

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Tieyhdistyksen lausunto Suomen kestävän kasvun ohjelma: selonteko eduskunnalle

Suomen Tieyhdistys on huolissaan siitä, että selonteossa ei ole nostettu lainkaan esille mahdollisuutta hyödyntää kestävän kasvun ohjelmaa tieinfrastruktuurin saattamiseksi yhteiskunnan toimintojen edellyttämään kuntoon.

Tieyhdistys vaatii, että rahoitusta pitää hakea ehdottomasti myös sekä yleisen tieverkon kuntoon laittamiseen, että yksityistieverkon kohentamiseen.

Investointi tieverkkoon on investointi kestävään ja vihreään kasvuun vaikka usein asiaa ei haluta nähdä näin. Suomen olisi syytä nostaa kattava yksityinen ja yhteiskunnan rahoittama tieverkko eurooppalaisessa keskustelussa esille kansallisenä voimavarana ja kestävän kehityksen mahdollistajana. Tieliikenteen merkitys on niin suuri, ettei sitä voi korvata muilla liikennemuodoilla kuin pieneltä osin. Uudet käyttövoimat tekevät tiestöstä puhtaan liikkumisen markkinajohtajan päästöttömien käyttövoimaratkaisuiden kehittymisen myötä muutamassa vuosikymmenessä.

Seuraavassa haluamme esittää muutamia kommentteja selonteossa esitettyihin painopistealueisiin sekä mahdollisia rahoituskohteita.

Painopiste 1 Koulutuksella ja tutkimus- ja innovaatiotoiminnalla Suomi takaisin kestävän kasvun uralle

Perusväylänpito on vuotuisessa talousarviossa miljardiluokan menoerä. Jotta rahoitusta vapautuisi talousarviossa muuhun toimintaan tulisi Suomen kehittää tienpitoaan.

Ennakoivalla tienpidolla on pilottien avulla voitu osoittaa jo nyt valtavia säästöjä tienpidon kustannuksiin. Tehtyjen pilottien mukaan päällystetyllä tieverkolla, jonka liikennemäärä on vuorokaudessa alle 4000 ajoneuvoa, olisi mahdollista saavuttaa yli 50% säästöt laskennallisissa vuosikustannuksissa ja vilkkaammin liikennöidyllä tieverkolla vähintään 40% säästöt.

Tässä yhteydessä olisi hyvä pohtia voisiko elvytyspaketin rahoitusta hyödyntää väyläverkon kunnan digitaaliseksi kartoittamiseksi ja ennakoivan kunnossapidon konseptin kehittämiseen? Toimintatavan säästöpotentiaali on valtava, joten olisi syytä harkita TKI-investointia hankkeen viemiseksi käytäntöön.

Tämänkaltaisella ennakkoluulottomalla kehittämisellä luodaan kustannustehokkaita tapoja toimia tulevaisuudessa. Lähestymistapa olisi sovellettavissa myös EU:n muissa jäsenmaissa ja siitä voitaisiin tehdä kansainvälinen vientituote.

Painopiste 2 Vihreä siirtymä tukee talouden rakennemuutosta

Painopisteen mukaan kestävän kasvun reunaehtona on luonnonvarojen kestävä käyttö ja tuotannon ja kulutuksen suuntaaminen ympäristölle ja ilmastolle vähiten haitallisiin tuotteisiin. Hallitusohjelman mukaan uusia kestävän kasvun lähteitä ovat mm. energia- ja materiaalitehokkuus, hiilineutraalius, ekologiset investoinnit, cleantech, kierto- ja biotalous sekä resurssiniukkuus.

Tieverkko on laaja ja olemassa oleva verkko, joka palvelee koko väestön tarpeita. Tämän verkon kapasiteetti ja laajuus tulisi ottaa käyttöön sen sijaan, että aloitetaan vihreyden nimissä uusia luonnon resursseja ja luonnonpinta-alaa tarvitsevia jättihankkeita. Tieverkon kehittäminen vastaamaan tulevaisuuden liikennettä, joka käyttää uusia puhtaita käyttövoimia olisi resurssitehokasta ja järkevää. Olemassa olevan, laajan verkon kunnostaminen vastaa energia- ja materiaaliinukkuuden, hiilineutraalisuuden, ekologisuuden sekä resurssiniukkuuden vaatimuksiin.

Energiajärjestelmän murros

Raportissa todetaan, että puhtaan energiantuotannon parhaat olosuhteet sijaitsevat usein kaukana kulutuskohteista. Tavoitteena on myös turvata energiajärjestelmän kriisinkestävyys.

Suomen energia- ja ilmastostrategiassa tavoitellaan erityisesti metsähakkeen, tuulivoiman ja liikenteen biopolttoaineiden käytön merkittävää lisäystä. Bioenergian merkitys tulee korostumaan entisestään myös EU:n vuotta 2030 koskevien sitoumusten myötä. 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. Kotimaisen bioenergian osuus polttoaineista on 27 %. Tuulivoimaloiden rakentaminen ja tuulivoiman lisääminen ovat olennainen osa Suomen energiapolitiikkaa. Iso osa tuulivoimaloista sijaitsee yksityisteiden varsilla, jolloin niiden huoltaminen ja rakentaminen edellyttävät yksityisteitä.

Suomen sähköverkon huolto, jakelu ja sähkön tuotanto eivät voi toimia ilman yksityisteitä. Viivytyksetön pääsy sähköverkon eri komponenteille, joista useat sijaitsevat yksityisteiden varsilla, on huoltovarmuuskriittistä. Lisäksi Suomen kantaverkon sähköasemista valtaosa sijaitsee yksityisteiden varrella. Sähköverkon toiminnan varmistamiseksi yksityisteiden olemassaolo itsessään on elintärkeää.

Yksityistiet ovat pitkälti suomalainen erikoisuus. Suomen tulisi tarkastella ennakkoluulottomasti myös mahdollisuutta hyödyntää EU:n elvytysrahaa yksityisteiden kuntoon laittamiseen. Rahoituksen painopiste voisi olla esimerkiksi uusiutuvan energian lisäämistä palvelevien teiden ja yksityisteiden laittamisessa kuntoon.

Yhdyskuntien ja liikenteen vähähiiliset ratkaisut

Selonteon mukaan tavoitteena on tukea siirtymää fossiilisista polttoaineista vaihtoehtoihin liikenteen käyttövoimiin, uudistaa autokantaa ja tehostaa niin henkilö- kuin tavaraliikenteen liikennejärjestelmää. Päästöjen vähentäminen edellyttää myös uusiutuvien polttonesteiden, eli kestävien liikenteen biopolttoaineiden ja sähköpolttoaineiden käyttöönottoa. Tavoitteet ovat erittäin kannatettavia ja panostukset uusien käyttövoimien jakeluinfraan ovat

välttämättömiä. Huoltovarmuuden näkökulmasta olisi tärkeää, että vaihtoehtoisia käyttövoimia ja niiden jakeluinfroja olisi erilaisia.

Käytävässä keskustelussa ja oheisessa selonteossa on kuitenkin huolestuttavaa, että yksityisautoilua ei lasketa ympäristön kannalta kestäväksi liikennemuodoksi. Tällä hetkellä se ei sitä kaikilta osin ole, mutta panostettaessa voimakkaasti vaihtoehtoihin käyttövoimiin, tulee se sitä tulevaisuudessa olemaan. Yksityisautoilu on monessakin kohdin täysin korvaamaton liikkumisen muoto ja isoilla alueilla ei siirtyminen muihin liikennemuotoihin ole mahdollista. Yksityisautoilu on myös lähes aina osa matkaketjua, myös silloin kun pääosa matkasta tehdään esimerkiksi raiteita pitkin. Matkaketjuista pitäisi kokonaisuutena saada toimivia ja lopettaa keskittyminen yksittäisiin liikennemuotoihin.

Tässä yhteydessä on investoinnit itse tieverkkoon jätetty kokonaan huomiotta. Kunnossa olevalla tieverkolla on kuitenkin yksistään suuri merkitys tienkäyttäjien aiheuttamiin päästöihin. Tieliikennettä ei voida kokonaan lopettaa, joten ennen kuin päästöttömät käyttövoimat saadaan laajamittaisesti käyttöön, olisi hyödynnettävä tieverkon kunnan tarjoama päästövähennyspotentiaali.

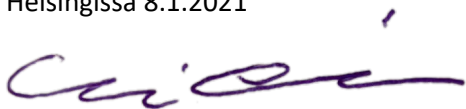
3. Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen

Pääosa Suomen vientikuljetuksista alkaa tieverkolta. Suomi on 2-3 vuorokautta kilpailijoitaan ajallisesti jäljessä, jolloin kilpailutekijänä täsmällisyys korostuu. Laadukkaalla tieverkolla parannetaan toimitusketjujen varmuutta ja kustannustehokkuutta. Vaikka Suomen tieverkko onkin laaja, on sen kapasiteettiä parannettava. Kuljetusten sujuvuus Pohjois-Suomesta etelään on varmistettava ja esimerkiksi valtatie 4 olisi hyvä saada EU:kin edellyttämään kuntoon koko matkaltaan.

Selonteossa todetaan, että koronapandemian aikana luontomatkailun suosio on kasvanut jyrkästi ja luontomatkailun edistäminen tukee nimenomaan kestävästä matkailusta.

Tässä yhteydessä on hyvä muistaa yleisten ja erityisesti yksityisten teiden merkitys luontokohteiden ja matkailukohteiden saavutettavuudessa. Haettavalla rahoituksella voitaisiin parantaa laajalti maaseudulla toimivien matkailuyritysten toimintaedellytyksiä ja saavutettavuutta kohdistamalla tukea heidän omiin yksityistieinvestointeihin. Tieinvestoinnit ovat kalliita rahoittaa erityisesti nykyisessä vaikeassa taloustilanteessa ja kohteiden saavutettavuus on merkittävä vetovoimatekijä. Luontokohteita ei voi siirtää muualle.

Helsingissä 8.1.2021



Nina Raitanen, toimitusjohtaja
Suomen Tieyhdistys