Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Tieyhdistyksen lausunto VNS 2/2022 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta lausua.

Vihreä siirtymä
Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vaikutuksiin varautumiseksi varautumisen ministerityöryhmä on linjannut energiaomavaraisuuden ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi toimenpidekokonaisuudesta kohdistuen vuosille 2022—2023, jonka tavoitteena on nopeuttaa merkittävällä tavalla irtautumista fossiilisesta energiasta sekä tukea uuden teknologian käyttöönottoa (vihreä siirtymä). Tieyhdistys pitää hyvänä, että kokonaisuudessa on tunnistettu myös tieinfran merkitys vihreän siirtymän aikaansaamisessa ja sitä, että kokonaisuuteen sisältyvät seuraavat asiat:

- Teiden ja siltojen kuntokartoitus ja aktivointitoimenpiteet 2,5 milj. euroa
- Yksityistieavustukset huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi 10 milj. euroa
- Liikennesähkön ja kaasun julkisen jakeluinfran tuki 6,5 milj. euroa

Vihreän siirtymän tukemiseksi yksityisteille on osoitettu 10 miljoonaa euroa lisärahaa. Tieyhdistys näkee tämän erinomaisena mahdollisuutena parantaa vihreän siirtymän edellyttämiä kuljetusketjuja. Biotalouden kuljetusvirrat saavat pääosin alkunsa yksityisteiden varsilta ja ketjun jokaisen lenkin on oltava mahdollisimman hyvässä kunnossa. Yksityisteille kohdistettavan rahoituksen osalta olisi syytä myös alentaa tiekunnan omarahoitusosuutta siten, että hankkeeseen osoitetuilla varoilla tuettaisiin esimerkiksi 80 % hankkeen kustannuksista. Näin toimien tiekuntien omarahoitusosuus jäisi kohtuulliseksi ja tiekunnat saataisiin liikkeelle, koska kaikkien tiedossa olisi tämän lisärahoituksen määräaikaisuus.

Suomen Tieyhdistys esittää huolensa laajemminkin yksityisteiden perusparannuksiin myönnettävän valtionavustuksen avustusprosentista. Yhdistyksen mielestä avustusprosentin katto pitäisi nostaa yleisemminkin 80 prosenttiin. Nykyisin se on 50 prosenttia yleisesti ja siltojen osalla 75 prosenttia. Avustusprosentti on aiemmin ollut nykyistä korkeampi ja kentältä tulevien tietojen mukaan monessa tiekunnassa odotetaan nytkin sen kasvua, varsinkin kun poliitikot ovat sellaista julkisesti lupailleet.

Tässä tilanteessa olisi ollut hyvä kohdistaa vihreän siirtymisen edistämiseksi tarkoitettua rahoitusta laajemminkin ns. vähäliikenteiselle tieverkolle, jonka merkitys on kasvanut.

Tutkimus ja kehittäminen
Tieyhdistys pitää hyvänä, että panostuksia tutkimukseen ja kehittämiseen kasvatetaan. Tieyhdistys ehdottaa, että tutkimusvaroja olisi hyvä jatkossa kohdentaa myös infraomaisuuden tehokkaaseen hallintaan, tieinfran, päällysteiden ja käyttövoiman vihreään siirtymään sekä tieliikenteen automaation edistämiseen. Kaikilla näillä osa-alueilla voidaan kehittää suomalaista yhteiskuntaa ja niillä on myös globaaleja markkinoita.

SUOMEN TIEYHDISTYS

Kehysmenojen uudelleenkohdennus vuodesta 2023 alkaen

Tieyhdistys on erittäin huolestunut tiestön tämänhetkisestä kunnosta. Koko infran korjausvelka on kasvanut jo kolmeen miljardiin, josta teiden osuus on noin puolet. Nykyrahoitus ei korjausvelan kasvua pysäytä ja kustannusten nousu syö rahan ostovoimaa rajusti. Hallittava korjausvelan taso olisi arviolta 1,4-1,5 miljardia euroa eli korjausvelkaa on nyt jo puolet liikaa. Tiestöllä on myös investointivelkaa korjausvelan lisäksi. Tässä tilanteessa niin investoinneista kuin perusväylänpidostakin leikkaaminen on todella kohtalokasta. Vuosi 2023 tulee tekemään hyvin rumaa jälkeä suomalaisille teille, rahoituksen ja sen ostovoiman laskiessa.

Tieyhdistyksen mielestä investointeihin (110 M€) ja perusväylänpitoon (17 M€) suunnitellut rahoitusleikkaukset pitäisi perua. On välttämätöntä, että perusväylänpidon rahoitus sidotaan pikaisesti indeksiin ja sen tasoa nostetaan pysyvästi. Tieyhdistyksen mielestä perustienpitoon tulisi kohdentaa vähintään 100 miljoonan euron pysyvä lisärahoitus. Myös investointeja tulisi aloittaa vuosittain ja tasaisesti.

Kun korjausvelka saadaan hallintaan, voidaan tiestöä ylläpitää nykyistä huomattavasti alhaisemmilla kustannuksilla ja hyödyntäen täysmääräisesti myös ennakoivan kunnossapidon työkaluja. Toimiva ja kunnossa oleva infra ja liikennejärjestelmä tukevat koko yhteiskunnan elinvoimaisuutta ja sen kaikkien eri toimialojen menestystä ja kasvua.

Kehyksen ulkopuolella ollaan rahoittamassa isoja rautatiehankkeita. Näiden hankkeiden rahoitusta tulisi harkita uudelleen ja pohtia voitaisiinko rahoja suunnata olemassa olevan verkon kuntoon laittamiseksi. Isojen ratahankkeiden valmistuttua on myös syytä varautua siihen, että niiden kunnossapito tulee viemään ison osan perusväylänpidon tulevasta rahoituksesta.

Liikenne 12
Suomen liikenteellinen asema on muuttunut itärajan sulkeuduttua ja Saimaan kanavan liikenteen vaikeuduttua. Kotimaisen energiatuotannon, maatalouden ja huoltovarmuuden merkitys on kasvanut, kun Suomi irtautuu venäläisestä tuontienergiasta. Kotimaan sisäiset sekä vienti- ja tuontikuljetukset ohjautuvat uusille reiteille. Suomalaisen tiestön, mukaan luettuna vähäliikenteinen tieverkko, merkitys on kasvanut. Tieliikenne on myös sähköistynyt ennakoitua nopeammin.

Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat ovat muuttuneet ja se olisi pikaisesti syytä päivittää.

Nina Raitanen, toimitusjohtaja
Suomen Tieyhdistys