



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

28.5.2021

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 VNS 2/2021 vp

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja erityisesti kappaleta-vara- ja pakettiliikenteeseen, olemme katsoneet tätä laajaa kokonaisuutta erityisesti tästä näkökulmasta lausunnossa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman paras puoli on, että se on nyt ylipääntänsä saatu laadittua ensimmäisen kerran. Toivottavaa on, että siihen saadaan myös oikea sitoutuminen yli vaalikausien.

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 1,4 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 kuitenkin vääjäämättä johtaa muun tienpidon rahoituksen vähenemiseen. Alemman tieverkon korjausvelka ei saa myöskään kiihtyä. Muuten päällystäminen ja pienet korjaustoimenpiteet eivät riitä, vaan joudutaan tekemään kalliita korjauksia tien rakenteeseen. Myös alempi tieverkko on oltava liikenneitävässä kunnossa.

On hyvä, että maantieverkon osalta kehittäminen painottuu pääväylille ja muulla verkolla painotetaan elinkeinoelämän tarpeita. Maanteiden pääväylien akuutti 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 tulevaisissa MAL-sopimuksissa ja niiden päivityksissä. Taukopaikka- ja siirtokuormausverkoston kehittämiseen tulee panostaa etenkin pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman heikkoutena on, että siinä ei ole parlamentaarisesti laadittua ja hyväksyttyä investointiohjelmaa väylähankkeista. Tämä lisää varmasti poliittista sitoutumista yli vaalikausien. Asiaa parantaa hieman se, että väylävirasto tekee nyt tämän investointiohjelman. Sen perusteella tehty suunnitelmavalmius toivottavasti ohjaa hankkeiden toteuttamisjärjestystä.

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

Lopuksi vielä on todettava, että suurin huoli kohdistuu tällä hetkellä liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitukseen. Hallituksen kehysriihessä leikattiin liikenteen määrärahoja, joka vaikuttaa myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyyn rahoitustasoon. Väyläverkon kehittämisen vuotuinen määräraha on keskimäärin 344 milj. euroa. Määrärahassa on huomioitu hallinnonalalle kohdennettu 110 milj. euron säästö vuodesta 2023 eteenpäin. Onko valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma otettu tosissaan, jos heti aletaan leikkaamaan rahoitusta ennen kuin eduskunta on sen edes käsitellyt?

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,0 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 4000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4000 henkilöä.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja

