

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN PERUSVÄYLÄNPIDOSTA, KORJAUSVELASTA JA RAHOITUSMALLEISTA

Pyöräliitto pitää tärkeänä väylaverkon rahoitusmallin uudistusta ja muuttamista kestävämmäksi. Rahoitusmallin uudistuksessa toivoisimme keskiössä olevan valtion talouden tasapainottamisen, liikenteen päästöjen vähentämisen, väylaverkon toimintavarmuuden ja kansanterveyden parantamisen.

Pyöräiteiden osalta väylien kunnan selvittäminen on selkeästi jäänyt Liikennevirastossa puolitiehen: "Kevyenliikenteen väylille ei ole määritetty kuntoluokkarajoja ja tässä työssä käytettiin huonokuntoisen kevyen liikenteen väylän raja-arvona PVK -arvoa 50 (50 % 100 m väyläpituudesta on huonokuntoista)." (Liikenneväylien korjausvelka 2017). Pyörätie voi siis olla äärimmäisen huonokuntoinen ennen kuin se korjataan.

Lisäksi Liikennevirasto ei ole löytänyt kevyen liikenteen väyliltä yhtään kohtaa, jossa opastusmerkkejä, kaiteita, rakenteita tai kuivatusta pitäisi korjata. Pyöräilijöiden arkikokemus on hyvin erilainen, kuten alla oleva kuva osoittaa.



Pyörätien huonosti toimiva kuivatus tiellä 65 Tampereella aiheuttaa matkan viivästymisiä, heikentää turvallisuutta sekä pyöräilyn houkuttelevuutta. Tämä taas lisää autolla ajamista ja ajoradan kulumista.

1) Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?

Näkemyksemme mukaan tieverkon kunto Suomessa on hyväksyttävällä tasolla. Liikenne sujuu ja suoraan heikkokuntoisuudesta johtuvia onnettomuuksia on hyvin vähän. Paljon suurempia onnettomuuden aiheuttajia ovat väylien rakenteelliset virheet, esimerkiksi liian leveät ja suuret nopeudet sallivat väylät taajama-alueilla ja epäselvät risteysalueet. Nopeuksiin taas vaikuttaa enemmän liikennejärjestelmän iso rakenteelliset asiat.

Korjausvelan kasvu voidaan sallia osalla väyläverkkoa. Toisaalta korjausvelan syntyminen vähenee tulevaisuudessa jos tavoitteet joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä toteutuvat. Toisaalta robottiautojen tuleminen markkinoille voi lisätä merkittävästi liikennettä väyläverkolla. Tämä on kehitys, jota vastaan kannattaa toimia väyläverkon kunnossapidonkin vuoksi.

Korjausvelan vähentäminen tulisi jatkossa kohdentaa yhä enemmän työmatkaliikenteen kannalta oleellisille väylille. *Perusväylänpito ja liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016–2018* väliraporttia lukiessa syntyy nimittäin mielikuva, että Suomen BKT:stä 95 % tulee metsäteollisuudesta. Lähes kaikki toteutetut kohteet liittyvät jollakin tavoin metsäteollisuuden kuljetuksiin. Toivomme jatkossa



muistettavan, että yli 70 % Suomen BKT:stä syntyy palveluista. On siis äärimmäisen olennaista, että työssäkäynti on helppoa, sujuvaa ja turvallista.

Perusväylänpidon rahoitustaso riippuu hyvin pitkälti valittavista liikennejärjestelmistä. Käsityksemme mukaan valtiovallan tahtona on ollut vähentää riippuvuutta autoista. Tällöin väylärahoitusta tulee ohjata enemmän ratoihin, pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteeseen. Valtion talouden näkökulmasta tämä on erittäin positiivinen sijoitusmalli, sillä jos liikennettä saadaan ohjautumaan enemmän radoille ja pyöräiteille, niin väyläverkon ylläpidon kokonaiskustannukset vähenevät.

Näemme erityisen tärkeänä, että Liikennevirasto tekee baanaverkkosuunnitelman tärkeimmistä pyöräiteistä yhdessä kuntien kanssa. Tätä verkostoa on ryhdyttävä nopeasti kunnostamaan baanatasoiseksi. Sähköpyörien lisääntyminen lisää merkittävästi pyöräliikennettä kaupunkien läheisyydessä.

Perusväylänpidon rahoitus tulisi määritellä laajempien liikennejärjestelmätavoitteiden pohjalta. Ilmastonmuutosta vastaan on taisteltava ja siihen ei riitä pelkästään käyttövoiman muutokset. Meidän pitää muuttaa koko liikennejärjestelmää vähäpäästöisemmäksi. Tämä tarkoittaa myös taloudellisesti kestävämpää järjestelmää: radoilla voidaan kuljettaa suurempia kuormia teollisuuden tarpeisiin kuin teillä.

Näemme tärkeänä myös sen, että rataverkon laatu säilyy kilpailukykyisenä, jotta VR:n monopolin loppuessa henkilöliikenteeseen löytyy operoijia ja oikeaa kilpailua. Toisaalta laadukas rataverkko mahdollistaa mahdollisimman monen henkilökohtaisten liikennejärjestelmien perustuvan raide- ja pyöräliikenteen yhdistämiseen. Kaupunkipyöräjärjestelmien yleistyessä tämä on jatkossa entistä helpompaa.

2) Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

Toimintaympäristö tulee liikenteessä muuttamaan nopeasti. Perusväylänpito on taas ollut perinteisesti varsin pitkäjänteistä työtä, jossa muutokset ovat hitaita. Nyt valtion tieverkolle kohdistuu monenlaisia paineita: tieverkon läheisyyteen halutaan rakentaa yhä enemmän ja väylien käyttö tulee vähenemään liikennejärjestelmien kehittyessä.

Pyöräliiton näkemyksen mukaan valtio voisi luopua kaupunkien keskustojen läheisyydessä olevista tai sinne johtavista teistä. Näillä on suuret liikennemäärät ja suuret kustannukset. Kaupungit pystyisivätkin valtiota tehokkaammin kehittämään liikennejärjestelmiä niin, että väylien kunnossapidon kustannukset laskevat. Hyvänä esimerkkinä toimii Tampereen raitiotie, väylä jonka kaupunki omistaa, ja jonka rinnalla kulkee valtaosin valtion tie. Osa tien liikenteestä siirtyy tulevaisuudessa raiteille ja valtion teiden käyttöpaine helpottaa.

Näemme myös tärkeänä, että niin tie- kuin katuverkollekin voidaan tieliikenne- ja maantielakien uudistuksen jälkeen laittaa käyttömaksuja. Ruuhkamaksut ovat merkittävä tekijä väylien hoidon ja ylläpidon kustannusten hillitsimisessä.

Väylien [talvikunnossapidossa huonoimmat arvosanat](#) tulevat kävelijöiltä ja pyöräilijöiltä. Talvikunnossapidon laatu ratkaistaan jo väylien rakentamis- ja ylläpitovaiheessa. Jatkossa tulisikin miettiä miten tehdään niin laadukasta kävely- ja pyöräily-ympäristöä, jotta käyttäjät kokevat sen turvallisena ja houkuttelevana ympäri vuoden. Ilman hyviä väyliä ei voi olla hyvää hoitoa.

3) Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?

Valtion tulisi priorisoida liikennejärjestelmänsä selkeästi ja kertoa priorisointi julkisesti. Esimerkiksi Helsingin kaupunki on määritellyt, että se edistää liikennemuotoja järjestyksessä kävely, pyöräily, joukkoliikenne, jakeluliikenne ja yksityisautoilu. Vastaava järjestys on myös mahdollista valtion verkolla, ehkä hieman eri painotuksin.

Priorisoinnin perusteena tulee pitää henkilöliikenteen osalta vähäpäästöisyyttä, kansanterveyttä, turvallisuutta ja väyläverkon ylläpitokustannusten laskua.

4) Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on?

Talousarviorahoitusmalliin päätyvät vain suuret hankkeet. Pienet kehityshankkeet jäävät ilman huomiota ja tämä näkyy mm. Valtion pyöräiteiden laadullisena heikkoutena.



5) Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?

Tieverkolla tienkäyttömaksut erityisesti ruuhkaisilla alueilla on todettu kahdellakin tapaa tehokkaiksi: niistä saadaan rahoitusta ja ne ohjaavat ihmisten käyttäytymistä. Näitä keinoja tulisi tutkia erityisesti suurten kaupunkien läheisyydessä olevalla tieverkolla.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588, matti.koistinen@pyoraliitto.fi

