

## SUOMEN MENESTYS PERUSTUU LOGISTISEEN KOKONAISAJATTELUUN

Toimintaympäristöämme ja arkeamme on ravistellut kaksi keskenään erilaista kriisiä. Ne ovat haastaneet toiminta- ja muutosjoustavuuskyvykkyttämme. **Ensin koronapandemia ja sittemmin Venäjän sota Ukrainaa vastaan ovat muuttaneet turvallisuusajatteluamme ja nostaneet turvallisuuden, varautumisen ja valmiuden sekä huoltovarmuuden kysymykset uutteen painoarvoon.**

**Huoltovarmuuden keskeinen elementti on toimiva ja turvallinen logistiikka ja liikenneyhteydet.** Maailmantalouden häiriötilat, pakotteet ja vastapakotteet, hintojen nousu sekä raaka-aineiden ja hyödykkeiden saatavuusongelmat korostavat liikenteen ja logistiikan tärkeyttä. Tavaroiden ja ihmisten pitää kulkea poikkeustilassakin. Tuoreessa turvallisuuspoliittisessa selonteossa liikenne nostetaan ansaitusti osaksi kriittistä infrastruktuuria. Kriittisenä yhteiskunnan toimintona liikenteen turvallisuus ja suojaus tulee olla ajan tasalla.

Keväällä lausunnoilla olleen Väyläviraston investointiohjelman 2023–2030 lähtökohtien määrittely ja liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee tarkistaa ja saattaa ajan tasalle. **Suomen liikennepoliitiikan strategisessa ajattelussa tulee muuttuneen maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi siirtyä viime vuosikymmeninä toteutetusta Venäjän liikenteen yhteyksien kehittämisestä maan sisäisen liikenneverkon kehittämiseen hyödyntäen läntisen Suomen satama-, raide-, maantie- ja lentoyhteyksien tarjoamat mahdollisuudet koko maan logistiikan toimivuudelle.** Tämä tulee tehdä sekä kansallisesti että yli rajan Ruotsiin ja Norjaan kulkevissa eurooppalaisissa yhteyksissä. Tätä edellyttävät niin liikenteen huoltokäytävien varmistaminen kuin sotilaallisen liikkuvuuden kohteiden parantaminen. Liikenneyhteyksien parantamisessa tulee keskittyä vaikuttavuudeltaan ja ajalliselta toteutettavuudeltaan toimenpiteisiin, jotka tuovat koko maan kannalta parannusta nykyiseen tilanteeseen mahdollisimman nopeasti ja kustannustehokkaasti.

12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa noudattava investointiohjelma on laaja ja jo lähtökohtaisesti toteutukseltaan rahoituksen osalta hyvin haasteellinen. Ilman riittävää rahoitustasoa infran rapistuessa myös liikenteen päästöt kasvavat. Jos Suomesta ei löydy riittävää kansallista rahoitusta, ei EU-rahoitustakaan pystytä täysimääräisesti hyödyntämään.

Pääradan ja sen keskeisten liitännyhteyksien strateginen merkitys kasvaa entisestään. **Keskeisten vienti- ja tuontivirtojen kulku painottunee jo turvallisuus- ja huoltovarmuusperusteinkin läntiseen Suomeen ja pääradan muodostamaan strategiseen kokonaisuuteen niin raide- kuin tieyhteyksissä. Länsi-Suomen satamat ovat vientituotteillemme portti maailmalle** eritoten nyt, kun esimerkiksi Saimaan kanava ei ole käytössä; tässä poikittaisyhteydet ovat tärkeässä asemassa. Suomen päärata on osana Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävää selkeästi nostettu osaksi merkittävimpiä eurooppalaisia liikennekäytäviä, joiden valmistuminen vuoteen 2030 vaatii merkittäviä investointeja jäsenmailta.

Koheesiopoliitiikka on Euroopan tasolla keskeisellä sijalla, kun edistetään kestäväää liikennettä ja poistetaan tärkeiden liikenneinfrastruktuurien pullonkauloja. Se tekee sen monin tavoin, muun muassa poliittisten välineiden, kuten TEN-T-verkoston (Trans-European Network) ja Verkkojen Eurooppa -ohjelman (Connecting Europe Facility, CEF) avulla, joilla tuetaan yhteenkuuluvuutta parantamalla yhteyksiä alueiden välillä. Suomi ei ole koheesiorahaston välitön edunsaaja, mutta EU:n rahoitus on kuitenkin tärkeää infrastruktuurimme ja verkostojemme kehittämiseksi. Päärata liityntäyhteyksineen muodostaa muun liikenneverkon kanssa Euroopan pohjoisen liikennekäytävän.

**Jatkossa valtion rahoituskohdennuksessa tulee pääväyläverkon osalta painottaa liikennesuoritteiden roolia sekä toteuttaa isompia yhtenäisten rata- ja tieosuuksien kehittämissuunnitelmia, eikä kohde kohteelta erillisrahoituksin toteutettavaa puutteiden parsintaa.** Suomessa on pidettävä myös huolta siitä, että suhteellinen logistinen sijaintimme ei karkaa yhä kauemmas maailman markkinoilta kohoavien energiahintojen ja rapistuvan infran myötä, tästä syystä myös alemman tieverkon toimivuus tulee varmistaa maan eri osien saavutettavuuden, alkutuotannon ja hajautetun energian tuotannon varmistamiseksi sekä monipuolisten liikkumismahdollisuuksien mahdollistamiseksi.

Pekka Hokkanen  
maakuntajohtaja  
Keski-Suomen liitto

Heli Seppelvirta  
maakuntajohtaja  
Etelä-Pohjanmaan liitto

Jouko Ylipaavalniemi  
vt. maakuntajohtaja  
Hämeen liitto

Anna-Mari Ahonen  
maakuntajohtaja  
Pirkanmaan liitto

Mats Brandt  
maakuntajohtaja  
Pohjanmaan liitto

Asko Aro-Heinilä  
maakuntajohtaja  
Satakuntaliitto