Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: Tieyhdistyksen lausunto VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Tieyhdistys kiittää asiantuntijalausuntopyynnöstä.

Suomen Tieyhdistys pitää hyvänä, että liikennejärjestelmää kehitetään jatkossa pitkäjänteisesti. Esitetty suunnitelma vastaa kuitenkin vain osittain elinkeinoelämän tarpeisiin. Kokonaisuutena suunnitelma saa tieverkon, erityisesti alemman tieverkon, vielä nykyistäkin huonompaan kuntoon.

Perusväylänpito

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

Asumisen tarpeisiin vastataan suunnitelman mukaan perusväylänpidon toimin. Esitetty 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.

Esitetyssä perusväylänpidon rahoitusmallissa rautateille tullaan kohdistamaan keskimäärin 592 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

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 kehyksessä 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. Selonteossa viitataan siihen, että TEN -ydintieverkon osalta tullaan hakemaan poikkeusta vaatimusten täyttämisestä. Sen sijaan, että Suomi indikoi jo nyt haluaan hakea poikkeusta TEN-tieverkon vaatimusten täyttämisestä, tulisi pyrkiä aktiivisesti vaikuttamaan siihen, että Suomen kaltaisessa, tieliikenteestä riippuvaisessa maassa, voisi CEF- rahoitusinstrumenttia käyttää myös tiehankkeisiin. Suomen ei pidä Liikenne 12 -kirjauksilla sulkea pois mahdollisuuttaan edistää CEF-rahoituskriteerien kehittämistä niin, että myös tiehankkeille voisi yhä hakea EU-rahaa. Esimerkiksi vt 4:n rakentamiskustannuksista jopa 10–20 prosenttia voitaisiin kattaa EU-rahalla.

Kaikkien muiden liikennemuotojen liikenneturvallisuuden todetaan olevan hyvällä tasolla ja tavoitteissa mainitaan, että tieliikenteen turvallisuutta pitäisi parantaa. Tämä tavoite ei näy mitenkään nyt esitetyssä suunnitelmassa. Kehittämisen rahoitus ei mahdollista suunnitelman tavoitteissa esitettyä tieliikenteen turvallisuuden paranemista tai muitakaan merkittäviä toimenpiteitä. Tieliikenteen turvallisuudessa 0-visio on erittäin tärkeä tavoite. Tieyhdistyksen mielestä tavoite ei ole kuitenkaan saavutettavissa, jos siihen ei osoiteta erillistä rahoitusta. Tieliikenteessä pääosa onnettomuuksista on suistumisia ja yhteentörmäyksiä. Tämän kaltaisten onnettomuuksien estäminen vaatii investointeja keskikaideratkaisuihin ja muihin järeisiin toimenpiteisiin. Tämä ei tule toteutumaan nyt esitetyllä kehittämisrahoituksella.

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 kehittämisen rahoituksesta.

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.

Isot ratahankkeet

Kun suunnitellaan Suomen liikennejärjestelmää, tulisi kokonaisuutta katsoa realistisesti ja hankeyhtiöillä toteutettavat rautatiehankkeet tulisi sisällyttää suunnitelmaan. Tarkastelu pitää tehdä osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta, jolloin hankkeiden todellista tarvetta ja rahoituksen realistisuutta voidaan tarkastella.

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 yli 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 työtekijöille sekä logistiikassa toimijoille.

Selonteossa mainitaan useaan otteeseen myös tarve kehittää toimintatapoja, digitaalisia ratkaisuja sekä ennakoivaa kunnossapitoa. Tämä on hieno lähestymistapa, sillä samalla rahalla pitää jatkossa saada enemmän aikaiseksi. Liikenne 12 – suunnitelmassa olisi hieno mahdollisuus ottaa kantaa myös alan kehittämisen pitkäjänteiseen rahoittamiseen. Ilman erikseen osoitettavaa rahoitusta on kuitenkin vaarana, että kehitys ei tapahdu riittävän nopeasti.

Koski tl, 18.5.2021

Nina Raitanen, toimitusjohtaja