

Asia: LVM/1354/01/2019

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

### Suunnitelmaluonnos

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

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit kiittävät mahdollisuudesta lausua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi.

Kauppakamarit pitävät tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on viety ansiokkaasti eteenpäin, suunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan liikennepolitiikan pitkäjänteiselle kehittämiselle yli hallituskausien. Kauppakamarit pitävät suunnitelman kirjauksia yleisellä tasolla hyvinä.

Suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi kirjatut toimenpiteet ovat pääosin onnistuneita. Kauppakamarit kuitenkin haluavat nostaa esille, että saavutettavuuden tavoite on jätetty suunnitelmaluonnoksessa hyvin yleiselle tasolle. Lisäksi kauppakamarit näkevät tarpeellisena, että suunnitelmaluonnoksessa korostettaisiin voimakkaammin sitoutumista liikenneinfran pitkäjänteiseen kehittämiseen, suunnitelma ja rahoitusohjelma on alisteinen tulevien hallitusten päätöksille kehys- ja talousarviopäätöksistä.

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

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

Kauppakamareiden näkemyksen mukaan liikenteen infraan käytettävä rahoitustaso ei ole riittävän korkealla tasolla vastaamaan siihen tarpeeseen, joka meillä on infran korjaus- ja investointivelan takaisin maksamiseksi. Suunnitelmassa todetaan, että rahoitustason tavoite on yhden prosentin osuus BKT:stä. Tämä on kauppakamareiden mukaan kannatettava ajatus. Kuitenkin lausunnolla olevassa luonnoksessa on ristiriitaisuuksia edellä mainitun kirjauksen ja esille tuotujen rahoitustasojen välillä. Lisäksi rahoitus on sidottu tämän hallituskauden osalta julkisen talouden suunnitelmaan, mutta tämän jälkeen rahoituksellinen pohja lepää seuraavien hallitusten lisärahoituksen varassa.

Perusväylänpidon osalta kauppakamarit pitävät myönteisenä kehityksenä perusväylänpidon rahoitustasoa vuodesta 2025 alkaen ja siihen liittyvää indeksikorotusta. Suunnitelman indeksikorotus on myönteinen asia, indeksikorotus tulee pitää mukana suunnitelmassa myös jatkossa. Lyhyellä aikavälillä vuosien 2023 ja 2024 rahoituksen notkahdus on myös huomioitava osana suunnitelmaa. Kauppakamarien näkemyksen mukaan rahoituksen notkahdukset eivät palvele pitkäjänteistä suunnittelua tai kehittämistä.

Kehittämisinvestointien osalta kauppakamarit esittävät huolensa siitä, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat huomattavasti suuremmat kuin suunnitelman mukainen rahoitustaso on. Suunnittelukauden 6,1 miljardin euron kehittämisrahoitus tarkoittaa käytännössä huomattavaa laskua verrattuna esimerkiksi vuosien 2015–2017 rahoitustasoon. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan suunnitelman kirjaus siitä, että kehittämisinvestointeja tehdään vain, kun ne ovat ainut mahdollisuus merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa, ei ole kannatettava linjaus. Kauppakamarit eivät näe näitä toimenpiteitä kehittämisinvestointeja, vaan infran verkon normaaleina toimenpiteinä. Suunnitelman kunnianhimmottomuus kehittämisinvestoinneissa myös rapauttaa kasvun ja työllisyyden edellytyksiä eri puolilla Suomea.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen on kauppakamareiden mukaan hyvä ajatus. Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, että liikenneinfrastruktuurihankkeisiin käytetyt varat voivat kokonaisuutena lisääntyä, mikäli väyläverkon budjettikehykseen mahtumattomia kannattavia hankkeita saadaan aloitettua. Ulkopuoliksi rahoittajatahoiksi nimetään EU, kaupungit, kunnat ja yksityiset tahot. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan on tärkeää, että suunnitelmassa tuodaan selkeästi esille, että tämä ulkopuolinen rahoitus ei sisälly nyt suunnitelmassa esitettyihin lukuihin. Yhteisrahoitusmallin osalta kauppakamarit ilmaisevat huolensa kaupunkien ja kuntien mahdollisuudesta osallistua valtion aiemmin kokonaan rahoittamiin hankkeisiin ja tästä mahdollisesti seuraavaan alueiden elinvoiman heikkenemiseen. Pelkona on, että tällä kirjauksella saatetaan riskeerata suunnitelman perimmäiset tavoitteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisestä. Edellä mainittu liittyy kiinteästi myös siihen, kuinka suunnitelmassa on esitetty kustannusosuudet eri hankkeissa. Kauppakamarit näkevät, että hankkeiden yksituumainen kustannusjakomalli ei huomioi riittävällä tavalla hankkeista saatavaa hyötyä ja rahoittajaosapuolten mahdollisuuksia osallistua rahoitukseen. Kauppakamarit ehdottavat, että täsmällisten prosenttiosuuksien sijaan suunnitelmaan kirjattaisiin vaihteluväli osuuksille.

Suunnitelmassa todetaan, että ”Liikenneverkon uusia kehittämishankkeita tehdään, kun se on ainut mahdollisuus valtakunnallisesti merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa”. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tämän ei pitäisi olla suunnitelman kirjauksena, suunnitelmaa tehdään liikenneverkon pitkäjänteisen kehittämisen pohjaksi.

Liikennepäästöjen vähenemisen osalta suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ”liikenteen päästöjen väheneminen edellyttää käyttövoimavaihtojen lisäksi etenkin henkilöautoliikenteen liikennesuorituksen vähentymistä”. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tässä kohdassa tulee huomioida todelliset mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttöön eri alueilla. Lisäksi tekstissä tulisi huomioida liikennemuutosiirtymä yhtenä keinona vähentää liikenteestä aiheutuneita päästöjä ja siihen liittyvät toimet. Suunnitelmaluonnoksessa esille nostetun sisävesiliikenteen osalta kauppakamarit korostavat, että valtion tulisi tehdä hyöty/kustannusanalyysi sisävesiliikenteen EU-lainsäädännön osalta. Osana EU:n tavoitteita on siirtää kuljetuksia sisävesille ja tätä kehityssuuntaa tulee myös arvioida osana nyt lausunnolla olevaa suunnitelmaa.

Kauppakamarit pitävät suunnitelmaluonnoksessa tehtyjä EU-rahoitukseen liittyviä kirjauksia kattavina. TEN-T verkon kriteerien täyttyminen ydinverkolla ja kattavalla verkolla on tuotu suunnitelmaluonnoksessa esille, tämän osalta Kauppakamarit pitävä tarpeellisena tarkempia kirjauksia, miltä osin kriteerit täyttyvät sekä mikä on kustannusarvio niille osille, missä kriteerit eivät täyty.

Kauppakamarit pitävät erittäin hyvänä kirjausta siitä, että Suomi vaikuttaa TEN-T asetuksen uudistukseen. On kuitenkin huomioitava, että TEN-T asetuksen perimmäinen tarkoitus on lisätä yhteen liitettävyyttä EU:ssa ja silloin kansallista tarpeista nouseva vaikuttamistyö ei saisi johtaa yhden valtion eristäytymiseen muista jäsenvaltioista. Tähän liittyen suunnitelman kirjaus maanteiden ydinverkon kriteerien täyttymistä tarkastelusta vuonna 2024 ja tarvittaessa tehtävän hakemuksen liikenneverkon laatuvaatimuksista poikkeamiseen ei ole kauppakamarien näkemyksen mukaan tarkoituksenmukainen lähtökohta Suomen TEN-T politiikan kehittämiseen.

Verkkojen Eurooppa-välineen kuvaus on pääosin onnistunut. Kauppakamarit kuitenkin pyytävät poistamaan kirjauksen siitä, että tukea voi hakea ainoastaan hankkeille, joiden hyöty-kustannussuhde on enemmän kuin yksi. Tätä ei ole kirjattu TEN-T asetukseen tai CEF-asetukseen ja hyötykustannuslaskentamallit vaihtelevat eri maiden välillä suuresti.

Rail Baltican edistämiseen liittyvä kirjauksen osalta jää epäselväksi, miten Suomi edistää sen toteutumista. Tähän kauppakamarit toivoisivat tarkempaa kirjausta. Kaupunkiseutujen raidehankkeiden CEF-rahoituksen osalta Kauppakamarit pyytävät lisäämään kirjaukseen ”kaupunkiseutujen raidehankkeille haetaan CEF-rahoitusta, mikäli ne ovat tukikelpoisia...” ..Suomen valtio vaikuttaa tukikelpoisuuden kriteereihin EU-tasolla osana TEN-T suuntaviivauudistusta ja CEF-työohjelmia.

Kansainvälisen vaikuttamisen (5.6.3) osalta kauppakamarit pitävät lausuntoluonnoksen kirjauksia hyvinä. Kauppakamarit kuitenkin pyytävät, että yhteistyön ja vaikuttamisen osalta yhteistyön tiivistäminen sidosryhmien kanssa kirjattaisiin tähän kohtaan sekä kiinnittää huomiota siihen, että keinovalikoimaa näiden päämäärien saavuttamiseksi tulisi avata tekstissä laajemmin. Molemmat edellä mainitut tekijät edesauttavat Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamista ja EU:n sisämarkkinoilla toimivien suomalaisyritysten tasa-arvoisen kilpailuasetelman varmistamista.

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

Liikennepolitiikkaan ja -suunnitteluun saadaan suunnitelman avulla pitkäjänteisyyttä. Tämä on tärkeä säilyttää myös tulevina vuosina, etenkin kun suunnitelman toteuttaminen on alisteinen tulevien hallitusten kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Digitalisaatioon liittyen suunnitelmassa nostetaan esille fyysisen infran täysi hyödyntäminen. Tämä on erittäin kannatettava ajatus, kauppakamarit kuitenkin pyytävät kuitenkin huomioimaan, että liikenteen automatisaation ja digitalisaation hyödyntäminen onnistuu vasta kun fyysinen infra on riittävän hyvässä kunnossa.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille, että liikennejärjestelmän toimijoiden tietoisuuden lisäämistä, roolien ja vastuiden selkeyttämistä osana ilmastonmuutokseen sopeutumista. Kauppakamarien näkemyksen mukaan tässä kohdassa on myös syytä kiinnittää huomiota siihen, että itse liikennejärjestelmän toimintakykyä (resilienssi) ilmastonmuutokseen sopeutumisessa tulisi lisätä osana tehtäviä ratkaisuja.

Suunnitelmaluonnoksessa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota siihen, että liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikuttavat myös hallinnossa tapahtuvat muutokset, esimerkiksi sosiaali- ja terveyshuollon uudistus. Kauppakamarit jakavat tämän näkemyksen ja korostavat, että mikäli kuntien kyky investoida heikkenee, se tarkoittaa myös alueiden saavutettavuuden heikentymistä ja sitä kautta alueiden elinvoiman heikentymistä.

## Vaikutusten arviointi

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

-

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

Vaikutusten arvioinnin merkitys on tunnistettu hyvin suunnitelmaluonnoksessa. Ympäristövaikutusten lisäksi kauppakamari pyytävät lisäämään suunnitelmaluonnoksen tähän kohtaan liikennejärjestelmätyön talousvaikutukset. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kattavasti tuotu esille talous- ja työllisyysvaikutuksia, tietoa näistä vaikutuksista tulisi kytkeä osaksi suunnitelmaluonnosta, siten liikennejärjestelmän vaikutuksia voidaan myös ohjata.

## Yleistä

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

Lisäksi kauppakamarit pyytävät, että vuorovaikutukseen panostetaan tulevaisuudessa, sidosryhmät tulee ottaa mukaan valtion kehittämään liikennejärjestelmätyön yhteismalliin. Kuulemistilaisuudet ovat hyvä alku vuorovaikutukselle, mutta syvempää keskustelua tarvitaan että liikennejärjestelmää voidaan kehittää tulevaisuudessa.

Suunnitelmassa on luotu uusi hallintomalli, joka pohjautuu Liikenne- ja viestintävirasto tuottamaan strategiseen tilannekuvaan, Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ja Väyläviraston tuottamaan

investointiohjelmaa 6-8 seuraaville vuodelle. Näiden osalta on tärkeää varmistaa, että eri prosesseissa aidosti kuullaan kaikkia alueita Suomessa, samoin kuin sidosryhmiä ja aito vuorovaikutus varmistetaan erityisesti strategisen tilannekuvan osalta, joka määrittää vahvasti tulevaisuudessa tehtäviä toimenpiteitä.

Wood Päivi  
Keskuskauppakamari