

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

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

Lausunnonantajan lausunto

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

Liikennejärjestelmän yleiset tavoitteet ja Lapin alueelliset painopisteet ovat linjassa keskenään. Kansainvälisen saavutettavuuden tarpeet ja toimintaympäristön muutokset ovat myös hyvin tunnistettu. Korjausvelan kasvu eikä negatiivinen talouskehitys ole toimintaympäristön muutos, vaan kyse on tieverkon aliresursoimisen seurauksesta ja resurssien edelleen niukkenemisestä. Peruskunnostusrahojen vaikuttava kohdentaminen on entistä tärkeämpää.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistää tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Liikennejärjestelmän taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tavoitteet pyritään saavuttamaan tehokkaalla resurssien käytöllä. Suunnitelmassa korostetaan digitalisaation hyödyntämistä.

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä pitää hyvänä, että suunnitelmassa korostetaan alueellisten erityispiirteiden huomioon ottamista. Myös toimeenpanon osalta on kirjattu alueellisten painotusten huomioiminen. Pohjois-Lapin erityispiirteitä ovat mm. merkittävä dynaaminen väestönmuutos yhä pitenevinä matkailun kausiaikoina, kansainvälisen saavutettavuuden kasvavat tarpeet, olemassa olevat maantieyhteydet Pohjois-Norjaan ja raskaan liikenteen lisääntyvä määrä mm. sotilaallisen liikkumisen vuoksi.

Valtion tietopohjan kehittäminen yhteistyössä alueiden kanssa siten, että alueiden erityispiirteet ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat tulevat osaksi tietopohjaa on kannatettava toimi. Tietopohjan

lisääminen infran kaksoiskäytöstä siviili- ja sotilaskäyttöön on huomioitava Pohjois-Suomen osalta.

Oletus, että harvaan asutuilla maaseutumaisilla alueilla väestö automaattisesti vähenee ja keskittyy kaupunkialueille, on vain osittain totta. Erityisesti Pohjois-Suomessa eri alueiden kausittain kasvavat väestömäärät lisäävät liikennöintiä ja sen tarpeita merkittävästi. Kansainvälisen matkailun kasvu aiheuttaa saavutettavuustarpeita ja lisää paikallisliikennöintiä niin alueiden välillä kuin sisäisestikin. Myös ihmisten monipaikkaisuus on tunnistettu ja siten staattisen väestökehityksen rinnalle on otettava huomioon myös dynaaminen väestökehitys ja sen vaikutus liikennöintiin.

Toimintaympäristön muutos näkyy erityisen hyvin pohjoismaisen ulottuvuuden ja liikennesuunnittelun tarpeissa. Tarvitsemme yhteispohjoismaisen liikennesuunnittelun korvaamaan aiemmin toimineen Barentsin alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön. Suunnitelmaan on tarpeen lisätä pohjoismaisen liikenneverkon kuvaus ja Suomen kansainväliset yhteydet, Norjan yhteydet puuttuvat suunnitelmasta kokonaan. Liikenne 12 -suunnitelman pohjoismaisen ulottuvuuden tavoitteet ja linjaukset voisivat olla kuvattuna 12 vuotta pidemmälle jaksolle.

Suunnitelman tavoitteena on pitää valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa. Väylänpitoon kuuluvat mm. talvihoito, korjaukset ja parantaminen. Suunnitelmassa todetaan, että perusväylänpidon parantamishankkeet ovat pienehköjä hankkeita, joilla on kuitenkin alueellisesti suuri merkitys mm. liikenneturvallisuuteen ja -sujuvuuteen. Tämä korostuu erityisesti harvalla tieverkolla, mitä esimerkiksi Pohjois-Lapin tieverkko edustaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Sen lisäksi, että keskitytään kaupungistumisen aiheuttamaan liikennemäärien ja tarpeiden muutoksiin, tulee jatkossa raskas liikenne ottaa paremmin huomioon sen suuren vaikuttavuuden vuoksi. Raskaan liikenteen vaikutus ylittää liikenneturvallisuuteen, elinkeinoelämän toimitusvarmuuteen, kilpailukykyyn ja huoltovarmuuteen. Raskas liikenne käyttää Pohjois-Lapissa lähes kaikkia teitä pääteiden lisäksi. Kiertoteitä ei yleensä ole tai niitä on vähintäänkin hyvin niukasti, joten kaikki tiet, yksityistiet mukaan lukien, ovat erittäin tärkeitä.

Nyt yleisesti käytetty keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) ja siihen pääosin perustuva kunnossapito ja tarveharkinta ei saa heikentää ns. vähäliikenteisen tieverkon arvoa, koska alkutuotanto, teollisuus ja kaupan toimitusketjut käyttävät koko tieverkkoa.

Sen lisäksi yhteispohjoismaisen tieverkoston, kuljetus- ja logistiikkakäytävät tulee priorisoida pitkäjänteisesti.

Suunnitelmassa esitetään, että korjausvelan koko ajan kasvaessa, teiden päällysteiden osalta korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4 000 km vuosittainen päällystysohjelma. Samalla kuitenkin todetaan, että tällä ei olisi vaikutusta teiden rakenneongelmiin ja että sillä ei vielä vähennetä korjausvelkaa. On tiedossa, että tiestön korjausvelka tulee edelleen kasvamaan. Teiden päällystämällä ei puututa itse juurisyihin eli suunnitelmassakin mainittuun tiestön rakenneongelmiin, joista päällysteen rikkoutumiset suurelta osin aiheutuvat. Päällystekierto on Suomessa vain noin 8 vuotta.

Tämän vuoksi Pohjois-Lapin kuntayhtymä esittää, että päällysteohjelman rinnalle lisätään teiden kunnan rakenneohjelma, jolloin peruskunnostuskohteessa ensin arvioidaan tien rakenteellinen kunto hyödyntäen uutta teknologiaa. Tiestön rakenteen analysointi ja oikea-aikaisten hoito- ja korjaustoimenpiteiden toteuttaminen korostuvat teillä, joilla on raskasta liikennettä. Tällöin vältetään myös ns. varmuuden vuoksi päällystämistä, kun tierakenteet analysoidaan.

Tiestön vaurioitumisen aiheuttajia ovat mm. tiestön kuivatuspuutteet, joita taas aiheuttavat puutteellinen talvihoito, tiestön tukkeutuneet sivuojat ja matalat ojat. Niukassa resurssitilanteessa sekä niiden tehokkaan käytön vuoksi on perusteltua hyödyntää uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet myös tienhoidossa ja tiedon kulun lisääminen kunnossapidon urakoitsijoiden ja tienkäyttäjien välillä.

Tiediagnostiikan hyödyntämisen lisäksi pitää siirtyä proaktiiviseen eli ennakoivaan kunnossapitoon, jolloin reagoidaan ennen kuin tien vauriot syntyvät ja näkyvät päällysrakenteessa. Käytännössä hoidon ja ylläpidon käytäntöjä muutetaan niin, että tuottavuus paranee ja tien kuntotaso pysyy nykyisellään tai paranee, mutta pienemmillä resursseilla. Toimenpiteiden ansioista tien elinkaari pitenee ja hoidon sekä ylläpidon kustannukset alenevat.

Toimintamallista on useita seurantaraportteja olemassa mm. PEHKO-pilotti 2015-2025 (Kemi-Tornio, Rovaniemi, Karstula hoitoalue) ja PEHKO-projekti 2018-2028 Hyvinkään hoitoalueen päällystetyillä teillä. Myös kansainväliset tutkimukset osoittavat suuria säästöjä ja kustannustehokkaampaa tienhoitoa, kun suunnitelmat perustuvat rakenteellisiin tietoihin ja keskitytään tieongelmien taustasyiden korjaamiseen, ei vain pinnalla olevien oireiden korjaamiseen.

Kustannustehokkuutta tavoitellessa on Liikenne 12 -suunnitelmassa hyvä määritellä konkreettisia väylänpidon toimenpiteitä, joilla resurssitehokkuus kasvaa. Perusväylänpidon suunnitelman osalta todetaan, että korotetulla rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua v. 2029 alkaen. Ja että tiestön päällystykseen osalta korjausvelan pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4 000 km:n päällystysohjelma ja n. 956 milj. euroa vuosittain tienpitoon. Suunnitelmassa on todettu, että päällystämällä ei kuitenkaan vaikuteta tien rakenneongelmiin. Varsinaista ongelmaa ei siten korjata, jolloin resurssien tehokas kohdentaminen on kyseenalaista.

Suunnitelmassa todetaan myös, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Mikäli tienpidon kokonaiskustannuksia pienentäviä eli ennakoivan proaktiivisen kunnossapidon toimenpiteitä ei ole tehty alueellisissa ohjelmissa tärkeiksi määritellyillä teillä, ei ole perusteltua lakkauttaa tienpitoa korkeisiin kustannuksiin nojaten ennen niiden käyttöönottoa.

Maantieverkon osalta todetaan, että valtio kohdentaa parantamisrahoitusta ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Rahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestäväää liikkumista edistäviin toimenpiteisiin. Haluamme muistuttaa, että pohjoisen Suomen päätiety ovat monipuolisessa käytössä kaikkien tienkäyttäjien osalta, myös kävelijät ja pyöräilijät, koska kevyen liikenteen väyliä ei ole tai niitä on vähän ja/tai tienpientareet ovat kapeita. Teiden parantaminen lisää aina myös tieturvallisuutta.

Pohjois-Lapin kärkitoimenpiteet tukevat sotilaallisen liikkumisen tarpeita, turvallisuutta ja huoltovarmuutta, elinkeinoelämän raskaan liikenteen yhteyksiä sekä vastaavat kasvavan matkailun tarpeisiin. Näitä ovat:

- Valtatien 4 peruskunnostaminen tarvittavilta osin
- Seututien 955, Inari-Köngäs, peruskunnostaminen
- Kantatie 80, Sodankylä-Kittilä, peruskunnostaminen
- Karigasniemen ja Sodankylän siltojen parantaminen
- Arktinen rata, yhteysväli Rovaniemi-Sodankylä-Kittilä-Kolari-Kiiruna-Narvik

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Teiden rahoitus on keskittynyt päätiestölle muiden teiden kustannuksella. Digitalisaation mahdollisuudet on tunnustettu liikenteen palveluiden kehittämisen yhteydessä, mutta uuden teknologian tarjoamista mahdollisuuksista ei ole mainintaa toimenpiteinä. Rahoitus tulee lähivuosina vähenemään, ja rahoituksen tason nousua on odotettavissa vasta v. 2029 alkaen. Koska rahoitusta on riittämättömästi, sen käyttö on optimoitava. Nyt tehdyt toimenpiteet ovat panostuksia tulevaisuuden kustannustehokkuuteen ja rahan säästöön. Uuden teknologian mahdollistamat toimenpiteet on sisällytettävä valtion liikenneverkon parantamisen suunnitelmaan peruskunnostuksen osalta.

Liikenteen korjausvelka on noin 4.2. mrd., euroa, josta maanteiden osuutta on 2,5 mrd. euroa. Huonokuntoisten teiden määrä on kasvanut 3 000 km:stä 9 000 km:iin vuodesta 2011 lähtien. Tämä näyttää edelleen jatkuvan. Kunnossapidon osalta tulee päästä tilanteeseen, jossa tavoitellaan ei vain

korjausvelan taittamisen kasvua, mutta myös korjausvelan pienentämistä ottamalla käyttöön jo tutkitusti tunnetut kustannuksia säästävät toimenpiteet.

Yksityisteiden merkitys elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja koko maan saavutettavuuden kannalta on tärkeä huomioida rahoitusta kohdennettaessa.

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

Vaikutuksia tulee arvioida erityisesti:

- Alemman tieverkon kunnan heikentymisen näkökulmasta
- Huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen nähden
- Suhteessa Lapin investointipotentiaaliin tulevaisuudessa

Arvioinneissa tulee ottaa huomioon alueellisten painotusten ja erityispiirteiden vaikutukset.

Muut huomiot?

Pohjois-Lapin kannalta huomioon otettavat tulevaisuustekijät:

1. Sähköisen infrastruktuurin kunnossapidosta tulee huolehtia tarvittaessa valtion tuella, mikäli se ei etene markkinaehtoisesti
2. Geopoliittinen toimintaympäristön muutos ja sotilaallisen liikkumisen tarpeet
3. Väestön ja liikenteen alueelliset dynaamiset muutokset
4. Valtiontalouden kestävyysvaje edellyttää resurssien tehokkaampaa käyttöä ja rahoitustason nostoa.
5. Ilmastonmuutos. Ilmatieteen laitoksen ennusteen mukaan tulemme näkemään keskipitkällä aikavälillä Lapissa olosuhteet, joita täällä ei ole vielä koskaan aiemmin ollut. Talvien lämpeneminen, sään äkilliset muutokset ja sademäärän kasvu lisäävät tierakenteen ongelmia sekä tienhoidon kustannuksia.
6. Teknologian sovellusten kehitys tarjoaa laajasti mahdollisuuksia tiestön tilannekuvan muodostamiseen sekä ylläpitämiseen ja toimenpiteiden täsmälliseen kohdentamiseen.

Viinanen Reija
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä