

Pitäisikö teistä olla huolissaan?

”Kululaitokset ovat kulttuurin mittapuita; kansat, jotka ovat suurimmassa määrin kyenneet käyttämään niitä hyväkseen, ovat olleet historian eturivin kansoja. Ne kansat taas, joiden kululaitokset toisiin verrattuna ovat olleet puutteelliset, ovat taloudellisesti ja sivistyksellisesti jääneet kansain jälkijoukkoihin.”

Väinö Voionmaa 1933



Emme pärjää ilman teitä!

Tieliikenne on tavaraj- ja henkilöliikenteen suoritteella mitaten ylivoimaisesti tärkein liikkumismuoto Suomessa. Tieliikenteen osuus henkilöliikenteen suoritteesta on 94 % ja tavarakuljetuksista 66 %.

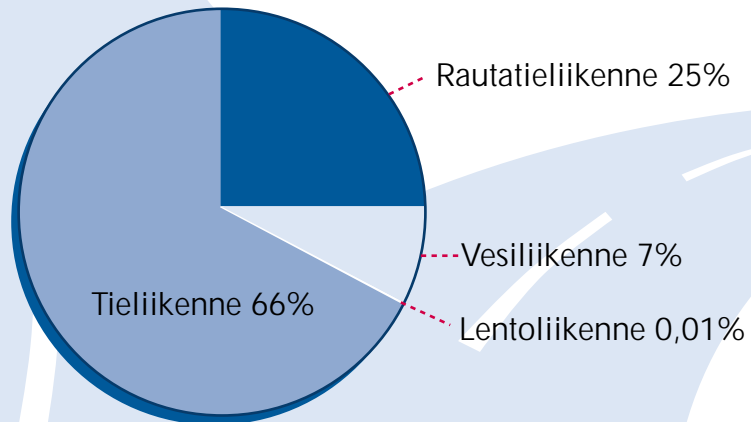
Tieverkosto on suomalaisen perusoikeus. Se on myös elinkeinoelämän kilpailukyvy-

alueellisen elinvoimaisuuden sekä sosiaalisen tasa-arvon perusta. Hyväkuntoisina tiet ovat liikenneturvallisia ja sujuvia.

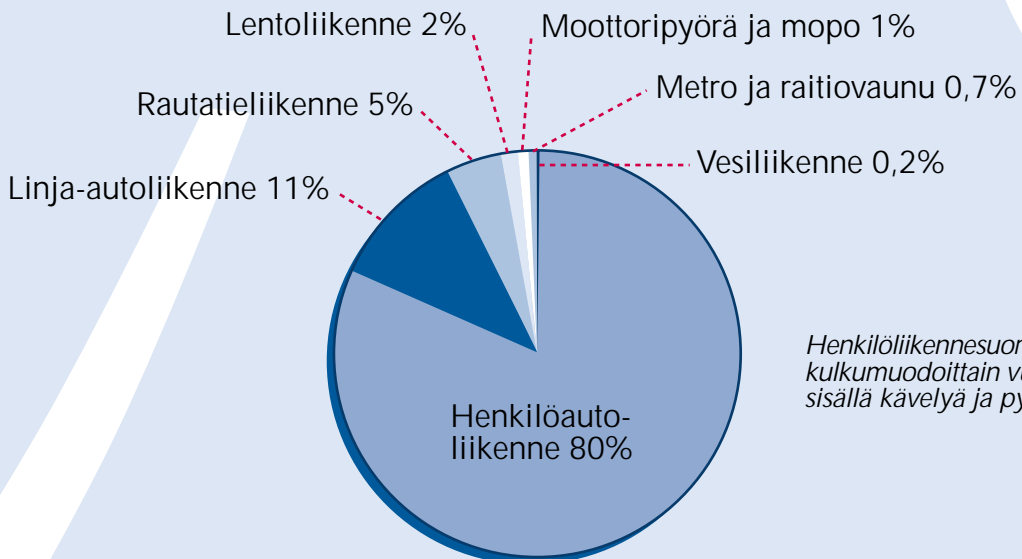
Onko meillä varaa romuttaa tämä 25,5 miljardin euron arvoinen kansallisomaisuutemme?

Kuljetussuorite yhteensä 40,4 milj. tonnism

Tavaraliikenteen kuljetussuoritte (tonnikilometrit) jakautuminen kuljetusmuodoittain vuonna 2000.



Henkilöliikennesuorite yhteensä 69,7 mrd. henkilökm



Henkilöliikennesuorite (henkilökm) kulkumuodoittain vuonna 2000 (ei sisällä kävelyä ja pyöräilyä).

Kansallisomaisuuden arvon pitää säilyä

Yleisten teiden arvo on 15 miljardia (vuonna 2002), katujen ja kaavateiden 7,5 miljardia ja yksityisteiden 3 miljardia euroa. Kysymyksessä on mittava kansallisomaisuus. Peruskorjauksista ja kehittämistoimista tinkiminen on johtanut tierakenteiden heikkenemiseen ja kalliisiin, kustannuksiltaan moninkertaisiin toimiin tulevaisuudessa. Tie suunnitellaan kestäväksi 30 vuotta, mutta tienpidon nykyrahoituksella tie odottaa kunnostamistaan 75-100 vuotta.

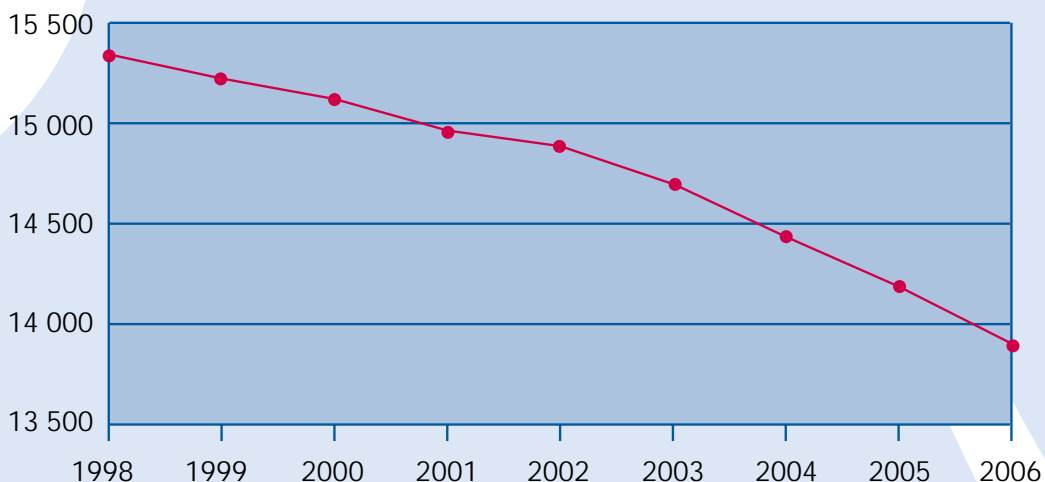
Rappeutuminen on jo käynnissä alemmalla tieverkolla. Arkipäivää ovat jo muun muassa painorajoitukset, kuljetusten myöhästymiset, kelirikot, urapaikkaukset, päällysteiden verkkohalkeilu sekä tiestön huonosta kunnosta johtuva liikenneturvallisuuden, asumismahdollisuuksien, perushuollon ja työtehtävien hoitamisen heikkeneminen.

Tieliikenne kasvaa kuitenkin noin kaksi prosenttia vuodessa. Ajosuoritteiden määrä on lähes kaksinkertaistunut 49 000 miljoonaa ajoneuvokilometriin viimeisten 20 vuoden aikana. Vuoteen 2020 mennessä liikenteen ennakoitaan kasvavan 40 %. Teiden rasitus kasvaa edelleen ja niiden rakenteellinen kestoikä lyhenee nykyisestäänkin.

Tieliikenteeltä peritään noin 6 000 miljoonaa euroa vuodessa veroja ja veronluonteisia maksuja arvonlisäveroineen. Tieverkon rappeutuminen saadaan pysäytettyä ja välttämättömimmät kehittämistoimet käynnistettyä korjaamalla tienpidon 200 miljoonan euron vuosittainen rahoitusvaje.

Se on aika vähän 25,5 miljardin euron kansallisomaisuudesta.

Yleinen tiemomaisuuden arvo laskee (Milj. €)



Mitä mieltä suomalaiset ovat?

Teetimme vuosina 2001 ja 2002 mielipidekyselyn suomalaisten suhtautumisesta tiestöön ja teiden merkitykseen. Heidän mielestään kunnollinen tie on suomalaisen perusoikeus. Kyselyn mukaan vähäliikenteisten

teiden kuntoa vajaan puolet piti huonona tai erittäin huonona. Vähäliikenteisten teiden talvikunnossapitoa yli puolet piti huonona. Pääteiden kuntoa vajaan puolet piti korkeintaan tyydyttävänä tai huonona.

- 80 %** mielestä autoilijoilta kerättyjä varoja pitäisi osoittaa enemmän tienpitoon.
- 80 %** mielestä tiestö on tärkeä maamme talouden kasvulle.
- 80 %** mielestä tieliikenteen merkitys ihmisten liikkumisessa ja tavaroiden kuljetuksessa lisääntyy tulevaisuudessa.
- 75 %** mielestä osa tieliikenteen veroista voitaisiin osoittaa erityiseen tierahastoon, josta rahoitetaan tienpitoa.
- 75 %** mielestä vähäliikenteisiä päällystettyjä teitä ei voida muuttaa takaisin sorateiksi.
- 72 %** mielestä tiestöä tulisi kehittää liikenteen kasvua vastaavasti.
- 60 %** vastusti yleisnopeusrajoitusten alentamista liikenneturvallisuuden edistämiseksi teiden parantamisen sijasta.
- 50 %** mielestä moottoriteitä tarvitaan lisää kaupunkikeskusten välillä.
- 50 %** mielestä yhteiskunta huolehtii huonosti tieomaisuudestaan.

Mitä mieltä vaikuttajat ovat?

Teetimme vuonna 2002 selvityksen suomalaisten vaikuttajien käsityksistä tiestön merkityksestä. Heidän mukaansa:

"Hallitusohjelmassa tulisi olla selkeät tiestön tavoitteet, konkreettisia tavoitteita tärkeysjärjestyksessä."

"Aiemmissa kilpailukykyvertailuissa suomalainen infrastruktuuri on ollut hyvä. Nyt kunto heikkenee ja arvo laskee."

"Suomi on sijoittanut paljon tiestöön – miksi sen arvon annetaan laskea?"

"Vanhat maantiet tulisi korjata välttävälle tasolle."

"Tiestöä ei ole nähty riittävän konkreettisenä keinona kasvun ja hyvinvoinnin saavuttamiseksi."

"Taajamissa ruuhkat kasvavat."

"Tavarakuljetuskaluston ei pitäisi seistä ruuhkassa."

Liikenneturvallisuus on kaikkien oikeus

Henkilövahinko-onnettomuuksien kustannukset liikenteessä ovat yhteiskuntataloudellisten laskelmien mukaan 1 000 miljoonaa euroa vuodessa. Tieolojen parantamisella voidaan onnettomuuksia ja niiden aiheuttamia haittoja ratkaisevasti ja pysyvästi vähentää.

Tiestön kehittämiseen käytettiin kymmenen vuotta sitten yli 300 miljoonaa euroa vuodessa. Silloin liikenneturvallisuutta parannettiin tehokkaasti tieinvestoinnein, risteysjärjestelyin, taajamasaneerauksin ja eritasoliittymiä rakentamalla.

Tienpidon rahoituksen vähentyessä ovat mahdollisuudet parantaa turvallisuutta tieinvestoinnein ja liikenneympäristön parantamistoimenpitein ratkaisevasti vähentyneet. Rahoitus ei ole enää riittänyt muun muassa tarpeellisiin eritasoliittymiin. Suurin osa

perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinneista on jouduttu kohdistamaan pieniin turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin, kuten tievalaisinpylväiden vaihtamiseksi myötääviksi.

Yleisten nopeusrajoitusten lisäämisen sijasta nykyajan keinot turvallisuuden parantamiseksi ovat liittymien parantaminen, ohituskaistat, moottoritiet, tienvarsiympäristön toimet, sään ja liikenteen mukaan vaihtuvat nopeusopasteet ja telematiikka.

Liikenneturvallisuutta parannetaan ja henkilövahinko-onnettomuuksia pienennetään tehokkaimmin korjaamalla tienpidon 200 miljoonan euron vuosittainen rahoitusvaje.

Se on aika vähän turvallisista teistä.

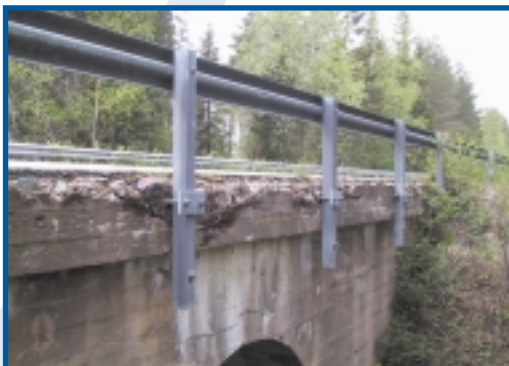
Päällystetyistä teistä on 6 500 km (13%) korjauksen tarpeessa.



Kelirikkoa on 9 000 km (35%) sorateistä.



Silloista on 7 000 kpl (50%) lähivuosina peruskorjauksiässä.



Tiestön kehittäminen on investointi tulevaisuuteen

Suomalaiset liikkuvat eurooppalaisista neljänneksi eniten ja tavaraa kuljetetaan asukasta kohden kaikkein eniten. Sama tavarakuljetusten asiakasmäärä on Suomessa kahdeksan kertaa suuremmalla alueella kuin EU-maissa keskimäärin. Se tarkoittaa kolminkertaisia kuljetusmatkoja.

Liikenteen ja kuljetusten painopiste on nyt ja tulevaisuudessa joustavassa tieliikenteessä. Kunnossa oleva tieverkko vähentää kuljetuskustannuksia ja tavaroiden varastointitarpeita. Sillä saadaan tehostettua kaluston käyttöä ja tavarat saadaan täsmällisesti perille. Elinkeinoelämä edellyttää kuljetusten aikatauluvarmuutta.

Suomen yritysten logistiikkakustannukset ovat 13-14 miljardia euroa vuodessa. Menoeränä se on toiseksi suurin palkkakustannusten jälkeen. Vientirytystemme liikevaihdosta logistiikkakustannukset ovat 11 %, kun se EU-maissa on keskimäärin 4-7 %.

Liikenneinfrastruktuuriin käytetään Suomessa vain 0,8 % bkt:sta. Muissa Euroopan maissa vastaava luku on jopa puolet enemmän. Tiestön ylläpito ja kehittäminen on investointi,

joka tuottaa yhteiskuntaan moninkertaisen hyödyn. Toteuttamista odottaa kymmeniä taloudellisesti erittäin järkeviä kohteita, joissa hyöty/kustannussuhde ylittää reilusti yhden. Tiehen sijoitettu euro tuottaa takaisin yhteiskunnallista hyötyä useita euroja.

Hyödyiltään kannattavimmat hankkeet tulee laittaa vireille vuonna 2003 alkavan hallituskauden aikana. Tällaisia hankkeita E 18:n ja vuonna 2003 käyntiin lähtevien kohteiden lisäksi ovat muun muassa valtatie 4 osuudet Vaaja-koskelta etelään ja Kemissä, Länsiväylän jatko Kirkkonummelle, Hakamaentie Helsingissä, Kehä III lentoasemalta länteen, Kehä II:n jatko, valtatie 20 Oulusta Kiiminkiin sekä kokonaiset päätieosuudet väleillä Oulu-Kemi ja Vihti-Pori. Näissä hankkeissa kannattavuuskertoimet ovat kahden, jopa kolmen luokkaa eli sijoitettu euro tuottaa takaisin yhteiskunnallisia hyötyjä kaksin-kolminkertaisesti.

Esimerkkihankkeet edellyttävät 300 miljoonan euron investointeja, mutta niiden yhteiskunnallinen hyöty on lähes 800 miljoonan euron arvoisen.

Tarvittavia kehittämisinvestointeja runkoverkolle ja kaupunkiseuduille

Pääkaupunkiseutu

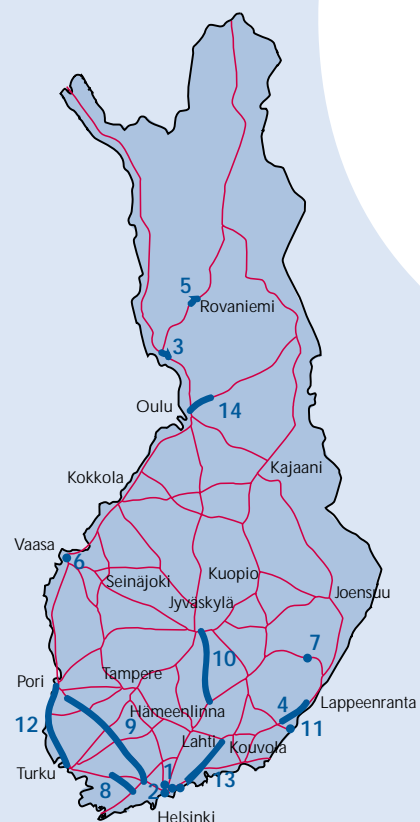
- 1 Hakamaentie
- 2 Kehä I, Turunväylä - Leppävaara
- Kehä II:n jatko
- Kehä III, Vantaankoski - Lentoasema
- Länsiväylän jatko Kirkkonummelle

Muut Kaupunkiseudut

- 3 Vt 4 Kemin kohta ja Kemistä etelään
- 4 Vt 6 Lappeenranta - Imatra (1. vaihe)
- 5 Vt 4 Rovaniemeltä etelään
- 6 Vt 8 Vaasa / Sepänkylän ohitustie
- 7 Vt 14 Savonlinnan keskusta

Päätiejaksot

- 8 E 18 / Vt 1 Muurla - Lohjanharju
- 9 Vt 2 Vihti - Pori
- 10 Vt 4 Lusi - Vaajakoski
- 11 Vt 13 Nuijamaan rajanyl. tiejärjestelyt
- 12 Vt 8 Raisio - Pori
- 13 Vt 6 Koskenkylä - Kouvola
- 14 Vt 20 Oulu - Kiiminki



Tiestömme tulevaisuus?

Liikennerasituksen voimakas kasvu viimeisen kymmenen vuoden aikana sekä ennen kaikkea jälkeenjääneisyys rakenteiden korjaamisessa ja päällysteiden uusimisessa ovat aiheuttaneet jopa moottoriteiden rakenteisiin vakavia vaurioita ja halkeamia. Kehittämistä odottaa toista tuhatta kilometriä moniongelmaista päätiestä. Tie joutuu odottamaan uutta päällystettä keskimäärin 20 vuotta vaikka kestoikä on puolet vähemmän. Pääteiden turvallisuusongelmat ovat kohtaamis- ja suistumisongelmat. Liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvitaan erityisesti raskaan liikenteen käyttämille osuuksille ohituskaistoja, taajamien ohitusteitä, turvallisempia ja sujuvampia liittymiä, leveämpiä pientareita ja lisää kevyen liikenteen väyliä.

Suuremmilta ongelmilta on toistaiseksi välttytty aiempaa paremmilla materiaaleilla ja tieurien korjaamisella. Urapaikkausten ohella on ollut varaa päällystää teitä vain ohuesti, mikä ei lisää tien rakenteellista kantavuutta. Kun tällaisen halkeaman voi nähdä, on se jo tunkeutunut läpi koko päällysteen. Tällöin tien katto vuotaa ja rakenne rikkoutuu. Ilmiö on tuttu erityisesti pääteillä. Liikennekuormitusten jatkuvasti kasvaessa on tämä johtanut liikenneperäisten vaurioiden syntyyn kuten verkkohalkeiluun. Päällystettyjä teitä on 50 000 kilometriä. Uudelleen niistä pystytään päällystämään vain 2 500 kilometriä vuosittain. Teitä pitäisi päällystää

4 400 kilometriä vuodessa, jotta tiestön nykykunto säilyisi. Yhteiskunnallisen optimin saavuttaminen viidessä vuodessa edellyttäisi 5 200 kilometrin päällystämistä vuosittain. Siltoja kyetään korjaamaan 170-180 vuodessa, kun todellinen tarve on kaksinkertainen.

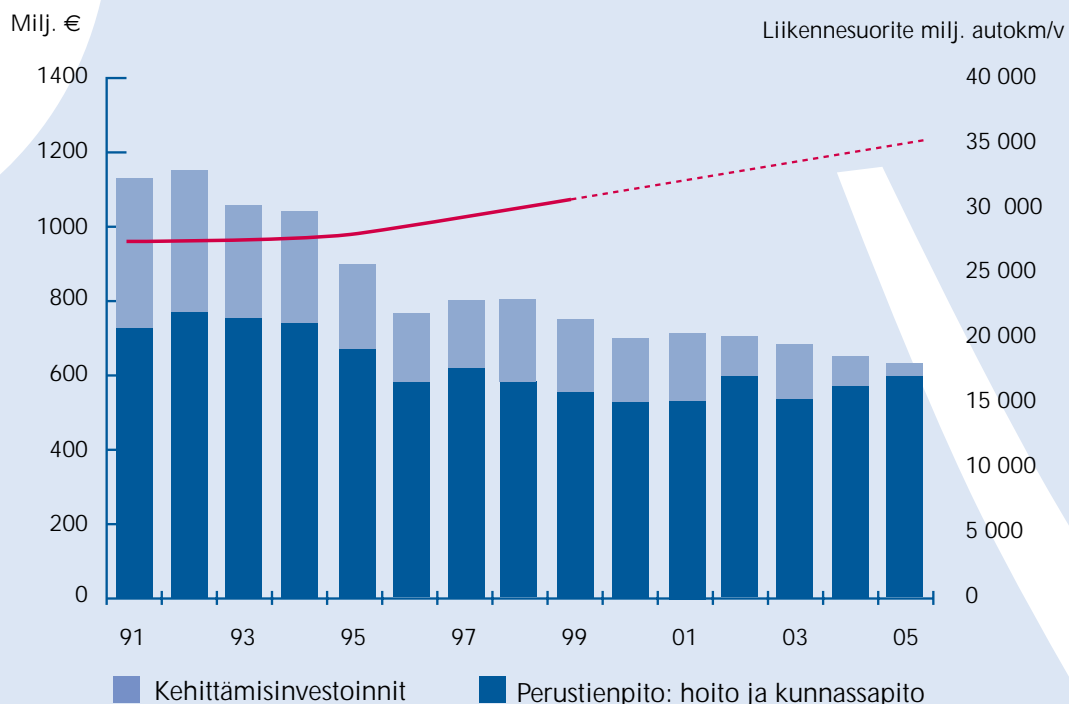
Suomi sijaitsee etäällä Euroopan väkirikkaista keskuksista. Asutus ja teollinen toiminta ovat hajautuneemmat muihin maihin verrattuna. Suomessa on meneillään myös voimakas muuttoliike haja-asutusalueilta pääteiden varrella sijaitseviin kasvukeskuksiin. Seurauksena on pääteiden liikennekysynnän kasvu.

Kasvukeskuksissa tarvitaan liikenneinfrastruktuurin lisäkapasiteettia, mikä kaupunkiympäristössä on kallista ja ympäristön kannalta haasteellista. Myös vähäliikenteisemmän tieverkon ylläpito on välttämätöntä elinkeinoelämän, asumisen ja sosiaalisen tasa-arvon vuoksi. Vähäliikenteisillä teillä on vakavia vaurioita tie- ja sillarakenteissa. Esimerkiksi kelirikko aiheuttaa vuodessa yksin metsäteollisuudelle 100 miljoonan euron lisäkustannukset. Paikalliset voimavarat tienpitoon ovat kuitenkin merkittävästi vähentyneet.

Tiestömme tarvitsee kipeästi tienpidon 200 miljoonan euron vuosittaisen rahoitusvajean korjaamista.

Tarpeet ovat nykyrahoitusta suuremmat

Tienpidon määrärahan käyttö 1991-2001 ja kehukset 2002-2005 sekä liikennesuorite yleisillä teillä 1991-2005



Hyvät tiet ovat

suomalaisen perusoikeus,
elinkeinoelämän kilpailukyvyn perusta,
alueellisen elinvoimaisuuden ja sosiaalisen tasa-arvon
edellytys sekä liikenneturvallisia ja sujuvia.

Tätä yhteistä kansallisomaisuutta tulee hoitaa viisaasti ihmisten,
valtionalouden ja koko yhteiskunnan kannalta. Tämä tavoite
saavutetaan vain korjaamalla kuntoon tienpidon vuotuinen
200 miljoonan euron rahoitusvaje.

Lisää ajantasaista numerotietoutta, tutkimustuloksia
ja tietoa tiestön nykytilasta löydät osoitteesta
www.tieyhdistys.fi/atf

"Lähes 90% tavaroista kuljetetaan teitä pitkin."



Suomen Kuorma-autoliitto
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Puh. (09) 478 999, Fax (09) 587 8520
www.skal.fi, skal@skal.fi