

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategisiet linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) vuosille 2026–2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista sekä vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050. Kolme priorisoitua tavoitetta ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.

Suunnitelmassa on ristiriita valtion pitkän aikavälin julkisen talouden suunnitelman ja yhteiskunnan tarpeiden välillä. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on ohjata tulevia julkisen talouden suunnitelmaan ja talousarviopäätöksiin tehtäviä valmisteluja. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Tieyhdistys katsoo, että tarpeet uhkaavat jäädä rahoituksen ulottumattomiin. Suunnitelma ei pidä sisällään kaikkia niitä tarpeita liikenneturvallisuuden ja kokonaisturvallisuuden ylläpitämiseksi tai parantamiseksi, joita tieverkon toimivuuden turvaamiseksi on näköpiirissä. Edellinen Liikenne 12 -suunnitelma ja sitä ennen laaditut pitkän aikavälin suunnitelmat kärsivät liikenteen rahoituksen täydellisestä epävarmuudesta.

Liikenne 12 -suunnitelman strategisilla linjauksilla pyritään priorisoimaan liikennejärjestelmän rahoittamistarpeita. Rahoituksen vähyys rapauttaa tieverkkoa etenkin vähäliikenteisen tieverkon ja yksityisteiden osalta. Todellista uhkaa maan huoltovarmuudelle aiheutuu maanteiden, katujen ja yksityisteiden siltojen korjausvelan merkittävästä kasvusta.

On arvokasta, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on mukana alueellisia painotuksia. Niiden lisäksi liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee varmistaa seudullisten ja

paikallisten tarpeiden täyttyminen kasvun turvaamiseksi koko maassa. Strategisten linjausten painotusten ja toimenpiteiden tulee edistää myös maaseutualueiden liikenteeseen, kulkemiseen ja maantieteelliseen saavutettavuuteen liittyvien tavoitteiden toteutumista.

Visio siitä, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava, edellyttää suunnitelmassa esitettyä perusväylänpidon rahoitustason nostoa.

Kunnat, valtio ja yksityiset tiekunnat tekevät paljon yhteistyötä yksityisteiden parantamiseksi. Valtio avustaa pienellä summalla yksityisteiden perusparantamista vuosittain ja kunnat avustavat yksityisteiden perusparantamista valtioon nähden moninkertaisesti ja ylläpitävät tärkeitä yksityisteitä.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tieinfran kunnossapidosta säästäminen, rahoituksen niukkuus ja leikkaaminen tulevat kalliiksi koko yhteiskunnalle. Toimiva tieverkko on kaiken taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen perusedellytys. Liikenne ja sitä palveleva infra eivät ole irrallisia ilmiöitä. Liikkumisen ja kuljettamisen tarve syntyy yhteiskunnan muista toiminnoista, kuten tuotannosta, terveydenhoidosta, kaupasta ja muista palveluista. Koko maan tieverkosta tulee huolehtia maan eri osien tasapainoisen kehityksen ja huoltovarmuuden turvaamiseksi. Valtion tulee vastaisuudessaakin vastata liikenneverkon rakentamisen ja kunnossapidon rahoituksesta. Tieyhdistys ei kannata maanteiden hallinnollisen luokan muuttamista kaduiksi tai yksityisteiksi.

Yksityistiet, -sillat ja -lossit, lautat

Yksityisteiden perusparantamisen avustamista tulee lisätä LVM:n budjetissa merkittävästi, vähintään 25 miljoonaan euroon vuosittain. Avustusten lisäksi yksityisteiden parantamiseen käytetään yksityistä rahaa ja kuntien rahaa.

Avustukset mahdollistavat yksityisteiden, niiden siltojen, lossien ja lauttojen pitämisen kunnossa ja tasaavat tienpidosta aiheutuvia kustannuksia kaupunkien katujen ja valtion maanteiden varrella toimivien ja asuvien kustannuksiin.

Julkisen vallan tuki toimii myös ns. maksuna tienkäytöstä, joka mahdollistaa satunnaisten kulkijoiden tienkäytön ilman lupamenettelyä. Tämä palvelee Suomen eri alueiden toiminta- ja huoltovarmuutta sekä mahdollistaa elämisen, yrittämisen ja vapaa-ajanvieton koko maassa. Suuri siivu avustusrahasta ja yksityisestä investoidusta rahasta palautuu valtiolle arvonnisäverona.

Jokaisessa avustusta saavassa investoinnissa on mukana merkittävä määrä yksityistä rahoitusta. Yksityistieavustusten maksaminen hyödyttää taloutta eri puolilla Suomea, sillä urakointi tehdään yleensä varsin paikallisesti. Avustuksen turvin parannettu tie mahdollistaa tien tehokkaamman käytön kansantaloutta kasvattavassa liiketoiminnassa, osana kansainvälistä logistista ketjua.

Yksityisten lossien ja lauttojen avustustaso tulee säilyttää vähintään 80 prosentissa saariston turvallisuuden, asumisen ja yrittämisen mahdollisuuksien säilyttämiseksi.

Valtion ei tule sysätä julkisen vallan avustavaa roolia yksinomaan kunnille. Kunnat rahoittavat yksityisteitä moninkertaisesti valtioon verrattuna.

Perusväylänpidon tason nosto

Perusväylänpidon tason nosto on odotettu toimenpide. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty lisärahoitus on edellytys sille, että suunnitelmaa voidaan toteuttaa.

On kuitenkin huomioitava, että lisärahoitus tarvitaan suurimmaksi osaksi tieinfraa korjaaviin toimenpiteisiin. Siltojen kuntoon saattaminen on kriittistä tulevan 12-vuotiskauden aikana. Siksi Suomen Tieyhdistys katsoo, että siinä esitetty lisärahoitus tulee osoittaa nimenomaan tienpitoon. Uhkana on, että tarpeiden kasvaessa rahoitus ei ole riittävällä tasolla odotetuista lisäpanostuksista huolimatta. Korjausvelan vähentäminen edellyttää rahoitustasoista kiinni pitämistä pitkällä tähtäimellä ja kustannustason seuranta ja sen mahdolliseen nousuun reagoimista.

Alemman asteisen ja keskivilkkaan tieverkon osalta ei ole mitään takeita rahoituksen kohdentumisesta kyseiselle verkolle suunnitelmavuosina 2029–2037. Suomen Tieyhdistys pitää tätä Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen merkittävänä puutteena.

Kehittäminen

Suunnitelma heikentää tieverkon kehittämisen rahoitusta. Onneksi voidaan todeta, että kaikki perusväylänpidon toimet ovat samalla kehittämistoimia. Kehittämistä suunnitellaan tehtäväksi myyntitulojen mahdollistamassa aikataulussa kehysten ulkopuolelta. Kehittämisen osalta tulisi varautua TEN-T-verkon tarvitsemien kehittämistoimenpiteiden omarahoitusosuuksien riittävyyteen. Tieyhdistys katsoo, että erillisiä kehittämisrahoituspaketteja tulee voida tarpeen mukaan perustaa joustavasti rahoituksen sallimissa puitteissa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoituksen painopisteen muutos olemassa olevan väyläverkon ylläpitoon on hyvin perusteltavissa ja kannatettava.

Strategiset linjaukset ja niihin pohjautuvat toimenpiteet sekä rahoituksen priorisointi eivät saa edistää alueiden eriarvoistumiskehitystä tai vaarantaa minkään alueen, etenkin maaseutualueiden taloudellista toimintaa.

Valtion maantieverkon kehittämismomentin rahoitus on todella pientä ja Suomen Tieyhdistys pelkää rahoituksen vaikuttavuuden olevan heikkoa.

Tieyhdistys ehdottaa harkitsemaan, voisiko momentilta suunnata osan rahoituksesta esimerkiksi yksityisteiden siltojen korjaamisavustuksiin, jolloin yksityisteiden avustusmomentilta jaettava yksityistierahoitus riittäisi paremmin teiden perusparantamishankkeisiin. TIESIT-hankkeessa on kuntokartoitettu 7200 siltaa ja noin 220 000 km yksityisteitä.

Tehtyjen kuntokartoituksen perusteella yksityistieverkolla on noin 1,3 Mrd. euron korjausvelka. Yksitystieavustushakemuksia oli helmikuun 2025 puolivälissä 65 miljoonaa euroa. Näistä hakemuksista ensisijaisesti avustettavia siltoja- ja suuria rumpuja on n. 170 kpl ja kustannukset yhteensä noin 28 miljoonaa euroa. Avustusrahan tarve on suuri.

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

Osana liikennejärjestelmän suunnittelua voidaan maaseutuvaikutusten arvioimiseksi hyödyntää liikenteen maaseutuvaikutusten arviointiohjetta, joka on valmistettu laajassa yhteistyössä kansallisen maaseutupolitiikan ja alan asiantuntijoiden kanssa.

Muut huomiot?

-

Thompson Liisa-Maija
Suomen Tieyhdistys ry