



11.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Tieliikenne on tärkein liikkumismuoto Suomessa. Tieliikenteessä liikkuu 93 % henkilöliikenteestä ja henkilöauton osuus henkilöliikenteestä on yli 80 %. Suomen 2,7 miljoonalla liikennekäytössä olevalla henkilöautolla ajetaan myös erittäin merkittävä määrä tavaraliikennettä. Maantieliikenteen osuus kaupallisesta tavaraliikenteestä on 88 % tavaratonneista ja 2/3 tonnikilometreistä. Suomen Tieyhdistyksen WSP:lta tilaaman selvityksen mukaan Koko Suomen pinta-alasta noin 30 % sijaitsee 20 kilometrin säteellä rautatieasemasta. Siten noin 70 % Suomen pinta-alasta on – tieverkon kattavuuden puitteissa – vain tieliikenteellä saavutettavissa.

Rautatieliikenteen osuus henkilöliikenteestä on 4 % (HLT 2016) ja kaupallisesta tavaraliikenteessä 13 % ja 1/4 tonnikilometreistä.

Tieverkon rahoitusosuus on Liikenne 12 -suunnitelmassa kehittämisrahasta vain 45 % ja perusväylänpidon rahoituksesta 52 %, mikä näkyy myös budjettiesityksessä. Tiestön korjausvelka on jo tällä hetkellä reilusti yli 1,5 miljardia euroa ja se kasvaa edelleen koko ajan. Samalla tiestön tasearvon ennakoidaan olevan vuonna 2022 alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 toteutuma oli.

Perusväylänpitoon esitetään 1,369 miljardin euron määrärahaa, mikä on yli 100 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2020 ja alemmalla tasolla kuin vuoden 2021 budjetti. Tiestölle tästä kohdistetaan esityksen mukaan 710 miljoonaa euroa, kun vuonna 2020 tiestön perusväylänpitoon käytettiin 783 miljoonaa euroa. Rahoitustaso on täysin riittämätön pysäyttämään korjausvelan kasvua, saati lyhentämään korjausvelkaa. Samalla tiestöön kohdistuvat korjaukset muuttuvat koko ajan kalliimmiksi ongelmien siirtyessä päällystevaurioista teiden runkoon. Korjaavat toimenpiteet tulisi tehdä ajoissa, jotta käytetylle rahalle saataisiin paras vastine. Tavoite korjausvelan vähentämisestä ei voi toteutua ilman rahoituksen lisäämistä. Tieverkon korjausvelka kasvaa erityisesti alemmalla tieverkolla eli siellä, missä liikkumiselle ei ole mitään muuta vaihtoehtoa.

Tieliikenteen kulkutapaosuudessa ei ole nähty suuria muutoksia viimeisten vuosikymmenten aikana eikä sellaisia ole näköpiirissä jatkossakaan. Päätöksenteossa on tärkeää ymmärtää, että henkilöautoliikenne ei ole varsinkaan Suomen kaltaisessa harvaan asutussa pitkien etäisyyksien maassa katoamassa minnekään, mutta se on muuttumassa käyttövoimien uudistuessa päästöttömäksi. Tiestön kunnan merkitys on uusien Ajoneuvoteknologioiden hyödyntämisen kannalta entistä suurempi. Päällysteiden ja tiemerkintöjen pitää olla hyvässä kunnossa niin päästöjen vähentämisen kuin liikenneturvallisuuden parantamisen saavuttamiseksi.

Myös radat vaativat kehitystoimenpiteitä sekä perusväylänpitoa, mutta niin tämän talousarvioesityksen kuin Väyläviraston investointisuunnitelman perusteella näyttäisi siltä, että kannattavat tiehankkeet saavat väistyä kannattamattomien ratahankkeiden tieltä. Tiehankkeiden hyöty-kustannussuhde on järjestään yli yksi, kun taas ratahankkeet eivät juuri koskaan maksa itseään takaisin. Esimerkiksi Väylän investointisuunnitelmassa tiehankkeiden hyöty-kustannussuhde on keskimäärin 2,3, kun taas ratahankkeet jäivät investointisuunnitelmassa 0,6:een.

Vuoden 2022 budjettiesitys ei vähennä eikä edes pysäytä maanteiden korjausvelkaa. Teknistaloudellisesti oikea-aikaisten korjaustoimenpiteiden optimointi ei ole mahdollista puuttuvan rahoituksen takia. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kotitalouksien liikkumisedellytysten heikentyminen ei ole hyväksyttävä lopputulos. Näistä syistä johtuen tienpidon kokonaisrahoituksen tasoa tulisi nostaa nyt esitetystä.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry