

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?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026–2037

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta. Lausuntopyyntö on pyydetty kiinnittämään huomioita erityisesti alla oleviin kysymyksiin. Niiden osalta EK viittaa jäsenliittojen antamiin lausuntoihin ja kommentteihin. EK ei ota kantaa jäsenliittojen lausunnoissa mahdollisesti oleviin ris-tiriitaisiin näkemyksiin.

- Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
- Mielenpitoenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
- Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
- Mielenpitoenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista?
- Muut huomiot?

Elinkeinoelämän viestit liittyvät suunnitelman sisältöön ja toteuttamiseen kolmesta näkökulmasta: 1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden turvaaminen, 2) liikenneinfran rahoitustasot sekä 3) elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n sisällyttäminen osaksi prosessia.

1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden turvaaminen

Geotalouden muutokset haastavat Suomea suhtautumaan uudella tavalla kansainvälisen saavutettavuuden kehittämiseen. Tarvitsemme vahvemmat liikenneyhteydet Eurooppaan ja maailmalle, jotta talous voi kasvaa ja ulkomaankauppa menestyä. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena. Vahvempia liikenneyhteyksiä edellyttää myös turvallisuustilanteen heikentyminen, mikä on jo konkretisoitunut Itämeren toistuvissa tuhotöissä.

Jo pelkästään Itämeren haavoittuvuudet edellyttävät Suomelta uusia logistiikkareittejä turvaamaan liikenneyhteydet muualle Eurooppaan ja maailmalle. Ulkomaanyhteyksien eri vaihtoehtojen selvittäminen on nostettava ykkösagendalle liikennepolitiikan valmistelussa ja valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Suomen tulee löytää kestäviä ratkaisuja isoon haavoittuvuuteensa: olemme logistinen pussinperä, jonka ulkomaankauppa perustuu nyt 95-prosenttisesti Itämeren merikuljetuksiin. Myös kotimarkkinayrityksillä on vahva riippuvuus Itämeren reiteistä ja lentoyhteyksistä. Lentoliikenteen toimintaedellytyksien parantaminen vahvistaa Suomen investointi- ja matkailuvetovoimaa.

Suunnitelmaluonnoksessa on hyvin tuotu esille toimintaympäristön muutokset ja niiden vaikutukset suomen kansainväliselle saavutettavuudelle. Kansainvälisen yhteistyön merkitys korostuu suunnitelmassa. Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantamiseksi suunnitelmassa on useita toimenpiteitä, esimerkiksi vahva pohjoismainen yhteistyö liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Valtio muun muassa arvioi parhaillaan raidelevyden muutostarvetta erityisesti Pohjois-Suomessa sekä selvittää Merenkurkun kiinteää yhteyttä.

Suunnitelma vuosille 2026–2037 on tärkeä lähtökohta yli hallituskausien jatkuvalla kansainväliselle saavutettavuudelle ja sen edellyttämille infrahankkeille. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan saavutettavuuden kehittäminen edellyttää 12-vuotista suunnitelmakautta pidempää horisonttia. Elinkeinoelämän perään kuuluttama ylihallituskautista valmistelua, joka jatkuu 2040- ja 2050-luvuille asti ja edellyttää vahvaa EU-strategiaa ja tahtotilaa.

EK, Palta ja Rakennusteollisuus RT julkaisivat raportin liikenneyhteyksistä, joiden tarkempaa selvitystä suomalainen yrityskehittäjä peräänkuuluttaa. Elinkeinoelämän ehdotukset ovat:

