

Valtiovarainvaliokunta

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032 (VNS 2/2021 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

Asiantuntijat

Liikennejaosto on kuullut:

- liikenneneuvos Hanna Perälä, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Niko-Matti Ronikonmäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Johanna Juusela, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Pekka Rajala, Väylävirasto
- kehittämisspäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- suunnittelujohtaja Ilpo Tapaninen, Pohjois-Pohjanmaan liitto
- liikennesuunnittelupäällikkö Petri Suominen, Uudenmaan liitto
- edunvalvontajohtaja Janne Virtanen, Varsinais-Suomen liitto
- kaupunkisuunnittelujohtaja Markku Hannonen, Kotkan kaupunki
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- elinkeinoasioiden päällikkö Lauri Muranen, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry, Rakennusteollisuus RT ry
- hallituksen puheenjohtaja Heikki Tervanen, Nelostie E75 ry
- toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä, Suomen Satamaliitto ry
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry
- hallituksen varapuheenjohtaja Pekka Koskinen, Suomen Vesitiehdistys ry
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- johtaja Timo Räikkönen, Destia Oy

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

- lentoasemaverkoston johtaja Jani Jolkkonen, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Timo Koskinen, Finnair Oyj
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto

Liikennejaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- valtiovarainministeriö
- Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntien liitot
- Hämeen liitto
- Keski-Pohjanmaan liitto
- Keski-Suomen liitto
- Kymenlaakson liitto
- Lapin liitto
- Pirkanmaan liitto
- Pohjanmaan liitto
- Päijät-Hämeen liitto
- Satakuntaliitto
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastualueet
- Suurten kaupunkien C21-verkosto
- Metsäteollisuus ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Autoliitto ry
- Suomen Tieyhdistys
- Pyöräliitto
- Pyörämatkailukeskus

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Kyseessä on ensimmäistä kertaa laadittu kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva strateginen suunnitelma, joka ohjaa tie- ja raideinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Se on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa, ja valmistelua on ohjannut parlamentaarinen ohjausryhmä. Suunnitelma ulottuu vuosille 2021—2032; jatkossa sitä on tarkoitus päivittää neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan.

Suunnitelma sisältää mm. kuvauksen nykytilasta, toimintaympäristön muutoksista sekä määrittelee vision, tavoitteet ja strategiset linjaukset liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma sisältää myös toimenpideohjelman, valtion rahoitusohjelman sekä evästyksen seuraavan suunnitelman laatimiseen. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Lisäksi tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikennemuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla.

Valiokunta on tyytyväinen suunnitelman tavoitteisiin ja sen pitkäjänteisiin linjauksiin, jotka antavat hyvän pohjan liikennejärjestelmän kehittämiseksi. On niin ikään tärkeää, että suunnitelma on valtakunnallinen ja että siihen sisältyy myös liikennejärjestelmää läpileikkaavia teemoja, ku-

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

ten liikenneturvallisuus, digitalisaatio, huoltovarmuus ja viestintäverkot. Valiokunta pitää myös perusteltuina linjamuutoksia, jotka liittyvät mm. perusväylänpidon rahoitustason nostoon, rahoituksen suuntaamiseen voimakkaammin kestävä liikenteen edistämiseen sekä EU-rahoituksen, tiedon sekä digitaalisuuden aiempaa parempaan hyödyntämiseen.

Valtiovarainvaliokunta käsittelee selontekoa oman toimialansa näkökulmasta ja keskittyy erityisesti selonteon budjettitaloudellisiin vaikutuksiin.

Väyläverkon rahoitus, kunnossapito ja kehittäminen

Rahoituksen osalta toimenpideohjelman valmistelun lähtökohtana on ensimmäisten suunnitelma- vuosien (2021—2024) osalta julkisen talouden suunnitelma, vuoden 2020 talousarvio ja lisätalou- sarviot sekä vuoden 2021 talousarvio ja sen täydennys. Suunnittelukauden ensimmäisinä vuosi- na julkisen talouden suunnitelma ja jo tehdyt päätökset rajoittavat liikkumavaraa uusien toimen- piteiden rahoittamisessa. Tämän vuoksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määräraha- korotukset ajoittuvat vasta vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Niiden toteutuminen riippuu kuitenkin tulevista kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Etenkään suunnittelukauden ensimmäisten vuosien matala rahoitustaso ei vastaa parlamentaarisen ohjausryhmän asettamaa rahoitustasotavoitetta, jonka mukaan valtakunnallisen liikennejär- jestelmän rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta. Esim. vuonna 2021 sen arvioidaan olevan 0,93 prosenttia ja 0,81 prosenttia vuonna 2024. Määrärahataso perustuu kuitenkin voimassa olevaan julkisen talouden suunnitelmaan, jonka linjauksia ei ole tässä yhteydessä mahdollista sivuuttaa.

