



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

5.3.2026

Lausunto

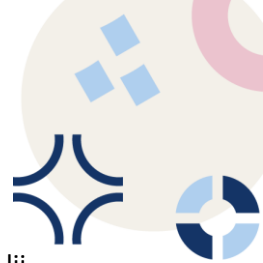
Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12).

Suunnitelmalla on olennaisen tärkeä rooli liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä. Keskuskauppakamari kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä aktiivisesta sidosryhmävuoropuhelusta suunnitelman laatimisen eri vaiheissa. Työn arvoa ja yli hallituskausien ulottuvaa vaikuttavuutta lisää suunnitelman valmisteluun osallistuneen parlamentaarisen työryhmän tuki.

Esitämme suunnitelmaan seuraavia huomioita, joita on kuvattu tarkemmin tässä lausunnossa:

1. Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi suunnitelmaa tulisi täydentää asettamalla tavoitetilä Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja priorisoimalla kansainvälisten yhteyksien kehittämishankkeiden toteutusjärjestys. Yhteyksien kehittäminen edellyttää määrätietoista yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettavaa visiota, joka vahvistaa Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon ja ydinkäytävien rakentumista.
2. Liikennejärjestelmän kehityksen tulee tukea liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot sekä vuonna 2028 alkavan tieliikenteen päästökaupan tulot 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.
3. Lentoliikenteelle tulee laatia pitkän aikavälin strategia ja tavoitetilä ennen kuin lentoasemaverkoston tulevasta rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä. Strategisen lentoasemaverkoston kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen saavutettavuuden kansantaloudelliset hyödyt.
4. Perusväylänpidon määrärahasoa tulisi nostaa 1,8 mrd. euroon vuodessa jo vuosina 2027–2028, jotta korjausvelan kasvu voitaisiin pysäyttää.
5. Liikenneverkon kehittämisrahoituksen tason tulisi olla esitettyä suurempi, jotta sillä voitaisiin vastata kasvaviin kehittämistarpeisiin. Sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisrahoitus täydentää kehittämisinvestointien rahoitusta.
6. Liikenneinfran kehittäminen edellyttää budjetin ulkopuolisia rahoitusinstrumentteja, sillä Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma ei mahdollista korjausvelan lyhentämistä ja



kehittämisinvestointien toteuttamista. Liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että osa liikenteen veroista kohdennettaisiin väyläverkon ylläpitoon ja kehittämiseen suunnattavaan rahastoon.

Kuljetusjärjestelmän kehittäminen ja logistiikan kilpailukyky

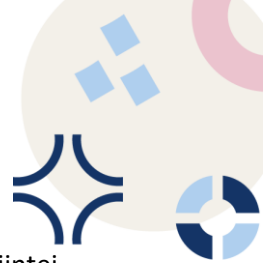
Keskuskauppakamari kiittää elinkeinoelämän tarpeiden esille nostamista suunnitelman taustassa, visiossa ja tavoitteissa. Logistiikan merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyllä on olennaisen tärkeä. Liikenne- ja kuljetusjärjestelmän tulee tukea yritysten kilpailukykyä. Maantieteellisestä sijainnista ja aluerakenteesta johtuen logistiikkakustannukset ovat Suomessa muita maita korkeammat. Kilpailu kansainvälisillä markkinoilla edellyttää Suomen logistiselta järjestelmältä muita maita suurempaa tehokkuutta.

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-sääntelyyn ja kansainväliseen sääntelyyn liittyvät maksut ja velvoitteet kuten EU:n päästökauppa sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvelvoitteet muodostavat nostavat logistiikkakustannuksia. 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.

Yleisenä huomiona esitämme, että hankearviointia tulisi tulevaisuudessa kehittää siten, että tavaraliikenteen näkökulma ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet voitaisiin ottaa nykyistä painokkaammin huomioon yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa. Tie- ja ratahankkeiden arvioinnissa painottuvat henkilöliikenteen kannalta tärkeät hankkeet, sillä merkittävä osa hankkeiden hyödyistä koostuu vilkasliikenteisten yhteyksien parantamisen aikakustannussäästöistä. Kuljetusten näkökulmasta tieverkon kehittämisen painopisteet ovat osin samat kuin henkilöliikenteellä, mutta erityisesti elinkeinoelämälle tärkeät alemman tieverkon kehittämistarpeet jäävät liikennemääriin ja aikakustannussäästöihin perustuvissa tarkasteluissa pienelle painoarvolle.

Kansainvälisten yhteyksien kehittäminen edellyttää yhteistä visiota eurooppalaisista liikennekäytävistä

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta Itämeren merenkulun sujuvuuden varmistaminen on ensisijaisen tärkeää. Lisäksi tulevaisuudessa on välttämätöntä kehittää vaihtoehtoisten kansainvälisiä yhteyksiä. Liikenne 12 -suunnitelmaa olisi tarpeen täydentää parlamentaarisesti laadittavalla visioilla Suomen tulevista kansainvälisistä yhteyksistä. Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon rakentamisesta Pohjoismaissa kuvaava visio tulisi muodostaa yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa. Esillä olleet uudet kiinteät yhteydet, kuten Tallinnan yhteys, Vaasan ja Uumajan välinen yhteys tai Tukholman yhteys ovat mittavia investointeja, jotka vaativat toteutuakseen vuosikymmeniä. Suomella ei tällä hetkellä ole yhteistä näkemystä läntisen ja eteläisen yhteyden kehittämisestä ja hankkeiden priorisoinnista, joten mahdollisuudet hakea EU-rahoitusta kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen rajoittuvat tällä hetkellä ensisijaisesti sotilaallisen liikkuvuuden hankkeena etenevään Rail Nordicaan. Jotta kansainvälisten yhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa olisi mahdollista edetä,



vaihtoehtoiset yhteydet tulisi arvioida ja priorisoida yhteisellä kriteeristöllä. Itämeren ylittävien kiinteiden yhteyksien selvittämiseen sekä kansainvälisten yhteyksien osana toimivan ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta tärkeän tie- ja rataverkon kehittämiseen voidaan hyödyntää myös EU-rahoitusta.

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. Tarvetta on erityisesti poikittaisten kaupunkiseutujen välisten yhteyksien kehittämiseksi.

Keskuskauppakamari kannattaa MAL-sopimusten sisällyttämistä Liikenne 12 -suunnitelmaan. Viime vuosina MAL-sopimukseen on sisällytetty myös laajoja päätieverkon kehittämishankkeita. MAL-sopimukset eivät ole oikea instrumentti laajojen päätieverkon kehittämishankkeiden läpivientiin, vaan ne tulisi valtakunnallisen luonteensa perusteella toteuttaa valtion rahoituksella. MAL-sopimusten toimenpiteissä tulee painottaa kaupunkiseutukohtaisia kehittämisinvestointeja. MAL-sopimukseen tulisi sisällyttää myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen yhteisrahoitteisesti.

Liikennesektorin käyttövoimamurroksen edistäminen ja päästöjen vähentäminen

Liikenne 12 -suunnitelmassa yhdeksi tavoitteeksi tulee nostaa liikenteen käyttövoimamurroksen edistäminen. Liikennejärjestelmän kehitys tukee koko liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin. Liikenteen sähköistyminen ja hiilineutraalien vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymisen edellyttää pitkäjänteisiä lataus- ja jakeluinfrastruktuuriin ja ajoneuvohankintoihin kohdistuvia kannusteita. Vuonna 2028 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.

Yleisesti lataus- ja jakeluinfra ja laajemmin myös huoltoasemaverkosto tulisi nähdä osana liikenneinfraa. Raskaan tieliikenteen latausinfra on toistaiseksi pääosin yksityistä ja sähköisten kuorma-autojen määrä kannassa ei vielä mahdollista kuorma-autojen latausinfraan markkinaehtoista kehittämistä. Bio-kaasulla 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 riittävän jakeluasemaverkoston säilyminen, sillä käyttövoimamurroksen edetessä kysyntä siirtyy yhä selvemmin sähköön, mutta autokannan hitaan uusiutumisen takia bensiinin ja dieselin koko valtakunnan 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. Liikennejärjestelmän tulisi mahdollistaa saumattomien liikenne-
muotojen 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 kes-
kenään.

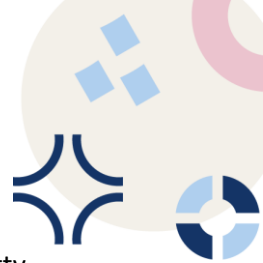
Muiden liikennepalvelujen kehittämisen toimenpidesuunnitelmaan sisältyy julkisesti järjestettyjen kul-
jetusten tietopohjan rakentaminen. Tietopohjan vahvistaminen on kannatettavaa ja digitalisaatiota
kehittämällä voidaan parantaa palvelujen palvelutasoa ja kustannustehokkuutta.

Osana logistiikan digitalisaatiota on tärkeää tunnistaa kansainvälisen kaupan asiakirjojen digitalisaation
nopeuttaminen. Kansainvälisen kaupan yhdeksi haasteeksi on tunnistettu se, että kuljetusmuotokohtai-
set asiakirjat eivät ole siirtokelpoisia. Kuljetusmuotokohtaisten rahtikirjojen rajoitettu luonne on ka-
ventanut rahdin rahoitusmahdollisuuksia ja rajoittanut maksuliikennettä. YK:n kansainvälisen kauppaa-
oikeuden toimikunnan valmistelemissa sopimusluonnoksessa on määritelty instrumentti, joka muo-
dostaisi periaatteet kuljetusmuotojen välillä siirrettävälle rahtiasiakirjalle (Negotiable Cargo Docu-
ment). Sopimusluonnos sisältää määräyksiä muun muassa vaihdantakelpoisen rahtikirjan asettami-
sesta, sisältövaatimuksista ja oikeusvaikutuksista, haltijan oikeuksista ja vastuista sekä oikeuksien siir-
ttämisestä. Vaihdantakelpoiset rahtikirjat helpottaisivat vientiyritysten ja rahoituslaitosten toimintaa
kansainvälisillä markkinoilla ja avaisivat tietä logistiikan ja remburssikaupan digitalisaatiolle sekä yhdis-
tettyjen kuljetusten hyödyntämiselle kansainvälisissä kuljetusketjuissa. Keskuskauppakamari kannus-
taa valtioneuvostoa hyväksymään sähköiset rahtikirjat hyväksyvän valtiosopimuksen ja valmistelemaan
pikaisesti kansalliset lainsäädäntömuutokset, jotka mahdollistaisivat kansainvälisen kaupan sähköisten
asiakirjoja koskevan MLETR (Model Law of Electronic Transferable Record) -sääntelyn toimeenpanon.

Rataverkon toimenpiteet

Keskuskauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että suunnitelmassa on esitetty raideliikenteelle laaditta-
vaksi pitkän aikavälin kehitysnäkymä, jossa huomioidaan muun muassa tavaraliikenteen ja kuljetusket-
jujen tarpeet, henkilöliikenteen palvelut ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeet osana alue- ja
yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että rautatieliikenteen ta-
vara- ja henkilöliikenteeseen syntyisi kilpailua, joka mahdollistaisi palvelutason parantamisen ja kus-
tannustason alentamisen. Yritykset toivovat junaliikenteeseen uudenlaisten kuljetuspalvelujen tarjon-
taa, kuten yhdistettyjen kuljetusten tarjontaa ja pienempien tavaraerien kuljetukseen soveltuvia palve-
lujä. Kilpailun ennakoidaan lisäävän muun muassa yhdistettyjen kuljetuspalvelujen kehittämismahdolli-
suuksia.

Kesäkuussa 2025 talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi vuosikymmenen lopulla toteutettavasta
henkilöjunaliikenteen ostoliikenteen kilpailuttamisesta vuonna 2031 alkavalle kymmenvuotiskaudelle.
Tähän kokonaisuuteen kuuluvat markkinaehtoista liikennettä täydentävä IC-liikenne, yöjunaliikenne,



Etelä-Suomen taajamajunaliikenne sekä dieselvetoinen kiskobussiliikenne. Myös kunnille on jätetty mahdollisuus osallistua liikenteen ostoihin hankkimalla lisävuoroina hankittavaa lähijunaliikennettä omalle työssäkäyntialueelleen. Kuntien tulisi tehdä päätökset lähijunaliikenteen lisähankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä. Tilanne on kuntien kannalta haastava, sillä sitoutuminen vuonna 2031 alka-vaan ostoliikenteeseen ilman luotettavaa kustannusarviota on vaikeaa, sillä vielä ei ole tarkalleen tiedossa, millaiset edellytykset uusi valtakunnallinen kalustoyhtiö antaa lisäliikenteelle ja millaisia kustan-nuksia kunnille aiheutuu kalustohankintojen ja rataverkon kehittämishankkeiden yhteisrahoituksesta valtion kanssa. Kalustoyhtiön resursoinnin tulisi olla selvillä ennen kuin kuntien edellytetään tekevän päätöksiä lisäliikenteen ostoista.

Valtakunnallisessa henkilöjunaliikenteessä kilpailua ei vielä ole lainkaan ja tavaraliikenteessäkin markkinoille on tullut vain muutamia pieniä operaattoreita. Suomen rataverkolle soveltuvan kaluston saata-vuus rajoittaa markkinoille tuloa, sillä poikkeavan raideleveyden takia Suomen rataverkolla käytettävää kalustoa voidaan käyttää vain Suomessa. Suomen markkinoille tulevien operaattorien kalustohankinto-jen rahoitustilanne on haastava, sillä investointikustannukset ovat korkeat ja kaluston jälleenmyyn-tiarvo on pieni. Yhtenä junaliikenteen kilpailua lisäävänä toimenpiteenä tulisi selvittää henkilöjunalii-kenteen ostoliikenteelle perustetun kalustoyhtiön laajentamista myös markkinaehtoiseen liikentee-seen. Tämä voisi laajasti toteutettuna tarkoittaa valtion omistaman kaluston, varikkojen ja kiinteistöjen siirtämistä erilliseen kalustoyhtiöön, josta toimijoiden olisi mahdollista vuokrata kalustoa reilun kilpai-lun periaattein.

Maantieverkon toimenpiteet

Liikennejärjestelmän ympäristöllisen kestävyysanalyysissä liikenteen sähköistymisen on viitattu joh-tavan liikennesuoritteiden merkittävään kasvuun, sillä sähköautojen käyttökustannukset ovat poltto-moottoriautoja alemmat. Tämä ei ole todennäköinen kehityspolku, sillä sähköisen liikenteen kustan-nustaso 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. Vii-meaikaiset kehityssuunnat, mm. etätyö ja muuttuneet ajankäyttöpreferenssit, kyseenalaistavat henki-löliikenteen suoritteiden ennakoidun kasvun. Myös väestörakenteen muutokset ennakoivat liikkumis-tarpeiden valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa ennakoitua hitaampaa kasvua.

Tieverkon kehittämistoimien suuntaamisessa on tärkeää löytää yhteys elinkeinoelämän kuljetustarpei-den ja tieverkon kehittämisen välille. Kuljetustarpeiden kannalta tärkeitä toimia ovat muun muassa HCT-kuljetusten pullokaulojen vähentäminen, satamien maayhteyksien kehittäminen ja kaupunkiseu-tujen sisään tuloteiden sujuvuuden parantaminen. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että nämä pai-notukset voitaisiin lisätä tieverkkoa koskeviin kehittämistoimiin.

Raskaan liikenteen päätieverkon varren taukopaikkojen ennakoidaan syntyvän ensisijaisesti markki-naehtoisesti. Riittävää tauko- ja levähdysalueverkostoa ei todennäköisesti synny yksinomaan markki-naehtoisesti osana huoltoasemaverkostoa. Varsinkin suurten kaupunkiseutujen lähialueilla tauko- ja levähdysalueita ei ole saatu sisällytettyä maankäytön suunnitteluun. Tauko- ja levähdysalueiden suun-nittelussa 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 koskevissa linjauksissa on tärkeää nostaa esille liikenneturvallisuuden nollavisio, jota suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tukevat. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ensisijaisena tavoitteena on vähentää liikennelympäristöstä ja olosuhdetekijöistä johtuvia onnettomuuksia ja vähentää kuljettajan virheistä johtuvia onnettomuuksia. Olennaisia toimenpiteitä ovat muun muassa kohtaamis-onnettomuuksia vähentävät keskikaiteet. Toimenpiteisiin kuuluu myös autokannan uudistaminen, jotta uusi aiempaa turvallisempi ajoneuvotekniikka yleistyisi nykyistä nopeammin.

Lentoliikenteen toimenpiteet

Lentoliikenteen rooli ja käsittelytapa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa poikkeaa muista liikennemuodoista, sillä hallitusohjelmaan kirjattu lentoliikennestrategia on linjattu sisällytettävän Liikenne 12 -suunnitelmaan. Suunnitelma ei sellaisenaan sisällä lentoliikennestrategiaa tai lentoliikenteelle laadittua tulevaisuuskuvausta, vaan toteaa lentoliikenteen 2020-luvulla muuttuneen tilannekuvan. Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja kotimaan pitkämatkaiselle liikenteelle on olennaisen tärkeä ja lentoliikenteellä on merkittävät kansantaloudelliset ja aluetaloudelliset vaikutukset. Suunnitelman mukaisesti valtio laatii yhdessä lentoasemanpitäjien kanssa kriteerit strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana ja määrittelee strategisista lentoasemista koostuvan uuden lentoasemaverkoston. Lentoliikenteen kansainvälisestä ja alueellisesta saavutettavuudesta tai lentoliikennepalvelujen tavoitetilasta tulisi laatia pitkän aikavälin visio ennen kuin lentoasemaverkoston rakenteesta ja hallintatavasta tehdään päätöksiä.

Lentoasemaverkosto on osa väyläomaisuutta ja liikennepalvelua, joka muodostaa alustan kaupallisille lentoliikennepalveluille. 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. Liikennemääriltään pienten kenttien hallinto ja operaatiot edellyttävät uudenlaisia yhteistyömuotoja ja toimintatapoja, joihin voi löytyä uusia nykyistä toimintatapaa kustannustehokkaampia ratkaisuja.

Valtion tulisi pyrkiä 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.

Maakuntien saavutettavuus edellyttää hyviä yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, josta lentoyhteydet vievät kaikkialle maailmaan. Suunnitelmassa todetaan, että kuuden ostoliikenteen varaan jääneen maakuntakentän ylläpidon ja liikennöinnissä pitämisen tappiot Finavialle ovat noin 20 miljoonaa euroa vuodessa. On huomattava, että tällä investoinnilla on voitu taata takamaakuntien nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle. Alle kolmen tunnin yhteyksiä Euroopan mittakaavassa pieniin maakuntakeskuksiin ei ole mahdollista toteuttaa kansantalouden kannalta kustannustehokkaammin kuin oikein kohdennetulla matkustajakysyntään sopeutetulla lentoliikenteellä. Lentoliikennepalvelujen tulee pitkällä aikavälillä syntyä markkinaehtoisesti. Siirtymän poikkeuksellisen kysynnän notkahtamisen aikana aloitetusta ostoliikenteestä markkinaehtoiseen liikenteeseen tulee olla hallittu ja markkinaehtoisten palvelujen syntymistä tukeva.



Lentoasemapalvelujen saavutettavuutta parantavien maaliikenneyhteyksien ja -palvelujen kehittäminen on nostettu hyvin esille Liikenne 12 -suunnitelmassa. 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. Saumattomien ovelta ovelle -liikennepalvelujen kehittäminen edellyttää liikennemuodot ylittävien raja-aitojen ylittämistä.

Meriliikenteen toimenpiteet

On tärkeää, että satamia koskevissa toimenpiteissä on nostettu esille erityisenä toimenpiteenä satamien maantie- ja ratayhteyksien kehittäminen. Myös yhteistyömahdollisuudet meri- ja tieliikennettä palvelevan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi (esimerkiksi LBG ja sähkö) on tärkeää nostaa esille.

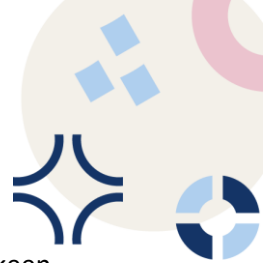
Talvimerenkulun sujuvuus on olennaisen tärkeää Suomen kuljetusjärjestelmälle. Keskuskauppakamari puoltaa suunnitelman mukaista talvimerenkulun rahoitustason pysyvää nostamista, sillä jäänmurron kustannukset ovat kasvaneet ja murtajakalustoa on tarve vähitellen uusia. Meriliikenteen väylämaksuja ei tule korottaa kustannustason noustessa, sillä se johtaisi logistiikkakustannusten kasvuun. Talvimerenkulun häiriöttömyys on tärkeää Suomen vientikuljetusten sujuvuudelle ja sen kustannukset tulisi kattaa muulla tavoin kuin väylämaksuilla.

Rahoitussuunnitelmassa esitetty rahoitustaso ei ole riittävä liikenneverkon kehittämiseksi

Vaikka nykyiseen hallitusohjelmaan on sisällytetty erillinen investointiohjelma infrastruktuurin kehittämiseen, väliaikainen investointiohjelma ja Liikenne 12 -rahoitusohjelman mukainen budjettirahoitus eivät anna riittäviä resursseja liikenteen korjausvelan lyhentämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän vuoksi liikenneinfran rahoitustasoa tulisi pitkällä aikavälillä lisätä määrätietoisesti siten, että korjaus- ja 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.

Rahoitusohjelmassa perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso kasvaisi vuoden 2029 jälkeen noin 1,8 mrd. euron tasoon. Perusväylänpidon rahoituksen kasvu on tärkeää, sillä se mahdollistaa korjausvelan kasvun pysäyttämisen vuodesta 2030 alkaen. On kuitenkin huolestuttavaa, että korjausvelka kasvaa suunnitelman mukaisella rahoitustasolla vielä vuosien 2026–2029 aikana ja päättyy noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 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. Näkemyksemme mukaan perusväylänpidon rahoitustaso tulisi nostaa pysyvästi vähintään 1,8 mrd. euroon vuodessa jo vuodesta 2027 alkaen.



Rahoitusohjelman mukaisesti väyläverkon kehittämisen määrärahat vähenisivät vuoden 2030 jälkeen noin 400 miljoonaan euroon vuodessa. Osa tästä rahoituksesta on sidottu rataverkon Digirata-uudistukseen. Kehittämisrahoituksen tason tulisi olla merkittävästi suurempi, jotta sillä voitaisiin vastata kasvaviin kehittämistarpeisiin. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen tasoksi on vuosina 2031–2037 esitetty 300 milj. euron rahoitusta. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet ovat usein kaksikäyttöisiä ja hyödyttävät koko liikenne- ja kuljetusjärjestelmää, mutta liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen rooli on nähtävä täydentävänä rahoitusinstrumenttina, jolla ei voida kokonaan paikata niukkenevaa kehittämisrahoituksen tasoa. Liikenneväylien kehittämiseen tulisi näkemyksemme mukaisesti varata vähintään 0,6 miljardin euron vuosittainen rahoitus, jota erillinen sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus täydentää.

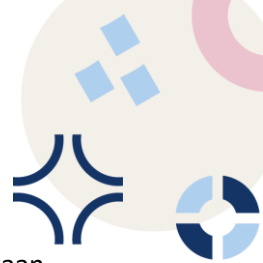
Kehittämiseen kohdennettu pysyvä kiinteä suunnittelurahoitus (9 milj. euroa vuodessa) on tärkeä avaus suunnitelmavalmiuden ylläpitämiselle. Jotta investointiohjelmassa olevat hankkeet voisivat edetä ja hankkeille voitaisiin saada rahoitus kansallisista investointiohjelmista tai EU-rahoituksen kanavista,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

Pidämme huolestuttavana suunnitelman linjausta siitä, että liikennejärjestelmän palvelutasoa voitaisiin laskea tai väylistä voitaisiin luopua, mikäli liikennetarve vähenisi tai rahoitustaso väylien ylläpitämiseen ei olisi riittävä. Pitkän aikavälin strategisen tason suunnitelmana Liikenne 12 -suunnitelman tulisi esittää näkymä väyläverkon ja liikennepalvelujen kehittämiseksi, sillä liikenneinfrastruktuuri on alusta yhteiskunnan toiminnoille ja elinkeinoelämän tärkeimpiä toimintaedellytyksiä. Väyläomaisuuden vähentämisen sijasta väyläverkon rahoitukseen tulee etsiä aktiivisesti muita keinoja. Väyläverkon supistaminen on äärimmäinen toimenpide, johon tulisi ryhtyä vain erittäin poikkeuksellisessa tilanteessa.

Yksityistieverkolla on harvaan asuttujen alueiden asumisen ja vapaa-ajan asumisen lisäksi suuri merkitys elinkeinoelämälle, muun muassa metsäteollisuudelle, maataloudelle, elintarviketeollisuudelle ja matkailutoimialalle. Yksityistieavustusten vuosittaista määrää on laskettu viime vuosina noin 5–6 miljoonan euron tasoon aiemmasta keskimäärin 20 miljoonan euron tasosta. Yksityistieavustusten budjetitivaihtelut vaikeuttavat yksityistiehankkeiden parantamishankkeiden etenemistä, sillä määrärahan vaihteluihin ei ole yksityisteiden hankesuunnitelmissa mahdollista varautua. Yksityistieavustusten keskimääräinen koko on pieni ja aiempien vuosien määrärahaso on riittänyt noin 300–400 eri hankekohteen toteuttamiseen. Yksityisteiden parantamiseen tulisi elinkeinoelämän tarpeita painottaen kohdistaa vuosittain vähintään 30 miljoonan euron määräraha.

Liikenneverkon rahoittaminen

EU:n suora Verkkojen Eurooppa -ohjelman eli CEF-ohjelman rahoitustuki on ollut keskeinen työkalu tärkeiden hankkeiden toteutuksessa. EU:n budjettineuvotteluissa Suomen tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan EU-tasoisien liikenneinfran rahoitusinstrumentin suuntaaminen siten, että satamat ja satamien maaliikenneyhteydet olisivat rajat ylittävinä yhteyksinä CEF-rahoituskelpoisia, sillä Suomen ulkomaan kuljetukset nojaavat merikuljetuksiin. On tärkeää, että CEF-asetuksen yhteistä etua koskevien rajat ylittävien hankkeiden joukkoon voidaan lisätä Uumaja-Oulu-yhteyden lisäksi myös Suomen muut ydinverkkokäytävän osat, sillä ne palvelevat Suomen TEN-T-satamaverkkoa ja rajat ylittäviä yhteyksiä merialueiden kautta. Suomen kannalta on erittäin tärkeää, että sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittiset yksittäiset kehittämiskohteet, kuten esimerkiksi satamat, siirtokuormaustermiinalit,



lentoterminaalit ja tieverkon kriittiset sillat olisivat EU-rahoituskelpoisia, vaikka ne eivät sijaitsisikaan TEN-T-verkolla.

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 muihin päästöjä vähentäviin investointeihin.

Liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen rahoitustason tulisi olla vakaa ja ennakoitava. Vuosittaiset liikennehankkeiden budjettiperusteiset rahoituspäätökset eivät mahdollista liikenneverkon pitkäjänteistä kehittämistä. Julkisen talouden heikko tilanne tekee tulevina vuosina vaikeaksi Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustasoihin sitoutumisen. Yhtenä vaihtoehtona liikenneverkon investointivajeen korjaamiseksi tulisi harkita nykyisen hallitusohjelman mukaisen investointiohjelman jatkamista siten, että hallitusta valtionomistuksen myynnistä saatavia tuloja tai liikenteestä kerättäviä käyttömaksun luonteisia verotuloja rahastoitaisiin liikenneinvestointien toteuttamiseen.

Väyläverkon investointeihin ja ylläpitoon suunnattava käyttömaksuihin perustuva rahoitus parantaisi merkittävästi rahoitusohjelman pitkäjänteisyyttä. Liikenteeltä kerättävien verotulojen rahastoinnilla voitaisiin varmistaa riittävät resurssit liikennejärjestelmän kehittämiseen ja ylläpitoon sekä varmistaa EU-rahoituksen hyödyntäminen.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari