

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Koneyrittäjien mielestä tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi ovat:

Lisätä väylänpidon rahoitusta, jotta varmistetaan liikenneväylien riittävä hoidon ja korjausten taso. Myös yksityisteille on tärkeää suunnata lisärahoitusta, jotta tieverkon elintärkeä alkupää ei rapistu. Liikenneverkkoa pitää kehittää sen eri käyttäjäryhmien tarpeiden mukaan.

Nykyisten infran rahoitukseen sekä valtion ja eri toimijoiden (esimerkiksi kuntien ja tiekuntien) kumppanuuteen liittyvien periaatteiden selkeyttäminen.

Vähennetään väyläverkon korjausvelkaa. Tätä varten laaditaan avoimesti ja perustellen investointiohjelma 6–8 vuodeksi kerrallaan. Suomelle merkittäviin satamiin johtavia liikenneyhteyksiä kehitetään johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti hyödyntämällä, jo kertynyttä, ja tulevaisuudessa kertyvää hankearviointitietoa.

Hyödynnetään yhteisrahoitusmallia sekä yhä enemmän johdetaan väyläverkoston kehittämistä, rakentamista, hoitoa ja korjaamista tiedon avulla. Tietojohtamisessa sekä väyläverkoston rakentamisessa ja ylläpidossa hyödynnetään erilaisia digitaalisia ratkaisuja.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**

- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Koneyrittäjät pitävät hyvänä, että perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nostetaan noin 1,4 miljardiin euroon vuodesta 2025 lähtien. Väyläverkkojen kehittämiseen vuosittain noin 500 miljoonaa euroa käytettävissä oleva rahoitus on myös merkittävä ja oivallinen asia väyläverkostojen kannalta.

Haluamme kiinnittää huomiota siihen, että luonnoksessa mainitaan väyläverkon luokittelua käsiteltäessä siihen kohdistuvan uudistustarpeita. Väyläverkon luokitus ei enää kaikilta osin vastaa nykyistä toimintaympäristöä. Näemme mahdollisena riskinä sen, että tienpidon kunnossapitokustannuksien säästöt saavutetaan alentamalla teiden luokituksia. Kategorista tieluokkien alentamista ei saa tehdä vaan tieluokkien alentamisen tulee tapahtua tietoon perustuen.

Korostamme, että rautatieterminaalien raakapuun kuormauspaikkojen kehittämiseen pitää kohdistaa rahoitusta, mikäli halutaan saavuttaa kestävän liikenteen edellytykset ja tavoitteet.

Koneyrittäjien mielestä luonnoksessa unohdetaan haja-asutusalueet henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta ja todetaan vain, että osalla vähäliikenteisistä väyläverkoista korjausvelka voi kasvaa. Luonnoksessa ei kuitenkaan vastata kysymyksiin, miten esimerkiksi metsäteollisuuden tarvitsemat puut saadaan tulevaisuudessa tehtaille tai kuinka korjausvelan rasittaman vähäliikenteisen kylätien varrella asuvat pääsevät töihin ja harrastuksiinsa? Tämän perusteella on erityisen tärkeää, että yksityisteiden kunnossapidon riittävästä rahoituksesta pidetään huolta.

Liikennejärjestelmän tukitoimista toteamme sen, että pidämme yhteistyössä valtion eri toimijoiden, kuntien ja yritysten kanssa laadittavaa suunnitelmaa valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormaus-alueverkon kehittämisestä hyvänä ja edistettävänä asiana.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visiossa huomioidaan ainoastaan yleiset tiet ja niissäkin painotus on pääväylissä. Alemmalla tieverkolla on odotettavissa jopa korjausvelan kasvu. On kuitenkin huomattava, että esimerkiksi Suomelle erityisen tärkeät metsäteollisuuden kuljetukset alkavat alemmalta tieverkolta, metsä- ja yksityisteiltä. Näiden rahoittamiseen tulisi kiinnittää visiossa enemmän huomiota!

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma vie väyläverkon kehitystä vision suuntaan niin, että toimenpideohjelmalla koitetaan pitää ylempää tieverkkoa jonkinlaisessa liikennöitävässä kunnossa ja lähes täysin unohdetaan alempi tieverkko ja sen merkitys haja-asutusalueiden alkutuotannolle, teollisuudelle ja muulle elinkeinoelämälle.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Mielestämme vaikutusten arviointia ei tarvitse erityisesti täydentää viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Vaikutusten arviointi antaa riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Pidämme parhaana kaikkia sellaisia toimenpiteitä, jotka antavat yrityksille, kunnille sekä valtion eri toimijoille mahdollisimman varhaisen näkymisen ja osallistumisen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Tällä hetkellä viestintä prosessista on ollut avointa mutta sitä voisi avata mahdollisesti vieläkin enemmän esimerkiksi erilaisten yhteistyöalustojen kautta tai muiden vastaavien toimenpiteiden avulla.

Järvinen Ville

Koneyrittäjien liitto ry - Markku Leskinen, toimialapäällikkö, maarakennus- ja konepalvelut / Koneyrittäjät ry