



Suomen Tieyhdistyksen lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

Ajatus verkon jäsentämisestä pitkämatkaista liikennettä palvelevaan runkoverkkoon ja muuhun väyläverkkoon on hyvä. On hyvä, että osalle verkosta luodaan turvalliset ja hyvät olosuhteet erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle ja kuljetuksille. Missään ei ole kuitenkaan otettu kantaa siihen, mihin runkoverkkopäätöstä tullaan käyttämään.

Lähtökohtaisesti runkoverkkopäätös ei saa tarkoittaa sitä, että rahoitus suunnataan jatkossa ainoastaan runkoverkoille (alle 6 prosentille maantieverkosta, ja 53 prosentille koko rataverkosta) ja muun tieverkon (runkoverkon ulkopuolelle jäävä maantieverkko 73 667 km), rahoitus vähenee. Suurimmat ongelmat tieverkon kunnossa ovat muualla kuin runkoverkolla ja tämän tiestön merkitys on suuri runkoverkon teiden ja rautateiden syöttöliikenteen kannalta.

Tieverkko on kaikille avoin verkko liittyä ja se palvelee lähtökohtaisesti sekä paikallista elinkeinoelämää ja asumista että Suomen ulkomaankauppaa. Sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen osalta tieverkolla on ylivoimaisesti keskeisin rooli Suomen taloudellisen toimeliaisuuden mahdollistajana, mikä on huomioitava paremmin runkoverkkopäätöstä tehtäessä ja rahoituksesta päätettäessä. Runkoverkkopäätöksellä, jossa peräti 94% tieverkosta jää runkoverkon ulkopuolelle, ei pidä vaarantaa tieverkon toimintaa osana koko valtakunnallista liikennejärjestelmää. Tieverkon osalta riskit liittyvät huonokuntoisen ja huonosti ylläpidetyn verkon aiheuttamiin kuljetus- ja liikkumiskustannuksiin, turvallisuuteen, liikenteen päästöihin ja ympäristöriskeihin.

Runkoverkkoasetuksessa kriteerit teiden ja rautateiden kuulumisesta verkkoon ovat lähtökohtaisesti toisistaan poikkeavat. Rautatieverkon osalta perustelumuiustiossa todetaan, että verkkoon otetaan rataosia, jotka vuonna 2035 ylittävät ennusteiden mukaan muistiossa esitetyt matkustajamäärät. Jos runkoverkko päätöksellä halutaan esittää nykyverkko, ilman tavoitteellisuutta, tulisi pitäytyä tämän hetkisen liikenteen määrissä. Tai sitten molempien verkkojen osalta tulisi muodostaa ennusteisiin pohjaava verkko. Asetuksen yhteydessä runkoverkkoon kuuluvista tieosista on esitetty kiitettävästi verkonosien liikennemäärät (KVL, KVL raskas 2017/2030) sekä taulukkomuodossa yhteenveto verkosta. Asetukseen olisi syytä liittää vastaava taulukko rautateiden osalta päätöksenteon läpinäkyvyyden kannalta. Tieverkolla tehdyt yksittäiset matkamäärät ovat huomattavasti pienempiä kuin tieverkolla liikkuvat tonnit ja liikenteen tonnikilometrit. Runkoverkkoon kuulumisen kriteerinä on pidetty teiden osalta 6000 ajoneuvon keskivuorokausiliikennettä tai yli 600 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Yksittäisinä matkoina KVL 6000 tarkoittaa yli kahtamiljoonaa matkaa vuodessa ja luku ei ota kantaa siihen montako matkustajaa autossa on. Runkoverkkopäätöksen taustamuistio kertoo, että maanteiden runkoverkon keskimääräinen liikennemäärä on 10 330 ajoneuvoa vuorokaudessa, tarkoittaen vuositasolla noin 3,8 miljoonaa ajoneuvoa.



Tieverkon osalta olisi perusteltua harkita jopa laajempaa runkoverkkoa, joka välittäisi isomman osan valtakunnan liikennesuoritteesta ja tukisi näin ollen paremmin Suomen talouskasvun edellytyksiä.

Runkoverkkoasetuksessa tulisi ottaa kantaa siihen, miten runkoverkkoa tullaan tulevaisuudessa päivittämään. Nyt määritelty verkko ei voi olla staattinen ajankuva vaan sen pitää elää ajassa.

21.9.2018

Nina Raitanen, toimitusjohtaja

Suomen Tieyhdistys