



Lausunto

1 (2)

13.10.2023

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviomuistio

Arviomuistiossa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen prosessi, vuorovai-
kutustavat sekä vaikutusarviot. Elinkeinoelämän viestit liittyvät suunnitelman sisältöön ja
toteuttamiseen kolmesta näkökulmasta: 1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja
logistisen toimintavarmuuden turvaaminen, 2) elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n
sisällyttäminen osaksi prosessia sekä 3) liikenneinfran investointiohjelman päivittäminen ja
rahoittaminen, sekä pitkäjänteisyydestä päättäminen poliittisesti.

1) Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden tur- vaaminen

Suomen kansainvälinen saavutettavuus on muuttunut kovasti viime vuosina, ja huoli Itäme-
ren turvallisuudesta on kasvanut. Kansainvälistä saavutettavuutta on syytä tarkastella tästä
uudesta lähtökohdasta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tarkasteluun tulee ottaa liiken-
neinfran kehittäminen ja liikenne- ja logistiikkapalvelujen kilpailukyvyyn kasvattaminen kai-
kissa liikennemuodoissa sekä Suomen, Ruotsin ja Norjan välisen yhteistyön vahvistami-
nen. Liikenneverkkojen nopeampi kehittäminen Pohjois-Eurooppaan ulottuvissa ydinverk-
kokäytävissä on tässä keskeinen.

Arviointiohjelmassa kansainvälisen saavutettavuuden sisältöä on laajennettava. Kansain-
välinen saavutettavuuden tulee kattaa Suomesta maailmalle ja maailmalta Suomeen saa-
puvan tavara- ja henkilöliikenteen koko potentiaali vihreän siirtymän investoinneista matkai-
lun kasvuun saakka.

Suomen kansainvälinen asema ja saavutettavuus muuttuivat Venäjän sodan ja koronapan-
demian seurauksina pitkälle tulevaisuuteen. Rautatiekuljetukset ja lentoreitit Venäjän kautta
Aasiaan ovat päättyneet. Venäjää koskeva transitioliikenne on päättynyt ja meriliikenne
muuttanut luonnettaan. Huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Samanaikaisesti arvi-
oidaan, että Suomen Nato-jäsenyys parantaa meriliikenteen toimintavarmuutta häiriötilan-
teissa ja poikkeusolosuhteissa. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka
Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena.

Suomessa on tärkeää vahvistaa varautumista toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin
ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehit-
tää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Kiinnostava
valtameriliikenteen yhteys on Tornion ja Haaparannasta Ruotsin läpi Narvikin satamaan
kulkevan radan kautta.

Toimintavarmuuden näkökulmasta tärkeimmät liikenneinfran kehittämiskohteet ovat Helsin-
gistä Tornioon kulkevat päärata ja valtatie 4. Molemmat kuuluvat on eurooppalaiseen

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo

13.10.2023

ydinverkkoon ja ovat EU-rahoitusmahdollisuuksien piirissä. Myös rata Narvikiin on EU-rahoituksen piirissä.

Suomen syrjäinen maantieteellinen sijainti ja pitkät etäisyydet harvaan asutussa maassa edellyttävät, että elinkeinoelämälle ja matkailutoimialalle elintärkeät hyvät kansainväliset ja maan sisäiset lentoyhteydet turvataan.

2) Elinkeinoelämän esittämän väylävisio 2050:n sisällyttäminen osaksi prosessia

Elinkeinoelämän järjestöt esittivät syksyllä 2022 pääteiden ja rataverkon vision vuoteen 2050 mennessä. Elinkeinoelämä edellyttää pitkällä aikavälillä pääväylien modernisointia sekä huonokuntoisten teiden ja ratojen korjausvelan kuromista kiinni. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten taloudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi.

Modernisointi tarkoittaa moottoritieosuuksien pidentämisiä, lisää kaistoja sekä nykyistä leveämpiä teitä. Junaliikenteessä rataverkon modernisointi edellyttää lisää kaksi- ja moniraitaisia yhteysvälejä. Lisäkaistojen ja -raiteiden rakentamisen myötä tavara- ja henkilöliikenne mahtuvat sujuvasti samaan liikennejärjestelmään. Se näkyy nopeutuvina matkoina ja kuljetuksina sekä onnettomuuksien vähenemisenä. Väylävisioon sisältyy lisäksi älyteiden ja digiratojen visiot sekä vihreän siirtymän edellyttämän lataus- ja jakeluinfran visio.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää, että väylävisio 2050 otetaan lähtökohdaksi ja osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

3) Liikenneinfran investointiohjelman päivittäminen ja rahoittaminen

Liikenneinfran investointiohjelma tulee päivittää hallitusohjelmassa tehtyjen liikenneinfran kehittämislinjausten mukaisesti. Hallitusohjelma ottaa kantaa hyvin pitkjänteisiin kehittämishankkeisiin. Siksi olisi tärkeää, että investointiohjelmasta päätettäisiin eduskunnassa, jotta sen toteuttamiseen sitouduttaisiin pitkjänteisesti. Sitoutuminen antaa investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehitymisestä. Samasta syystä tulisi päättää pitkjänteisemmin liikenneinfran rahoittamisesta, jotta vältettäisiin rahoitustason tippuminen neljän vuoden välein eduskuntavaalien yhteydessä, ja jotta investointien kustannustehokkuus voidaan maksimoida. Myös rakennusalan ja työllisyyden kannalta vakaa näkymä rahoitustasoon ja investointiohjelmaan on tärkeä.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja