Liikenne- ja viestintävaliokunta

Vuoden 2018 budjettiehdotus -lausunto

Vuonna 2018 ei ole nimetty käynnistyväksi yhtään varsinaista tiehanketta. Tilanne on vielä kestettävissä vuoden 2018 osalta, koska perusväylänpitoon ja korjausvelan poistoon halutaan panostaa. On kuitenkin syytä pitää mielessä, että tämä tilanne ei voi jatkua, vaan tulevaisuudessa myös kehittämiseen on panostettava samalla, kun korjausvelan hoitoa on jatkettava ja perustienpito hoidettava.

Hallitus on päättänyt, että yksi, korkeintaan kaksi liikenneverkon kehittämishanketta valmistellaan niin, että päätökset voidaan tehdä kevään 2018 kehysriihessä ja hanke/hankkeet käynnistetään tämän vaalikauden aikana. Tässä yhteydessä olisi hyvä harkita tiehankkeiden käynnistämistä. Useita kehittämishankkeita olisi mahdollista aloittaa suunnitelmien puolesta.

Vuonna 2018 perustienpitoon käytetään 763 milj. euroa, joka on 34 milj. euroa enemmän kuin tänä vuonna. Vuosi 2018 on viimeinen vuosi, jolloin on käytössä ns. korjausvelkarahaa. Vuonna 2019 väyläverkkoa parannetaan vielä väyläinvestoinneista siirretyllä rahalla.

Budjettiehdotuksessa huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän arvioidaan pysyvän samana kuin vuonna 2017, eli vilkasliikenteisellä tieverkolla 950 km olisi huonokuntoista päällystettyä tietä ja muulla tieverkolla huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä olisi 5700 km. Itseasiassa muun tieverkon huonokuntoisten päällystettyjen teiden osuus on kasvanut vuodesta 2016, kasvaneesta rahoituksesta huolimatta. Huonokuntoisten maantie- ja ratasiltojen määrän ennakoidaan kasvavan ja painorajoitettujen maantiesiltojen määrän ennakoidaan pysyvän entisellään (enintään 470 kpl).

Harmittavaa on, että korjausvelkaohjelmalla saadaan itse velkaa pienennettyä vasta vähän, vaikka kasvu saatiinkin jo tänä vuonna liikenne- ja viestintäministeriön ilmoituksen mukaan pysähtymään. Jos uusia suunnitelmia velan vähentämisestä ei vuoden 2018 aikana tehdä, jatkaa korjausvelka kasvuaan entiseen tapaan. Verkko saadaan elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen tarpeita vastaavaan kuntoon vasta vuosikymmenien pitkäjänteisellä työllä ja omaisuudenhallinnan suunnitelmalla. Jotta verkkoa voidaan kehittää, korjausvelkaa edelleen alentaa ja perustienpito voidaan pitää riittävällä tasolla, vaaditaan pitkäjänteistä omaisuudenhallinnan suunnitelmaa.

Jotta tulevaisuuden haasteisiin pystyttäisiin vastaamaan, olisi tiealan koulutusta ja kehittämistä saatava edistettyä myös substanssin, ei vain digitalisaation osalta. Alan kehittämiseen olisi hyvä osoittaa rahoitusta.

YKSITYISTIET

Suomessa on autolla ajettavia yksityisteitä kaikkiaan 358 000 kilometriä, joista pysyvän asutuksen käytössä on noin 90 000 kilometriä. Rakennettu-ja metsäautoteitä on noin 120 000 kilometriä ja autolla ajokelpoisia metsä- ja mökkiteitä noin 110 000 kilometriä. Siltoja ja siltarumpuja yksityisillä tieosuuksilla arvioidaan olevan jopa 30 000 kappaletta.

Yksityisteiden korjausvelan määrästä ei ole olemassa kokonaislaskelmaa. Asutusta palvelevista teistä kantavuudeltaan heikkoja tai muutoin rakenteellisia perusparannuksia vaativia teitä on arviolta 15 000 kilometriä. Silloista ja siltarummuista korjaustarpeessa lienee viitisen tuhatta. Korjausvelkaa näissä rakenteissa on arviolta 500 miljoonaa euroa. Yksityisteiden kunnolla on merkitystä, koska teollisuuden raaka-aineketjut ja elinkeinoelämän kuljetukset edellyttävät toimivia yksityisteitä.

Yksityisteiden kuntoon nähden 13 miljoonan euron määräraha on edelleen riittämätön.

Tuosta summasta yksityistielosseille menee jo vajaat 3 miljoonaa euroa. Itse tiestön parantamiseen on näin ollen vain vajaat 30 euroa/km suhteutettuna koko yksityistiepituuteen ja reilu 100 euroa/km suhteutettuna pysyvän asutuksen käytössä olevaan tiestöön. Vertailun vuoksi mainittakoon, että valtion tieverkolla ylläpitoon ja parantamiseen käytetään vuosittain reilu 2500 euroa/km (korjausvelkaohjelmaa ja kehittämishankkeista siirrettävää perusväylänpidon lisärahoituksen kanssa puolet enemmän), mikä suuruusluokkaero antaa käsityksen rahoituksen vajeesta. Yksityisteiden rahoitustuen tulisi olla 25…30 miljoonaa euroa vuodessa.

Yksityisteiden tukeminen on suunniteltu siirrettäväksi kaikille maakunnille yleiskatteelliseksi toiminnaksi. Tieyhdistys katsoo, että hallinnollisesti, taloudellisesti ja muutoinkin avustajana tulisi olla yksi taho, joko yksi maakunta tai mieluiten Liikennevirasto. Lisäksi tiekuntien opastuksen ja neuvonnan tukemisen pitäisi olla valtakunnallisesti yhdessä paikassa.

Nina Raitanen
toimitusjohtaja