

## Teiden kuntoon tarvitaan arkirealismia

"Kun täällä nyt annetaan sellainen kuva, että liikenneverkosto on aivan rapistumassa eikä mittään tehdä tämän asian eteen, niin sen minä kyllä kiistan,"  
parahti liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen (sd.) joulukuussa eduskunnassa budjetin palautekeskustelussa.

Perustienpidon rahoituksesta lähes 75 prosenttia käytetään hoitoon ja ylläpitoon. Realismia on se, että budjettiehdotuksessa perustienpidon rahoitukseksi esitettiin ensi vuodelle noin 555,3 miljoonaa euroa. Summa on noin 31 miljoonaa euroa vähemmän kuin perustienpitoon varattiin vuoden 2006 budjetissa.

Manipulaatiota taas on, että hallituksen budjettiriihessä määrärahoja lisättiin 17 miljoonaa euroa. Realismiksi kuitenkin jää, että tämäkin summa on noin 14 miljoonaa euroa tämänvuotista vähemmän.

Perustienpidon normaalitkaan määrärahat eivät enää riitä. Poikkeuksellisen lämmin marraskuu ja joulukuun alku sekä runsaat vesisateet ovat aiheuttaneet sen, että kelirikko uhkaa sorateita nyt poikkeuksellisesti myös alkutalvesta.

Siksi monet tiepiirit joutuivat asettamaan painorajoituksia, kun sorateiden kantavuus heikentyi uhkaavasti.

Tienpitäjän aseet kelirikon taltuttamiseksi ilman lisärahaa ovat poikkeuksellisessa tilanteessa vähäiset. Ainoa mitä voidaan tehdä, ovat lanaus tai höyläys ja murskeen ajo pahimpiin paikkoihin. Samalla kuitenkin syödään jo osa ensi kevään kelirikon hoitoon tarkoitetuista varoista.

Huovinen sanoi eduskunnassa kaipaavansa, että "kaiken tämän kurjuuden keskellä" huomattaisiin myös ensi vuonna aloitettavat isot liikennehankkeet.

Mielikuvamanipulaatiota on hallituksen ehdotus, jonka mukaan ensi vuonna käynnistetään 10 uutta väylähanketta. Realismia on se, että, niistä viisi todettiin jo tämän vuoden talousarviossa.

Realismia on myös se, että kun uusien hankkeiden kustannukset ovat yhteensä noin 800 miljoonaa euroa, niistä ensi vuonna rahoitetaan vain 27 miljoonaa euroa eli alle 3,4 prosenttia kokonaiskustannuksista. Peittoa siis jatketaan vain hitusen toisesta päästä, mutta lyhennetään toisesta, kun tienpitoon osoitetut määrärahat ovat viime vuosina jatkuvasti ja järjestelmällisesti alentuneet.

Tiemäärärahoista paasaaminen leimataan aika ajoin siltarumpupolitiikaksikin.

Valitettava tosiasia kuitenkin on, että rahankäytöllä on suora yhteys muun muassa onnettomuustilastoihin.

Maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä kuoli yhteensä 379 ihmistä. Maanteiden osuus liikennekuolemista oli 289 eli useampi kuin kolme neljästä tieliikenteessä kuolleista.

Suomessa sattuu Pohjoismaihin verrattuna nelinkertaisesti tasoristeysturmia, jotka ovat nousseet viime aikaisten onnettomuuksien myötä puheenaiheeksi.

Suomen radoilla on lähes 5 000 tasoristeystä. Ilman varoituslaitteita on vajaa

4 000 tasoristeystä. Huovisen puoluetoveri Harry Wallin (sd.) laskeskelikin, että nykyvauhdilla jäljellä olevien tasoristeysten poistaminen kestää 45 vuotta.

Mielenkiintoista on kuitenkin se, että jo kolmannen kerran hallituspuolueiden edustajat äänestivät nurin esitykseni kahden miljoonan euron lisäämiseksi vaarallisten tasoristeysten parantamiseksi. Puheet ja teot eivät aina kohtaa.

Lisäksi yhä useampi tienkäyttäjä kokee liikkumisen jalan tai pyörällä turvattomaksi muualla kuin jalankulku- ja pyöräteillä. Kevyen liikenteen väyliä on maanteiden varsilla 4 945 kilometriä. Tiehallinnon tekemien selvitysten mukaan tarpeita on noin 5 000 uudelle kilometrille. Määrärahojen niukkuuden vuoksi viime aikoina on pystytty rakentamaan vuosittain 50-100 kilometriä.

Sinänsä ei ole mitään ihmeellistä siinä, ettei istuva liikenneministeri välttämättä tiedä teiden rapistuvan tai uusien hankkeiden kipeästi vaativan lisärahoitusta. Yllätyshän hänelle oli paikan päällä käydessään myös kaakkoisrajan rekkajonojen pituus. Moni arjessa kiinni oleva tiesi tämänkin jo aiemmin.

Petri Salo(kok.)