

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?

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tutustua Liikenne 12 -suunnitelman luonnokseen. Olemme koonneet tähän lausuntoon täsmennys- ja muutosehdotuksiamme suunnitelmaluonnokseen. Alla on koottuna tärkeimmät muutosesityksemme, joita on kuvattu tarkemmin alemmissa kysymyskohdissa:

1. Logistiikan kilpailukyky ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet tulee nostaa esille painokkaammin suunnitelman tavoitteissa, visiossa ja toimenpiteissä. Hankearvioinnissa tavaraliikenteen näkökulma ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet on tarpeen ottaa huomioon nykyistä vahvemmin, sillä yleisesti tie- ja ratahankkeiden arvioinnissa painottuvat henkilöliikenteen kannalta tärkeät hankkeet. Erityisesti alemman tieverkon kehittämistarpeet jäävät liikennemääriin ja aikakustannussäästöihin perustuvissa tarkasteluissa varjoon.
2. Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tulee asettaa tavoitetila Suomen kansainvälisestä saavutettavuudesta eri liikennemuodoilla. Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tarvitaan määrätietoinen yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettava visio, joka vahvistaa Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon rakentumista.
3. Liikennejärjestelmän kehityksen tulee tukea liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin. Vuonna 2027 alkavan tieliikenteen päästökaupan ja jo käynnissä olevien meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot on tärkeää kohdentaa liikenteen päästövähennyksiä tukeviin investointeihin. Vaikka huutokauppatulot ovat yleiskatteellisia tuloja, ne on perusteltua kohdentaa liikenteen käyttövoimamurroksen

nopeuttamiseen, jotta logistiikkakustannuksia voidaan pitkällä aikavälillä alentaa. Lataus- ja jakeluinfra tulisi nähdä osana liikenneinfraa.

4. Valtion tulee yhdessä hallinnonalan virastojen muodostaa tiiviissä vuoropuhelussa elinkeinoelämän edustajien ja alueellisten toimijoiden kanssa rautatieliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymä, jossa huomioidaan muun muassa tavaraliikenteen ja kuljetusketjujen tarpeet, henkilöliikenteen palvelut ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeet osana alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

5. Lentoliikenteelle tulee laatia pitkän aikavälin strategia ja tavoitetila ennen kuin lentoasemaverkoston tulevasta rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä. Strategisen lentoasemaverkoston kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja lentoliikenteen tuoman saavutettavuuden kansantaloudelliset hyödyt.

6. Perusväylänpidon resursseja tulisi nostaa jo vuosina 2027–2028, jotta korjausvelan kasvu voitaisiin pysäyttää. Liikenneverkon kehittämisrahoituksen tason tulisi olla merkittävästi esitettyä suurempi, jotta sillä voitaisiin vastata kasvaviin kehittämistarpeisiin. Liikenneinfran kehittäminen edellyttää budjetin ulkopuolisia rahoitusinstrumentteja, mikäli Liikenne 12 –suunnitelman niukkeneva rahoitusohjelma toteutuu. Soveltuvia rahoitusinstrumentteja tulee selvittää aktiivisesti, jotta liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen pitkän aikavälin rahoitus voidaan varmistaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Kuljetusjärjestelmän kehittäminen ja logistiikan kilpailukyky

Elinkeinoelämän tarpeet liikenneinfralle ja -palveluille tulisi nostaa painokkaammin esiin suunnitelman taustassa, visiossa ja tavoitteissa. Liikennejärjestelmän kehittämisen visiossa tulisi nostaa esille elinkeinoelämän kilpailuetu. Kuljetusjärjestelmän tulee tarjota mahdollisuudet kilpailukykyisiin logistiikkakustannuksiin. Liikennejärjestelmän tulee antaa kilpailuetua lisäävät edellytykset kuljetuspalvelujen kehittymiselle ja logistiikkatoiminnoille. Maantieteellisestä sijainnista ja aluerakenteesta johtuen logistiikkakustannukset ovat Suomessa muita maita korkeammat ja kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää logistiselta järjestelmältä muita maita suurempaa tehokkuutta. Visiossa tulisi matkaketjujen rinnalle nostaa myös sujuvien ja kustannustehokkaiden kuljetusketjujen merkitys.

Toimintaympäristöä kuvaavassa osioon on tarve lisätä liikenne- ja kuljetustarpeita kuvaava osio, jossa kuvataan liikenne- ja kuljetuskysyntää ja kysynnän kehitysnäkymiä sekä liikkumiskustannuksia. Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat viime vuosina pysyneet melko vakaina suhteessa inflaatiokehitykseen, mutta energiakustannusten kasvu vuosien 2021–2022 energiakriisissä on nostanut logistiikkakustannuksia. Tulevina vuosina muun muassa liikenteen päästövähennystavoitteista johtuvat toimet kasvattavat kuljetuskustannuksia. Monet EU- ja kansainväliseen sääntelyyn liittyvät maksut ja velvoitteet kuten EU:n päästöoikeuksien hinnan

kehittyminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja hinta voivat muodostaa riskin päällekkäisistä kustannuksiin vaikuttavista toimista. Suomen sijainnista ja maantieteellisistä erityispiirteistä johtuen puhtaan siirtymän kustannukset logistiikalle voivat nousta muita EU:n jäsenvaltioita suuremmiksi. Myös erilaisista geopoliittisista kriiseistä johtuvat toimitusketjujen muutokset ovat kasvattaneet logistiikkakustannuksia.

Kuljetusten ja logistiikan toimenpiteet on suunnitelmaluonnoksessa jaettu kahteen teemaan, joista ensimmäinen koskee varautumista, huoltovarmuutta ja logistisen aseman vahvistamista ja toinen logistiikan digitalisaatiota. Esitämme, että ensimmäiseksi teemaksi ennen näiden kahden teeman käsittelyä nostetaan omana teemanaan logistiikan kilpailukyvyyn parantaminen. Logistiikan merkitys yritysten kilpailukyvyllä on olennaisen tärkeä. Tähän aihepiiriin nostettavia toimenpiteitä ovat esimerkiksi sitoutuminen eri toimialojen logistiikkakustannusten systemaattiseen seurantaan, kilpailun lisääminen rautateiden tavaraliikenteessä, yhdistettyjen kuljetuspalvelujen syntymisen edistäminen, HCT-kuljetusten laajentaminen tieverkolla, logistiikan digitalisaation edistäminen, tavaraliikenteen käyttövoimamurroksen tukeminen sekä kansallisten hinnoitteluun ja verotukseen liittyvien toimien suunnittelu siten, että logistiikkakustannusten kasvua voidaan hillitä. Osa näistä toimenpiteistä on tällä hetkellä sijoitettu varautumista, huoltovarmuutta ja logistisen aseman vahvistamista koskevan teeman alle, mutta ne soveltuisivat paremmin logistiikan yleisemmän kilpailukykyteeman alle.

Hankearvioinnissa tavaraliikenteen näkökulma ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet olisi tarpeen ottaa huomioon nykyistä vahvemmin, sillä yleisesti tie- ja ratakankkeiden arvioinnissa painottuvat henkilöliikenteen kannalta tärkeät hankkeet. Kuljetusten näkökulmasta tieverkon kehittämisen painopisteet ovat osin samat kuin henkilöliikenteellä, mutta painotuksissa on myös merkittäviä eroja. Erityisesti elinkeinoelämälle tärkeät alemman tieverkon kehittämistarpeet jäävät liikennemääriin ja aikakustannussäästöihin perustuvissa tarkasteluissa pienelle painoarvolle.

Kansainväliset yhteydet ja saavutettavuus

Kansainvälisten yhteyksien kehittäminen tulee nostaa Liikenne 12 -ohjelman tärkeäksi tavoitteeksi ja suunnitelmassa tulee esittää tavoitteellinen ulkomaan yhteyksien kehittymistä tukeva liikenneverkko. Vaihtoehtoiset ja täydentävät kuljetuskäytävät voivat perustua kehittyviin laivayhteyksiin, vaiheittain laajenevaan eurooppalaisen raidelevyden hyödyntämiseen rataverkolla, junalauttoihin ja pitkällä aikavälillä jopa uusiin maayhteyksiin. Ratayhteys Haaparannasta Pohjois-Suomeen eurooppalaisella raidelevydeillä avaisi markkinaa Pohjois- ja Keski-Suomen teollisuuden tavaravirtojen siirtämiseksi Ruotsin raiteille. Keski- ja Etelä-Suomen kuljetusvirtojen näkökulmasta pohjoisten reittien haasteena on kustannuskilpailukyky, sillä reitti päämarkkinoille kulkee etelän kautta ja lyhytkin siirtymä pohjoiseen lisää takamatkaa. Lisäksi haasteena Ruotsin ja Norjan läpi kulkevilla reiteillä ovat jo nykyisin kuormittuneet tie- ja rataosat ja Norjan ja Ruotsin satamin kapasiteettirajaukset. Pohjanlahden yli kulkevat lauttayhteydet ja Merenkurkun yhteydet voivat muodostua tärkeäksi vaihtoehdoksi tilanteessa, jossa Itämeren eteläosan häiriöalttius kasvaa. Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi tarvitaan määrätietoinen yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettava visio, joka vahvistaa Euroopan maita yhdistävän TEN-T-

verkon rakentumista. Ulkomaiden uudet maayhteydet ovat hankkeita, jotka edellyttävät vuosikymmenien mittaista suunnittelujännettä ja rahoitusta myös naapurimaista ja EU:lta. Tekeillä olevat selvitykset – muun muassa eurooppalaisen raideyhteyden laajentamista koskeva selvitys ja Merenkurkun yhteyttä koskeva selvitys – palvelevat yhteisen vision laatimista.

Tavaraliikenteen kehittämistarpeista on tehty paljon toimialakohtaisia ja alueellisia tarpeita koskevia selvityksiä (mm. Modernit pääväylät – väylävisio 2050, Suomen teiden ja ratojen kilpailukyyn analyysi, Kestävää kilpailukykyä logistiikalla ja liikenneverkkoilla, Viennin vaihtoehtoiset merireitit ja Läntisen teollisuusvyöhykkeen investointien ja liikenteen tulevaisuus, Toimintaympäristön riskiskenaario logistiikalle), joita on mahdollista hyödyntää vision laatimisessa.

Alueellinen näkökulma liikennejärjestelmän kehittämisessä

Kaupungistumiskehitys on esillä suunnitelmassa merkittävänä aluerakenteellisena muutoksena. Tässä yhteydessä erityisesti kasvu- ja kehityskäytävien merkitystä tulisi korostaa. Kehitys- ja kasvukäytävät tukeutuvat liikenneverkkoihin ja hyvään saavutettavuuteen. Alue- ja yhdyskuntarakenteen analyysissä metropolikehitykseen on niputettu koko Etelä-Suomi – tämä ei ole liikennejärjestelmän kannalta toiminnallisin tulokulma.

Esitetty alueellinen nelijako Pohjois-, Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomeen ei ole toiminnallisesti perusteltu, eikä tuo esille alueiden erityispiirteitä. Karkean nelijaon sijasta voitaisiin harkita maakuntia yhdistelemällä tehtävää aluejakoa tai alueiden käytön kehityskuvan mukaista alueellista näkökulmaa. Myös kaupunkiseutujen ja alueiden välisten kasvukäytävien merkitys tulee nostaa esille alueellisten tarpeiden analyysissä. Tarvetta on erityisesti poikittaisten kaupunkiseutujen välisten yhteyksien kehittämiseksi.

Viime vuosina MAL-sopimukseen on sisällytetty myös laajoja päätieverkon kehittämishankkeita. MAL-sopimukset eivät ole oikea instrumentti pääteiden kehittämishankkeiden läpivientiin, vaan ne tulisi valtakunnallisen luonteensa perusteella sisällyttää valtion investointiohjelmiin. MAL-sopimusten toimenpiteissä tulee painottaa kaupunkiseutukohtaisia asuntotuotannon, yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteitä, muun muassa seudullisen joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn kehittämisinvestointeja.

Liikennesektorin käyttövoimamurroksen edistäminen ja päästöjen vähentäminen

Liikenne 12 -suunnitelmassa yhdeksi tavoitteeksi tulee nostaa liikenteen käyttövoimamurroksen edistäminen. Kestävyyttä koskeviin strategisiin linjauksiin tulee lisätä, että liikennejärjestelmän

kehitys tukee koko liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin.

Liikenteen sähköistyminen ja hiilineutraalien vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistyminen edellyttää pitkäjänteisiä lataus- ja jakeluinfrastruktuuriin ja ajoneuvohankintoihin kohdistuvia kannusteita. Vuonna 2027 alkavan tieliikenteen päästökaupan ja jo käynnissä olevien meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot on tärkeää kohdentaa liikenteen päästövähennyksiä tukeviin investointeihin. Vaikka huutokauppatulot ovat yleiskatteellisia tuloja, ne on perusteltua kohdentaa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, jotta logistiikkakustannuksia voidaan pitkällä aikavälillä alentaa. Lataus- ja jakeluinfrainvestointeja ja kalustoinvestointeja on mahdollista edistää suorien tukien lisäksi esimerkiksi erilaisilla investointiverohyvityksillä. Päästökauppatulojen kohdentaminen liikenteen käyttövoimamurrokseen tulee valmistella ministeriöiden yhteistyönä jo kuluvan hallituskauden aikana. Liikenne 12 -suunnitelmassa tulisi linjata liikenteen päästökauppatulojen kohdistamisesta liikennesektorin energiamurroksen nopeuttamiseen. Mitä hitaammin liikennesektori irtautuu fossiilisista polttoaineista, sitä suuremmaksi päästökaupan yhteiskunnalliset kustannukset muodostuvat.

Yleisesti lataus- ja jakeluinfra ja laajemmin myös huoltoasemaverkosto tulisi nähdä osana liikenneinfraa. Raskaan tieliikenteen latausinfra on toistaiseksi pääosin yksityistä ja sähköajoneuvojen määrä pieni. Biokaasulla on tärkeä rooli raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä ja sen jakeluinfraa tulee edelleen kehittää. Tulevaisuudessa myös vedyn jakeluverkosto edellyttää investointeja, jotta vetykäyttöinen ajoneuvokanta voisi lähteä kasvuun. Tieliikenteessä tärkeää on riittävän maankäytön varmistaminen jakeluinfralle. Jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämisen lisäksi liikenteen tarpeet edellyttävät, että vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa rakentuu riittävästi myös TEN-T-verkon ulkopuolisille päätteille. Jakeluinfra-asetus asettaa velvoitteita myös maasähkön syötölle lentoasemilla ja satamissa. Pidemmällä tulevaisuudessa on tarpeen varmistaa myös bensiinin ja dieselin riittävä jakeluasemaverkosto, sillä käyttövoimamurroksen edetessä kysyntä siirtyy yhä selvemmin sähköön, mutta autokannan hitaan uusiutumisen takia bensiinin ja dieselin kattavalle jakeluverkostolle on jatkossakin tarvetta.

Liikennejärjestelmän digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen ja tietopohjan vahvistaminen

Tietopohjan kehittämisessä tärkeää on erityisesti väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen ja korjausvelan kehitykseen liittyvän tietopohjan vahvistaminen. Väyläviraston kokoamaa kattavaa tietopohjaa ja osaamista tulisi jatkossakin vahvistaa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on tärkeää ottaa huomioon liikennepalvelujenmarkkinassa tapahtuneet muutokset. Liikenne- ja kuljetuspalvelut ovat tärkeä osa liikennejärjestelmää. Toimintaympäristöä koskevaa osuutta tulisi täydentää tiiviillä kuvaus liikenne- ja kuljetuspalvelujen markkinasta kattaen mm. taksipalvelujen sekä linja-autoliikenteen kaukoliikenteen ja alueellisen lentoliikenteen tilannekuvan.

Digitalisaatio ja käyttövoimamurros ovat tärkeitä muutostekijöitä erityisesti liikennepalvelumarkkinassa. Liikennejärjestelmän tulisi mahdollistaa saumattomien liikennemuotojen rajat ylittävien ovelta-ovelle-palvelujen kehittyminen, joihin liittyvät henkilöliikenteessä muun muassa valtakunnalliset informaatio-, lippu- ja maksujärjestelmät. Digitalisaatio edellyttää myös liikenneverkkojen kehittämistä, jotta tulevaisuudessa liikenneinfra ja ajoneuvot voivat verkottua keskenään.

Muiden liikennepalvelujen kehittämisen toimenpidesuunnitelmaan sisältyy julkisesti järjestettyjen kuljetusten tietopohjan rakentaminen. Tietopohjan vahvistaminen on kannatettavaa ja digitalisaatiota kehittämällä voidaan parantaa palvelujen palvelutasoa ja kustannustehokkuutta. Tässä yhteydessä on kuitenkin huomattava, että esimerkiksi kustannuksia koskevat tiedot ovat liikennepalveluyritysten kannalta luottamuksellisia liiketaloudellisia tietoja.

Tieverkon toimenpiteet

Liikennejärjestelmän ympäristöllisen kestävyysanalyysissä liikenteen sähköistymisen on viitattu johtavan liikennesuoritteiden merkittävään kasvuun, sillä sähköautojen käyttökustannukset ovat polttomootoriautoja alemmat. Tämä ei ole todennäköinen kehityspolku, sillä sähköisen liikenteen kustannustaso kasvaa tulevaisuudessa verorakenteen muuttuessa ja sähköautoilla on korkeita ajokilometrien määrästä riippuvia pääomakustannuksia. Liikenne-ennusteessa esitetylle tieliikenteen kysynnän yli 40 prosentin kasvulle ei löydy perusteita liikenteen kysynnän muutoksia kartoittavista tutkimuksista. Viimeaikaiset kehityssuunnat, mm. etätyö ja muuttuneet ajankäyttöpreferenssit, kyseenalaistavat henkilöliikenteen suoritteiden ennakoitun kasvun. Myös väestörakenteen muutokset ennakoivat liikkumistarpeiden valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa ennakoitua hitaampaa kasvua.

Tieverkon kehittämistoimien suuntaamisessa on tärkeää löytää yhteys elinkeinoelämän kuljetustarpeiden ja tieverkon kehittämisen välille. Kuljetustarpeiden kannalta tärkeitä toimia ovat muun muassa HCT-kuljetusten pullokaulojen vähentäminen, satamien maayhteyksien kehittäminen ja kaupunkiseutujen sisääntuloteiden sujuvuuden parantaminen.

Raskaan liikenteen päätieverkon varren taukopaikkojen ennakoitaan luonnoksessa syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Riittävää tauko- ja levähdysalueverkostoa ei todennäköisesti synny yksinomaan markkinaehtoisesti osana huoltoasemaverkostoa. Varsinkin suurten kaupunkiseutujen lähialueilla tauko- ja levähdysalueita ei ole saatu sisällytettyä maankäytön suunnitteluun. Tauko- ja levähdysalueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet. Lisäksi raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra kehitystarpeet ja jakelun ja latauksen tuomat kaupalliset mahdollisuudet heijastuvat tauko- ja levähdysalueiden suunnitteluun ja toteutusmahdollisuuksiin.

Turvallisuutta koskevilla linjauksilla on tärkeää nostaa esille liikenneturvallisuuden nollavisio, jota suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tukevat. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ensisijaisena tavoitteena on vähentää liikenneympäristöstä ja olosuhdetekijöistä johtuvia onnettomuuksia ja vähentää kuljettajan virheistä johtuvia onnettomuuksia. Olennaisia toimenpiteitä ovat muun muassa kohtausonnettomuuksia vähentävät keskikaiteet. Toimenpiteisiin kuuluu myös autokannan uudistaminen, jotta uusi aiempaa turvallisempi ajoneuvotekniikka yleistyisi nykyistä nopeammin.

Rataverkon toimenpiteet

Esitetty raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostaminen tulee nostaa ensisijaiseksi toimenpiteeksi, sillä se luo pohjaa muille toimenpiteille ja niiden priorisoinnille. Valtion tulee yhdessä hallinnonalan virastojen muodostaa tiiviissä vuoropuhelussa elinkeinoelämän edustajien ja alueellisten toimijoiden kanssa rautatieliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymä, jossa huomioidaan muun muassa tavaraliikenteen ja kuljetusketjujen tarpeet, henkilöliikenteen palvelut ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeet osana alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Lentoliikenteen toimenpiteet

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa suunnitelmaluonnoksessa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on linjattu sisällytettävän Liikenne 12 - suunnitelmaan. Suunnitelmaluonnos ei sellaisenaan sisällä lentoliikennestrategiaa tai lentoliikenteelle laadittua tulevaisuuskuvausta, vaan toteaa pandemian ja Venäjän Ukrainaan suuntautuneen hyökkäyssodan aikana muuttuneen lentoliikenteen tilannekuvan. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja kotimaan pitkämatkaiselle liikenteelle on olennaisen tärkeä ja lentoliikenteellä on merkittävät kansan- ja aluetaloudelliset vaikutukset. Liikenne 12 -luonnoksessa nykytilannekuvauksesta siirrytään suoraan strategisen lentoasemaverkoston määrittelyyn ilman pitkän aikavälin visiota kansainvälisestä ja alueellisesta saavutettavuudesta tai lentoliikennepalvelujen tavoitetilasta. Luonnoksessa esitetään, että seuraavana työvaiheenaan valtio laatii yhdessä lentoasemanpitäjien kanssa kriteerit strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana ja määrittelee strategisista lentoasemista koostuvan uuden lentoasemaverkoston. Strategista lentoasemaverkostoa ei ole mahdollista määrittellä, ellei lentoliikenteen tavoitetilaa ole määritetty. Lentoliikenteelle tulee laatia pitkän aikavälin strategia ennen kuin lentoasemaverkoston tulevasta rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä. Lentoasemanpitäjät ovat tärkeä sidosryhmä lentoliikenteen tulevaisuuskuvausta määrittelyssä, mutta tärkeimmät sidosryhmät ovat lentoliikennepalveluja käyttävät yritykset ja toimijat sekä palveluntarjoajat. Strategisen lentoasemaverkoston kriteerit tulee määrittellä yhdessä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa. Lentoasematoimintojen yritystaloudellinen kannattavuus ei edusta strategista näkökulmaa, vaan kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen lentoliikenteen kansantaloudelliset hyödyt. Mikäli lentoasemaverkostoa tarkastellaan kapeasti yksinomaan lentoasemaverkoston operatiivisen kannattavuuden näkökulmasta, verkosto supistuisi ja alueellinen saavutettavuus heikkenisi olennaisesti.

Edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa lentoasemaverkostoa koskevana linjauksena oli, että valtio pyrkii huolehtimaan lentoliikenteessä Helsinki-Vantaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Tavoite on tärkeä sekä kansainvälisen että kansallisen saavutettavuuden näkökulmasta. Tästä tavoitteesta ei tulisi luopua suunnitelman päivityksessä.

Lentoasemaverkosto on osa väyläomaisuutta, joka muodostaa alustan eri toimialoja palveleville kaupallisille lentoliikennepalveluille ja huoltovarmalle liikennejärjestelmälle. Valtion tulee tarjota infrastruktuuri alueellisiin lentoyhteyksiin vastaavalla tavalla kuin muillakin liikennemuodoilla. Lentoliikennepalvelujen tulee syntyä pitkällä aikavälillä markkinaehtoisesti, mutta markkinaehtoisia palveluja ei voi syntyä ilman toimivaa lentokenttäinfraa. Suhtaudumme avoimesti lentoasemaverkon hallintatapaa ja liiketoimintamalleja koskevien vaihtoehtojen selvittämiseen ja arviointiin. Liikennemääriltään pienten kenttien hallinto ja operaatiot edellyttävät uudenlaisia yhteistyömuotoja ja toimintatapoja, joihin voi löytyä uusia nykyistä toimintatapaa kustannustehokkaampia ratkaisuja.

Suhtaudumme myönteisesti lentoasemapalvelujen saavutettavuutta parantavien maaliikenneyhteyksien ja -palvelujen kehittämiseen. Ovelta-ovelle-palvelut eivät ole kehittyneet markkinaehtoisesti ja lentoasemien maaliikenneyhteydet ovat viime vuosina heikentyneet. Esimerkiksi kaukoliikenteen linja-autoyhteyksien määrä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja alueellisille lentoasemille on vähentynyt. Myös taksipalvelujen saatavuus on paikoin heikentynyt. Liikennepalvelujen kehittäminen edellyttää liikennemuodot ylittävien raja-aitojen ylittämistä, jotta matkustaja voi saada saman palvelun osana liityntämatkan lähtöpaikasta asemalle sekä asemalta määräpaikkaan.

Julkisesti tuetun henkilöliikenteen analyysissä on todettu, että lentoliikenteessä ostoliikenne aiheuttaa tappioita Finavialle lentoasemien ylläpidossa ja vaikeuttaa markkinaehtoisen liikenteen ja vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien liiketoimintamallien syntymistä ostoliikenteen yhteysväleille. Ostoliikenne on väliaikainen toimenpide, jolla on voitu ylläpitää koronapandemian seurauksena vähentyneen kysynnän hiipumisen aikana säännöllisiä yhteyksiä alueille, joiden saavutettavuus ilman lentoliikenneyhteyksiä heikkenisi merkittävästi. Vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien lentoliikennepalvelujen syntyminen on pitkällä aikavälillä todennäköistä, mutta nykytilanteessa tai lähivuosien aikana näiden palvelujen kaupallistuminen ei Suomen yhteysväleillä ole todennäköistä. Tähän ei ole synnä ostoliikenne, vaan teknologian tuomat esteet ja lentoliikenteen hidas sähköistyminen. Lisäksi on huomattava, että ostoliikenteellä on suorien kustannusten lisäksi merkittäviä taloudellisia hyötyvaikutuksia, jotka syntyvät saavutettavuudesta. Lentoliikennepalvelujen tulee pitkällä aikavälillä syntyä markkinaehtoisesti, mutta siirtymän poikkeuksellisen kysynnän notkahtamisen aikana aloitetusta ostoliikenteestä markkinaehtoiseen liikenteeseen tulee olla hallittu ja markkinaehtoisten palvelujen syntymistä tukeva.

Meriliikenteen toimenpiteet

Satamayhteyksiä koskevissa toimenpiteissä on nostettu esille erityisenä toimenä satamien maantie- ja ratayhteyksien kehittäminen. Myös yhteistyömahdollisuudet meri- ja tieliikennettä palvelevan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi (esimerkiksi LBG) on tärkeää nostaa esille.

Talvimerenkulun rahoitustason pysyvä nostaminen on tärkeä toimi, sillä jäänmurron kustannukset ovat kasvaneet ja kalustoa on tarve vähitellen uusida. Talvimerenkulun sujuvuus on olennaisen tärkeää Suomen kuljetusjärjestelmälle. 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.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelman luonnoksessa pitkäjänteinen perusväylänpidon rahoitustaso kasvaisi vuosina 2029–2037 yhteensä 450–580 milj. eurolla vuodessa. Perusväylänpidon rahoituksen kasvu on tärkeää, sillä se mahdollistaa korjausvelan kasvun pysäyttämisen vuodesta 2029 alkaen. On kuitenkin huolestuttavaa, että korjausvelka kasvaa vielä vuosien 2026–2028 aikana ja korjausvelka päättyy noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2036 mennessä. Hallitusohjelman mukainen korjausvelkapaketti ehditään käyttää loppuun vuosina 2024–2026. Väyläomaisuuden hallinnan kannalta korjaustoimenpiteet tulisi ajoittaa oikea-aikaisesti siten, että korjauskustannukset eivät kasvaisi korjaustoimien aloittamisen pitkittymisen takia ja rahoitusohjelmassa tulisi lisätä perusväylänpidon rahoitusta jo vuodesta 2027 alkaen korjausvelan kasvun lyhentämiseksi.

Luonnoksessa väyläverkon kehittämisen määrärahat vähenevät vuosina 2029–2037 noin 440 miljoonaan euroon vuodessa. On ilmeistä, että liikenneverkon kehittämistarpeisiin ei voida vastata näin niukalla kehittämisrahoituksella, josta osa on jo sidottua rahoitusta muun muassa rautatieliikenteen Digirata-uudistukseen. Kehittämisrahoituksen tason tulisi olla merkittävästi suurempi, jotta sillä voitaisiin vastata kasvaviin kehittämistarpeisiin. Liikenneinfran kehittäminen edellyttää muita rahoitusinstrumentteja, mikäli Liikenne 12 –suunnitelman niukkeneva rahoitusohjelma toteutuu.

Suunnitelmaluonnoksessa linjataan, että erikseen määritellyissä tilanteissa liikennejärjestelmän palvelutasoa voitaisiin laskea tai väylistä voitaisiin luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen kunnissa ei ole riittävä. On huolestuttavaa, että pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan väylistä luopumisesta rahoitustilanteen vuoksi. Väylien karsimisen sijasta väyläverkon rahoitukseen tulee etsiä muita keinoja – verkon supistaminen on äärimmäinen toimenpide, johon tulisi ryhtyä vain erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa.

Vaikka nykyiseen hallitusohjelmaan on sisällytetty erillinen investointiohjelma infrastruktuurin kehittämiseen, väliaikainen investointiohjelma ja nykymallinen Liikenne 12 -rahoitusohjelman luonnoksen mukainen budjettirahoitus eivät anna riittäviä resursseja liikenteen korjausvelan lyhentämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän vuoksi liikenneinfran rahoitustasoa

tulisi pitkällä aikavälillä lisätä määrätietoisesti siten, että kehittämishankkeet voidaan toteuttaa oikea-aikaisesti. Liikenneverkolle kohdistuu kehittämistarpeita, jotka liittyvät muun muassa liikenneturvallisuuden parantamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen. Lisäksi liikenteen digitalisaatio ja automaatio lisäävät myös liikenneinfran ylläpidon ja kehittämisen tarvetta.

Kehittämiseen kohdennettu pysyvä kiinteä suunnittelurahoitus (9 milj. euroa vuodessa) on tärkeä avaus suunnitelmavalmiuden ylläpitämiselle. Jotta investointiohjelmassa olevat hankkeet voisivat edetä ja hankkeille voitaisiin saada rahoitus kansallisista investointiohjelmista tai EU-rahoituksen kanavista, suunnitelmien tulee olla ajan tasalla.

Liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen rahoitustasoon tulisi sitoutua pitkäjänteisesti. Julkisen talouden tilasta johtuen liikenneverkon rahoitustasoa on useina vuosina jouduttu budjettisystä leikkaamaan. Liikenneverkon ylläpidon rahoitustason tulisi olla vakaa ja ennakoitava. Huoli rahoitustasosta liittyy osin myös siihen, sitoudutaanko valtion vuosittaisessa budjetoinnissa Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmaan.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat esittäneet laajasti yhteisen huolensa CEF-rahoituksen jatkuvuudesta, sillä EU-laajuisen TEN-T-verkon kehittyminen edellyttää tulevaisuudessakin merkittäviä investointeja. Investointitarve seuraavan viidentoista vuoden aikana on lähes 900 miljardia euroa. Ilman merkittävää EU:n rahoitusosuutta liikenneverkkojen kehittyminen ei ole mahdollista. EU:n suora CEF-rahoitustuki on ollut keskeinen työkalu tärkeiden hankkeiden toteutuksessa. EU:n budjettineuvotteluissa Suomen tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan EU-tasoisien liikenneinfran rahoitusinstrumentin jatkuminen.

Mahdollisia rahoitusinstrumentteja kansainvälisille yhteyksille ovat EU-rahoitus sekä yhteisinvestoinnit muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa. Liikenteen päästökauppatulot tulisi kohdentaa täysimääräisesti liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen muun muassa lataus- ja jakeluinfrainvestointeja tukemalla. Päästökauppatuloja tulisi mahdollisuuksien ja EU-lainsäädännön mahdollistamissa rajoissa kohdentaa myös infrainvestointeihin ja liikennepalvelujen ostoihin.

Yhtenä vaihtoehtona liikenneverkon investointivajeen korjaamiseksi tulisi harkita nykyisen hallitusohjelman mukaisen investointiohjelman jatkamista siten, että hallituilla valtionomistuksen myynnistä saatavia tuloja tai nykyisiä liikenteestä kerättäviä rahastoitaisiin liikenneinvestointien toteuttamiseen. Tämä varmistaisi, että Suomella olisi tarvittaessa käytettävissään omarahoitusta tarvittaviin kehittämishankkeisiin.

Vaalikausittain vaihtuvat painotukset ja vuosittaiset liikennehankkeiden budjettiperusteiset rahoituspäätökset eivät mahdollista liikenneverkon pitkäjänteistä kehittämistä. Liikenneväylien rahoituksen lisäämiseksi ja vakauttamiseksi liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että liikenteen verotaso laskettaisiin ja osa nykyisistä liikenteen veroista korvattaisiin kilometriverolla. Osa kilometriverosta kerättäisiin tiemaksuluonteisena maksuna, joka kohdennettaisiin väyläverkon

ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Väylämaksuihin perustuva tasainen rahoitus parantaisi merkittävästi kunnossapito- ja investointiohjelman pitkäjänteisyyttä. Uuden rahoitusmallin avulla voitaisiin varmistaa paremmin liikennejärjestelmän kehittämisen ja ylläpidon resurssit ja hyödyntämään myös EU-rahoitusta nykyistä tehokkaammin. Keskuskauppakamari ehdottaa myös tiestön yhtiöittämistä valtionyhtiöksi. Liiketoiminnallisessa mallissa yhtiö voisi käyttää rahoituksenaan sekä vahvaa tasettaan lainanottoon että liikenteeltä perittäviä kilometripohjaisia maksuja väylien kunnossapidon ja kehittämisen rahoittamiseen. Kilometripohjaiseen verotukseen siirryttäessä autojen hankinnan vero poistettaisiin ja ajoneuvo- ja polttoaineveroa laskettaisiin. Uuden kilometripohjaisen maksujärjestelmän käyttöönotto edellyttäisi, että nykyinen liikenteeseen kohdistuva verotus samalla alenisi ja että markkinoilla on maksujen perimiseen toimiva, edullinen ja tietoturvallinen järjestelmä. Nämä ovat aiemmin olleet kompastuskiviä kilometrimaksupohjaisen järjestelmän tiellä, mutta sekä regulaatio että teknologia ovat viime vuosina kehittyneet ja tiemaksujärjestelmistä on kertynyt jo kokemuksia eri maissa. Kilometripohjainen verotus perustuu ajettujen kilometrien määrään ja on suunniteltavissa siten, että verotuksen tasossa otetaan huomioon matkan ajankohta, liikenneympäristö ja ajoneuvon päästöt ja kulutus. Kilometripohjaisen verotuksen suunnittelussa on mahdollista eriyttää ammattimaisen liikenteen verotus henkilöliikenteestä.

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

-

Muut huomiot?

-

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari