



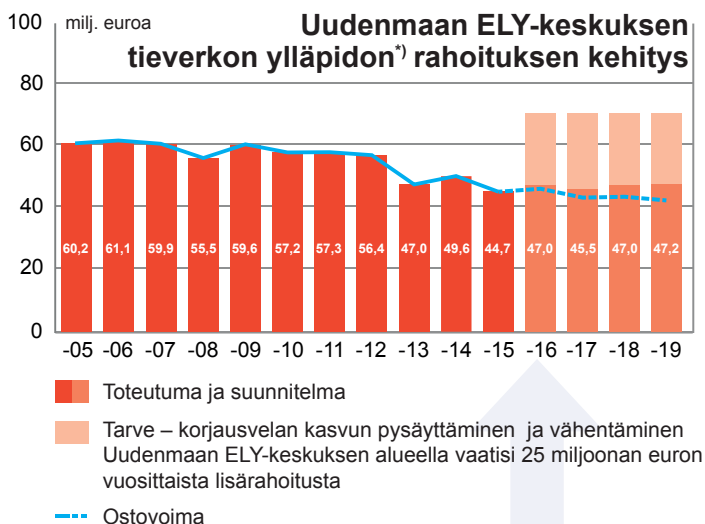
Tieverkon korjausvelka  
eteläisessä Suomessa  
– tikittävä aikapommi



# Aikapommi räjähtää?

## Sopeutuminen niukkaan rahoitukseen

- Tieverkon rakenteellisia korjauksia joudutaan lykkäämään ja keskitytään pintakunnon hoitamiseen.
- Laajoja korjauksia viivytetään ja päällysteen uusimisen sijaan tehdään täsmätoimenpiteitä, kuten reikien ja urien paikkausta, myös keskeisillä tieosuuksilla.
- Vähän liikennöityjen teiden ja kevyen liikenteen väylien päällysteiden ikä kasvaa jyrkästi – niiden annetaan rapistua.
- Tien varusteiden ja laitteiden, kuten kaiteiden ja suoja-aitojen, korjaamista ja uusimista siirretään. Huonokuntoiset pysäkkikatokset usein poistetaan kokonaan.



<sup>\*)</sup> Ylläpito tarkoittaa väylien jaksottaista kunnossapitoa ja väylärakenteiden uusimista. Tyypillisiä tehtäviä ovat päällysteiden ja tierakenteiden uusiminen, siltojen ja muiden taitorakenteiden peruskorjaus ja erilaisten varusteiden ja laitteistojen uusiminen.

## Tulevaisuuskuva

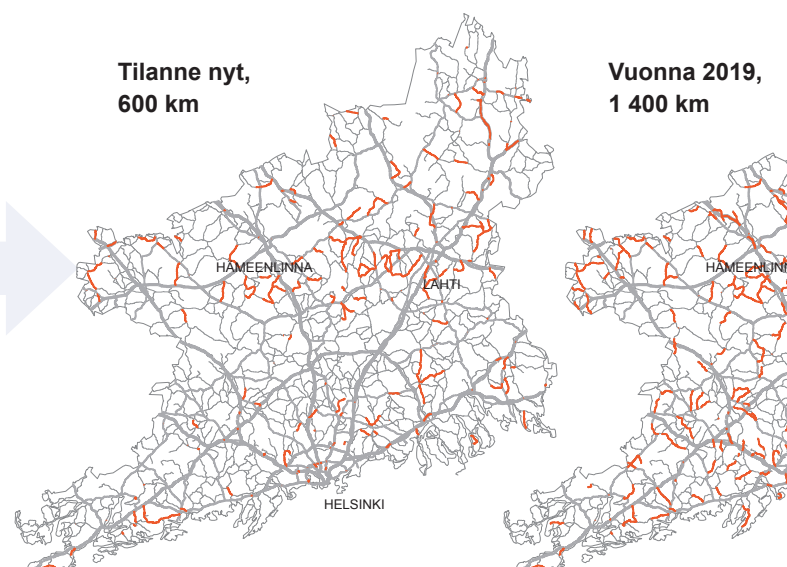
- Ylläpitorahoituksen ostovoima laskee vuodesta 2015 vuoteen 2019 noin 10 prosenttia.
- Ylläpidon tasoa ei voida korottaa niillä teillä joilla liikenne lisääntyy.
- Tällä hetkellä peruskorjaustarpeessa olevia teitä on Uudellamaalla, Kanta- ja Päijät-Hämeessä yhteensä 600 kilometriä, kymmenen vuoden kuluttua jo 2 000 kilometriä. Uutena haasteena ovat seututieverkolla sijaitsevat keskiviikkoajat päällystetyt tiet.
- Paikkausta tai uudelleenpäällystystä odottaa 50–70 kilometriä rampeja.
- Huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa kymmenessä vuodessa nykyisestä 140 sillasta 200 sillaan.
- Sorateiden kelirikko-ongelmat lisääntyvät.

Valtio käyttää perusväylänpitoon koko Suomessa vuosittain noin miljardi euroa, josta tieverkkoon kohdistuu vähän yli puolet. Summa on ollut samalla tasolla jo noin 15 vuotta, jonka aikana inflaatio on syönyt määrärahan ostovoimasta noin kolmanneksen. Niukkenevan rahan takia on huonokuntoista tieverkkoa vuosi vuodelta yhä enemmän. Mitä huonommaksi tien kunto pääsee, sitä kalliimpaa on korjaus. Taloudellisesti edullisinta olisi ehkäistä ongelmat ennalta. Maamme tieverkolla on korjausvelkaa jo yli miljardin euron edestä.

Uusimman tienkäyttäjille suunnatun tyytyväisyystutkimuksen mukaan tienkäyttäjät ovat entistä tyytymättömämpiä tiestön kuntoon. Varsinkin kuljetusten ja liikenteen ammattilaisten tyytyväisyys on laskenut selvästi. Eniten liikkumista häiritsevät päällystevauriot ja syvät urat. Päällysteiden pintakunto oli hyvällä tasolla vielä muutama vuosi sitten, mutta riittämätön rahoitus on kääntänyt huonokuntoisten päällysteiden määrän voimakkaaseen kasvuun. Mikäli rahoitus jatkuu nykyisellä tasolla vielä useiden vuosien ajan, myös keskeisen tieverkon eli valta- ja kantateiden sekä muiden vilkasliikenteisten teiden kunto tulee heikkenemään.

Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen maakuntien alueella liikenne on huomattavasti muuta maata vilkkaampaa. Alueen tieverkolle osoitettu perusväylänpidon rahoitus on tällä hetkellä noin 90 miljoonaa euroa vuodessa. Korjausvelan suuruus on noin 230 miljoonaa euroa eli viidennes koko maan tieverkon korjausvelasta ja kasvaa koko ajan. Päällystettyjen teiden korjausvelkaa on eniten eli noin 110 miljoonaa euroa. Lisäksi siltojen korjausvelkaa on 60–70 miljoonaa, kun peruskorjauksen piiriin on tulossa runsaasti 1960- ja -70-luvuilla rakennettuja siltoja. Muiden tierakenteiden korjausvelka on noin 20 miljoonaa ja varusteiden ja laitteiden vähintään 30 miljoonaa euroa. Esimerkiksi kaiteiden kunnostamiseen ei ole ollut viime vuosina juurikaan mahdol-

## Uudenmaan ELY-keskuksen peruskorjaustarpeessa



## ”Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin huonokuntoisten väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan kuntoon.”

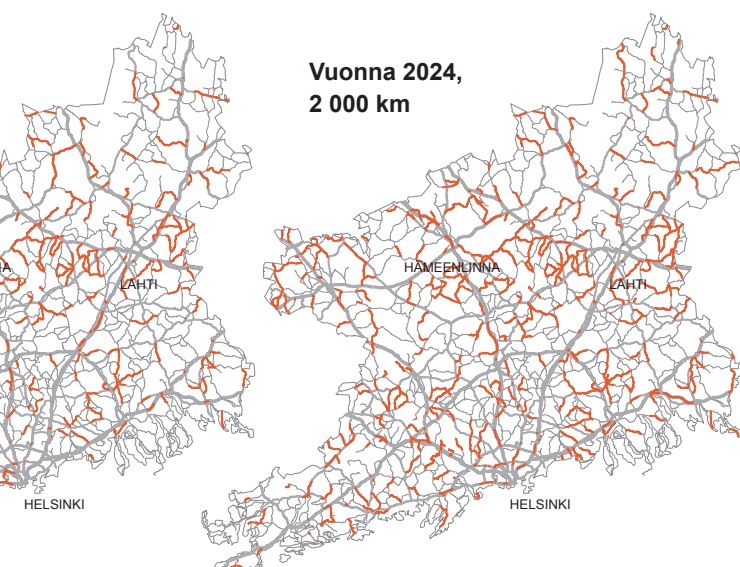
lisuuksia, ja rahoitusta niihin tarvittaisiin lähes 10 miljoonaa euroa. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja vähentäminen vaatisi 25 miljoonan euron vuosittaisen lisärahoituksen alueen tieverkon ylläpitoon.

Nykyisen kehityssuunnan kestättömyys on yleisesti tunnustettu tosiasia. Korjausvelasta aiheutuu välillisiä kustannuksia heikentyvän liikenneturvallisuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten vaikeutumisen vuoksi. Kuljetusten ennakoitavuus ja hallittavuus pysyvät hyvällä tasolla enää keskeisellä tieverkolla. Alemman tieverkon heikko kunto vaikeuttaa maa- ja metsätalouden kuljetuksia. Kalusto kuluu nopeammin heikkokuntoisilla teillä, ja polttoainetta kuluu enemmän. Myös henkilöliikenne kärsii palvelutason heikkenemisestä esimerkiksi matka-aikojen pitenemisen myötä. Väylien riittävä kunto ja palvelutaso ovat välttämättömiä koko Suomen kilpailukyvyyn kannalta.

Toimintaa on tehostettu voimakkaasti. Uudenmaan ELY-keskus on jo vuosia sopeuttanut toimintaansa riittämättömän ylläpitorahoituksen raameihin ja pyrkinyt ohjaamaan korjausvelan kasvun mahdollisimman vähän liikkumista haittaaviin liikenneverkon osiin alemmalle tieverkolle ja kevyen liikenteen väylille. Nyt raja on tullut vastaan ja leikkausten tie on käyty loppuun. Vaikutuksiltaan vähäisiä säästökohteita ei enää ole, ja korjausvelka alkaa tuntua ja näkyä myös keskeisellä tieverkolla.

Korjausvelan kasvun pysäyttämällä ja pienentämällä olisi huomattavia positiivisia työllisyysvaikutuksia. Tämänhetkessä työllisyystilanteessa on tarjolla osaavaa työvoimaa kohtuullisin kustannuksin, mikä tekee korjausten toteuttamisesta juuri nyt edullista. Talouden kääntyessä kasvuun nousevat myös korjauskustannukset, ja euroja tarvitaan selvästi enemmän.

### olevat tiet



### Vaikutukset ulottuvat laajalle

- Kun tie on jo päästetty rapistumaan korjausten hintalappu kallistuu ja tiestön päivittäinen hoito vaikeutuu.
- Siltojen kuntotaso laskee huomattavasti ja teiden rakenteet pettävät.
- Nopeus- ja painorajoitukset lisääntyvät.
- Siltojen painorajoitusten tai liian matalien alikulukorkeuksien vuoksi raskaan liikenteen on käytettävä kiertoteitä.
- Erikoiskuljetusreitistö supistuu voimakkaasti, mikä haittaa isoja investointihankkeita sekä yhteiskunnallisesti kriittisiä kuljetuksia, kuten muuntaja- ja tuulivoimalakuljetuksia.
- Yritysten kilpailukyky huononee logistiikkakustannusten kasvaessa.
- Teollisuus joutuu varautumaan tieverkon aiheuttamiin mahdollisiin logistiisiin häiriöihin mm. varastointia kasvattamalla.



### Saavuttamattomia hyötyjä

- Miljoonan euron infrainvestointi lisäisi työllisyyttä noin 15 henkilötyövuodella.
- Raskaiden ajoneuvojen massa- ja mittauudistuksella tavoitellut hyödyt jäävät toteutumatta. Painorajoitettujen siltojen määrä on kaksinkertaistunut, joten raskaan liikenteen kalustoinvestoinnit ovat vaarassa jäädä hyödyttömiksi.
- Kunto-ongelmien vuoksi liikenneonnettomuudet saattavat lisääntyä, etenkin hyvä liikenneturvallisuuskehitys voi vaarantua vähäliikenteisillä teillä.

# Näin pommi puretaan

## Naapurimaista mallia

Ruotsissa liikenneverkon suunnittelu on pitkäjänteistä ja rahoitusmallit joustavampia kuin Suomessa. Lähtökohtana on olemassa olevasta infrastruktuurista huolehtiminen. Perusväylänpitoon Ruotsi käyttää tiekilometriä kohden lähes kaksi kertaa niin paljon rahaa kuin Suomi. Kuljetussuoritteeseen nähden Ruotsin perusväylänpidon rahoitus on kolmanneksen suurempi.

Virossa tiebudjettia on viime vuosina pystytty kasvattamaan. Päivittäisen kunnossapidon ja ylläpidon rahoitus on nyt tiekilometriä kohden suurempi kuin Suomessa. Sorateiden osuus tieverkon pituudesta oli kymmenen vuotta sitten puolet, nyt kolmannes. Vuoteen 2020 ulottuvan tieverkon kehittämissuunnitelman mukaan budjetti on lähivuosina edelleen kasvussa, mikä pienentää korjausvelkaa kymmenellä prosentilla.

Uudenmaan elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Opastinsilta 12 B, 5. krs  
PL 36, 00521 Helsinki  
puh. 0295 021 000  
[www.ely-keskus.fi/uusimaa](http://www.ely-keskus.fi/uusimaa)

## Rahoitukseen tasonnosto

Uudenmaan ELY-keskuksen perusväylänpidon nykyrahoituksella on mahdotonta saada korjausvelka pidettyä edes nykytasolla puhumattakaan sen vähentämisestä. Korjausvelan kasvun taittaminen vaatii lisärahoitusta, jotta kyetään huolehtimaan koko tieverkon liikennöitävyydestä.

Liikenneväylien korjausvelan vähentämistä ja uusien rahoitusmallien käyttöä pohtinut parlamentaarinen työryhmä esitti joulukuussa 2014 valtakunnalliseen perusväylänpidon rahoitukseen vuosittaista 100 miljoonan euron lisäystä korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi sekä lisäksi 50 miljoonan euron lisäystä korjausvelan vähentämiseksi ja 50 miljoonan euron lisäystä ostovoiman turvaamiseksi. Työryhmä painotti, että korjausvelan määrää voidaan käytännössä merkittävästi vähentää tai sen kasvaminen pysäyttää ainoastaan lisäämällä perusväylänpidon rahoitusta. Kyse on välttämättömästä rakenneuudistuksesta kestävyysvajeen korjaamiseksi.

## Elinkeinoelämän näkökulma

**Sakari Backlund, johtaja,  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenkuntaan kuuluu noin 6 000 kuljetus- ja logistiikka-alan yritystä, joiden toiminta edellyttää luotettavia ja varmoja maantiekuljetuksia. Kun teiden osuus Suomessa kuljetettavista tavaratonneista on 90 prosenttia ja kuljetussuoritteesta noin 70 prosenttia, niin tiekuljetusten painoarvon tulisi SKAL:n mukaan näkyä myös väylänpidon määrärahoja suunnatessa. Vaikka valtion budjettivarojen riittämättömyys on ongelma, on elinkeinoelämän tarpeet asetettava silti etusijalle. Samalla turvataan myös kansalaisten turvallisempi ja sujuvampi liikkuminen.

Tieverkon kunto on erittäin tärkeä elinkeinoelämän kilpailutekijä, mikä edellyttää välittömästi tasokorotusta tieverkon ylläpidon määrärahoihin. Osittain tämä voidaan toteuttaa rahoituksen siirtäminen kehittämisinvestoinneista perusväylänpitoon. Teiden päällysteiden ja rakenteellisen kunnon on oltava sellainen, että kuljetukset hoituvat 80 km/h nopeustasolla mahdollisimman laajasti. Kuljetusaika ja ennakoitavuus vaikuttavat tarvittavaan kalustomäärään ja sitä kautta kuljetuskustannuksiin ja yritysten kilpailukykyyn.

[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)