

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

-

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Positiivista on että korjausvelan lyhentämistä jatketaan, mutta vauhtia voisi vielä kiristää entisestään, varsinkin nyt heti suunnittelukauden alku päässä EU:lta saatavilla tukirahoilla. Liikenneinfran hankkeet kun työllistävät pääsääntöisesti kotimaisia toimijoita ja niillä on suoria vaikutuksia liikenneturvallisuuden kehittymiseen. Suunnitelmassa rahoitusta jaetaan liiaksi raideliikenteelle kaikissa kohdissa, raideliikenne ei pysty tulevaisuudessakaan palvelemaan yrityssektoria sen haluamalla tavalla. Raiteet kulkevat vain rajallisiin kohteisiin ja rataverkoston laajempi lisääminen on taloudellisesti kannattamatonta. Laaja ja harvaan asuttu maamme tarvitsee kumipyöräliikenteelle tieverkostoa nyt ja tulevaisuudessa. Luonnoksessa esitetyt rahoituksen jakomallit eri liikenneverkkojen välillä ovat mielestämme liiaksi maantieliikennettä kohtaan alimitoitettuja, varsinkin suunnittelujakson loppupuolella kutistetaan tieverkoston ylläpito- ja suunnitteluvaroja liiaksi. Tavoite liikenneturvallisuuden positiivisesta kehityksestä edellyttää liikenneympäristön parantamista kaikilta osin turvallisuuden takaamiseksi. Positiivisena pidämme tauko- ja siirtokuorma-alueiden yhteistyössä tehtävää suunnittelua, kunhan vain pidetään mielessä, ettei elinkeinoelämää vaadita rahoittamaan sellaisia taukopaikka-alueita, joiden rakentaminen ja ylläpito kuuluu valtoille, vain vaan sen osuuden, mitä sen yritystoiminta tarvitsee omien toimintojensa ylläpitämiseksi.

Korotettua talvikunnossapitoa tulee jatkaa, vaikkakaan se ei ole vielä kukaan kyennyt vastaamaan kuljetuksen tarpeita ympärivuorokautisesti. Etenkin alempi tieverkko vaatisi parempaa kunnossapitoa. Suuri osa maa- ja metsätalouden kuljetustarpeista kohdistuu alemmalle tieverkolle.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Kyllä visio sisältää oikeita asioita, ainoastaan eri liikennemuotojen väliset suhteet ovat mielestämme epäsopuisuudessa. Raideliikenne voisi palvella tulevaisuudessa henkilöliikennettä jopa nykyistä enempi, mutta pystyykö se toteuttamaan palveluita kilpailukykyisillä hinnoilla, ei voi olla kestävä, jos yhteiskunta joutuu lähes jokaista matkaa subventoimaan.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Kyllä vie. askelmerkit vain kaipaavat hieman hiomista.

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

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

Pitkän aikavälin suunnitelmien tekemisellä on hyvät sekä huonot puolensa, maailman tilanne muuttuu koko ajan kiihtyvällä tahdilla ja myös poliittiset voimasuhteet saattavat muuttua vaalikausittain, jolloin vaaleilla valituilla päättäjillä pitää olla myös mahdollisuus toteuttaa äänestäjensä tahtoa. Nyt on raideliikenne myönteinen valta, mutta tilanne voi muuttua, siksi olisi tärkeää, että painotukset eri liikennemuotojen kesken olisivat realistisia, eikä liiaksi haaveita tai toiveita.

Kima Timo
Rahtarit ry