



8.2.2021

**Viite:** Liikenne- ja viestintäministeriö, dnro LVM/1354/01/2019

**Asia:** Lausuntopyyntö / Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

### Pyhäjärven kaupungin lausunto

#### Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Tärkeintä on priorisointi. Luonnoksen kohdassa 5.2.1.2 on todettu, *että suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 15, 19, 21, 25 sekä kantateille 40 ja 50.* Kirjaus paljastaa priorisoinnin tärkeyden, jotta saamme kohdistettua riittävän rahoituksen kilpailukykyimme kannalta tärkeimmille väylille, eli TEN-T ydinverkoille. Luonnoksessa liian vähälle huomiolle on jäänyt TEN-T ydinverkon väylien suunnitteluvalmiuden nostaminen. Valmiuden nostamisella turvataan tavoitetilan 2030 mennessä tehtäväksi riittävästi parannusinvestointeja, joiden yhteydessä voidaan käyttää EU-rahoitusta mahdollisimman laajasti. Ilman suunnitteluvalmiuden nostoa tuntuvasti nykyisestä emme pääse tavoitetasoon ydinverkolla 2030 mennessä.

#### Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Liikenneverkon kehittämiseksi sekä suunnitteluhankkeiden (suunnitteluvalmiuden nosto) että rakentamisinvestointihankkeiden (sekä päätetyt että suunnitellut hankkeet) määrärahoja on luonnoksessa esitetystä joko nostettava tai sitten luonnoksen mukaisten määrärahojen osalta priorisoitava entistä enemmän TEN-T ydinverkolle ja lisäksi TEN-T:n kattavalle verkolle. Ilman lisäystä tai vaihtoehtoisesti selvempää priorisointia emme saa investoitua tarpeeksi kansallisen kilpailukyyn (vienti ja tuonti) kannalta tuottavuuden kannalta perustelluimpiin kohteisiin.

#### Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Kohdassa 5.6.1 on kirjattu, että *valtio tarkastelee maanteiden ydinverkon kriteerien täyttymistä uudelleen vuonna 2024 ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ja tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle. Poikkeushakemus nykyisistä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa.*

On erittäin huolestuttavaa, että jo vuonna 2021 alkaisimme lipsumaan oikein asetetusta TEN-T vuoden 2030 tavoitetasosta. Kansallisen kilpailukykyimme kannalta TEN-T verkkoon on panostettava tavoitetason 2030 aikaraamissa riittävästi, jotta voimme luottaa aikataulun pitävyyteen.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Edellä mainittu jo tässä vaiheessa kirjattu sivun 75 poikkeamishakemuksen mainitseminen antaa hyvin negatiivisen signaalin kehitysvisiosta ja tahtotilasta. Lisäksi priorisointi TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon osalta on tehty kovin vajavaisesti. Toimenpideohjelmaluonnos kärsii selvästi kovasta lobbauksesta ja on vaarana jäädä toiveiden tynnyriksi, ellei priorisointiin sekä maantie- että ratainvestointien kohdalla tehdä.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Tässä vaiheessa kyllä, mutta ottaa kantaa varsin yleisellä tasolla. Jos TEN-T tavoitteista lipsuminen mm. poikkeamishakemuksen kautta tapahtuu ja toteuttamishorisontti kasvaa useilla vuosilla tai vuosikymmenellä, on sillä oleellinen vaikutus myös vaikutusarvioinnissa käytettyihin arviointikehikoihin. Nyt tehty arviointi on siis perusteltu vain TEN-T 2030 tavoitetilän aikataulua silmällä pitäen.

Pyhäjärven kaupunginhallitus