

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

STOP Autoilijoiden kuritukselle!- kansanliike kiittää mahdollisuudesta lausua Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032 luonnoksesta ja lausuu näkemyksensä erityisesti tieliikenteen osalta seuraavaa:

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

”Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman (valtioneuvoston selonteko 4/2021) tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman kolme tavoitetta – saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus – ovat keskenään rinnakkaisia ja tasavertaisia, ja ne kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.”

Tavoitteet ovat hyviä, mutta kovin mahtipontisia, eivätkä tällä investointiohjelmalla tule toteutumaan ainakaan tieverkon osalta.

Toimintaympäristö kokonaisuudessaan on muuttunut Liikenne 12-suunnitelman laatimisesta ja sitä ei ole otettu riittävällä tavalla huomioon investointiohjelmassa. Liikenne ja ihmisten liikkumisen tarve on sama mikä se on ollut viimeiset 50 vuotta. Palvelujen poistuminen pieniltä paikkakunnilta ja keskittyminen isoihin keskuksiin on aiheuttanut yksityisautoilun ja auton omistamisen merkityksen lisääntymistä.

Investointisuunnitelman jokaisessa kohdassa tieverkon osalta esitetään huoli siitä, että uudet rata- ja tiehankkeet ja niiden myötä parantunut palvelutaso voivat heikentää yhdyskuntarakenteen kestävyttä kasvavilla kaupunkiseuduilla silloin, kun uutta asutusta ja työpaikkoja sijoittuu etäälle olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Alueidenkäytön suunnitelmissa ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on pyritty määrittelemään tavoiteltu kestävä yhdyskuntarakenne ja välttämään tiehankkeiden aiheuttama hajautumispaine.

2.Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Eivät. Tavallisen kuluttajan on vaikea hahmottaa vaikutuksia omaan alueeseensa ja elämäänsä. Vaikutusten kerronta on liian yleisluontoista ja sisältää paljon sanoja voi, ehkä, mahdollisesti, joissain määrin, sen sijaan että siellä kerrottaisiin varmoja tietoja.

3.Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Emme ota kantaa yksittäisiin liikennehankkeisiin. vaan kokonaisuutena nimenomaan olemassaolevan tie- ja raideinfran korjausvelan umpeenkurominen ennen kokonaan uusia hankkeita olisi sekä huoltovarmuuden, saavutettavuuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja kestävyuden kannalta oleellista.

Nykyisen väyläverkon kunnostaminen on automaattisesti myös ympäristön kannalta kestävämpää, kuin kokonaan uuden rakentaminen.

4.Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Tämä on mielestämme hyvä tarkasteluväli investoinneille, jolloin muuttuvaan investointiympäristöön voidaan reagoida tarpeeksi nopeasti.

Toisaalta vuosittaista ohjelman suunnittelua ei ole riittävästi hyödynnetty esimerkiksi geopoliittisen toimintaympäristön muuttuessa, siihen on reagoitu kovin hitaasti tai ei ollenkaan.

Laatimisen prosessissa voisi vielä enemmän hyödyntää ns kolmannen sektorin toimijoita, joilla on kokemusasiantuntijuutta liikenneympäristöjen toimivuudesta.

Seurannan suhteen investointiohjelma on hankalampi, koska toteutuneiden investointien vaikutuksia ei käytännössä pysty hyödyntämään tuleviin investointeihin, niiden ajallisesti pitkien prosessien ja aluekohtaisuuksien vuoksi, joten varovainen ehkä sille, että nykyinen seuranta on riittävää.

5.Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Emme ota kantaa yksittäisiin liikennehankkeisiin. vaan kokonaisuutena nimenomaan olemassaolevan tie- ja raideinfran korjausvelan umpeenkurominen ennen kokonaan uusia hankkeita olisi sekä huoltovarmuuden, saavutettavuuden, turvallisuuden, tehokkuuden ja kestävyuden kannalta oleellista.

Nykyisen väyläverkon kunnostaminen on automaattisesti myös ympäristön kannalta kestävämpää, kuin kokonaan uuden rakentaminen.

6.Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investoinneissa oleellista on rahoitus. Rahoitus on ollut vuosia riittämätön jo ihan perusväylänpitoon, joten investointihankkeiden osalta olisi kannattavinta keskittyä hankkeisiin, jotka lyhentävät korjausvelkaa.

Ote investointiohjelmasta:

”Ilmastonmuutoksen hillintä

Vuonna 2021 tehdyn perusennusteen5 mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt putoavat nykyisillä toimenpiteillä yhteensä noin 40 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Päästöjen väheneminen tapahtuu pääosin tieliikenteessä.

Vuoteen 2045 mennessä hiilidioksidipäästöjen arvioidaan vähenevän noin 30 % vuoteen 2030 verrattuna.

Radanpidon ilmastovaikutukset syntyvät toisaalta ratojen rakentamisesta, käytöstä ja kunnossapidosta ja toisaalta kulku- ja kuljetustapamuutoksista tieliikenteestä juniin sekä junaliikenteen päästöjen vähentämisestä (mm. sähköistys).

Tiehankkeet vaikuttavat liikenteen CO2-päästöihin monella tavalla. Autoliikenteen saavutettavuuden parantaminen lisää autoliikenteen suoritetta ja päästöjä. Kuljetustapamuutokset ovat kuitenkin mukana vain harvojen liikennemallien avulla tehtyjen tiehankkeiden hankearvioinnissa eivätkä siten näy päästölaskelmissa.

Etenkin kaupunkiseuduilla autoliikenteen saavutettavuuden paraneminen johtaa pidemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja liikennesuoritteiden kasvuun, mikä ei myöskään näy päästölaskelmissa. Infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt eivät nekään sisälly päästölaskelmiin. Toisaalta tiehankkeesta seuraava liikenteen sujuvuuden paraneminen ja mahdollinen matkan lyheneminen voivat osaltaan vähentää päästöjä. Ilmastovaikutusten kannalta tehokkaimpia ovat koko nykyisen infran hyödyntämistä tehostavat hankkeet, kuten liikenteen ohjaus ja pienet parantamistoimet.”

Otteessa viitataan siihen, että varsinkin pääkaupunkiseudulla tiehankkeet johtaisivat liikennesuoritteiden kasvuun.

Liikennesuoritteiden kasvun hillitseminen pääkaupunkiseudulla ei ole millään tavalla mahdollista niin kauan, kun sinne tulee enemmän ihmisiä kuin muuttaa pois.

Jos tällä liikennesuoritteiden kasvulla viitataan nimenomaan henkilöautoihin, niin sen voisi olettaa johtuvan ennemminkin huonosta joukkoliikenteen saavutettavuudesta ja aikatauluongelmista kuin, uusista tai korjatuista tieverkkoista.

Muutoin haluamme kiinnittää erityistä huomiota näihin ohjelman kohtiin:

”Tieverkon parannustoimet kohdistuvat keskeisen päätieverkon ruuhkautuneille osuuksille ja varmistavat alueiden välisen saavutettavuuden säilymisen pääosin hyvällä tasolla liikennemäärien kasvaessa. Tie- ja ratahankkeiden vaikutusalueella alueiden välinen saavutettavuus paranee nykytilaan verrattuna.

Laaja-alaisimmat hyödyt saadaan Tampere-Jyväskylä-välin maantiehankkeella sekä pistemäisillä hankkeilla maanteiden linjaosuuksilla. Maanteiden pääväylien nopeusrajoituksista aiheutuvat palvelutasopuutteet vähenevät hieman.

Liikennemäärien kasvaessa pääteiden liikenteellisten toimivuusongelmien arvioidaan kuitenkin lisääntyvän 2,5-kertaiseksi jo vuoteen 2035 mennessä. Suurimmilla kaupunkiseuduilla liikennemäärät ja toimivuusongelmat kasvavat investointiohjelman hankkeista huolimatta, mikä heikentää saavutettavuutta.”

”Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa liikenteen on ennakoitu kasvavan selvästi suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tällöin autoliikenteen lisääntyessä palvelutasossa tapahtuu myös heikkenemistä, johon investointiohjelman hankkeet osaksi vastaavat. Paikoitellen palvelutaso kuitenkin heikkenee. Nykytilanteeseen verrattuna sisäinen saavutettavuus kuitenkin paranee erityisesti ruuhka-aikoina mm. Turun, Porin, Jyväskylän, Kotkan ja Vaasan seuduilla.”

”Tiehankkeet vaikuttavat kuljetusaikojen ennakoitavuuteen ja hallittavuuteen sekä turvallisuuteen ja jossain määrin myös kuljetusaikoihin ruuhka-aikoina. Pistemäisissä kohteissa pyritään saamaan aikaisiksi pidempiä yhtenäisiä 80 km/h jaksoja, mistä erityisesti raskas liikenne hyötyy.”

”Investointiohjelman hankearvioidut ratahankkeet tuottavat saavutettavuushyötyjä yhteensä 192 milj. euroa 30 vuoden aikana. Investointiohjelman hankearvioiduilla maantiehankkeilla tuotettavat saavutettavuushyödyt ovat vastaavasti 2,09 mrd. euroa.”

STOP Autoilijoiden kuritukselle!- kansanliike

Stop Autoilijoiden kuritukselle! -liike kokoaa autoiluun liittyvää kansalaiskeskustelua ja tutkimustietoa päättäjiin, asiantuntijoiden ja kansalaisten hyödynnettäväksi. Stop Autoilijoiden kuritukselle! on riippumaton, kokemusasiantuntijapaneeli, joka tukee tieliikenteeseen ja sen verotukseen liittyvää päätöksentekoa. Edistämme kokemustieteen ja politiikan vuoropuhelua välittämällä tietoa päätöksentekijöille ja osallistamalla kantaaottavasti julkiseen keskusteluun.