

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032

Luonnos 21.2.2021

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tuleva investointiohjelma, liikenneverkon strateginen tilannekuva sekä vaikutusten arviointi muodostavat yhdessä havainnollisen ja monipuolisen kuvan liikennejärjestelmän tilasta Suomessa ja antavat pohjan tulevalle toimintaympäristölle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman merkitys yrityksille on pitkäjänteisyydessä, jolloin voidaan luoda yritysten kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun tulevaisuutta. Liikenneinfran ja -palvelujen kehittyminen pohjustaa toimintaympäristön liiketoiminnan sijoittamiselle ja investoinneille pitkälle tulevaisuuteen.

#### Perusväylänpidon rahoitus

Suunnitelmaluonnoksessa nykyisten liikenneväylien kunnosta huolehtiminen on priorisoitu korkealle nostamalla perusväylänpidon rahoitus noin 1,4 miljardin euron vuositasolle ja varmistamalla tason pysyvyys indeksikorjauksella. Teiden, ratojen ja vesiväylien kunnossapito on ensisijaisen tärkeää myös elinkeinoelämän näkemyksen mukaan.

Kunnossapidon määrärahojen pitkäjänteinen lisääminen parantaa yritysten kilpailukykyä, sujuvaa liikennöintiä ja turvallisuutta sekä vähentää vähitellen väyläverkon korjausvelkaa 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Korjaustoimia tulee kohdentaa tiestölle ja rataverkolle yritystarpeiden mukaisesti.

Perusväylänpidon rahoituksen tulisi noudattaa 1,4 miljardin euron linjasta myös vuosina 2023 ja 2024, jotta palvelutaso ei heikkenisi noina vuosina.

#### Liikenneverkon kehittämisen rahoitus ja investointitarve

Suunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustarve on määritelty noin 500 miljoonaa euroa vuodessa, kun vuosina 2015–2017 rahoitustason on ollut noin 580 M€/v. Liikenneväylien kehittämiseen tulisi varata koko suunnittelukaudeksi vähintään 600 miljoonaa euroa vuodessa, sillä tällaisenaan suunniteltu rahoitustaso ei vastaa pääteiden ja ratojen investointitarvetta. Rahoitustason tulisi olla tällä tasolla myös vuonna 2024, jolloin suunnitelmassa on muista vuosista poiketen huomattavan alhainen 430 miljoonan euron taso.

Pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa, ja tärkeimmät parantamiskohteet sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta on kuvattu strategisessa tilannekuvassa. Pääratojen parantamistarve on 1,5–2 miljardia euroa, ja puutteet on analysoitu samoin strategisessa tilannekuvassa.

#### Painotus myös tieinvestointeihin

Liikenneverkon kehittämisessä tehtäisiin kaksi linjanmuutosta, joista toinen on painotuksen siirtäminen tiestöltä raideliikenteeseen.

Vuosina 2015–2021 tiestön osuus kehittämisrahoituksesta on ollut keskimäärin 65 % ja osuus laskisi noin 40 %:iin vuoteen 2032 mennessä. Samaan aikaan raideliikenteen osuus kaksinkertaistuisi nykyisestä noin 30 %:sta lähelle 60 %:ia. Raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta suunta on hyvä, mutta tieliikenteen osalta rahoitussuunnitelma on riittämätön.

Suomessa tavaraliikenteestä 86 % on tieliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetukset keskittyvät pääteille. Tieverkkoa tulee kehittää logistisen kilpailukykyyn, aikataulujen luotettavuuden, turvallisuuden, päästöjen vähentämisen sekä automaation käyttömahdollisuuksien vuoksi. Alemmalla tieverkolla tarvitaan täsmäparannuksia yritystarpeiden mukaisesti.

Henkilöliikenteestä tieliikenteen osuus on vielä suurempi, noin 90 %. On ilmeistä, että tieliikenteen kysyntä pysyy vahvana myös tulevai-suudessa.

Tieliikenteestä tulee ilmastotavoitteiden kannalta kestävä kulkumuoto. Liikenteen päästöt on tarkoitus puolittaa suunnitelmakaudella, ja liikenteestä tulee lähivuosisikymmeninä hiilineutraalia muiden toimialojen tapaan. Suunnitelman visiossa ja toimenpiteissä tulisi huomioida tieliikenteen merkitys tulevaisuuden kestävässä kulkumuotona raide- ja vesiliikenteen ohella.

Toinen linjamuutos olisi lisätä suunnitelmakauden puolivälistä lähtien kuntien saamien avustusten, palvelujen ja MAL-sopimusten rahava-rausten osuutta valtion liikenne-rahastuksesta. MAL-sopimukset laajennetaan koskemaan seitsemää kaupunkiseutua.

Valtion ja kuntien välisiä rahoitusvastuita tulisi arvioida laajemminkin etenkin, kun valtion omalla liikenneverkolla on merkittäviä investointitarpeita.

Yhteisrahoitusmallin osalta linjataan, että valtion osallistuminen määritellään kategorisesti prosenttiosuutena kohteen erityispiirteistä riippumatta. Rahoittajaosapuolten intressit voivat vaihdella hankekohtaisesti erittäin paljonkin, joten linjasta on syytä harkita uudelleen.

#### Investointiohjelman rakentaminen

Lausuttavana oleva kokonaisuus ei sisällä vielä varsinaista investointiohjelmaa, joka kuitenkin on erittäin keskeinen osa suunnitelmaa ja sen merkitystä elinkeinoelämälle. Väylävirasto laatii inventointiohjelman jo päätettyjen ja toteutuksessa olevien hankkeiden lisäksi seuraavaksi 6–8 vuodeksi, mikä konkretisoi hankkeiden toteuttamisjärjestyksen ja rahoituksen.

Kun konkreettinen investointiohjelma tehdään ja siihen sitoudutaan parlamentaarisesti, saadaan pitkäjänteisyys toteutumaan liikenneinfraan kehittämisessä. Seuraavilla hallituskausilla suunnitelmaa jatketaan aina neljä vuotta kerrallaan.

Investointiohjelmaa voidaan rakentaa useita eri näkökulmista, jotka vahvistavat toisiaan. Elinkeinoelämän kannalta kiinnostavia ovat pääväylien kehittäminen, liikennemuotojen välisen kilpailun edistäminen (modal shift), liikenteen päästöjen vähentäminen, EU-rahoituksen maksimointi sekä linkki talouden strategioihin eri toimialojen kannalta.

Elinkeinoelämälle on tärkeää, että investointiohjelmalla kuvataan yri-tystoiminnalle riittävällä tarkkuudella, miten pääliikenneverkkoja kehi-tetään seuraavan kahdentoista vuoden aikana. Elinkeinoelämän kes-kusliitto EK toivoo, että suunnitelman rahoitustasoa kasvatetaan vas-taamaan valtion pääliikenneverkon liikennekysyntää ja kehittämistar-peita.

Liikennemuotojen välisen kilpailun edistäminen raide- ja vesiliiken-teen kannalta on kiinnostava sekä liikennemarkkinan toimivuuden et-tä liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta. Rahoitussuunnitel-massa painotus tukee raideliikenteen houkuttelevuuden paranemista. Millainen konkreettinen investointiohjelma edistäisi liikennemuotosiir-tymää, ja voidaanko tunnistaa investointijärjestys sinne, missä potenti-aali on suurin kannattaville palveluille. Yhdistettyjen kuljetusten pilo-tointi tulisi toteuttaa siten, että mukana on useita kilpailevia liikenne-palvelujen tarjoajia. Yhdistettyihin kuljetuksiin tarvitaan uudenlaisia konsepteja, jotka voisivat menestyä liikennemarkkinassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on merkitys liikenteen päästövä-hennystavoitteiden saavuttamiselle. Tieliikenteen sujuvuus ja päällys-teiden kunto vähentävät tieliikenteen päästöjä. Raide- ja vesiliikennet-tä edistävät investoinnit toimivat samaan suuntaan. Liikenneväylien kunnossapidon ja kehittämisen päästövähennysvaikutukset on arvioi-tava investointiohjelman yhteydessä, ja ne kuuluvat myös osaksi fos-siilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteitä.

Liikennejärjestelmä palvelee yhteiskunnan kaikkia toimintoja ja sitä on syytä peilata talouden strategioihin eri toimialojen kannalta, kuten uu-distuvan teollisuuden kuljetustarpeet tai matkailun liikkumistarpeet. Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja toimialaliitot toivovat hyvää vuoro-vaikutusta investointiohjelman laatimiseen ja vaikutusten arviointiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman talous- ja työllisyysvaikutusten arvi-ointia tulee kehittää.

Suunnitelmaluonnoksessa on käsitelty kattavasti eurooppalaisia lii-kenneverkkoja ja EU-rahoitusta. EU-rahoituksen saannolle tulisi aset-taa aiempaa kunnianhimoisemmat tavoitteet ja varmistaa, että Suomal-la on tulevien rahoitushakujen tahdissa jatkuvasti vireillä kriteerit täyt-täviä hankkeita. EU-rahoituksen maksimoimiseksi tulisi olla oma vai-heistettu suunnitelmansa, jotta tässä tavoitteessa onnistutaan.

Joitakin toimintatapakysymyksiäkin nousee, esimerkiksi jos yksittäisen yrityksen investointien edistämiseksi tarvitaan liikkumavaraa ja täsmä-toimia, olisivatko nämä lisäyksiä suunnitelman rahoitukseen vai pois aiemmin linjatusta valtakunnallisesta kehittämisohjelmasta.

Liikenteen verot ja maksut

Luonnoksessa tulisi esittää perustiedot liikenteen verotuksesta. Suunnitelman arvio, että väyläverkon käytöstä veloitetaan Suomessa maltillisesti, on syytä tarkistaa. Tieliikenteen verotuotto valtiolle on merkittävä, noin kahdeksan miljardia euroa vuodessa, josta noin kolme miljardia tulee arvonnäverotuksen kautta.

Tieliikenne on erittäin korkeasti verotettua Suomessa. Suomen talouden kokoon suhteutettuna Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän. Ruotsi käyttää noin puolet kerätyistä veroista liikenneinfran rahoittamiseen, Suomi vain noin viidesosan. Ruotsi investoi liikenneinfraan kaksinkertaisesti Suomeen verrattuna ja rahoittaa perusväylän-pitoa puolitoistakertaisesti

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Petri Vuorio

Johtaja

Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

**Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

-

**Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

-

**Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

-

**Vaikutusten arviointi**

**Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

-

**Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

-

**Yleistä**

**Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

-

Vuorio Petri  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK