Liikenne 12

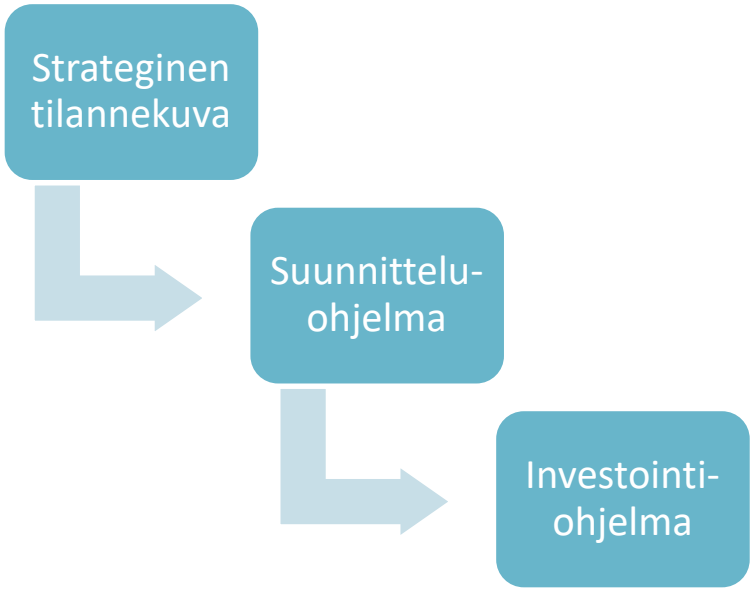
Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 6.5.2021

Paavo Syrjö

toimitusjohtaja INFRA ry, varatoimitusjohtaja Rakennusteollisuus RT ry

Suunnitelman ytimenä kolmitasoinen malli

1. Jatkuvasti päivittyvän ja kehittyvän STRATEGISEN TILANNEKUVAN avulla on tarkoitus varmistaa suunnitelman tavoitteiden ja liikenneverkon kehittämiselle asetettujen kriteerien toteutuminen
2. Väyläviraston laatiman SUUNNITTELUOHJELMAN avulla strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta laaditaan pitkäjänteinen polku liikennehankkeiden suunnittelusta niiden toteutukseen
3. Suunnitteluohjelman pohjalta Väylävirasto laatii INVESTOINTIOHJELMAN seuraavaksi 6–8 vuodeksi, mikä konkretisoi suunnitteluohjelman sisältämien hankkeiden toteuttamisjärjestyksen ja rahoituksen



Liikenne 12 onnistumiset

- Liikenne- ja väyläpolitiikan pitkäjänteisyyden lisääntyminen
  - Kehysriihen päätös leikata 110 M € LVM:n hallinnonalalta on todella suuri pettymys, jos se kohdistuu Liikenne 12 – suunnitelmaan sisältyviin määrärahoihin
- Rakenne ja jatkuva prosessi päivitysten osalta
- Pitkän aikavälin tavoite – prosentti bruttokansantuotteesta
- Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen ja ”indeksiin sitominen”
- Pyrkimykset EU-rahoituksen maksimoimiseen
- Sidosryhmiä on kuultu ja kuunneltukin

Liikenne 12 kehitettävää

- Poliittinen sitoutuminen avainasemassa – päätökset menolisäyksistä jää seuraaville hallituksille ja päätökset 110 M €:n leikkauksista vuodelle 2022
  - Esimerkkinä 50 milj. €:n siirtäminen vuodelta perusväylänpidon määrärahoista 2022 vuodelle 2021
- Tavoite rahoitustasoksi, 1 % BKT:sta ~2,4 mrd. €/v, ei konkretisoidu rahoitussuunnitelmassa
- Kehittämisinvestointien – erityisesti maantieliikenne – taso jää vaatimattomaksi, indeksiajattelu myös kehittämisinvestointeihin
- Nykyisen kehyskauden loppuvuosina 2023-2024 sekä perusväylänpidon että investointien määrärahat romahtavat, mahdolliset leikkaukset syventävät tätä kuoppaa entisestään
- Suomen erityisasema ja TEN-T, EU-rahoituksen mahdollistaminen kansallisesti myös maantieliikennehankkeisiin, vt 4 pitää toteuttaa asetuksen mukaiseen tasoon
- Valtion osallistuminen yhteisrahoitushankkeisiin, maksimin määrittäminen kategorisesti

Liikenne 12 yksittäiset nostot

- Suuret raideliikennehankkeet
  - Hankeyhtiöt ja rahoitus budjetin ulkopuolelta – hyvä
  - Kaipaamme tarkempaa näkyvyyttä mm. aikataulusta, keskinäisestä toteutusjärjestyksestä ja rahoituksesta
- Liikenneturvallisuus
  - Etenkin maantieliikenneverkon osalta tavoitteet korkealla, mutta tarvittavien toimenpiteiden rahoitus jää uupumaan
- Digitalisaatio
  - Digirata – hyvä
  - Alustana olevaan infraan tulee satsata, jotta digitalisaation hyödyt saadaan ulosmitattua
- Väylänpidon hankinnat
  - Riittävän kilpailun mahdollistaminen oikeanlaisen kilpailutuksen kautta

Lopuksi

- Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on saatu käytännössä valmiiksi – se on hyvä suoritus
- Sidosryhmiä on kuultu valmistelun aikana, monissa asioissa kuunneltukin
- Seuraaviin päivitysversioihin jäi kuitenkin vielä töitä ja on tärkeä jatkaa hyvää yhteistyötä sidosryhmien kanssa
- Parlamentaarisen sitoutumisen merkitystä ei voi liikaa korostaa

Pitkäjänteisyyden toteutuminen edellyttää joko lainsäädäntöön tai erittäin vahvaan parlamentaariseen yhteisymmärrykseen perustuvan liikennejärjestelmä-suunnitelmaan sitoutumisen.

Kehysriihen päätös leikata 110 M € LVM:n hallinnonalalta oli todella suuri pettymys. Kohdistuessaan Liikenne 12 –suunnitelman määrärahoihin se vetää maton pitkäjänteisyyden alta.

INFRA

Lisätiedot: paavo.syrjo@infra.fi

040 560 1803

@Psyrjo