

Tiestön kunto heikkenee jatkuvasti

Heikki Peutere

Tiehallinnolla on tänä vuonna käytettävissä noin 500 miljoonaa euroa teiden ja siltojen ylläpitoon, hoitoon sekä korjauksiin. Ensi vuonna euroja tarvittaisiin 100 miljoonaa enemmän. Päälysteitä pitäisi uusia vuosittain noin 4000 km, mutta rahoitus riittää vain 3100 kilometrin päällystämiseen.

Kansanedustajat **Jari Koskinen** (kok) ja **Pertti Salovaara** (kesk) sanovat, että kustannustason nousun ja muiden syiden vuoksi teiden kunnossapitoon käytettävän rahan ostovoima on huvennut puoleen vuoden 1992 tasosta. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan tiestömiestintö tulee syksyllä eduskunkatäksittelyyn.

Näin ei voi jatkua

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja Koskinen ja mietintönsä jättäneen lautakunnan jäsen Salovaara ovat yhtä mieltä, että näin ei voi jatkua, vaan noin 1,5 miljardiin euroon kasvanut korjausvelka on kurottava umpeen.

Se ei tapahdu hetkessä vaan vaatii parinkymmenen vuoden tiukan urakan, sillä valtiolla on

.....
Mm. monet 60- ja 70-luvuilla rakennetut tiet ja sillat ovat tikittäviä pommeja, todellisia turvallisuusriskejä.

Aluejohtaja Jussi Rantanen
.....

paljon muitakin rahanreikiä, Koskinen tarkentaa.

Tiehallinnon talousjohtaja **Timo Hiltunen** painii päivittäin niukkuuden kanssa.

-Kehysbudjetoinnin heikkoutena on se, ettei se ota huomioon kustannusten nousua ja rahanarvon heikkenemistä.

-Mielestäni suurten väylähankkeiden ja muiden pitkävaikutteisten investointien rahoitusta tulisi käsitellä erillisenä budjetin käyttömenoista. Teiden ylläpitoon ja päällystämiseen käytettäviin varoihin on saatava kehysbudjetissakin tarkistussikkuna kustannustason nousun varalle, Hiltunen sanoo.

-Suuret hankkeet syövät muuten Tiehallinnon ylläpito-, hoito- ja korjausrahjoja.

Samaa mieltä ovat Koskinen ja Salovaara.

Tämän vaalikauden aikana

teiden hoitoon ja kunnossapitoon on tulossa lisää rahaa 165 miljoonaa euroa, mutta siitä nipistetään 45 miljoonaa euroa alemmanasteisten teiden kunnostukseen maamme puuhoitolon turvaamiseksi.

Teiden kuntotavoitteen devalvaatio

-2000-luvun vaihteessa tehtiin kauaskantoinen tiepoliittinen tarkistus, jota voisi kansantalouden termein kuvata devalvaatioksi. Teiden kunnan tavoitetasoa madallettiin huomattavasti, ja siitäkin ollaan luisuttu, Lemminkäinen Infra oy:n aluejohtaja **Jussi Rantanen** napauttaa.

-Mm. monet 60- ja 70-luvuilla rakennetut tiet ja sillat ovat tikittäviä pommeja, todellisia turvallisuusriskejä.

Infra ry:n johtaja **Heikki Jämssä** lisää, että teiden kuntoa raportoivissa mittareissakin on tarkistamisen varaa, sillä teitä päällystävät alan ammattilaiset raportoivat, ettei muun muassa reikiintymistä, epätasaisuutta ja verkkohalkeamia oteta riittävästi huomioon kuntoa arvioitaessa. Myös ilmaston lämpeneminen ja sitä seuraavat lauhat talvet nopeuttavat teiden rapautumista.

-Periaatteessa päällystämisen tarve on kaksinkertainen siihen verrattuna, mitä nykyisin tehdään, jos teiden kuntoa aiotaan todella parantaa, Jussi Rantanen sanoo.

Kustannukset karanneet

Ennen kaikkea raaka-aineiden hinnat, mutta myös muut kustannukset ovat nousseet erittäin voimakkaasti viimeisen vuoden aikana, eikä taitetta hintojen nousulle ole näkyvissä.

Kustannuskehitystä ei ole voitu ennakoida urakkahinnoissa edes yhden vuoden jännteellä. Tämä aiheuttaa ongelmia koko infra-alalle ja heijastuu alaura-koitsijoihin ja kuljetusurakoitsijoihin. Kilpailu on kiristynyt päällystettävien kilometrien vähetyssä.