

Lausunto

24.02.2025

Lausuntopalvelu
Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi), LVM

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelma tarkistetaan tarvittaessa julkisen talouden suunnitelman muuttuessa

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikennejärjestelmän yleiset tavoitteet ja Lapin alueelliset painopisteet ovat samansuuntaisia. Kansainvälisen saavutettavuuden tarpeet ja toimintaympäristön muutokset on hyvin tunnistettu. Kuitenkaan **talouskehitystä** ei voida pitää toimintaympäristön muutoksena, vaan kyse on resurssien niukkenemisestä. Tällöin resurssien vaikuttava kohdentaminen on erityisen tärkeää.

Liikenne 12-suunnitelman tavoitteena on toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistää tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Liikennejärjestelmän taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä. Suunnitelmassa korostetaan digitalisaation hyödyntämistä monin eri tavoin.

Pidämme hyvänä, että suunnitelmassa korostetaan **alueellisten erityispiirteiden** huomioon ottamista useaan otteeseen. Myös toimenpanon osalta on kirjattu alueellisten painotusten huomioiminen. Alueellisina erityispiirteinä Pohjois-Lapissa on mm. merkittävä dynaaminen väestömuutos matkailun sesonkiaikoina,

kansainvälisen saavutettavuuden tarpeet, olemassa olevat tieyhteydet Pohjois-Norjaan ja raskaan liikenteen lisääntyvä määrä mm. sotilaallisen liikkumisen vuoksi.

Valtion tietopohjan kehittäminen yhteistyössä alueiden kanssa siten, että alueiden erityispiirteet ja alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat tulevat osaksi valtion tietopohjaa on erityisen kannatettava toimi. Tietopohjan lisääminen infran kaksoiskäytöstä (siviili ja sotilaskäyttö) osalta on luontevaa Pohjois-Suomen osalta.

Oletus, että harvaan asutuilla maaseutumaisilla alueilla väestö automaattisesti vähenee ja keskittyy kaupunkialueille, on vain osittain totta. Erityisesti Pohjois-Suomessa eri alueiden ajoittain kasvavat väestömäärät lisäävät liikennöintiä ja sen tarpeita merkittävästi. Kansainvälisen matkailun kasvu aiheuttaa saavutettavuustarpeita ja paikallisliikennöintiä niin alueiden välillä kuin sisäisestikin. Myös ihmisten monipaikkaisuus on tunnistettu ja siten staattisen väestökehityksen rinnalle on Lapin osalta otettava huomioon myös dynaaminen väestökehitys ja sen vaikutus liikennesuunnitteluun.

Toimintaympäristön muutos näkyy erityisen hyvin pohjoismaisen ulottuvuuden ja liikennesuunnittelun tarpeissa. Liikennejärjestelmäsuunnittelu tarvitsee yhteispohjoismaisen liikennesuunnittelun korvaamaan aiemmin toimineen Barentsin alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön.

Suunnitelmaan on tarpeen lisätä pohjoismaisen liikenneverkon kuvaus ja Suomen kansainväliset yhteydet. Liikenne 12 suunnitelman pohjoismaisen ulottuvuuden tavoitteet ja linjaukset voisivat olla kuvattuna 12 vuotta pidemmälle jaksolle.

Tavoitteena on pitää valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa. Väylänpitoon kuuluu mm. talvihoito, korjaukset ja parantaminen. Suunnitelmassa todetaan, että perusväylänpidon parantamishankkeet ovat perusväylänpidolla toteutettavia pienehköjä hankkeita, joilla on kuitenkin alueellisesti suuri merkitys mm. liikenneturvallisuuteen ja -sujuvuuteen.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Sen lisäksi, että keskitytään kaupungistumisen aiheuttamaa vaikutusta liikennemääriin, tulee jatkossa raskas liikenne ottaa paremmin huomioon sen suuren vaikuttavuuden vuoksi. Raskaan liikenteen vaikutus ylittää liikenneturvallisuuteen, elinkeinoelämän toimitusvarmuuteen, kilpailukykyyn ja huoltovarmuuteen. Raskas liikenne käyttää Pohjois-Lapissa kaikkia teitä pääteiden lisäksi. Kiertoteitä ei ole tai niitä on hyvin niukasti, joten kaikki tiet, yksityistiet mukaan lukien, ovat erittäin tärkeitä.

Nyt yleisesti käytetty liikennemäärään (KVL) perustuva kunnossapito ei saa heikentää vähäliikenteisen tieverkon käytettävyyttä, koska alkutuotanto, teollisuus ja kaupan toimitusketjut käyttävät koko tieverkkoa. Yhteispohjoismainen tieverkosto, kuljetus- ja logistiikkakäytävät tulee priorisoida pitkäjänteisesti.

Suunnitelmassa esitetään, että korjausvelan koko ajan kasvaessa, teiden päällysteiden osalta korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4000 km vuosittainen **päällystysohjelma**. Samalla todetaan, että tällä ei kuitenkaan olisi vaikutusta teiden rakenneongelmiin ja että sillä ei vielä vähennetä korjausvelkaa. On tiedossa, että tiestön korjausvelka tulee edelleen kasvamaan, koska teiden päällystämällä ei puututa itse juurisyyhyyn eli suunnitelmassakin mainittuun tiestön rakenneongelmiin, joista päällysteen rikkoutumiset suurelta osin aiheutuvat. Päällystekierto on Suomessa vain noin 8 vuotta.

Tämän vuoksi esitämme, että päällysteohjelman rinnalle tulee lisätä **teiden kunnan rakenneohjelma**, jolloin ensin tien päällystämistä tutkitaan ja arvioidaan tien rakenteellinen kunto hyödyntäen uusia teknologioita.

Tiestön rakenteen analysointi ja oikea-aikaisten hoito- ja korjaustoimenpiteiden toteuttaminen korostuvat teillä, joilla on raskasta liikennettä.

Tiestön vaurioitumisen aiheuttajia ovat mm. tiestön kuivatuspuutteet, joita taas aiheuttavat puutteellinen talvihoito, tiestön tukkeutuneet sivuojat ja matalat ojat. Niukassa resurssitilanteessa sekä vähäisten resurssien tehokkaan käytön vuoksi on perusteltua hyödyntää uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet tienhoidossa ja kunnostuksessa.

Pintakunnon perusteella tehtyjen korjausarviointien sijaan tiestön diagnostiikka on otettava käyttöön, jolloin päästään korjaamaan vaurioiden juurisyyt. Sen lisäksi pitäisi siirtyä proaktiiviseen eli ennakoivaan kunnossapitoon, jolloin reagoidaan ennen kuin tien vauriot syntyvät ja näkyvät päällysrakenteessa. Käytännössä hoidon ja ylläpidon käytäntöjä muutetaan niin, että tuottavuus paranee ja tien kuntotaso pysyy nykyisellään tai paranee, mutta pienemmillä resursseilla ja joiden toimenpiteiden ansioista tien elinkaari pitenee ja hoidon ja ylläpidon kustannukset alenevat.

Toimintamallista on useita seurantaraportteja olemassa mm. PEHKO-pilotti 2015-2025 (Kemi-Tornio, Rovaniemi, Karstula hoitoalue) ja PEHKO-projekti 2018-2028 Hyvinkään hoitoalueen päällystetyillä teillä. Myös kansainväliset tutkimukset osoittavat suuria säästöjä ja kustannustehokkaampaa tienhoitoa, kun suunnitelmat perustuvat rakenteellisiin tietoihin ja keskittyään tieongelmien taustasyiden korjaamiseen, ei vain pinnalla olevien oireiden korjaamiseen.

Kustannustehokkuutta tavoitellessa on Liikenne 12 -suunnitelmassa hyvä esittää myös konkreettisia väylänpidon toimenpiteitä, joilla resurssitehokkuus kasvaa ja peruskunnostuksiin osoitetut vuosittaiset määrärahat riittävät paremmin.

Perusväylänpidon suunnitelman osalta todetaan, että korotetulla rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua v. 2029 alkaen. Ja että tiestön päällystysten osalta korjausvelan pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4000 km:n päällystysohjelma ja n. 9560 milj. euroa vuosittain tienpitoon. Suunnitelmassa on jo aiemmin todettu, että päällystämällä ei kuitenkaan vaikuteta tien rakenneongelmiin. Varsinaista ongelmaa ei siten korjata, jolloin resurssien tehokas kohdentaminen on kyseenalaista.

Perusväylänpidon suunnitelman osalta todetaan edelleen, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Edellä mainittu kirjaus edellyttää osaltaan väylänpidon varojen resurssitehokasta käyttöä ja alueellisesti tärkeiden teiden kunnan tarkoituksenmukaista analysointia ja oikea-aikaista tienhoitoa, jotta tiestölle saadaan mahdollisimman pitkä elinkaari ja pienemmät hoitokulut koko elinkaaren ajalle. Mikäli nämä toimenpiteet on tehty alueellisissa ohjelmissa tärkeiksi määritellyillä teillä ja rahat eivät riitä tarkoituksenmukaisen kunnan ylläpitämiseksi, voidaan vasta sen jälkeen harkita tienpidosta luopumista.

Maantieverkon osalta todetaan, että valtio kohdentaa parantamisrahoitusta ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Rahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin. Haluamme muistuttaa, että pohjoisen Suomen tiet ovat monipuolisessa käytössä kaikkien tienkäyttäjien osalta ja niiden parantaminen lisää aina myös tieturvallisuutta.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Teiden rahoitus on keskittynyt päätiestölle muiden teiden kustannuksella. On tunnistettu digitalisaation mahdollisuudet liikenteen palveluiden kehittämisessä, mutta uuden teknologian tarjoamista mahdollisuuksista ei ole mainintaa mahdollisina toimenpiteinä.

Rahoitus tulee lähivuosina vähenemään, ja rahoituksen tason nousua on odotettavissa vasta v. 2029 alkaen. Koska rahoitusta on riittämättömästi, on sen käyttö optimoitava ja nyt sijoitettavia kustannukset on nähtävä panostuksena tulevaisuuden kustannustehokkuutena ja rahan säästönä. Uuden teknologian mahdollistamat toimenpiteet on sisällytettävä valtion liikenneveron parantamiseen tiestön peruskunnostuksen osalta.

Liikenteen korjausvelka on noin 4.2. mrd., euroa, josta maanteiden osuutta on 2,5 mrd. euroa. Huonokuntoisten teiden määrä on kasvanut 3 000 km:stä 9 000 km:iin vuodesta 2011 lähtien. Tämä näyttää edelleen jatkuvan. Huonokuntoisten päällysteiden määrän kasvu kertoo myös teiden rakenteiden ongelmista. Kunnossapidon osalta tulee päästä tilanteeseen, jossa tavoitellaan ei vain korjausvelan taittamisen kasvua, mutta myös huonokuntoisten teiden korjausta eli korjausvelan pienentämistä.

Yksityisteiden merkitys elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja koko maan saavutettavuuden kannalta on tärkeä huomioida rahoitusta kohdennettaessa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Vaikutuksia tulee arvioida erityisesti:

- Alemman tieverkon kunnon heikentymisen näkökulmasta
- Huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen nähden
- Suhteessa tulevaisuuden investointipotentiaaliin

Vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon alueellisten painotusten vaikutukset ottaen huomioon kunkin alueen erityispiirteet.

Muut huomiot?

Pohjois-Lapin kannalta huomioitavat tulevaisuustekijät:

Sähköisen infran kunnossapidosta tulee huolehtia tarvittaessa valtion tuella, mikäli se ei etene markkinaehtoisesti.

- 1) Geopoliittinen toimintaympäristön muutos
- 2) Ilmastonmuutos
- 3) Väestön ja liikenteen alueelliset muutokset
- 4) Valtiontalouden kestävyysvaje edellyttää resurssien tehokkaampaa käyttöä ja rahoitustason nostoa
- 5) Teknologian sovellusten kehitys tarjoaa laajasti mahdollisuuksia tiestön tilannekuvan muodostamiseen / tieverkon tilannekuvan ylläpitämien ja toimenpiteiden täsmälliseen kohdentamiseen