1. Liikennepolitiikan valmistelussa tulee pureutua kolmeen vaihtoehtoiseen kiinteään yhteysväliin Itämeren ylitse: Helsinki–Tukholma (silta/ tunneli), Vaasa–Uumaja (silta/tunneli) ja Helsinki–Tallinna (tunneli). Näiden osalta on selvitettävä myös kumppanuusmahdollisuudet Pohjoismaiden ja Baltian kanssa sekä huomioitava EU:n tahtotila pääkaupunkien yhdistämisestä suurnopeusjunilla.
2. Kytetään Suomi nopeasti eurooppalaiseen rautatieverkkoon Perämeren kaaren kautta rakentamalla EU-raidelevy Haaparannasta Ouluun, Raahen ja Rovaniemelle. Seuraavassa vaiheessa tulee tarkastella eurooppalaisen raidelevyden laajentamista muulle rataverkolle, kuten pääradalle, sekä Tallinnan ja Tukholman suuntiin.
3. Meriliikenteen turvallisuushkiin varautuminen ja kestävien polttoaineiden saatavuuden ja käytön edistäminen. Meriliikenteen päästökauppatulojen kohdentaminen kestävien polttoaineiden hintaeron pienentämiseen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.
4. Lentoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen ja kestävien polttoaineiden edistäminen. Lentoliikenteen päästökauppatulojen kohdentaminen kestävien polttoaineiden hintaeron pienentämiseen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen.

Suomen uudet liikenneyhteydet maailmalle -raportti löytyy kokonaisuudessaan linkistä <https://ek.fi/wp-content/uploads/2025/02/Suomen-kansainvaliset-yhteydet.pdf>.

2) Liikenneinfran rahoitus

Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso nousee vuodesta 2029 alkaen 1,74–1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 saakka rahoitustasot olisivat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan perusväylänpidon rahoitukseen tarvitaan myös vuosille 2026–2028 lisäystä 200–250 M€/v, jotta teiden ja ratojen kuntoa voidaan ylläpitää, eikä korjausvelka kasvaisi.

Kokonaisuutena perusväylänpidon rahoitus on noin 20 miljardia euroa vuosina 2026–2037. Lisärahoituksen tavoitteena on varmistaa koko väyläverkon liikennöitävyys ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille että elinkeinoelämälle. Luonnoksen mukaan korjausvelka kasvaisi suunnitelmakaudella kuitenkin 4,2 mrd. eurosta 6 mrd. euroon.

Väyläverkon kehittämiseen suunnataan rahoitusta yhteensä yli 6 miljardia euroa vuosina 2026–2037, josta toistaiseksi sitomatonta rahoitusta on 2,7 miljardia euroa. Päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia (ml. Digirata).

Kehittämisrahoituksen taso on aivan riittämätön pääteiden ja ratojen akuuttiin kehittämistarpeeseen nähden puhumattakaan kansainvälisen saavutettavuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edellyttämistä uusista tarpeista. Liikenneväylien kehittämisrahoitusta tulisi nostaa vähintään samassa suhteessa kuin perusväylänpidon rahoitusta nostetaan.

Geopoliittinen sijaintimme ja turvallisuustilanteen heikkeneminen edellyttävät vahvempia liikenneyhteyksiä Eurooppaan ja maailmalle. Näitä tulee selvittää ja varautua vuosikymmenten urakkaan myös rahoituksessa. Tämä saattaa edellyttää rahoitustason nostoa kokonaan uudelle tasolle, joka tulee tehdä suunnitelmallisesti ja yhteistyössä EU:n ja kumppaneiden kanssa. EU:ssa valmistellaan uutta budjettikautta ja samaan aikaan saavutettavuus kytetään vahvemmin turvallisuuteen ja puolustukseen. Tämä avaa Suomelle liikenneväylien rahoitukseen uusia mahdollisuuksia, jotka on hyödynnettävä täysimääräisesti.

Mahdollisuudet väyläinvestointien kasvattamiseen syntyvät vain talouskasvun kautta. Suomen taloustilanne on historiallisen heikko. Elinkeinoelämä on tehnyt esitykset talouskasvun vauhdittamiseksi ja ne löytyvät linkistä <https://ek.fi/ajankohtaista/tiedotteet/ek-kasvun-restart-suomi-tarvitsee-rohkeita-paatoksia-talouskasvun-vauhdittamiseksi/>.

3) Elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n sisällyttäminen osaksi prosessia

Elinkeinoelämän järjestöt esittivät syksyllä 2022 pääteiden ja rataverkon vision vuoteen 2050 mennessä. Elinkeinoelämä edellyttää pitkällä aikavälillä pääväylien modernisointia sekä

huonokuntoisten teiden ja ratojen korjausvelan kuromista kiinni. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten taloudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi. Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää, että väylävisio 2050 otetaan lähtökohdaksi ja osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen

Johtaja

Heinonen Ulla
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto EK