian 6.2.2025 julkaisemaan raporttiin ”Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle - Yritysten odotuksia kansainvälisen

saavutettavuuden parantamiseksi”, jossa on kerrottu elinkeinoelämään näkemykset. Raportissa esitetään mm. seuraavia toimenpiteitä/selvityksiä Suomen kv-saavutettavuuden parantamiseksi:

- Meriliikenteen turvallisuusuhkiin varautuminen ja keinot vihreän siirtymän vauhdittamiseen.
- Lentoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen ja kestävien polttoaineiden edistäminen.
- EU-raideleveys Haaparannasta Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle.
- Kiinteä liikenneyhteys Itämeren kautta; kolmen silta-/tunnelivaihtoehdon analysointi.

Palta katsoo, että Suomen kansainvälisen saavutettavuuden vahvistaminen ja toimenpiteet sen toteuttamiseksi tulisi näkyä vahvemmin Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen (4.9)

Palta katsoo, että Liikenne 12 -suunnitelmalla olisi mahdollista edistää alan markkinaehtoista kasvua ja kykyä luoda uutta liiketoimintaa. Liikenne 12 suunnitelman vision ja tavoitteiden on kannustettava yrityksiä, ja suunnitelman tulee tähdätä kunnianhimoiseen markkinakasvuun. Kestävien kulkumuotojen markkinaosuus tulee saada valtakunnallisesti nousuun, jotta Suomessa liikenteen päästöjä voidaan vähentää. Palta ehdottaa, että liikenne- ja logistiikkapalveluiden markkinoiden kasvattaminen nostettaisiin keskeiseksi tavoitteeksi Liikenne 12 -suunnitelmassa. Näin tuettaisiin liikenteen haasteiden ratkaisemista markkinoiden avulla, yritysten toimintaedellytyksiä, kansalaisten saamia palveluita sekä parannettaisiin Suomen kilpailukykyä. Toimenpiteiksi asian edistämiseksi Palta esittää toimia, joita Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on esittänyt omassa 3.3.2025 päivätyssä lausunnossaan

Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen (4.9.1)

Suunnitelmaluonnoksen mukaan ”Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) luo liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle yhteisen ja keskitetysti johdetun tiedon hallinnan liikenteen omaisuudenhallinnan, liikenteenhallinnan ja liikenteen palveluiden kehittämistä varten. Samalla valtio edistää yhteentoimivien, skaalautuvien digitaalisten ratkaisuiden ja vakioitujen toimintatapojen kansallista käyttöönottoa hyödyntäen yhteisiä standardeja. Pitkän aikavälin tavoitteena on muodostaa liikennejärjestelmästä reaaliaikaisesti päivittyvä digitaalinen toisinto (digitaalinen kaksonen).”

Palta toteaa, että reaaliaikaisen digitaalisen kaksonen kehittäminen liikennejärjestelmästä on kannatettava tavoite. Kuitenkin logistiikka-alan yrityksiltä pyydettävien tietojen osalta on syytä

edetä vapaaehtoisin toimin. Erilaisiin viranomais- tai data-alustatarpeisiin kerättävän datan osalta syntyy aina hallinnollisia kustannuksia dataa toimittaville yrityksille. Data voi usein sisältää myös liikesalaisuuksia. Jos logistiikkayritysten dataa halutaan hyödyntää yhteisen tilannekuvan muodostamiseksi tai kolmannen osapuolen toimesta data-alustalla vaikka uusien palveluiden kehittämiseksi, tulisi dataa jakavien yritysten kustannukset korvata täysimääräisesti.

Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet (4.10)

Ehdotukset valtion budjetin ulkopuolisista rahoituskeinoista, kuten sopimuksellisen yhteisrahoituksen edistäminen, ovat kannatettavia. Euroopan unionin seuraavan rahoituskehityksen liikenteen rahoitusvälineen osalta Suomen tulee pyrkiä varmistamaan, että mekanismi on sellainen, josta Suomi hyötyy maksimaalisesti. Myös muita EU:n rahoitusinstrumentteja tulisi Suomessa pystyä hyödyntämään nykyistä paremmin liikenneinfran kehittämisessä.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Palta katsoo, että suunnitelmaluonnoksessa tehty linjaus panostamisesta perusväylänpitoon on hyvä, mutta valitettavasti panostukset jäävät rahoituksellisesti silti liian mataliksi liikenneinfran kohdistuvan korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja painamiseksi laskuun. Luonnoksen mukaan ja huolimatta valtion lisäpanostuksista perusväylän pitoon vuosina 2029-2037 liikenneverkon korjausvelka tulee kasvamaan suunnitelmakauden aikana noin 4,2 mrd. eurosta noin 6 mrd. euroon. Suunnitelman mukaan korjausvelan kasvua suunnitelmakaudella vain hillitään. Haastava kohta perusväylänkunnossa pidossa ovat vuodet 2027 ja 2028, koska noille vuosille ei kohdistu suunnitelman mukaan erityisiä toimenpiteitä.

Vuosien 2027 ja 2028 perusväylänpidon alhainen rahoitustaso tulee syömään jo saavutettuja hyötyjä. Teiden ja ratojen päivittäistä liikennöitävyyttä turvaavan kunnossapidon kustannukset kasvavat ja korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa mahdollisesti myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia. Olemassa olevan väyläverkon kuntoon laittamisen tulisi siis olla mahdollisimman etupainotteista.

Liikenneverkon kehittämis- ja rahoitustoimien osalta Palta yhtyy Infra ry:n 18.2.2025 antamaan lausuntoon.

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

Palta katsoo, että suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointi on pääosin hyvin toteutettu ja näyttää kattavan tarvittavat osa-alueet. Vaikutukset on arvioitu enimmäkseen laadullisesti ja joissakin kohdin suhteellisen kevyesti.

Koska Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos on yleispiirteinen ja strateginen, arviointia ei ole voitu kytkeä konkreettisiin mittareihin tai tavoitetasoihin. Monet SOVA-lain vaatimat arviointikohteet on mainittu arvioitavan myöhemmin tarkemmilla suunnittelutasoilla.

Muut huomiot?

Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan seuraavaa (s.24): ”Hallitusohjelmassa mainitut... sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa”. Palta toteaa, että hallitusohjelman mukaista kirjausta lentoliikennestrategiasta ei ole toteutettu. Liikenne 12 - suunnitelma pitää sisällään hyviä kirjauksia lentoliikennettä koskien, mutta toimiakseen strategiadokumenttina siinä tulisi asettaa täsmällisempiä tavoitteita lentoliikenteen roolille osana Suomen saavutettavuutta, talouden kasvua ja kansainvälisyyttä. Raporttiluonnos ei esitetyllä tavalla korvaa lentoliikennestrategiaa, jossa olisi ollut laajemmin tilaa käsitellä mm. lentoliikenteelle kriittistä puhdasta siirtymää, mikä Suomen kansainvälisen saavutettavuuden osalta ykkösasia.

Kunnioittavasti,

Palvelualueiden työnantajat Palta ry

Tatu Rauhamäki

Petri Laitinen

Johtaja, elinkeinopolitiikka

Liikenne- ja logistiikkajohtaja, elinkeinopolitiikka

Rauhamäki Tatu
Palvelualueiden työnantajat Palta ry.

Laitinen Petri
Palvelualueiden työnantajat Palta ry.