

Asia: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

## **Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Investointiohjelman tavoitteet ovat kunnianhimoiset, mutta ison vastakohtan esitettyyn kunnianhimon tasoon muodostaa käytettävissä oleva sitomattoman rahoituksen puute. Investointiohjelman tilannekuva on sinänsä realistinen, koska siinä todetaan, että ”liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on esitetty valtion väyläverkolle enemmän tarpeita kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata.” Rahoituksen puutteen vuoksi ohjelma ei vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin.

Muuttuneessa toimintaympäristössä olisi syytä huomata, että pääteiden lisäksi, useita esitettyjä tavoitteita voidaan tukea myös käynnistämällä hankkeita vähäliikenteisellä ja jopa soratieverkolla.

Investointiohjelma perustuu tietoon ja strategiseen kuvaan. Tämä on hyvä asia. Pääosa suomalaisesta infrasta alkaa lähestyä eläkeikää. Esimerkiksi tiestön pintakunnon seuraamisen lisäksi olisi tarpeen aloittaa uudelleen myös teiden rakenteellisen kunnon seuranta. Rakenteen ongelmat heijastuvat kyllä pintakuntoon viiveellä, mutta pinnan alla olevien rakenteiden kunto olisi syytä pikimmiten kartoittaa kantavuusmittauksilla. Vuoden 2030 tienoilla on syytä varautua korjausvelan rajuun nousemiseen. Väylien rakenteellisen kunnon parantaminen edellyttää jatkossa huomattavaa lisäystä parantamiseen käytettävään rahoitukseen.

Investointiohjelmassa pitäisi kunnianhimoisesti tavoitella TEN-T ydinverkolla olevien maanteiden saattamista nelikaistaiseksi ja moottoriliikennetietasoiseksi ja rautateiden saattamista kaksiraiteisiksi, vaikka uusi asetus sallisikin poikkeuksia näihin.

#### **2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Perustelut on esitetty selkeästi.

Vaikutuksia arvioitaessa olisi hyvä ottaa huomioon myös vaihtoehtojen määrä. Alueilla, joissa esimerkiksi rataverkkoa ei ole, hankkeilla, joilla parannetaan tieliikenteen sujuvuutta ja

pienennetään vierintävastusta, voidaan vaikuttaa raskaan kaluston hiilidioksidipäästöihin alentavasti. Näillä alueilla kuljetukset tulevat joka tapauksessa toteutumaan teitä pitkin.

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

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, jonka sisällä matka- ja kuljetusketjut koostuvat usein vähintään kahden eri liikennemuodon yhdistelmästä. Ohjelman ja sen rahoituksen jaottelu hankemuotokohtaisiin koreihin tekee systeemistä jäykän. Liikennemuotokohtaisen rajauksen sijaan pitäisi painottaa hankkeita, joista saadaan eniten hyötyjä käytettävissä olevalla rahoituksella.

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

Käytettävissä olevan rahoituksen niukkuuteen nähden ohjelma ja prosessi ovat raskaita ja systeemi on mitoitettu moninkertaiselle rahoitukselle. Nykyisellä prosessilla hankkeita saadaan jonoon, mutta isoja systeemitason muutoksia ja asetettuja tavoitteita ei saavuteta. Vuoden 2024 osalta uusiin kehittämishankkeisiin ei ole käytössä Liikenne 12 -rahoitusta ollenkaan ja vuodelle 2025 niukasti, joten tilanne on turhauttava.

Prosessia voitaisiin harkita kehitettäväksi niin, että asetettujen tavoitteiden lisäksi reagoiminen laajempiin toimintaympäristön muutoksiin olisi joustavaa ja mahdollista. Koreissa on paljon hyviksi arvioituja hankkeita, joten hankevalinnassa voitaisiin myös painottaa kulloinkin valittua tavoitetilaa. Esimerkiksi, jos halutaan edistää huoltovarmuutta, voidaan hankkeiden toteutusjärjestyksessä painottaa tätä strategista tavoitetta edistäviä hankkeita.

Liikenneverkon strategisen tilannekuvan rinnalle olisi hyvä saada vielä nykyistäkin 12 vuotista suunnitelmaa ylemmän tason strateginen kuva tulevaisuuden väyläverkkoista, jossa olisi määritelty maamme keskeisimmät pääväylät, niiden palvelullinen tavoitetaso ja suunnitelma palvelutason saavuttamisen tavoiteaikataulusta.

Strateginen väyläverkko olisi tavoitteellinen kuvaus Suomen aluekeskukset pääkaupunkiin, keskeisiin vientisatamiin ja pohjoisen Suomen läntisille rajanylityspaikoille yhdistävistä vähintään nelikaistaisista maanteistä ja kaksiraiteisista rautateistä. Investointiohjelmalla toteutettaisiin pala palalta tätä ylemmän tason strategista väyläverkkoa.

Syksyllä 2022 julkaistussa Elinkeinoelämän Väylävisiossa 2050 on otettu kantaa yllä esitettyihin seikkoihin.

Väylävisiossa on nostettu esiin neljä kokonaisuutta, joiden tulisi edelleen ohjata maamme liikenneverkkojen kehittämistä.

1. Liikenne 12 -ohjelman mukaisen riittävän perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien rahoituksen turvaaminen ja molempien sitominen kustannustason nousua seuraavaan indeksiin.
2. Nykyisten pääväylien palvelutason nosto vastaamaan nykyisiä ja tulevaisuuden tarpeita. Nelikaistaisten päteiden ja kaksiraiteisten pääratojen osuuden johdonmukainen kasvattaminen.

3. Digitalisaation hyödyntäminen liikenteen ja logistiikan ohjauksessa, jotta nykyisestä väyläverkosta saataisiin mahdollisimman tehokas.

4. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin rakentamisen varmistaminen erityisesti raskaan liikenteen osalta ja niillä alueilla, joilla jakeluinfrastruktuuri ei synny kaupallisesti.

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

Ratapuolella monia tärkeitä miljardihankkeita (Digirata + isot ratahankkeet) rahoitetaan ja edistetään tämän ohjelman ulkopuolelta. Liikenneverkon korjausvelan vähentämiseen ei tällä ohjelmalla tulla pääsemään, joten olisi syytä harkita kaikki liikennemuodot kattavaa erillistä Liikenne 12 -ohjelman ulkopuolista ohjelmaa korjausvelan kuriin saamiseksi.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat parhaillaan valmistelemassa tieverkon kunnossapidon visiota. Työ julkistetaan Infran Ammattipäivillä 13.3.2024 ja sen tulokset tarjotaan myös Liikenne 12 työn käyttöön.

## **6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

-

Syrjö Paavo  
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry

Raitanen Nina  
INFRA ry