On kuitenkin myönteistä, että vuodesta 2025 lähtien perusväylänpidon rahoitusta on tarkoitus ko- rottaa, minkä lisäksi määrärahassa otetaan huomioon yleinen kustannustason nousu, joka on ollut viimeisten 10 vuoden aikana noin 2,5 prosenttia vuodessa. Suunnitelman toimeenpanon kannalta on sen sijaan valitettavaa, että selonteon valmistumisen jälkeen, 12.5.2021 annetussa julkisen ta- louden suunnitelmassa (VNS 3/2021 vp) liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdis- tetaan vuodesta 2023 eteenpäin 110 milj. euron säästövelvoite, joka on osoitettu kokonaisuudes- saan kehittämishankementille (31.10.77).

Valiokunnan mielestä säästövelvoitteen kohdentamista on vielä tarpeen arvioida, sillä määrära- haleikkaus heikentää Liikenne 12 -suunnitelman uskottavuutta ja vaikeuttaa sen toimeenpanoa etenkin vuosina 2023—2024, jolloin kehittämisrahoituksen taso on muutoinkin matala.

Suunnitelmaan sisältyy hyvä kuvaus käytössä olevista liikenneverkon rahoitusmalleista. Siinä to- detaan selkeästi, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkon rahoituksesta. Samal- la suunnitelmassa tarkastellaan liikenteen rahoituspohjan laajentamisen sekä ns. sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita. Tarkoituksena on, että yhteisrahoitusta hyödynnetään, kun väylän- pitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille. Tavoitteena on, että jatkossa pystyttäisiin nykyistä enemmän toteuttamaan eri toimijoille hyötyjä tuottavia liikene- hankkeita.

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

Valiokunta katsoo, että sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli on hyvä tapa saada yhteisesti tärkeiksi tunnistettuja hankkeita eteenpäin. Yhteisrahoituksen hyödyntäminen edellyttää kuitenkin tapauskohtaista neuvottelumenettelyä, jossa on otettava huomioon mm. eri osapuolien saama hyöty ja rahoittajien taloudellinen kantokyky. Esim. kuntien investointimahdollisuuksien arvioidaan heikentyvän sote-uudistukseen liittyvien verotulomenetysten vuoksi. On myös tärkeää, että rahoitusmallista riippumatta valtion talousarvio pystyy reagoimaan riittävän nopeasti esim. elinkeinoelämän akuutteihin infratarpeisiin.

Valiokunta pitää myös perusteltuna lähtökohtaa, jonka mukaan suunnitelman rahoitustasosta ja kehittämishankkeiden konkreettisesta käynnistämisestä päätetään vuosittain kehys- ja talousarvio-omenettelyn yhteydessä. Näin suunnitelman toimeenpano ei heikennä eduskunnan päätös- ja budjettivaltaa. Valiokunta korostaa kuitenkin hallitus- ja vaalikausien yli ulottuvaa vahvaa sitoutumista suunnitelman toimeenpanoon, joka on rahoituksen osalta riippuvainen vuosittaisesta budjettiprosessista ja siinä yhteydessä tehtävistä määrärahojen kohdennuksista.

Perusväylänpidon rahoitus

Kuten edellä on todettu, perusväylänpidon vuosittaista rahoitusta on tarkoitus nostaa vuodesta 2025 lähtien 1,4 mrd. euroon, mistä lähtien myös kustannustason nousu otettaisiin huomioon kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa. Perusväylänpidon määräraharahatarve vuonna 2032 olisi siten arviolta noin 1,67 mrd. euroa. Kustannustason nousun vuoksi määrärahalisäys olisi suunnittelukaudella arviolta noin 966 milj. euroa. Suunnitelma linjaa myös määrärahan jakautumisen maanteille (52 %), rataverkolle (39 %) ja vesiväylille (9 %).

Korjausvelan määrän arvioidaan alenevan suunnittelukaudella nykyisestä 2,8 mrd. eurosta noin 2,2 mrd. euroon vuoteen 2032 mennessä, mutta sen väheneminen hidastuu tai saattaa käännyä taas kasvuun vuosina 2023—2024, jolloin rahoitus on alimmillaan. Saadun selvityksen mukaan esim. tieverkon korjausvelan vähentäminen edellyttää hyvän talvihoidon ja muun kunnossapidon lisäksi sitä, että rahoitus riittää vuosittain noin 4 000 kilometrin päällystämiseen. Mahdollisuuksien mukaan rahoitusta onkin pyrittävä lisäämään jo ennen vuotta 2025, minkä lisäksi on erityisen tärkeää kehittää perusväylänpitoa siten, että rahoituksen tehokkuus ja vaikuttavuus paranevat. On myös tärkeä kehittää ennakoivaa osaamista, jotta korjaustoimet pystytään tekemään riittävän ajoissa ja mahdollisuuksien mukaan vähentämään näin suurten ja kalliiden kunnossapitotoimien tarvetta.

Valiokunta pitää kannatettavana Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyn perusväylänpidon perussuunnitelman laatimista. Tämä Väyläviraston laatima suunnitelma toimisi pohjana perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa hallinnonalalle, ja sillä varmistettaisiin, että Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet, kriteerit ja rahoitustasot täyttyvät.

Väyläverkon kehittäminen

Kehittämiseen on tarkoitus osoittaa koko suunnittelukaudella yhteensä noin 6,1 mrd. euroa, josta uusiin hankkeisiin osoitetaan 3,22 mrd. euroa. Vuositasolla kehittämiseen osoitetaan noin 500 milj. euroa, mikä vastaa suunnilleen aiempien vuosien tasoa. Mikäli kehyspäätökseen sisältyvä säästövelvoite kohdistuu kokonaan kehittämishankemomentille, seuraavan kehyskauden

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

(2022—2025) aikana kehittämisen vuotuinen määräraha on kuitenkin keskimäärin vain 344 milj. euroa.

Keskeinen muutos liittyy rahoituksen painopisteen siirtämiseen tiestöltä rautateille, sillä suunnittelukaudella rataverkolle osoitetaan 51 prosenttia rahoituksesta (3,1 mrd. euroa) ja maanteille 45 prosenttia (n. 2,7 mrd. euroa). Vesiväylien osuus on noin 4 prosenttia (n. 0,25 mrd. euroa). Rahoituksen painopisteen siirto aiheutuu siitä, että erityisesti vuosikymmenen loppupuolella rataverkolla on suuria peruskorjaustarpeita. Lisäksi tähän vaikuttaa pyrkimys hyödyntää EU-rahoitusta, joka kohdistuu nimenomaan rataverkkoon.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa rahoituksen kokonaistasoa on pidetty niukkana sekä rata-että tieverkon osalta ja etenkin tieverkon kehittämisresursseja vaatimattomina maanteiden merkittäviin investointitarpeisiin nähden. Siinä ei myöskään huomioida kustannustason nousua. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että kehittämishankkeisiin tulisi varata vuosittain noin 1,0 mrd. euroa; tämä antaisi mahdollisuuden päästä pitkän aikavälin tavoitteeseen eli 1 prosentin bruttokansantuoteosuuteen.

Mitä tulee raideliikenteen rahoitustason nostoon, valiokunta pitää sitä perusteltuna rataverkon suuren peruskorjaustarpeen vuoksi. Valiokunta pitää kuitenkin selvänä, että Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pinta-alaltaan laajassa maassa tarvitaan myös kattava, hyväkuntoinen ja jatkuvasti kehittyvä maantieverkko. Tieverkon rahoitus on kuitenkin jäämässä vaatimattomaksi rahoitustarpeisiin nähden, sillä selonteon mukaan pelkästään maanteiden pääväylien investointitarpeet ovat noin 2—3 mrd. euroa seuraavan 10 vuoden aikana, mutta uusiin hankkeisiin on suunnittelukaudella käytettävissä vain noin 1,4 mrd. euroa.

Valiokunnan mielestä Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyvät linjaukset antavat sinänsä hyvän lähtökohdan investointiohjelman valmisteluun; näitä ovat mm. kehittämisrahoituksen kohdentaminen elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Etenkin tieverkon kehittämisrahoituksen korottaminen olisi erittäin tärkeää, mutta määrärahojen merkittävä lisääminen on haasteellista tilanteessa, jossa pandemian aiheuttama poikkeustilanne on kasvattanut valtion velkataakkaa huomattavasti. Infrahankkeet edistävät kuitenkin kasvua, työllisyyttä sekä koko maan ja alueiden kilpailukykyä, ja niiden pitkäjänteisestä toteuttamisesta on siksi huolehdittava. Toimiva liikennejärjestelmä tuottaa myös ns. kasvutalouden hyötyjä, jotka vaikuttavat etenkin kaupunkiseutujen elinkeinoelämän ja palveluiden sekä työmarkkinoiden toimivuuteen ja tuottavuuteen.

Investointiohjelma. Suunnitelmaan ei sisälly konkreettista investointiohjelmaa, vaan tarkoituksena on, että Väylävirasto laatii sen kuluvan vuoden aikana. Ohjelma sisältää linjaukset seuraavien 6—8 vuoden aikana käynnistettävistä hankkeista sekä niiden toteuttamisjärjestyksestä ja rahoituksesta.

Valiokunta korostaa, että investointiohjelmaan sisältyvillä hankkeilla tulee vahvistaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja tukea koko maan sekä alueiden kilpailukykyä ja hyvinvointia. Syrjäisen sijainnin, pitkien välimatkojen ja ilmaston vuoksi Suomen on pidettävä erityisen vahvasti huolta siitä, että liikenneinvestoinnit tukevat vientiteollisuuden tarpeita ja parantavat sen kilpailukykyä.

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

Valiokunta painottaa vahvaa sitoutumista investointiohjelman toimeenpanoon, sillä se on riippuvainen vaalikausien yli ulottuvista kehys- ja talousarviopäätöksistä. Investointiohjelman uskottava ja johdonmukainen toimeenpano on välttämätöntä myös kuntien, elinkeinoelämän, maanrakennusalan sekä muiden toimijoiden investointeihin ja kehittämiseen liittyvän päätöksenteon kannalta.

Valiokunta pitää myös tärkeänä, että suunnitelmavarannon riittävyyttä ja ajantasaisuutta parannetaan. Riittävän ajoissa käynnistetty hankesuunnittelu antaa mahdollisuuden arvioida mm. hankkeen kannattavuutta ja toteuttamismahdollisuuksia, ja se edistää myös EU-rahoituksen hyödyntämistä sekä maanrakennusalan kustannustehokasta toimintaa.

Valiokunnan mielestä myös hankkeiden *hyöty-kustannussuhteen* laskentatapa on tarpeen kehittää niin, että hankkeista aiheutuvat taloudelliset vaikutukset otetaan aiempaa laajemmin huomioon; näitä ovat mm. vaikutukset elinkeinoelämälle, aluetaloudelle, maankäytölle ja työmarkkinoille sekä liikenneturvallisuudelle. On niin ikään arvioitava kehityskohteiden merkitystä koko liikenneverkolle sekä sen toimivuudelle ja kiinnitettävä huomiota siihen, että investoinnit tuottavat yhteiskunnallista vaikuttavuutta vuosikymmeniksi eteenpäin.

Rataverkot. Rautateiden ja raideliikenteen kasvava rooli liikennejärjestelmässä näkyy hyvin Liikenne 12 -suunnitelmassa, jossa käsitellään kattavasti rautateiden ja rautatieliikenteen eri osaluokkia sekä niiden kehittämistä. Kasvavat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja kasvattavat liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta.

Suunnitelman mukaan rautateiden uusiin kehittämisinvestointeihin on suunnittelukaudella käytettävissä noin 1,7 mrd. euroa, minkä lisäksi perusväylänpidon rahoitustason nosto parantaa rataverkon turvallisuutta ja liikennöitävyyttä. Erityisenä haasteena ovat kuitenkin merkittävät peruskorjaustarpeet, joita on runsaasti rataverkon eri osilla ja jotka kasvavat suunnitelmakauden loppua kohden. Käynnissä olevista useista kehittämishankkeista ja tulevien vuosien rahoituksesta huolimatta rahoitus vastaa vain osaan nykyisistä ja tulevan liikenteen tarpeista.

Valiokunta on tyytyväinen siihen, että suunnitelmassa sitoudutaan Digiratahankkeen toteuttamiseen, mikä vastaa eurooppalaisen rautateiden kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS) vaatimuksiin. Kyseessä on mittava ja pitkäkestoinen investointi, jonka kustannusarvio vuosille 2021—2041 on noin 1,4 mrd. euroa. Tämän lisäksi siitä arvioidaan aiheutuvan kaluston omistajille noin 260 milj. euron kustannukset.

Suuret raideliikennehankkeet. Valiokunta pitää perusteltuna linjausta, jonka mukaan uusien nopeiden ratayhteyksien suunnittelua pyritään vauhdittamaan hankeyhtiöiden kautta, ja että niiden rahoitus käsitellään erikseen liikennejärjestelmäsuunnitelman muusta rahoituksesta. Näin ne eivät vaaranna nykyverkon kunnossapitoa tai peruskorjausta.

Suuret ratahankkeet (Suomi-rata, Turun tunnin juna, Itäinen suunta) ovat kustannuksiltaan mittavia: pelkästään niiden suunnittelukustannusten arvioidaan olevan noin 335 milj. euroa ja rakentamiskustannusten noin 9,2—10 mrd. euroa. Suunnitteluvaihe kestää useita vuosia, ja sen arvioidaan päättyvän Espoo—Salon radan osalta vuosina 2025—2026 ja Lontoon radan osalta noin vuonna 2026.

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

na 2025. Muilta osin suunnittelu jatkuu aina 2020-luvun loppupuolelle, jopa 2030-luvun alkuun saakka. Hankevalmistelun edettyä seuraavassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkoitus kiinnittää enemmän huomiota siihen, miten rataverkkoa kehitetään kokonaisuutena.

Valiokunta korostaa, että hankeyhtiömallia käytettäessä on huolehdittava siitä, että toimintamalli on julkisen talouden kannalta kestävä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Hankkeita koskevassa päätöksenteossa tulee myös ottaa huomioon eduskunnan budjettivalta ja huolehtia siitä, että menettely vastaa muutoinkin demokraattisen päätöksenteon vaatimuksia.

Maantiet. Kuten edellä on todettu, tieverkon rahoitustaso on vaatimaton korjaus- ja kehittämistarpeisiin sekä myös siihen nähden, että valtaosa niin henkilö- kuin tavaraliikenteestä kulkee maanteilla. Maantieverkon kehittämiseen suunnataan jo päätettyjen hankkeiden lisäksi suunnittelukaudella noin 1,4 mrd. euroa eli keskimäärin 115 milj. euroa vuodessa, kun vuosittainen määräraharave olisi keskimäärin 250 milj. euroa.

Valiokunta toteaa, että tieverkko on koko liikennejärjestelmän ydin ja sillä on keskeinen merkitys niin elinkeinoelämän kuljetusten kuin myös kansalaisten liikkumisen varmistamiseksi. Tieverkon kehittämisellä ja kunnossapidolla voidaan edistää myös liikenteen päästöjä sekä matka-aikojen lyhentämistä koskevia tavoitteita.

Valiokunta korostaa tässä yhteydessä myös liikenneturvallisuuden parantamista, sillä nimenomaan tieliikenteen turvallisuudessa on eniten parannettavaa. Valiokunta muistuttaa, että liikenneturvallisuuden edistämiseksi on inhimillisen ulottuvuuden lisäksi huomattava yhteiskunta- ja valtiontaloudellinen merkitys, sillä vakavat onnettomuudet ja liikennekuolemat aiheuttivat vuoden 2016 hintatasossa lähes 1,4 mrd. euron kustannukset. Onkin tärkeää, että hallitus on käynnistänyt kaikki liikennemuodot kattavan liikenneturvallisuusstrategian valmistelun, millä tavoitteellaan myös EU:n asettamaa nollaskenaariota (nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä). Työn on tarkoitus valmistua kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Valiokunta viittaa myös eduskunnan joulukuussa 2020 hyväksymään, valtiovarainvaliokunnan budjettimietintöön sisältyvään lausumaan, jossa eduskunta edellyttää tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittämistarpeiden selvittämistä sekä liikenneturvallisuustyön rahoituspohjan varmistamista pitkäjänteisesti kestäväällä tavalla (EK 53/2020 vp, VaVM 36/2021 vp).

MAL-hankkeet. Valtio varaa vuosina 2024—2032 noin 661 milj. euroa MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisten palvelujen kehittämiseen. Vuositasolla rahoitus olisi vuodesta 2024 lähtien 22,8—100 milj. euroa. Valtio on sitoutunut neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa vuonna 2020 laadittujen MAL-sopimusten mukaisesti toimenpiteisiin, minkä lisäksi valtion tulee jatkossa sitoutua myös niihin toimenpiteisiin, joista sovitaan muiden MAL-kaupunkiseutujen kanssa.

Yksityistiet. Valiokunta on tyytyväinen yksityistieavustusten lisäämiseen, mikä vastaa hyvin liikennejärjestelmän tarpeita. Yksityistieavustukset ovat 13 milj. euroa vuonna 2022, mutta nousevat sen jälkeen 25 milj. euroon, minkä lisäksi avustusprosenttia on tarkoitus korottaa.

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

Vesiväyläverkko. Selonteon mukaan vesiväylästäön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita, mutta uusimmat alukset edellyttävät väylien riittävän kulkusyvyyden lisäksi väylien leventämistä. On myös tärkeää, että satama- ja väyläverkko pystyvät vastaamaan elinkeinoelämän nopeastikin muuttuviin kuljetustarpeisiin. Tämä on elinkeinoelämän ja Suomen kilpailukyvyyn kannalta tärkeää, sillä tavaraviennistä noin 90 prosenttia kuljetetaan meritse.

Sisävesiliikenteen kehittämisen kannalta keskeistä on Saimaan kanavan sulkujen pidentämishanke, joka vaikuttaa koko Saimaan järviolueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja elinkeinoelämän kuljetuksiin. Lisäksi on muutoinkin edistettävä kuljetusten siirtymistä maanteiltä sisävesille ja kehitettävä mm. rahtiliikennettä tukevaa satamalogistiikkaa ja vesiliikenneyhteyksiä. Vesistömatkailuun liittyy niin ikään merkittävää kasvupotentiaalia, jonka hyödyntäminen edellyttää erityisesti palvelujen ja matkaketjujen toimivuuden parantamista.

Lentoasemaverkko. Suunnitelman tavoitteena on säilyttää lentoasemaverkko nykyisellään, kuten myös avustukset Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille (0,9 milj. e/v) sekä lentoliikenteen ostoihin varattu tuki (1 milj. e/v).

Valiokunta korostaa lentoasemaverkoston ja lentoliikenteen keskeistä merkitystä Suomen saavutettavuuden, talouskasvun ja kansainvälisten investointien edistämisessä. On siksi tärkeää varmistaa etenkin elinkeinoelämän (ml. matkailun) kannalta tärkeiden maakunnallisten lentoyhteyksien toimivuus. On niin ikään tärkeää edistää alueellisten lentokenttien suorien ulkomaanlentojen toimivuutta alueen sekä koko maan kilpailukyvyyn vahvistamiseksi. Valiokunta pitää myös tärkeänä kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumista niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin.

Selonteon tavoin valiokunta painottaa ns. verkostoperiaatteen jatkuvuutta, mikä antaa mahdollisuuden kattaa kannattavien lentoasemien tuotoilla muiden lentoasemien ylläpito ja investoinnit. Tämä edellyttää panostuksia Helsinki-Vantaan lentoaseman toimivuuden ja toimintaedellytysten kehittämiseen, sillä se on keskeisin voittoa tuottava lentoasema ja mahdollistaa näin toiminnan muilla lentoasemilla.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoitetaan kuluvana vuonna 29,3 milj. euroa, ja rahoitusohjelman mukaan valtion avustus olisi vuositasolla 30 milj. euroa vuosina 2025—2032. Lisäksi valtio kehittää kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla vähintään 10 milj. eurolla vuodessa. Vuosien 2022—2024 avustustaso on kehyspäätöksen mukaisesti 3,5 milj. euroa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeä osa kestävästä liikenteen edistämisestä, ja on siksi tärkeää, että rahoitustaso nousee ja että kävelyn ja pyöräiliikenteen infran parantamista jatketaan valtion tieverkolla. Pyöräilyn lisääntyessä pyöräteiden ja -reittien tarve kuitenkin kasvaa, mikä tuo painetta avustuspäärahojen korottamiseen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen nosto 100 milj. euroon olisi myös kansantaloudellisesti kannattavaa. Tämä perustu Traficommin laatimaan vaikuttavuusarviointiin, jonka mukaan vastinrahoituksen kanssa yhteensä 200 milj. euron investoinneilla saavutetaan noin 1,4 mrd. eu-

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

ron hyödyt, kun siirtyminen moottoriajoneuvoista aktiiviseen liikkumiseen parantaa mm. kansanterveyttä ja vähentää liikenteen päästöjä.

On niin ikään tärkeää, että kunnat tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä kehittämällä mm. kaupunkipyöräjärjestelmiä ja tiedottamista. Yhdessä valtakunnallisten toimien kanssa paikalliset toimet edistävät osaltaan myös pyörämatkailua, johon liittyy huomattavaa kasvupotentiaalia.

Joukkoliikenne. Joukkoliikenteen tukiin kaavaillaan korotuksia vuodesta 2025 lähtien, jolloin tarkoitus lisätä tukea mm. pitkämatkaisen joukkoliikenteen ostoihin, ELY-keskusten järjestämään linja-autoliikenteeseen sekä keskisuurten ja suurten kaupunkiseutujen julkiseen henkilöliikenteeseen. Valiokunta pitää näitä linjauksia hyvinä mm. ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta, mutta toteaa, että valtion lisätuet edellyttävät panostuksia myös kunnilta.

Valiokunta pitää hyvänä linjausta, jonka mukaan jatkossa selvitetään alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Esim. monilla kaupunkiseuduilla on halukkuutta kehittää paikallisjunaliikennettä. On niin ikään tärkeää määritellä palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen palveluille.

Selonteossa kiinnitetään huomiota mahdollisuuksiin kehittää henkilökuljetusten yhdistelyä. Tämä on perusteltua, sillä kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kela-kuljetusten yhdistämisellä voidaan saavuttaa kustannushyötyjä. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että yhteiskunnan korvaamien henkilökuljetusten yhdistelyllä olisi saavutettavissa vähintään 15 prosentin vuosittaiset säästöt.

EU-rahoitus

Suunnitelmassa on käsitelty kattavasti eurooppalaisia liikenneverkkoja ja EU-rahoitusta sekä niitä toimia, joilla EU-rahoituksen hyödyntämistä pyritään parantamaan. Keskeisin liikennejärjestelmän rahoitukseen liittyvä EU:n rahoitusinstrumentti on Verkojen Eurooppa -väline, minkä lisäksi pientä rahoitusta on saatavilla myös muista EU:n rahoitusinstrumenteista, kuten rakennerahoista. Myös elpymis- ja palautumistukivälineestä on mahdollista rahoittaa liikennejärjestelmän kehittämistä vuosina 2021—2023 mm. tukemalla vihreää siirtymää ja digitalisaatiota.

Valiokunta viittaa lausuntoonsa VaVL 2/2021 vp, jossa se korosti aktiivisen ennakko vaikuttamisen merkitystä TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmistelussa. Suomen kannalta on tärkeää, että uusi, myöhemmin tänä vuonna annettava asetus edistää mahdollisimman hyvin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä. On myös pyrittävä vaikuttamaan tukikriteereihin niin, että ne edistävät hankkeiden tukikelpoisuutta, ja kiinnitettävä huomiota Suomen erikoisolosuhteisiin, kuten vähäisiin liikennevolyymeihin sekä sää- ja talviolosuhteisiin. Suomen on pyrittävä ennakko vaikuttamisessaan myös siihen, että EU-rahoituksella olisi mahdollista tukea ydintieverkon kehittämistä.

Valiokunta korostaa, että jatkossa on erityisen tärkeä varmistaa hankesuunnittelun eteneminen siten, että Suomella on rahoitushakujen tahdissa jatkuvasti vireillä kriteerit täyttäviä hankkeita varsinkin ratojen ydinverkon kiireellisen kohentamisen rahoittamiseksi. Tämä on erityisen tärkeää uudella rahoituskaudella, jolloin tukikelpoisten ratahankkeiden määrä kasvaa Pohjanmeri—Bal-

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

tia-ydinverkkokäytävän jatkuessa Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Uudella rahoituskaudella Suomi pystyy hakemaan rahoitusta myös useiden muiden ratahankkeiden suunnitteluun ja kehittämiseen, Digi-radan toteutukseen sekä mm. eri liikennemuotojen digitalisointiin ja älykkään liikenteen edistämiseen. On myös tärkeää hakea rahoitusta maanteille, mikäli rahoitusväline antaa siihen mahdollisuuden.

Muuta

Liikenteen verot ja maksut, muut suunnitelmat ja selvitykset. Suunnitelmassa käydään läpi liikenteen veroja ja maksuja koskeva nykytilanne. Selonteon antamisen jälkeen (18.5.2021) on valmistunut valtiovarainministeriön asettaman virkamiestyöryhmän raportti, jossa arvioidaan liikenteen verotuksen uudistamistarpeita valtiontalouden ja ilmastotavoitteiden kannalta hallituskautta pidemmällä aikajaksolla. Työryhmä arvioi, että liikenteen sähköistymisen myötä liikenteen verotulot olisivat nykyisillä verotasoilla vuonna 2030 nimellisesti noin 1,1 miljardia euroa alempana kuin vuonna 2019, mikä tarkoittaisi reaalisesti noin 1,7 miljardin euron vähenemää. Nykyisellä hiilidioksidipäästöihin perustuvalla verotuksella verotuottojen alenemaa voidaan korvata melko rajallisesti.

Valtiovarainvaliokunta toteaa, että työryhmän ehdotusten jatkovalmistelusta ja toteuttamisesta päätetään erikseen.

Lisäksi käynnissä on useita muita suunnitelmia ja selvityksiä, joilla on kytköksiä liikennejärjestelmään. Näitä ovat mm. raideliikenteen hankeyhtiöt, fossiilittoman liikenteen tiekartta ja liikenneturvallisuusstrategia. Jatkossa on tärkeää huolehtia siitä, että erilaisten selvitysten ja suunnitelmien tavoitteet, toimenpiteet ja taloudelliset vaikutukset muodostavat yhteen toimivan ja kattavan kokonaiskuvan liikennepolitiikan tulevaisuudesta.

Seuranta. Suunnitelman ja sen tavoitteiden toteutumisen kannalta on tärkeää, että sen toimeenpanoa seurataan kattavasti. On niin ikään tärkeää kehittää vaikutusten arviointia sekä liikennejärjestelmän analysointia siten, että järjestelmä tuottaa systemaattisesti arvioinnin ja päätöksenteon pohjana käytettävää tietoa. Tämä edellyttää mm. liikenne-ennustemallijärjestelmän rakentamista systemaattisen määrällisen arviointitiedon tuottamiseksi. Valiokunta pitää myös hyvänä selonteossa mainitun laajan liikennejärjestelmäfoorumin perustamista. Se seuraisi mm. Liikenne 12 -suunnitelman toteutumista ja kehittäisi vaikutusten arvioinnin menetelmiä.

Lisäksi valiokunta muistuttaa, että suunnitelman toimeenpano edellyttää myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen resurssien varmistamista.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Valtiovarainvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että selonteon johdosta hyväksytään seuraava kannanotto:

Valiokunnan lausunto VaVL 5/2021 vp

Eduskunta edellyttää, että hallitus sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmassa ja valtion talousarvioesityksissä.

Helsingissä 4.6.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Johannes Koskinen sd
varapuheenjohtaja Arto Pirttilahti kesk
jäsen Anders Adlercreutz r
jäsen Tarja Filatov sd
jäsen Vilhelm Junnila ps
jäsen Anneli Kiljunen sd
jäsen Esko Kiviranta kesk
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Katri Kulmuni kesk
jäsen Pia Lohikoski vas
jäsen Matias Marttinen kok
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Pia Viitanen sd
varajäsen Lulu Ranne ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko