

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

23.2.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Luonnos valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arviointi (LVM/1354/01/2019)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Luonnoksessa valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 on hyviä tavoitteita, kuten korjausvelan kasvun pysäyttäminen, liityntäpysäköinnin kehittäminen ja yksityistierahoituksen rahoitustason korottaminen.

Tieliikenteessä liikkuu 93 % henkilöliikenteestä ja henkilöauton osuus henkilöliikenteestä on yli 80 %. Suomen 2,7 miljoonalla liikennekäytössä olevalla henkilöautolla ajetaan myös erittäin merkittävä määrä tavaraliikennettä. Maantieliikenteen osuus kaupallisesta tavaraliikenteestä on 88 % tavaratonneista ja 2/3 tonnikilometreistä.

Samaan aikaan rautatieliikenteen osuus henkilöliikenteestä on 4 % (HLT 2016) ja kaupallisesta tavaraliikenteessä 13 % ja 1/4 tonnikilometreistä.

Esityksessä tieverkon rahoitusosuus kehittämisrahasta on 45 % ja perusväylänpidon rahoituksesta 52 %. Rahoitus ei vastaa liikennesuoritteita väyläverkon eri osissa. Tieverkon kehittämisen rahoitus on laskeva ja laskua vuoden 2021 tasosta vuoteen 2032 on lähes 30 prosenttia. Perusväylänpidon kokonaisrahoituksesta tieverkon rahoituksen suhteellinen osuus pienenee vuoteen 2032 mennessä.

Luonnoksessa esitetyn tieliikenteen osuuden kokonaisrahoituksesta tulisi vastata paremmin sen suhteellista osuutta liikennesuoritteesta. Suunnitelmassa tulisi ottaa myös huomioon henkilöautokannan sähköistymisen asettamat vaatimukset tieverkostolla. Tämä huomioiden liityntäpysäköintiin esitetty 2–5 miljoonaa euroa vuodessa ei ole riittävä.

Nyt esitetyllä rahoitustasolla tieverkoston korjausvelan aleneminen tapahtuu erittäin hitaasti.

Suunnitelman mukainen vaikutusten kokonaisarviointi on puutteellinen sen osalta, miten se vaikuttaa kotitalouksien toimeentuloon, varallisuuteen, elintasoon ja elämälaatuun eri puolilla Suomea. Sama arvio pitäisi tehdä siitä, mikä vaikutus sillä on yritysten toimeentuloon eri toimialoilla, kuten matkailussa ja työvoiman saatavuuteen eri puolella Suomea. Tässä yhteydessä pitäisi myös huomioida Fossiilittoman liikenteen tiekartan pohjalta tehtävien toimenpiteiden vaikutukset sekä valtiovarainministeriön liikenteen verotusta linjaavan työryhmän työn pohjalta tehtävät toimenpiteet. Ilman vaikutustenarvioinnin kokonaistarkastelua perusteet poliittisen päätöksenteon pohjaksi ovat puutteellisia.

Kaikkien näiden suunnitelmien pohjana tulisi olla tavoite pitää koko Suomi liikkeessä, ei vain eri alueilla, vaan myös alueiden välillä. Liikennepolitiikan tulee mahdollistaa yhtä lailla hyvät liikenneyhteydet maalta kaupunkiin ja kaupungeista maaseudulle. Vain näin toimimalla voidaan varmistaa eri alueiden tasapainoiset ja tasapuoliset kehitysedellytykset.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**

- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

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?

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry