

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?

Liikenne 12 -ohjelmassa esitetään perusväylänpidon rahoitustasoa korotettavan vuodesta 2029 alkaen, mikä on äärimäisen tärkeää ja välttämätöntä. Tavoitteena oleva korjausvelan kasvun taittaminen ja väyläverkon riittävän tason varmistaminen, vaativat kuitenkin selkeästi korkeamman vuosittaisen lisärahoituksen kuin 450 M€, mikäli korjausvelkaa pyritään taittamaan kaikilla liikennemuodoilla. Teiden päällystysohjelman tulisi olla minimissään vuosittain noin 4 000 km, jotta teiden kunto ei heikkene. Yli 4000 km päällystysmäärään on päästy viimeisen 20 vuoden aikana vain yhden (1) kerran, vuonna 2024, nykyhallituksen määräaikaisen investointiohjelman ansiosta. Tiestön korjausvelan purkaminen vaatii kuitenkin selkeästi suuremman vuosittaisen päällystysmäärän. Lisämäärärahan kohdentaminen pääosin teiden korjaamiseen mahdollistaisi teiden korjausvelan purkamisen. Kohdentaminen tapahtunee kuitenkin laajemmin liikennemuotojen välillä, joten korjausvelan purkaminen esitetyllä rahoituksella tulee olemaan erittäin haastavaa. Rahoituksen lisääminen on kuitenkin erittäin positiivinen ja välttämätön asia, sillä ilman sitä teiden kunto tulee romahtamaan tulevina vuosina. Erityisesti vuosien 2027 ja 2028 rahoitus perusväylänpidon osalta on täysin riittämätön, mikä kasvattaa tiestön korjausvelkaa ennennäkemättömällä tavalla.

Tiestön korjaamisen riittävä rahoitus on elinehto Suomen teollisuuden kilpailukyvyn varmistamisessa. Kauan toivottu talouskasvu vaatii toimivan tieverkon, jotta Suomeen saadaan riittävästi teollisuuden investointeja. Suomen logistinen kilpailukyky vaatiikin merkittäviä panostuksia tieverkkoon, erityisesti korjausvelan purkamiseen. Huomion arvoista on, että Ruotsin hallitus on päättänyt osoittaa väyläinfrastruktuuriin 1 200 mrd. kruunua (yli 100 mrd.€) seuraavan 12 vuoden aikana.

Leudot sääolosuhteet, ajoneuvojen kasvaneet painot, sekä nastarenkaat luovat päällysteille erityisiä haasteita tänä päivänä. Säästäminen teiden päällystämässä on lyhytnäköinen ja kallis päätös, sillä vaurioitunut päällyste altistaa tien rakenteen ongelmille, joiden korjaaminen vaurioiden synnyttyä, vaatii rakenteen korjaamista. Tämä taas on huomattavasti kalliimpaa. Näin ollen, aikanaan tehty arvokas tieinvestointi päästetään vaurioitumaan säästämällä väärästä paikasta, uudelleen

päällystämisestä. Tämä säästäminen on aloitettu jo 20 vuotta sitten, eikä sen korjaaminen tapahdu hetkessä. Tämä näkyy muun muassa teiden päällysteiden keski-ikä kasvuna viimeisten vuosikymmenten aikana. Tienkäyttäjille se näkyy tien päällysteen kunnan merkittävänä huonontumisena, sekä reikiintymisenä erityisesti talven aikana. Nykyinen hallitus on onnistuneesti aloittanut ensimmäiset panostukset määräaikaisen investoinnin muodossa. Tätä työtä tulee jatkaa seuraavan vuosikymmenen aikana.

Tasainen ja ennakoitava rahoitus edesauttaa investointeja päällystysalalle. Historiassa rahoitus on vaihdellut vuosittain voimakkaasti, ollen aina korkein hallituskausien alkupuolella. Vihreä siirtymä ja päästökauppa luovat puolestaan investointipaineita, joten rahoituksen tasaisuus ja ennakoitavuus edesauttaisi alan investointeja ja panostuksia. Investoinnit perusväylänpitoon tulevat työllistämään suoraan ja välillisesti tuhansia henkilöitä ympäri Suomen. Työllisyysvaikutuksessa on syytä huomioida sen tärkeä työllistävä vaikutus myös nimenomaan kasvukeskusten ulkopuolella.

Rahoitusohjelman merkittävä haaste on, että sen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Kaikkien puolueiden tulee sitoutua Liikenne 12 -suunnitelmaan. Perusväylänpidon rahoitus tulee turvata myös kaikissa taloudellisissa tilanteissa. Riittävä perusväylänpidon rahoitus on vakioitava kehykseen, jotta se on tasainen ja ennakoitavissa.

Rahoitusohjelma on tehty niukan talouden raamit huomioiden. Rahoitusohjelman pääpaino on perusväylänpidossa, mikä on niukan taloudellisen raamin johdosta oikea päätös. Lisärahoituksen kohdistaminen tulee painottua erityisesti teiden korjaamiseen.

Ossi Simonen, Puheenjohtaja Asfalttijaosto, Infra Ry. Operatiivinen johtaja, Peab Asphalt Suomi

Markku Lilja, Maajohtaja, Peab Asphalt Suomi

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

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

-

Muut huomiot?

-

Ossi Simonen

Ossi Simonen, Puheenjohtaja Asfalttijaosto, Infra Ry. Operatiivinen johtaja,
Peab Asfalt Suomi, Markku Lilja, Maajohtaja, Peab Asfalt Suomi