

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?

Koneyrittäjät ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmän luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta. Lausuntonamme toteamme seuraavaa:

Esityksen mukaan Liikenne 12-suunnitelman tavoitteena on ohjata tietopohjaisella prosessilla tulevia julkisen taloudensuunnitelmaan ja talousarviopäätöksiin tehtäviä valmisteluja. Mielestämme Liikenne 12-suunnitelmalla ei ole kuitenkaan tällä hetkellä riittävää ohjaavaa vaikutusta rahoituskehyksiä tehtäessä.

Pidämme hyvänä, että suunnitelmaluonnoksessa on pyritty huomioimaan Suomen eri alueiden erityispiirteitä ja painotuksia. Huomiointi on oleellinen seikka, kun väyläyhteyksiä parannetaan ja varmistetaan maan sisäisen saavutettavuuden ja kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Mielestämme tämän pitäisi näkyä myös alempiasteisen tieverkoston strategisessa ylläpidossa ja kehittämisessä, joka suunnitelmassa on esitetty kaksijakoisesti: toisaalla todetaan, että väyläverkostoa voidaan tarvittaessa jopa supistaa, kun toisaalla tunnustetaan esimerkiksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet.

Suunnitelmaluonnoksessa on nostettu erityisesti liikenneturvallisuus ja siihen liittyvät toimenpiteet esiin. Siinä on esitetty, että väkilukuun suhteutettuna liikennekuolemia tapahtuu Suomessa kaksinkertainen määrä Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Ratkaisuksi liikennekuolemien vähentämiseksi suunnitelmassa on esitetty systeemisiä tapoja mutta esimerkiksi tieinfrastruktuuriin liittyvää tehokkainta tapaa eli eri suuntaan kulkevien liikennevirtojen fyysistä erottamista ei ole mainittu.

Tieliikenteen automaation kehittyessä on valmisteilla lainsäädännön muutos, jonka tarkoitus on mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen käyttö yleisillä teillä. Tällaisten muutoksien osalta on syytä selvittää vaatimukset ja kustannukset, joita niistä muodostuu tieinfrastruktuurin kunnolle ja kunnossapidolle, ja varautua niihin. Yhteiskunnan erilaisten päätösten ja suunnitelmien vaikutukset väyläverkostojen tulevaan laajuuteen, kuntoon ja käyttöön pitää selvittää ja huomioida yhä tarkemmin tulevaisuudessa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmassa korostuu hyvin valtion tavoite tietopohjan vahvistamiseen, jolla väyläverkostojen vaikutuksia voidaan arvioida tarkemmin. Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole huomioitu kaikkia muutostrendejä, joista esimerkkinä voisi mainita kaivostoiminnan ja turismin kasvun Suomessa. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan hyvin Naton ja Euroopan komission tarpeet sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi ja kehittämiseksi. Nämä ja tunnistetut viennin tarpeet ohjaavat ja toivottavasti edistävät merkittävästi kansainvälisten, (läntisiä ja eteläisiä) rajoja ylittävien väyläyhteyksien suunnittelua.

Koneyrittäjät pitävät hyvänä, että valtio aikoo selvittää mahdollisia uusia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonais-uudistuksen mukaisesti. Uudet rahoitusmuodot ovat erityisen tarpeellisia investointi- ja suurien kehityshankkeiden rahoittamiseksi. Ajatukset valtion budjetin ulkopuolisista rahoituskeinoista, kuten sopimuksellisen yhteisrahoituksen edistäminen ovat kannatettavia. Euroopan unionin seuraavan rahoituskehityksen liikenteen rahoitusvälineen osalta Suomen on varmistettava, että mekanismi on sellainen, josta Suomi saa mahdollisimman paljon hyötyä. Kaikkia EU:n rahoitusinstrumentteja on pystyttävä tulevaisuudessa hyödyntämään tehokkaasti.

Tavoitteet yksinkertaistaa hankkeiden suunnittelua ja lisätä innovatiivisia hankintoja sekä parantaa tuottavuutta kunnossapidon ja kehittämisen hankinnoissa ja hyödyntää joustavia sekä tehokkaita sopimusmuotoja, ovat hienoja, mutta niiden pitää toteutua ilman, että valtio lukittaa markkinat vain muutaman harvan toimijan pelikentäksi.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Koneyrittäjien mielestä suunnitelmassa esitetty panostus perusväylänpitoon on sinänsä hyvä mutta sen panostus luultavasti liian pieni. Rahoituksen tulee olla jatkuvaa, jotta korjausvelkaa saadaan oikeasti vähennettyä. Muutaman tulevan vuoden alhainen rahoitustaso syö jo saavutettuja hyötyjä. Olemassa olevan väyläverkon kunnostamisen tulisi olla etupainotteista, koska kunnossapidon kustannukset kasvavat ja venytetyt korvausinvestoinnit kasvattavat ajan kuluessa peruskorjauksenkin kustannuksia. Arvio on, että esimerkiksi päällystysten osalta pitäisi sitoutua minimissään 4000–5000 päällystettyyn kilometriin vuodessa, jotta päästään tilaan, jossa ennakoivasta kunnossapidosta olisi hyötyä.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty rahoitusmalli palvelee tässä tilanteessa, jossa tyydytään nykytilaan tai yritetään ylläpitää sitä. Perusväylänpidon budjettiperustainen rahoitus ja perusväylänpidon priorisointi on perusteltua, jos halutaan säilyttää edes väyläverkoston nykytila.

Suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu hyvin kansainvälisten yhteyksien merkitys ja Suomen ulkomaankaupan suuntautuminen jatkossa lähes kokonaan länteen sekä huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet. Yhdessä nämä tekijät luovat painetta kehittää väyläverkostoa.

Katsomme, että väyläverkoston kehittämiseen tällä hetkellä kohdennettu rahoitus ei mahdollista kuin yksittäisten pienten liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuden parantamiseen tähtävien hankkeiden tekemisen. Laajamittaisia, strategisia ja väyläverkostoa merkittävästi kehittäviä hankkeita ei pystytä tekemään. Kehittäminen pitäisi irrottaa nykyisistä määrärahoista ja sille luoda uusi kokonaisuus, jonka rahoituspohja olisi laaja, ja valtion suoralla budjettirahoituksella olisi vain pieni rooli siinä. Tämä rahoitus voisi pohjautua esimerkiksi maan arvon nousuun perustuvan rahoituksen hyödyntämiseen, hyötyjä maksaa -mallin käyttöön, EU-rahoitusosuuden hyödyntämiseen jne. Joka tapauksessa rajat (länteen) ylittävien hankkeiden pitää olla aktiivisesti asialistalla sekä tällä, että seuraavalla Liikenne 12 -suunnitelmakaudella.

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

Suunnitelmaluonnoksen vaikutus- ja ympäristöarvioinnissa on hyvin eritelty suunnitelman arvioidut vaikutukset suhteessa vertailuvaihtoehtoon, joka on rakennettu oletuksella, että nykytila säilyy. Suunnitelman laajuuden vuoksi laadullinen vaikutusarviointi on lukijalle epämääräinen ja vaikeasti arvioitava.

Tästä esimerkkinä voisi ottaa vaikutusten arvioinnissa useaan kertaan esitetyn väitteen, että perusväylänpidon rahoituksen lisääminen nostaa nopeuksia ja heikentää siten liikenneturvallisuutta. Tällä hetkellä teiden nykyinen huono kunto, kuten päällystevauriot, teiden reunojen huono kantavuus ja kunnossapidon puutteet aiheuttavat liikenneturvallisuusriskin. Voidaan kysyä, että onko teiden huonosta kunnosta aiheutuva liikenneturvallisuusriski jo ohittanut nopeuden kohentumisesta muodostuvan riskin? Vastaava esimerkki on päästöjen lisääntyminen teiden parantumisen vuoksi. Onko huonokuntoisten päällysteiden, teiden ja siltojen kunto jo lisännyt polttoaineen kulutuksia niin, että päästöjen lisääntyminen teiden parantumisen vuoksi onkin pienempää?

Vaikutusten arvioinnissa pitäisi pystyä arvioimaan myös väyläverkon kunnon parantumisen vaikutuksia yhteiskunnan eri sektoreille. Tämän takia katsomme, että myös jo tehtyjen poliittisten päätöksien vaikutuksia pitäisi huomioida laajemmin vertailuvaihtoehtoissa. Nyt esimerkiksi perusennusteessa ei ole huomioitu Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisen jakeluvuorituksen muutoksen vaikutusta, joiden arvioidaan lisäävän taakanjakosektorin kumulatiivisia päästöjä vähintään 4,8 Mt CO₂-ekv. vuoteen 2027 mennessä.

Muut huomiot?

-

Järvinen Ville
Koneyrittäjät ry