

Asia: VÄYLÄ/150/04.00/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031, luonnos

Lausunnonantajan lausunto

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

Esitetyssä investointiohjelmassa ei käy ilmi miten puuntuonnin loppuminen Venäjältä ja Saimaan kanavan sulkeutuminen ovat vaikuttaneet tavaravirtoihin erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen maanteillä. Myös kiinteiden maayhteyksien vahvistaminen Keski-Eurooppaan ja Jäämerelle Norjan satamien kautta tulisi näkyä suunnitelmassa.

Kustannusten nousun myötä investointiohjelma jää koko ajan jälkeen sille esitetystä tavoitteista, jotka ovat jo lähtökohtaisesti olleet minimitaloituksia. Ohjelmassa todetaan tiehankkeiden osalta, että investointiohjelman hankkeiden toteuduttua pääväylillä on vuonna 2035 alle 80 km/h nopeusrajoituksen osalta puutteita noin 10 kilometriä vähemmän kuin vuonna 2021. Pääväylien liikenteellisten toimivuusongelmien arvioidaan lisääntyvän 2,5-kertaiseksi vuoteen 2035 mennessä, vaikka tieverkkoa kehitetään ja tieliikenteen kasvua hillitään ilmastopolitiikan keinoin.

Nyt esitetyllä ohjelmalla ei tulla siis saavuttamaan edes pääteiden, muusta verkosta puhumattakaan, tavoitteita vuoteen 2035 mennessä. Sillä ei edes pystytä hidastamaan negatiivista kehitystä juurikaan. Rahoituskehys on aivan liian alhainen.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmasta käy hyvin selkeästi ilmi, miten kohdistamalla rahoitus maanteihin saadaan aikaan enemmän suoria ja välillisiä euromääräisiä vaikutuksia, kuin esimerkiksi ratahankkeisiin investoimalla. Tätä taustaa vasten esitetty ohjelma ei ole perusteltu. Alimittaisen rahoituksen painotuksen tulisi olla siellä missä rahoituksella saadaan eniten vaikutuksia aikaan ja missä hyötykustannussuhde on parempi.

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

Tiehankeissa on paljon hyviä ja perusteltuja hankkeita valittavana toteutukseen. Niiden toteuttamiseen tarvitaan rahaa selvästi nykyistä enemmän.

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

Rahoituksen ollessa alimitoitettua, tulisi liikennemuotokohtaisen rajauksen sijaan painottaa hankkeita, joissa saadaan enemmän hyötyä aikaisella kyseisellä rahoituksella. Ohjelmassa jaetaan niukkuutta tarpeisiin nähden, joten välillä tuntuu, että prosessi on raskas, koska isoa ja merkittävää parannusta verkolle ei saada aikaan vaan hankkeilla sammutetaan tulipaloja. Esimerkiksi maanteiden pieniin parantamishankkeisiin tulisi kohdistaa selvästi enemmän rahoitusta, jolloin toimenpiteillä saataisiin todellista vaikuttavuutta laajalla verkolla. Ohjelmassa voisi harkita liityntäpysäköinnin hankkeiden rahoitusta ratakehityksestä. Tällöin näitäkin tärkeitä hankkeita voitaisiin saada enemmän liikkeelle.

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

-

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Investointiohjelma on hyvin laadittu ja perustelut ovat erittäin selkeät ja eri liikennemuodot hyvin vertailukelpoisia. Ratapuolella monia tärkeitä miljardihankkeita (Digirata +tunninjuna) rahoitetaan ja edistetään tämän ohjelman ulkopuolelta. Tieverkon korjausvelan vähentämiseen ei tällä ohjelmalla tulla pääsemään, joten olisi syytä harkita erillistä Liikenne 12 -ohjelman ulkopuolista ohjelmaa elinkeinoelämän tärkeiden tieyhteyksien kuntoonlaittamiseksi.

Raitanen Nina
Suomen Tieyhdistys ry