

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

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet yleisellä tasolla ovat kannatettavia. Suunnitelmaa varten on tehty paljon hyviä taustaselvityksiä ja vaikutusten arviointiin on panostettu, mikä on hyvä asia, kun laaditaan ensimmäistä kertaa tällainen pitkän ajan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Esitys on havainnollinen ja monipuolinen ja sisältää hyvän nykytila-analyysin. On hyvin tärkeää, että vaikutusarvioinnin kehittämistä jatketaan. Valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittäminen lähivuosina on siksi hyvin tärkeää.

On positiivista, että suunnitelman mukaan väylien perusväylänpidon rahoitus nostetaan vuodesta 2025 alkaen 1, miljardiin euroon vuodessa ja taso pidetään yllä indeksikorjauksilla. Valitettavaa on kuitenkin se, että perusväylänpidon rahat vähenevät vuosina 2023 ja 2024. Korjausvelan näkökulmasta tämänlainen kuoppa rahoituksessa ei ole hyvä. Samoin huolta aiheuttaa se, että vaikka perusväylänpidon rahoitus nousee, tieverkon rahoitus pienenee vuonna 2025 verrattuna vuosiin 2021 ja 2022. Kokonaisuutena väyläverkon korjausvelka olisi pienenevässä 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon, mikä on hyvä asia.

Koska perusväylänpidon rahoitus notkahtaa vuoden 2022 jälkeen, perustienpidossa päästään vuoden 2022 tasolle vasta vuonna 2029. Tämä on erittäin huono tilanne ja ennakoi korjausvelan kasvamista näiden vuosien aikana. On hyvä, että ylemmän tieverkon hoitoluokkia on tarkistettu ja parannettu. Tämä kuten vääjäämättä johtaa muun tienpidon rahoituksen vähenemiseen. Alemman tieverkon korjausvelka ei saa myöskään kiihtyä. Muuten päällystäminen ja pienet korjaustoimenpiteet eivät riitä ja joudutaan tekemään kalliita korjauksia tien rakenteeseen. Myös alempi tieverkko on oltava liikennöitävässä kunnossa.

On hyvä, että maantieverkon osalta kehittäminen painottuu pääväylille ja muulla verkolla painotetaan elinkeinoelämän tarpeita. Maanteiden pääväylien investointitarve olisi 2-3 mrd. euroa, mihin tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitus ei riitä. Kehittämishankkeiden rahoitustaso on noin 500 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on nykyistä alempi. Vuosina 2015 – 2017 rahoitustaso oli noin 580 miljoonaa euroa vuodessa. Johtopäätöksenä on, että kehittämishankkeisiin ja erityisesti tiehankkeisiin tulisi lisätä rahoitusta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Kehittämishankkeissa on tulossa myös vuodelle 2024 kuoppa rahoitukseen, mikä ei ole järkevää. Liikennejärjestelmätyöllä tulisi päästä eroon tämänkaltaisista vuosittaisista vaihteluista.

Liittomme on hyvin tyytyväinen, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on otettu huomioon raskaanliikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkoston kehittäminen. On erittäin tärkeää sovittaa se maankäytön suunnittelun kanssa ja ne tulee huomioida tulevissa MAL-sopimuksissa ja niiden päivityksissä. Taukopaikka- ja siirtokuormausverkoston kehittämiseen tulee panostaa etenkin pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman heikkoutena on siinä, että siitä puuttuu konkreettinen toimenpideohjelma. Olisi tarpeen esittää, mitkä kehittämishankkeet toteutetaan seuraavan 12 vuoden aikana. Tämä lisäisi varmasti poliittista sitoutumista yli vaalikausien.

Vaikutusten arviointi

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

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Talous- ja työllisyysvaikutusten arviointia tulisi parantaa. Tähän on syytä panostaa viimeistään liikennejärjestelmäsuunnitelman seuraavaa tarkastelua varten.

Yleistä

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

-

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry