

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Ammattimaisia kiinteistöjen ja infrastruktuurin omistajia, sijoittajia ja rakennuttajia edustava Rakli kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Suunnitelmaluonnoksen visio ja yleiset tavoitteet - toimivuus, turvallisuus, kestävyys - on päivitetty tämän päivän kansallisen ja kansainvälisen toimintaympäristön tilanteeseen hyvin, esimerkkinä Suomen kansainvälinen saavutettavuus.

Luonnosta kuitenkin leimaa haastava yhtälö, jossa on yhtäältä strategisesti tärkeitä linjauksia ja toisaalta poliittisesti priorisoitavia niukkoja resursseja linjausten toteuttamiseen.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suunnitelmassa tulee huomioida vahvemmin kaupunkiseutujen rooli liikennejärjestelmän toimivuudessa ja liikkumisen kestävydessä. Väestönkasvu keskittyy entistä selvemmin suurimpiin kaupunkeihin ja kaupunkiseutuihin. Kaupunkiseutujen välisiin joukkoliikenneyhteyksiin ja seutujen sisäisen liikkumisen toimivuuteen tulee panostaa riittävästi. Kaupungistumiskehityksestä on saatavissa merkittäviä tuottavuuden kasvun ja kestäväen liikkumisen yhteiskunnallisia hyötyjä.

Liikenteen solmukohdat ja MAL-sopimukset on suunnitelmaluonnoksessa tunnistettu, mikä toki tukee kaupunkiseutujen roolia, mutta niihin kohdistuva kansallinen rahoitus uhkaa jäädä liian alhaiselle tasolle. Linjaukset ja priorisoidut resurssit eivät kohtaa tältä osin.

#### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Perusväylänpitoon osoitettu lähivuosien rahoitustaso on perusteltu. Korjausvelan pienentäminen ja olemassa olevan liikenneinfran pitäminen hyvässä käyttökunnossa ovat tärkeitä asioita.

Sen sijaan kehittämisrahan taso jää todella vaatimattomaksi. Ongelma on siinä, että pitkäjänteistä liikennejärjestelmäsuunnittelua ja -rahoitusta viedään eteenpäin vuosibudjettinäkökulmasta sillä ajatuksella, että valtion kustannukset ovat etupainotteisia. Mikäli valtion rahoitus uusiin hankkeisiin ei nouse rahoitusohjelmassa esitetystä, on yksityisrahoituksen mahdollisuuksia lähdeävä tutkimaan ja hyödyntämään kaikenkokoisissa hankkeissa ripeästi ja systemaattisesti. Infrastruktuurin rahoittamisesta kiinnostuneet toimijat on mahdollisuuksien mukaan otettava (yhteis)rahoitusratkaisuihin, joissa valtion rahoitus ei ole voimakkaasti etupainotteista "könttärahoitusta". Kiinnostuneita infrasijoittajia ovat esimerkiksi työeläkeyhtiöt.

Kuntasektorin osuus liikennehankkeiden rahoituksessa tulee pitää maltillisena, ja selkeästi valtiollisten hankkeiden, niin suurten kuin pienempien, rahoitus tulisi olla valtion vastuulla ja mahdollisuuksien/tarpeiden mukaan yksityisrahoitusmalleja hyödyntäen.

Ruotsin tuore päätös seuraavan 12 vuoden liikenneinfran rahoituksesta on 107 miljardia euroa, tasaisesti eri vuosille jaettuna 8,9 mrd €/v. Suomen vastaava on Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen rahoitusohjelman mukaan 2,3 mrd €/v. eli 26 prosenttia Ruotsin rahoitustasosta.

**Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

-

**Muut huomiot?**

-

Kurunmäki Kimmo  
Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry