



Suomen Tieyhdistyksen lausunto:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 & Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi

Suomen Tieyhdistys pitää hyvänä, että liikennejärjestelmää tullaan jatkossa kehittämään pitkäjänteisesti. Esitetty suunnitelma vastaa vain osittain elinkeinoelämän tarpeisiin mutta kokonaisuutena suunnitelma saa tieverkon, erityisesti alemman tieverkon, vielä nykyistäkin huonompaan kuntoon.

Suurin päästövähennyspotentiaali on tieliikenteessä ja sen käyttövoimaratkaisuiden kehittymisessä. Suunnitelmassa ei kuitenkaan oteta kantaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon luomiseen. Uusillakin käyttövoimilla kulkevat ajoneuvot vaativat alustakseen hyväkuntoisen tien, joten tieverkon kehittämistä ei pidä nyt jättää tekemättä.

Kestävän liikenteen määritelmä

Suunnitelmaluonnoksessa viitataan useassa kohdassa ”kestäviin liikkumismuotoihin”. Tässä yhteydessä olisi hyvä selventää mitä näillä tarkoitetaan ja mitkä liikennemuodot luokitellaan ”ei kestäviin”. Onko esimerkiksi autoliikenne kokonaisuutena vai henkilöautoliikenne ns. ei kestävää liikennettä? Sisältyvätkö uusilla käyttövoimilla toimivat ajoneuvot ”kestäviin liikkumismuotoihin”? Jos kriteerinä ovat CO₂- päästöt, ovat myös lentoliikenne sekä laivaliikenne kestävämpiä liikkumismuotoja.

Toimintaympäristö muuttuu

Toimintaympäristö on ollut viime aikoina vahvassa muutoksessa. Ikuisina pidetyt megatrendit kuten kaupungistuminen ja henkilöajoneuvoliikenteen kasvu ovat kääntyneet laskuun. Muutokset selittyvät toki pitkälti pandemialla, mutta sen jatkuttua jo vuoden, ovat muutokset muuttuneet osin myös pysyviksi. Jotkut toimijat ovat siirtyneet esimerkiksi pysyvästi etätyöhön. Pitkien suunnitelmien sitominen aiemmin vallinneisiin trendeihin on tällä hetkellä riskialtista ja muutosten pysyvyyttä olisi tarkasteltava jo lähivuosina. Erityisen suuria vaikutuksia muutoksilla voi olla erityisesti työmatkaliikenteeseen.

Pandemia on herättänyt myös huomaamaan toimivan tieverkon merkityksen kriisitilanteissa. Tieverkko ja sen käyttäminen ei ole sidottu mihinkään energiamuotoon ja se on käytettävissä ilman aikatauluja vuoden jokaisena päivänä kellon ympäri. Tiet mahdollistavat myös työmatkaliikenteen epäsäännöllistä työaikaa tai kolmivuorotyötä tekeville esimerkiksi teollisuuslaitosten ja terveydenhuollon työntekijöille sekä logistiikassa toimijoille.

Suomi osana kansainvälistää liikennejärjestelmää

Luvun 2.4 otsikkona on Suomi osana kansainvälistää liikennejärjestelmää. On erittäin huolestuttavaa havaita, että kyseisessä luvussa ei puhuta teistä mitään. Tieverkko on kuitenkin aina osana globaaleja toimitusketjuja. Sen rooli on merkittävä vienti-, tuonti- ja kotimarkkinakuljetuksissa. Tieverkkoa käytetään kuljetuksissa satamista tuotantolaitoksiin ja valtakunnallisiin terminaaleihin sekä kotimaisen raaka-aineen hankinnassa. Suomen päätieverkko on lähes kokonaan osa TEN- verkkoa, joka pitää saada kuntoon vuoteen 2030 mennessä. TEN-T investoinnit kohdistuvat lähes kokonaan rautatieinvestointeihin, mutta on erittäin tärkeitä ottaa huomioon myös tiekuljetusten rooli Suomen kaltaisessa maassa. On tärkeää edistää myös kansainvälisesti tihankkeita, jotka edesauttavat ilmastotavoitteiden toteutumista sekä palvelevat Suomen elinkeinoelämän edellytyksiä.

Tavoitteet

Raportissa esitetyt tavoitteet voidaan pitää lähtökohtaisesti hyvinä. Useassa kohdassa puhutaan kuitenkin siirtymisestä kestäviin liikennemuotoihin ja liikenneverkkoa todetaan laajennettavan vain, jos sillä edistetään kestäviä rakenteita. Mitä tällä tarkoitetaan?

Tavoitteissa todetaan, että tieliikenteen turvallisuutta parannetaan. Tämä on hyvä tavoite. Keinoja sen toteuttamiseen ei selvityksessä esitetä.

Liikennejärjestelmään käytettävissä oleva raha on rajallista. Tulevaisuudessa meidän pitää pystyä saamaan aikaan samalla rahalla enemmän. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitää ottaa kantaa alan tutkimusrahoitukseen ja luoda strategiset suunnitelmat sille mihin suuntaan alan tutkimusta halutaan viedä. Tutkimusrahoituksen pitkäjänteisyydellä voidaan luoda pysyviä ja vakaita tutkimusinfrastruktuureita ja saavuttaa haluttuja tuloksia.

Perusväylänpito:

Tieyhdistyksen mielestä on erittäin kannatettavaa, että hoidossa ja korjauksissa huomioidaan jatkossa kustannusten nousu.

Asumisen tarpeisiin vastataan esityksen mukaan perusväylänpidon toimin. Esitetyn luonnoksen mukainen perustiepidon rahoitus ja sen kehitys eivät anna kovin ruusuista kuvaa isojen kaupunkiseutujen ulkopuolella asuville ihmisille.

Alempi tieverkko on jo nyt surkeassa kunnossa ja ei vastaa siellä asuvien ihmisten päivittäiseen liikkumisen tarpeeseen. Jos tälle verkolle ei tulla käyttämään muuta kuin perustienpidon rahaa, on tilanne erittäin vakava. Luonnoksessa todetaan myös, että osalla vähäliikenteisiä verkkoja korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten. Kirjausten mukaan valtio siis pesee kätensä kokonaan haja-asutusalueilla asuvien ihmisten asumisen ja elämisen vaatiman liikenneverkon kuntoon laittamisesta ja asumisedellytysten turvaamisesta.

Esitettyssä perusväylänpidon rahoitusmallissa rautateiden osuutta kasvatetaan 2 % ja teiden vastaavasti lasketaan 2 %. Rautateille tullaan kohdistamaan keskimäärin 596 M€ (39%) ja maanteille 765 M€ (52 %)

Tieliikenne on niin matkustaja- kuin kuljetusmääriltään, verkon pituutta unohtamatta, ylivoimainen markkinajohtaja Suomessa. Tieverkon suhteellisen osuuden tulisi olla esimerkiksi verkon pituus huomioiden yli 90% rahoituksesta. Rautateille on hyvä siirtää jatkossa kaikki ne kuljetukset, jotka sinne on järkevää siirtää. Tästä huolimatta tieliikenne säilyy markkinajohtajana kuljetuksissa ja henkilöliikenteessä, joten sen olosuhteiden kurjistaminen ei palvele kenenkään etuja.

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. Nykyrahoitustasolla korjausvelka saadaan juuri ja juuri pysymään kurissa ja rahoitustason aletessa se kääntyy jälleen kasvuun. Esitetyllä ajanjaksolla tieverkon kunto tulee selvästi rapistumaan.

Kehittäminen

Kehittämisen rahoitus ei mahdollista suunnitelman tavoitteissa esitettyä tieliikenteen turvallisuuden paranemista tai muitakaan merkittäviä toimenpiteitä. Rahoitus vähenee suunnitteluajanjaksona peräti 76 M€. Tälläkään hetkellä tiestön kehittämiseen ei ole käytetty riittävästi rahaa.

Kehittämishankkeiden osalta olisi syytä huomioida, että tieverkon osalta päätettyjen hankkeiden rahoitukseen on laskettu mukaan myös kolmen elinkaarihankkeen (E18 Koskenkylä Kotka, E18 Muurla - Lohja ja E18 Hamina - Vaalimaa) kokonaispalvelumaksut. Näiden hankkeiden sitomaan rahoitukseen on PPP-muodon vuoksi sisällytetty rakentamiskustannusten lisäksi myös rahoituskulut ja kunnossapitokulut. Ratahankkeiden tulevien vuosien kehityksessä on vain rakentamisen kustannukset rakennussuunnitelmakustannuksineen. PPP-hankkeiden päätetyt kustannukset tulisi taulukkoesityksessä korjata vertailukelpoisiksi poistamalla pääoma- ja kunnossapitokustannukset, joiden osuus palvelumaksuista on karkeasti puolet.

Suuruusluokaltaan tämä kehittämisen kokonaisrahoituksesta poistettava rahaerä olisi vajaa 0,5 miljardia €. Kehittämisen kokonaisrahoitus (todelliset rakennuskustannukset) putoaisi siten 6,1:stä noin 5,6 miljardiin €, joka käytettäisiin osuuksina eri kulkumuotoihin seuraavasti:

- Radat 55 % (raporttiluonnos 51 %)
- Tiet 39% (raportti 45 %)
- Vesiliikenne 4,5 % (raportti 4 %).

Tiestön osuus kehittämisen rahoituksesta olisi siis todellisuudessa vieläkin alhaisempi käytettäessä vertailukelpoisia lukuja.

Väyläverkon luokittelun yhteydessä todetaan, että pääväyläverkkoa ei tule päivittää, koska maanteiden pääväyläverkolla on jo valmiiksi investointitarpeita, joihin ei pystytä vastaamaan. Rataverkon osalta todetaan, että rataverkon osalta pääväylät täyttävät asetuksen palvelutasovaatimukset. Miten on mahdollista, että näiden toteamusten jälkeen väyläverkon kehittämisen painopiste on rataverkolla eikä päätieverkon kuntoon laittamisessa? Vaikutusten arvioinnissa todetaan vielä, että rataverkon TEN-T ydinverkkokäytäviin kuuluvilla rataosilla tavoitellaan pääväyläasetusta korkeampaa palvelutasa ja samaan aikaan tieverkolla ei saavuteta edes vaatimustasoa.

Kaikkien muiden liikennemuotojen liikenneturvallisuuden todetaan myös olevan hyvällä tasolla ja tavoitteissa mainitaan, että tieliikenteen turvallisuutta pitäisi parantaa. Tämä tavoite ei näy mitenkään nyt esitetyssä suunnitelmassa.

Suunnitelman mukaan rahoitus ei riitä pitämään päätieverkkoa kunnossa, joten tästä voitaneen päätellä, että muulle tieverkolle ei ole suunnitelman mukaan luvassa mitään.

Liityntäpysäköinnin rahoitus voitaisiin myös haluttaessa ottaa rautateiden kehittämisestä.

Tasoristeykset ja yksityistiet

Tieyhdistys pitää hyvänä, että suunnitelmassa ollaan kohdentamassa rahoitusta tasoristeysturvallisuuden parantamiseen.

Yksityisteiden osalta on hienoa, että niiden rahoitus käsitellään osana Liikenne 12 –suunnitelmaa. Tieyhdistyksen mielestä avustussumman tulisi kuitenkin olla noin 40 M€ vuodessa. Avustusprosentin nostaminen on hyvä asia.

Vaikutusten arviointi:

Vaikutusten arvioinnin mukaan voittajia tulevat olemaan useilla mittareilla kaupunkiseudut, raideliikenne, kävely ja pyöräily sekä kansanterveys. Suunnitelman positiiviset vaikutukset kohdistuvat erityisesti edellä mainittuihin asioihin. Arvioinnin mukaan suunnitelman ilmastovaikutukset ovat marginaaliset eli päätavoitetta ei kuitenkaan saavuteta. Välillisesti rataverkon kehittämis- ja parantamisinvestoinnit tulevat puolestaan lisäämään kasvihuonekaasupäästöjä muun muassa rakentamisen aikaisten päästöjen vuoksi.

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään esimerkiksi saavutettavuuden osalta arvioimaan vaikutuksia kaupunkiseuduilla ja pääväylien läheisyydessä. Raportissa ei huomioida ollenkaan entisestään kurjistuvan alemman tieverkon varassa asuvia ja toimivia ihmisiä, yrityksiä ja pieniä kuntia/kaupunkeja. Valitut mittarit eivät tavoita tätä maantieteellisesti isoa osaa Suomesta. Myös ikäihmisten liikkumisen yhdenvertaisuus paranee suunnitelman mukaan kestävästä liikkumisesta edellytysten myötä. Tämä pätee ainoastaan isompiin asutuskeskuksiin. Vaikutusten arvioinnissa olisi ollut hyödyllistä tarkastella vaikutuksia myös niiden liikenneverkon osien kautta, joihin ei kohdistu juurikaan rahoitusta tarkastelujakson aikana (esim. alempi tieverkko), jolloin olisi saatu näkyviin toisenlaisia vaikutuksia.

Tieliikenteen 0-visioon ei suunnitelma anna juurikaan työkaluja. Siirtyminen raideliikenteeseen on sen verran vähäistä, että sillä ei ole merkitystä. Myös kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen vaikuttaa vain marginaalisesti tieliikenneonnettomuuksiin. Maantieolosuhteissa vallitsevat onnettomuustyyppit ovat kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia ja näiden estämiseen tulisi pyrkiä järeämillä toimilla kuten keskikaideratkaisuilla.

Koski tl. 16.2.2021



Nina Raitanen, toimitusjohtaja