



VN/7835/2019

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma-vaikutustenarviointiohjelma

## Suomen Tieyhdistyksen lausunto

*Suomen Tieyhdistys ry on tie- ja liikennealan asiantuntija ja vaikuttaja. Yhdistys on toiminut jo vuodesta 1917 lähtien. Tieyhdistyksen toiminnan tarkoituksena on lisätä tietoisuutta tie- ja liikennealan merkityksestä Suomen kilpailukyvyllä ja hyvinvoinnille. Aktiivisella yhteistyöllä ja vaikuttamisella yhdistys pyrkii varmistamaan alan rahoitus- ja osaamispääoman. Yhdistys on yksityistieasioiden johtava asiantuntija.*

*Suomen Tieyhdistyksellä on yli 3300 jäsentä joista 1000 on henkilöjäseniä ja loput yhteisöjäseniä.*

### **Yleistä:**

#### **Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää ja kuljetusketjuja**

Suomen Tieyhdistys teetti muiden toimijoiden kanssa yhdessä WSP:llä ja professori Jorma Mäntyselällä raportin yksityisteiden valtakunnallisesta merkityksestä. Raportti on ladattavissa osoitteessa [https://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1727/suomen\\_yksitystieverkko\\_matalaresoluutio.pdf](https://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1727/suomen_yksitystieverkko_matalaresoluutio.pdf)

Raportti kuvaa kuinka yksityisteillä on yksityisille omistajilleen tuoman merkityksen lisäksi tärkeä merkitys myös koko yhteiskunnalle. Yksityistiet ovat iso osa suomalaisen metsäteollisuuden sekä elintarviketuotannon kuljetusketjuja. Tämän lisäksi verkko mahdollistaa myös huoltovarmuuden, palo- ja pelastustoimialan ja rajavartioston toiminnan, virkistäytymisen ja matkailun, elinkeinoelämän toiminnan sekä julkisten palveluiden toiminnan koko Suomessa.

Yksityisteillä (ja alemmalla tieverkolla) on valtava merkitys Suomen metsäteollisuudelle, jonka viennin arvo on 12 Mrd € vuodessa. Yksityisteiltä lähtee 4 000 puurekkaa päivässä. Metsäteollisuuden puusta (67 milj.m3/v) yli 90 % ajetaan yksityisteiden varrelta ja yksityisteitä kulkee pääosa energiateollisuutta palvelevista 9 milj.m3/v hake- ja energiapuukuljetuksista.

Yksityisteiden varrella on arviolta 30 000 yritystä, 40 000 maatilaa, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä. Verkon varrella siis asuu ja yrittää iso määrä suomalaisia.

Yksityisteitä ja niiden rahoitusta pitää ehdottomasti tarkastella osana koko liikennejärjestelmää ja kuljetusketjuja.

Raportissa yksityistiet mainitaan kertaalleen kuvassa 3. Liikennejärjestelmän kannalta Suomen laajinta (365 000 km) verkkoa pitää käsitellä suunnitelmassa tarkemmin.

# Yksityisteiden merkitys



## Liikennejärjestelmän merkitys yhteiskunnan toimivuudelle

Se mikä pätee yksityisteiden merkitykseen osana liikennejärjestelmää, pätee suurelta osin myös valtion alempiasteiseen tieverkkoon.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkastellaan liikenneverkkojen toimintaa pitkälti ihmisten liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten kautta. Tarkasteluun on otettava vahvasti mukaan myös liikennejärjestelmän ja sen osien muu yhteiskunnallinen merkitys.

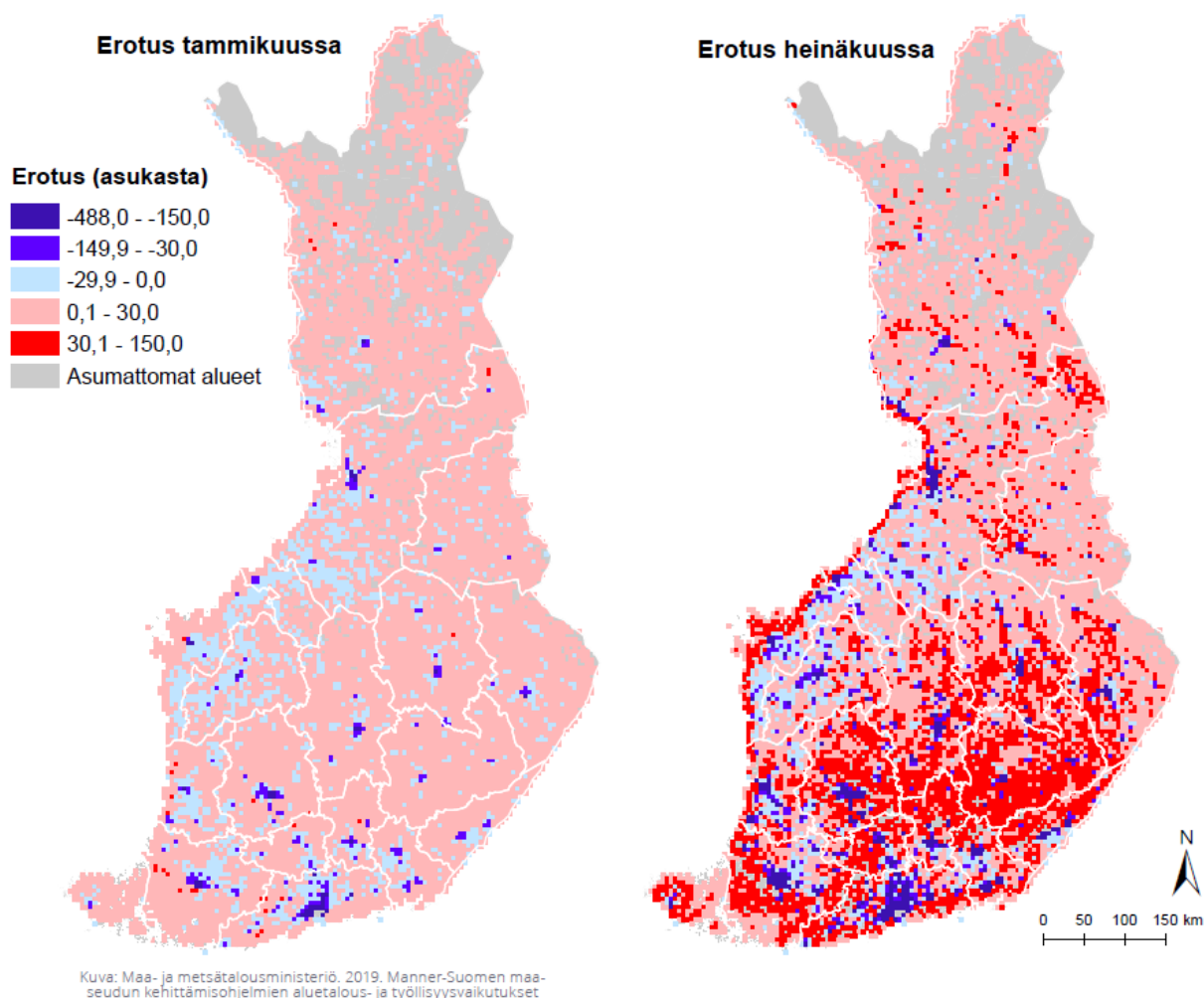
Vaikutustenarviointiohjelmassa pitäisi ottaa kantaa siihen, miten liikenneverkko palvelee yhteiskunnan kannalta keskeisiä toimintoja kuten esimerkiksi huoltovarmuutta, palo- ja pelastustoimintaa, maanpuolustusta, sosiaali- ja terveyspalveluita tai postin toimintaa. Myös esimerkiksi sähköverkon rakentaminen ja huolto tapahtuvat pääosin (yksityis)tieverkko kautta. Näille asioille pitäisi asettaa myös tavoitteita.

Liikennejärjestelmän toimivuutta pitää arvioida myös suhteessa hallituksen asettamiin muihin poliittisiin tavoitteisiin. Esimerkiksi tieverkolla ja yksityistieverkolla on suuri merkitys energiapolitiikan tavoitteiden täyttämässä siirryttäessä kohti uusiutuvia energiamuotoja. Tavoitteena on, että uusiutuvan energian osuus loppukulutuksesta nousee yli 50 prosenttiin 2020-luvulla. Kotimaiset polttoaineet kerätään yksityisteiden varrelta. Merkittävä osa biopolttoaineiden raaka-aineesta ovat metsäteollisuuden sivuvirtoja. Metsäteollisuudessa syntyy hakkuutähteen ohella lisäksi sivutuotteita, joista voidaan valmistaa liikennepolttoaineiksi soveltuvia biopolttoaineita. Myös iso osa tuulivoimaloista sijaitsee yksityisteiden varsilla, jolloin niiden huoltaminen ja rakentaminen edellyttävät yksityisteitä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitää olla myös liityntäpinta, jossa otetaan kantaa verkolle asetettaviin toiveisiin. Tällaisia toiveita ovat viime aikoina olleet mm. kuljetuskaluston mittojen ja painon nostaminen tai ajamisen automaatio. Jos yhteiskunta haluaa tällaisia asioita tapahtuvaksi, pitää liikennejärjestelmäsuunnitelmatyössä suunnitelmallisesti varautua investointeihin, joita tällaiset suunnitelmat edellyttävät verkolta.

### Kaupungistumisen trendi

Kaupungistumisen rinnalla voidaan vahvistuvina trendeinä pitää myös monipaikkaisuutta ja kausiväestöä. Liikennejärjestelmää ei voida suunnitella vain eri alueiden staattisten väestömäärien mukaan. Eri aikoina vuodesta alueiden väestömäärät voivat näyttää hyvinkin erilaisilta. Tästä esimerkkinä alla oleva kuva, joka on Maa- ja metsätalousministeriön (2019) julkaisusta Manner-Suomen maaseudun kehittämissuunnitelmien aluetalous- ja työllisyysvaikutukset. Liikennejärjestelmän pitää pystyä palvelemaan dynaamista yhteiskuntaa ja työelämän muuttuvia trendejä.



### Alan tutkimus- ja kehitys pitää tuoda osaksi suunnitelmaa

Liikennejärjestelmään käytettävissä oleva raha on rajallista. Tulevaisuudessa meidän pitää pystyä saamaan aikaan samalla rahalla enemmän. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitää ottaa kantaa alan tutkimusrahoitukseen ja luoda strategiset suunnitelmat sille mihin suuntaan alan tutkimusta halutaan



viedä. Tutkimusrahoituksen pitkäjänteisyydellä voidaan luoda pysyviä ja vakaita tutkimusinfrastruktuureita ja saavuttaa haluttuja tuloksia.

### **Infran kunnolle pitää asettaa tavoitteita**

Myös itse verkolle ja sen kunnolle pitäisi asettaa selkeitä tavoitteita liikkumiselle asetettavien tavoitteiden lisäksi. Suunnitelmassa pitäisi selkeästi asettaa tavoitteet esimerkiksi korjausvelan vähentämiseksi. Millä nopeudella sitä vähennetään ja millä alueilla. Tämä asettaa jo itsessään selkeän raamin tarvittavalle rahoitukselle. Myös investoinneille pitäisi asettaa selkeitä tahtotiloja. Ilman näitä tulevien hankkeiden, niiden kehittämis- kuin perusväylänpidonkin, valitseminen on mahdotonta. Suunnitelmassa pitäisi ottaa selkeä kanta myös esimerkiksi siihen onko painopiste uuden rakentamisessa vaiko vanhan korjaamisessa. Jos rakennetaan uutta, pitää ottaa kantaa myös siihen millä rahalla tämä pidetään kunnossa.

### **Saavutettavuuden sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso.**

Raportissa ei käsitellä ollenkaan kuljetusketjuja tai eri liikennemuotojen solmukohtia. Suomen ulkomaankauppa edellyttää toimivan kuljetusketjun, jossa tavara liikkuu yksityisteitä, alemmaa tieverkkoa, päätieverkkoa ja rautateitä pitkin satamiin ja lentokentille. Suunnitelmassa pitäisi varmistaa näiden ketjujen toimivuus ja katkeamattomuus.

Alueiden välistä saavutettavuutta pohdittaessa pitäisi ottaa kantaa myös valtakunnan pääverkkojen saavutettavuuteen. Miten varmistetaan, että alemmalta tieverkolta on hyvä mahdollisuus liittyä maakuntakeskuksia ja kaupunkikeskuksia yhdistävään päätieverkkoon. Suunnitelmassa pitäisi asettaa tavoitteita myös esimerkiksi liityntäpysäköinnille ja terminaaleille, joissa ihmiset ja tavarat voivat vaihtaa liikennemuodosta toiseen tehokkaasti.

Alueiden sisäisen saavutettavuuden yhteydessä esityksessä puhutaan ainoastaan maa- ja metsätiloista, puunhankinta-alueista ja harvaan asuttujen alueiden julkisen liikenteen yhteyksistä. Näillä alueilla vakituisesti asuvat ihmiset ja alueilla mökkeilevät ja etätöitä tekevät on unohdettu kokonaan. Harvaan asutulla alueella ihmisten keskeinen liikkumisväline on oma auto. Auto ja mahdollinen joukkoliikenne vaativat alustukseen kunnossa olevan tieverkon. Tälle tulisi asettaa selkeät tavoitteet.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitava myös se, että suuressa osassa Suomea ja alueita saavutettavuustavoite voidaan saavuttaa ainoastaan teiden avulla.

### **Luonnonvarojen käyttö ja ekologisuus**

Infra-ala on tehnyt paljon töitä kierrätyksen ja erilaisten uusio (UUMA)- materiaalien käytön lisäämiseksi. Näiden asioiden edistämiseksi olisi hyvä saada omia tavoitteita suunnitelmaan.

### **Liikkumisen mahdollisuudet ja sosiaalinen kestävyys**

Liikkumisen mahdollisuuksien yhteydessä olisi hyvä asettaa tavoitteita myös verkon kunnolle. Alemman tieverkon ollessa nykyisessä kunnossa, asettaa se jo esteitä liikkumiselle

### **Rakennetut ympäristö ja maisema**

Tämän hetkessä luonnoksessa liikenneverkot nähdään lähinnä maisemaa turmelevina elementteinä. Hyvin suunniteltu tie istuu maisemaan ja myötäilee sen suuntausta ja rytmiä. Tie on itsessään osa kansallista kulttuurimaisemaa ja toisaalta se tuo maiseman eri elementit tiellä kulkijan näkyviin. Monien paikkojen ja esimerkiksi kaupunkien identiteetti muodostuu siitä, miten se näyttäytyy ohiajajille tieltä käsin.



Suomessa on paljon museoteitä sekä esimerkiksi erikseen identifioituja matkailuteitä. Tieverkon kulttuuriperintöä pitää myös pitkäjänteisesti vaalia ja kehittää.

### **Hankkeen valmistelu ja kuuleminen**

Hankkeen valmistelun aikana järjestetään kuulemis- ja keskustelutilaisuuksia. Ajankäytöllisesti tilaisuuksissa pitäisi ¼ käyttää hankkeen esittelyyn ja 3/4 keskusteluun. Tahoilla, jotka eivät ole kiinteästi mukana hankkeen valmisteluryhmissä, pitää olla todellinen mahdollisuus tulla kuulluksi. Puhelimella esitetyt pikakysymykset asiantuntijoille eivät täytä tätä tarvetta.

22.1.2020

Toimitusjohtaja Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys