Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Teema: Lausunto ensi vuoden TAE:sta erityisesti väylänpidon näkökulmasta

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa.

Perusväylänpito:

Suomen tiestön huono kunto on jokaisen nähtävissä. Valtion tieverkosta päätiestö on saatu pidettyä melkoisen hyvässä kunnossa ja hyvä näin. Omaisuudesta pitääkin huolehtia niin, että ongelmiin puututaan riittävän ajoissa ja mielellään ennakkoon, jotta selvitään mahdollisimman edullisilla korjaustoimenpiteillä ja aiheutetaan mahdollisimman vähän haittaa yhteiskunnan toiminnalle.

Tiestön osuus infran korjausvelasta on noin 1,5 miljardia euroa. Arviolta noin 90 % tästä korjausvelasta sijaitsee muulla kuin päätieverkolla. Valtion 78 000 kilometrin verkosta tätä muuta verkkoa on yli 70 000 kilometriä. Tämä, niin sanottu vähäliikenteinen tieverkko, on Suomen toiseksi pisin liikenneverkko ja se yhdistää massiivisen yksityistieverkon muuhun tieverkkoon. Verkon merkitys on keskeinen Suomen liikennejärjestelmässä.

Liikenne 12 –suunnitelma maalaa uhkakuvan, jonka mukaan perusväylänpidon rahoitus notkahtaa vuoden 2022 jälkeen. Perustienpidossa päästään vuoden 2022 suunnitellulle tasolle vasta vuonna 2029 ja nyt ehdotettu vuoden 2022 perustienpidon rahoitus ei vastaa edes Liikenne 12 -suunnitelmaa. Pääväylien kunto ja palvelutaso priorisoidaan pääväyläasetuksen mukaisesti, mikä tarkoittaa, että muun tieverkon kunto huononee entisestään. Ennusteen mukaan huonokuntoisten päällystettyjen teiden osuus tulee pääverkon ulkopuolella kaksinkertaistumaan vuoteen 2032 mennessä. Myös huonokuntoisten siltojen määrä huolestuttaa, kun merkittävä osa 1970-1980-luvulla rakennettuja siltoja on tulossa lähivuosina peruskorjausikään.

Tiet ovat olemassa jotakin tarvetta varten. Vähäliikenteisten teiden merkitys ei tule niiden liikennemäärästä, vaan niillä liikkuu elinkeinoelämän ja ihmisten kannalta välttämätöntä päivittäistäkin liikennettä, joka on turvattava. Suomen energiatuotanto, kotimainen ruoantuotanto sekä pelastustoimi ovat täysin tiestön varassa. Isossa osassa (70 %) Suomea tieverkko on ainut mahdollinen liikkumisväylä. Tämä pitäisi pystyä ottamaan huomioon. Rautatielle on liki poikkeuksetta aina olemassa myös vaihtoehto.

On hyvä muistaa, että 85 % henkilökilometreistä ja 69 % tonnikilometreistä kulkee tiestöllä. Tämä isokuva ei tule muuttumaan nopeasti ja sen ei ole edes tarve muuttua käyttövoimateknologioiden muuttuessa vähäpäästöisemmiksi. Huonokuntoiset tiet itsessään tarkoittavat kuitenkin kasvavia päästöjä. Kuljetukset käyttävät kiertoteitä, huonokuntoinen päällyste ja tie kasvattavat päästöjä ja nopeuksien laskiessa tarvittavien ajoneuvojen määrä kasvaa kuljetuksissa.

Perustienpito on jo kertaalleen rakennetusta omaisuudesta huolehtimista. Tästä johtuen on kestämätöntä, että se on usein se budjetin erä, joka joustaa. Ilmastonmuutoksen edetessä lämpimät talvet ja sateiden lisääntyminen tarkoittavat, että tiestön rasitus kasvaa nykyisestä, jolloin myös korjaustoimenpiteiden määrä ja tehtävien toimenpiteiden hintalappu nousevat. Korjausvelan kasvu kiihtyy.

Verkko saadaan elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen tarpeita vastaavaan kuntoon vasta vuosikymmenien pitkäjänteisellä työllä ja omaisuudenhallinnan suunnitelmalla. Vuoden 2022 talousarvioesityksessä asetetaan maanteiden korjausvelan tavoitteeksi 1560 miljoonaa euroa, joka on 16 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2020 lopun tilanteessa. Nyt talousarvioluonnoksessa esitetyllä perustienpidon 710 miljoonan euron rahoituksella tiestön korjausvelka jatkaa kasvuaan. Vuoden 2022 perustienpidon rahoitus pitää nostaa vähintään vuoden 2020 tasoon eli noin 780 miljoonaan euroon, jolloin korjausvelan kasvaminen saadaan ehkä taittumaan. Tämä taso vastaisi myös pitkäjänteiseksi tarkoitetussa suunnitelmassa esitettyä tasoa. Tämä taso pitää säilyttää myös tulevaisuudessa. **Suomen Tieyhdistys ehdottaa, että tämän lisäksi tiestön korjausvelkaa aletaan systemaattisesti vähentämään erillisellä, talousarviokehysten ulkopuolisella, pitkäjänteisellä ohjelmalla, jonka suuruus olisi 150 miljoonaa euroa vuodessa.** Esitys sisältyy Tieyhdistyksen eduskunnalle 13.10.2021 luovuttamaan vetoomukseen vähäliikenteisten teiden kuntoon laittamiseks1. Vetoomus on luettavissa kokonaisuudessaan yhdistyksen nettisivuilta https://www.tieyhdistys.fi/uutiset/suomen-tieyhdistyksen-vetoomus-vahaliikenteisten-teiden-puolesta/.

Päällystettä on vuosien varrella verrattu talon kattoon. Nyt ollaan tilanteessa, jossa kattoremonttien aika alkaa olla ohitse ja on ryhdyttävä korjaamaan itse taloa.

Yksityistieavustukset ja kehittäminen

Suomen Tieyhdistys pitää erittäin hyvänä ehdotusta yksityistieavustusten esitetystä 30 miljoonan euron tasosta. Rahoituksen määrän lisäksi olisi myös erittäin tervetullutta, jos rahoituksen prosenttiosuutta voitaisiin myös nostaa. Tieyhdistyksen mielestä sopiva rahoituksen prosenttiosuus olisi perusparannushankkeissa 65 % ja siltahankkeissa 80%. Näin saataisiin hankkeita liikkeelle ja hankkeiden hyödyt mahdollisimman nopeasti käyttöön.

Kehittämisinvestointien osalta Suomen Tieyhdistys kantaa huolta siitä, että hyötykustannussuhde ei olisi jatkossa määräävä kriteeri eri liikennemuotojen hankkeiden toteutuksessa. Rahoituksen ollessa niukkaa, pitäisi toteutettavien hankkeiden avulla pyrkiä saamaan aikaan maksimaalinen hyöty.

Koski tl, 19.10.2021

Nina Raitanen, toimitusjohtaja

Suomen Tieyhdistys ry