

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Suomen Yrittäjät pitää hyvänä, että valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan. Suunnitelmassa olevat kolme keskeistä tavoitetta (saatavuus, kestävyys ja tehokkuus) ovat pääpiirteittäin hyvät. Näiden lisäksi suunnitelman keskiössä tulee olla kuljetuksien tehokkuus ja toimintavarmuus. Syrjäinen sijainti keskeisistä vientimarkkinoista, pitkät välimatkat ja vaikeat talviolosuhteet tekevät yritysten logistiikasta ja alueiden tavoitettavuudesta hankalan. Tavaroiden kuljetusmatkat ovat Suomessa Euroopan pisimpiä, joten liikenteen palvelut ovat niin yrityksille kuin kansantaloudelle tärkeitä. Suunnitelman toteutuksessa päähuomio on kiinnitettävä alueiden saatavuuteen, liikenteen sujuvuuteen ja infrastruktuurin tasoon yritysten toimintaedellytyksiä silmällä pitäen.

Tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi:

Liikenneverkkojen keskeiset ongelmat liittyvät nykyisten tieverkoston ja rautateiden ylläpidon riittämättömään rahoitukseen ja korjausvelan hallintaan. Etenkin tieverkoston kunto vaikeuttaa yritysten toimintaedellytyksiä. Jopa 30 prosenttia yrityksistä kokee, että tiestön kunto haittaa yrityksen toimintaa.

- Tiestön korjausvelkaa tulee pienentää.

Lentoliikenteellä on keskeinen merkitys matkailualalle ja kansainvälisille yrityksille. Lentoja ja lentokenttien palvelukapasiteettia on oltava riittävästi. Myös rataverkolla on iso rooli henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä yritysten logistiikkaketjun osana. Kattava satamaverkosto ja meriliikenne ovat viennin kannalta välttämätön osa järjestelmää.

- Pitkämatkaisen joukkoliikenteen osalta tulee varmistaa alueiden saavutettavuus ja Suomen kansainväliset yhteydet. Viennin kannalta keskeisten reittien toimivuus tulee taata.

On myös tärkeää huolehtia siitä, että liikenneverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa otetaan huomioon maan ja maakuntien eri osien erilaiset elinkeinopoliittiset tarpeet.

Suomen julkisella taloudella on kestävyysvajeongelma ja taloudelliset resurssit sitä myöten tällä vuosikymmenellä niukat. Julkinen talous jää koronakriisin jälkeen varsin heikkoon tilaan. Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisiin tehokkuuteen tulee kiinnittää huomiota.

- Tulevia kehittämisinvestointeja tulee priorisoida laajojen taloudellisten analyysien avulla (kustannus-hyötysuhde). Myös digitaalisuuden laajemmalla hyödyntämisellä voidaan parantaa tehokkuutta.

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

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikennejärjestelmän suunnitelmaluonnoksessa lisärahoitusta on priorisoitu olemassa olevan liikenneverkon kunnossapitoon. Kuten aikaisemmin todettiin, liikenneverkkojen keskeiset ongelmat liittyvät nykyisen tieverkoston ja rautateiden ylläpidon riittämättömään rahoitukseen ja korjausvelan hallintaan, joten pidämme rahoituksen priorisointia oikeasuuntaisena. Tiestön kunnolla on suora yhteys alueelliseen aktiviteettiin. Hyvä tieverkko on välttämätön läpi Suomen. Rahoituksen suuntaaminen riittävässä määrin tiestöön ja maanteiden talvihoitoon tulee varmistaa.

Pidämme hyvänä suunnitelman linjausta, jossa valtion väyläverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet. On ymmärrettävää, että samalla osalla vähäliikenteisistä liikenneverkoista korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten. On kuitenkin huolehdittava, että myös pienten yritysten toimintaedellytykset tulee huomioitua vähäliikenteisillä osuuksilla.

Väyläverkon ylläpidon lisärahoituksen ja korjausvelan vähentämisen myötä kehittämisinvestointien rahoitus pysyy aikaisempien vuosien tasolla. Maantieverkon kehittämisessä rahoitusta kohdistetaan suunnitelman mukaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lähtökohta on hyvä.

Suunnitelmassa todetaan, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan suuremmat kuin käytettävissä oleva rahoitus. Jotta kuljetusten tehokkuutta ja saatavuutta pystytään jatkossa kehittämään, on tärkeää, että myös muita mahdollisia rahoitusratkaisuja haetaan aktiivisesti. Suunnitelmaluonnoksessa on hyvin tuotu esiin yhteisrahoitusmalli ja EU:n rahoitusinstrumentit. Näiden edistämiseksi tulee olla aktiivinen, jotta suunniteltuja kehittämisinvestointeja esimerkiksi ratainvestointien osalta pystytään toteuttamaan. Myös EU:n elpymisvälineen rahoitusta voidaan kohdentaa väyläverkon kehittämiseen.

**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?**

-

Seppänen Sampo  
Suomen Yrittäjät ry