SUOMEN TIEYHDISTYS

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta saada esittää lausuntonsa valtion talousarviosta vuodelle 2023.

Tieyhdistys esittää huolensa Liikenne12 –suunnitelman rahoituksesta, jos siinä esitettyyn tasoon ei ylletä 12-vuotisen kauden alussakaan. Tämän lisäksi Liikenne 12 –suunnitelmassa on ollut lähtökohtainen virhe liikenneinfran rahoitustasojen notkahtaessa vuonna 2023. Inflaatio syventää tätä notkahdusta ja nykyinen infran kunto ei tätä kestä.

Yksityistieavustuksen määräraha pitäisi säilyttää vähintään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisena. Suunnitelman, mukaan yksityisteiden vuosittainen avustus olisi 25 miljoonaa euroa. Kuluvaan vuoteen verrattuna nyt ehdotettu avustus laskisi peräti seitsemän miljoonaa euroa 23 miljoonaan euroon.

Yksityisteiden korjausvelka on mittava ja noin 40 miljoonan euron vuotuinen rahoitustaso olisi riittävä pitämään korjausvelan kurissa. On huomattava, että jokaiseen avustettavaan yksityisteiden perusparannushankkeeseen kuuluu tieosakkaiden omarahoitusosuus. Yksityistieasetukseen on valmisteilla muutos, joka laskisi omarahoitusosuuksia. Mahdollinen avustusosuuden kasvu ei poista tarvetta vuotuiselle noin 40 miljoonan euron rahoitukselle.

Yksityistieavustuksen jakamisesta kahteen luokkaan tulisi luopua. Talousarvioesityksessä on muutettu yksityistieavustuksen käyttösuunnitelmaa. Avustus esitetään jaettavaksi seuraavasti:

- Yksityistieavustukset ja tiekuntien neuvonnasta aiheutuvat menot 13 milj. €
- Yksityistieavustukset huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi 10 milj. €

Aiempina vuosina vastaavaa jakoa ei ole ollut. Tieyhdistys esittää huolensa määrärahojen joustavana käytön mahdollistamisesta. Yksityistieavustusten myöntämisestä ja sen perusteista huolehtii Traficom ja täytäntöönpano on alueellisten ELY-keskusten tehtävänä. Nyt esitetty jako erilaisiin tarkoituksiin aiheuttaa ylimääräistä byrokratiaa. Jako tapahtuisi Traficomin ohjeistuksen perusteella, eikä ohjeissa olevista perusteista ole vielä mitään tietoa. Esitetty kahtiajako vaikeuttaa ja hidastaa jo ennestään vaikeaksi koetun avustuksen hakemista ja samalla avustuksen tarkoitusperien saavuttamista.

Tieyhdistys muistuttaa, että yksityisteiden perusparannuksissa on aina kyse myös huoltovarmuudesta. Metsätaloutta harjoitetaan koko maassa ja sellaiset yksityistiet, joiden varrella ei metsätalouden kuljetuksia olisi, ovat erittäin harvinaisia. Näin yksityisteiden parantaminen varmistaa aina huoltovarmuutta ja varmistaa kotimaisen puun saatavuutta.

Tiestön korjausvelka kasvaa holtittomasti esitetyllä perusväylänpidon rahoituksella. Perustienpidon rahoitus putoaa budjettiehdotuksessa kuluvan vuoden 723 miljoonasta eurosta 668 miljoonaan euroon. Kuluvana vuonna saatiin teitä päällystettyä vain 2300 kilometriä. Nyt esitetyllä rahoitustasolla jäädään päällystyksissä ennätyksellisen alhaisiin lukemiin. Tämä tarkoittaa

väistämättä, että vähäliikenteisen tiestön lisäksi myös vielä kunnossa olevat päätiet alkavat rapistua. Päällystetyistä teistä jo nyt noin 7 400 kilometriä on huonokuntoisia, joista noin 900 kilometriä on pääteitä. On ensiarvoisen tärkeää, että hyvässä kunnossa olevaa tiestön osaa, jossa voidaan hyödyntää kustannustehokasta ennakoivaa kunnossapitoa, ei päästetä rappeutumaan.

Huonokuntoisia vähäliikenteisiä teitä on koko maassa. Näiden teiden vaurioita joudutaan vähäisen rahoituksen vuoksi paikkailemaan, millä siirretään kattavampia korjaustoimenpiteitä tulevaisuuteen. Vähäliikenteisten teiden varassa on Suomen ruokahuolto, metsäteollisuuden toiminta, energiaomavaraisuus sekä energiaverkkojen rakentaminen ja huolto. Näiden teiden kuntoon laittamiseen on suhtauduttava vakavasti. Näiden teiden korjausvelka ei kohta enää kasva, koska se on jo tapissa. Niiden kuntoon laittamisen aika on nyt.

Itärajan sekä Saimaan kanavan sulkeutumisen takia erityisesti Itä-Suomen vähäliikenteisen tiestön kunnon merkitys korostuu kuljetusten siirtyessä uusille reiteille ja kotimaisen puunhankinnan merkityksen kasvaessa. Perusväylänpidossa olisi hyvä osoittaa erityinen lisärahoitus tähän tarpeeseen.

Huoltovarmuuteen liittyvät kysymykset ovat nousseet aivan erilaiseen asemaan kuin vielä vuosi sitten. Valtaosa maastossa haketettavasta lämpölaitosten hakkeesta lähtee liikkeelle yksityisteiden ja vähäliikenteisten teiden varrelta. Tuotantoketjun kaikki osat ovat kriittisiä onnistuneiden ja oikea-aikaisten toimitusten kannalta. Ilmastonmuutoksen myötä kuljetuksissa ei voida enää tuudittautua ajatukseen maan routaantumisesta alkutalvesta. Lämmityslaitokset tarvitsevat haketta tasaisesti ja pahimmillaan talvikelirikko voi estää kuljetukset, jos tiet eivät ole kunnossa.

Tieverkko vaatii jatkuvaa kehittämistä ja modernisointia
Perusparantamisen lisäksi tieverkko tulee saattaa nykyisen kaluston ja liikennemäärien edellyttämään kuntoon, jotta se toimisi tehokkaasti ja turvallisesti. Tämä tarkoittaa esimerkiksi. keskikaiteellisten osuuksien lisäämistä. Tällä hetkellä huonokuntoisia siltoja on maantieverkolla n. 760 kappaletta, joista päätieverkolla 210. Siltojen kuntoon laittamiseen tulisi ryhtyä rivakasti, sillä ne ovat edellytys sujuvien ja päästöjen kannalta tehokkaiden kuljetusketjujen toimivuudelle. Kehittämisrahoitusta ei tulisi laskea.

Suomen tiestö on kansallinen voimavara, joka on kaikkien käytössä ilmaiseksi kellonympäri vuoden jokaisena päivänä. Tiestö on ainut liikenneinfra, joka kattaa koko Suomen ja se yhdistää kaikki liikennemuodot toimivaksi kokonaisuudeksi.

Helsinki 3.10.2022

Nina Raitanen, toimitusjohtaja