

Asia:

Suomen Tiesyhdistyksen lausunto: Liikennejärjestelmäanalyysin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seurannan kehittäminen

Tulevaisuuskuvan muodostaminen

Liikennejärjestelmä palvelee aina olemassa olevan sekä tulevan yhteiskunnan tarpeita. Kappaleessa 2.3.(Toimintaympäristö ja ennakointi) puhutaan ennakkoinnin osalta megatrendeistä ja skenaariotyöstä. Arvioitaessa tulevaisuutta, tulisi kehikseen saada mukaan myös poliittinen keskustelu sekä muiden ministeriöiden mielipiteet, jotta liikennejärjestelmää voitaisiin suunnata kohti sitä yhteiskuntaa, jota sen pitäisi jatkossa tukea. Tulevaisuutta eivät määritä vain passiiviset megatrendit, vaan jossain on käytävä myös keskustelua siitä, halutaanko trendejä muuttaa ja millainen yhteiskunta Suomeen halutaan. Tulevaisuuden maalitaulun pitää olla kirkkaana kaikkien nähtävissä, jotta hitaasti muuttuvaa järjestelmää voidaan suunnitella tehokkaasti. Tätä järjestelmää, jolla tulevaisuuden kuva luodaan, ei ole kuvattu selkeästi.

Yksityistiet

Yhteistyö alan toimijoiden kanssa -kohdassa todetaan, että

”Liikenne- ja viestintävirasto on yhtenä hankekumppanina mukana hankesuunnitelmassa Yksityistiet-kuntoon. Hankkeen suunnittelijana ja päätoteuttajana toimii Suomen metsäkeskus. Hankkeen tavoitteena on tuottaa mm. sähköistä kunto- ja ominaisuustietoa yhteiskunnallisesti tärkeimmistä yksityistieverkosta sekä sen silloista. Hankkeen valmistuttua on selvillä keskeisen yksityistieverkoston kunto.”

Suomen Tiesyhdistyksen mielestä kyseinen hanke on välttämätön, jotta valtakunnan laajimmasta, 365000 kilometrin verkosta saadaan ajantasaista tietoa. Hankkeelle on löydettävä rahoitus mitä pikimmiten.

Yksityisteiden osalta Suomen Tiesyhdistys tarjoaa omia ja yhteistyöverkkojaan hyödynnettäväksi liikennejärjestelmän käyttäjien ja alan toimijoiden näkemysten saamisen mukaan liikennejärjestelmäanalyysin kehittämiseen ja ylläpitoon. Yksityisteillä toimijoiden näkemyksiä olisi mahdollista saada myös esimerkiksi jo olemassa olevaa Yksityistiefoorumia hyödyntäen.

Mittarit

Saavutettavuus:

Verkon käytettävyyttä arvioitaessa olisi hyvä ottaa näkökohdaksi, mitä erilaisia liikkumismahdollisuuksia eri alueilla on. Suomessa on paljon kuntia ja kaupunkeja, joissa tai joiden syrjäisillä alueilla ei ole toimivaa joukkoliikennettä ja yksityisautoilu on ainut mahdollisuus liikkua. Kokonaisuutta tarkasteltaessa nämä usein liikennevirroiltaan pienet alueet jäävät pimentoon. Liikennejärjestelmän toimivuutta pitäisi tarkastella myös alueista ja niiden ominaispiirteistä käsin. Palveleeko liikennejärjestelmä tätä pinta-alaltaan suurta, mutta muutoin näkymättömäksi jäävää aluetta?

Yhdeksi aluetta kuvaavaksi mittariksi voitaisiinkin ottaa mahdollisuus käyttää muuta kulkuvälinettä kuin yksityisautoa. Liikkumismahdollisuuksien kannalta erilaisten alueiden näkyväksi tekeminen mahdollistaisi myös erilaisten toimenpiteiden suuntaamista eri alueille.

Liikenneverkon peittävyys mittarilla lähestytään tätä asiaa, mutta otettaessa mittaristoon toinen näkökulma, saataisiin esille yksityisautoilun merkitys Suomelle. Yksityisautoilun mahdollisia rajoituksia voitaisiin suunnata alueille, joissa yksityisautoilulle on vaihtoehtoja tai vaihtoehtoisesti joukkoliikennepalveluita tai vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa pitäisi suunnata alueille, joilla ei tällä hetkellä ole muuta mahdollisuutta kuin yksityisauton käyttö.

Ehdotettu mittari:

- **Osuus väestöstä, joilla ei ole muuta kulkumuotoa käytettävissä kuin yksityisauto (etäisyys kauppaan/vuoden ympäri toimivalle joukkoliikennepysäkillä max 5 km).**

Mittaristosta puuttuvat mittarit alemman tieverkon kunnolle/korjausvelalle. Huonokuntoiset päällystetyt tieosat mittarissa seurataan päällysteiden kunnan kehittymistä pääväylillä ja alemmalla tieverkolla. Päällysteiden lisäksi pitäisi seurata myös teiden runkojen vaurioitumista ja korjaustarvetta niin päällystetyillä kuin päällystämättömilläkin teillä.

Ehdotettu mittari:

- **Rungoltaan vaurioituneet tiet (tiekilometri) (Huom. päällystetyt sekä soratiet)**

Kestävyys

Ympäristövaikutusten mittareissa keskitytään käytönaikaisiin vaikutuksiin. Mittaristoon pitäisi ehdottomasti saada mukaan myös mittari, jossa hankkeen koko elinkaaren kestävyys ja päästöt otetaan huomioon. Tällöin voitaisiin arvioida suureten rakennushankkeiden todellisia ympäristövaikutuksia sen sijaan, että niitä perustellaan käytönaikaisilla ympäristövaikutuksilla.

Kestävyuden mittareihin voitaisiin lisätä myös vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta mittari, jossa arvioitaisiin ihmisten mahdollisuutta käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspisteitä (kotona, työpaikalla, asiointipisteissä).

Ehdotetut mittarit:

- **Väylähankkeen elinkaaren kestävyydelle ja päästöille**
- **Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran saavutettavuus**

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Korjausvelan kehittymisen seurannan rajaaminen ainoastaan pääväylille ei ole riittävä mittari perusväylänpidon määrärahojen kohdentamisen tueksi. Myös muun tieverkon korjausvelan kehitys on otettava huomioon.

Mittaristossa olisi hyvä olla myös mittarit kansainvälisten tavoitteiden saavuttamiselle. Näitä ovat mm. TEN- verkolle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen (tavoitevuodet 2030 ja 2050). Toinen vastaava tavoite koskee tällä hetkellä liikenneturvallisuuden 0-visiota (2050) ja sen välitavoitteena alle 100 tieliikenteessä menehtynyttä vuoteen 2030 mennessä.

Liikenneturvallisuudelle on asetettu seurantamittaristot, mutta tavoitteiden saavuttamiseksi pitäisi luoda myös mittaristot tehtäville toimenpiteille. Teiden kunnan ja varustelutason merkitys on suuri kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa. Eniten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu suistumisissa ja kohtaamisissa. Hyviä mittareita voisivat olla esimerkiksi

keskikaiteellisten tieosuuksien määrää. Toinen toimiva mittari voisi olla esimerkiksi tasoristeysten määrän.

Ehdotetut mittarit:

- **Korjausvelan määrä (alempi tieverkko)**
- **TEN-verkon väylähankkeiden asetuksen mukainen valmius**
- **Toimenpiteet tieliikenteen 0-vision saavuttamiseksi**
 - **Keskikaiteellisten tieosien määrä (km)**
 - **Tasoristeysten määrä (kpl)**

23.3.2021 Koski tl

Nina Raitanen, toimitusjohtaja
Suomen Tieyhdistys ry