

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Kirjaamo  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

Lausunto asiassa LVM/1533/03/2012

### **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta**

INFRA ry kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

#### **Elinkeinoelämän kilpailukykyä edistettävä**

Valtaosa Suomen tavaraliikenteestä tapahtuu tie- ja katuverkolla. Pitkistä etäisyyksistä johtuen kuljetuskustannukset ovat Suomessa selvästi korkeammat kuin kilpailijamaissa. Tämä vaikuttaa suoraan tavaroiden hintaan sekä teollisuuden kilpailukykyyn.

Asetusluonnoksessa on esitetty tieliikenteen kuljetustehokkuuden kasvattamisen sekä liikenteen ympäristövaikutusten pienentämisen keinoina raskaiden ajoneuvojen suurimpien sallittujen massojen sekä korkeuden korottamista nykyisestä.

Asetusluonnoksessa on arvioitu selkeitä kuljetuskustannussäästöjä vuositasolla. Vastaavasti Liikenneviraston laskelmien mukaan teiden ja siltojen ylläpitokustannukset kohoavat merkittävästi. Kohonneiden tieverkon ja siltojen ylläpitokustannusten kompensoimiseksi hallitus on osoittanut vuosien 2014-2017 kehyspäätöksessä yhteensä 55 miljoonaa euroa käytettäväksi siltojen ja teiden kantavuuden korjauksiin ja siltojen alikulkujen korotuksiin.

INFRA ry suhtautuu positiivisesti elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin ehdotuksiin. Asetusluonnoksessa esitettyjen hyötylaskelmien ja vaikuttavuuden kokonaisarviointi on kuitenkin haasteellista, koska kannattavuuslaskelmien yksityiskohtaisia perusteluja ei ole käytettävissä. Tarkastelussa ei ole myöskään huomioitu vaikutuksia kuntien katuverkolle, mitä voidaan pitää puutteena.

## Tiestön kunnossapidon rahoitustasoa nostettava

Asetusluonnoksen muutokset raskaiden ajoneuvojen massoihin ja korkeuksiin aiheuttavat arviolta lähes miljardin euron lisäpanostustarpeen teiden ja siltojen korjauskustannuksiin seuraavien 15-20 vuoden aikana. Kehyskaudelle esitetty 55 miljoonan euron lisäpanostus on suuruusluokaltaan riittämätön, kun otetaan huomioon tiestön kunnan lähtötaso ennen ajoneuvomassojen kasvattamista. Tieverkko on heikentynyt jo pitkään. Tällä hetkellä tieverkon korjausvelan arvioidaan olevan noin 1,5 miljardia euroa.

INFRA ry pitää tärkeänä, että asetusluonnoksessa esitettyjen muutosehdotusten taloudelliset vaikutukset kompensoidaan täysimääräisesti. Tämän tulisi tapahtua teiden kunnossapitorahoitukseen kohdistuvana, suuruusluokaltaan merkittävänä ja tiestön todelliseen kuntoon perustuvana korotuksena, jossa otetaan huomioon myös kustannustasossa tapahtuvat vuosimuutokset.

## Kuntainfra tulee ottaa huomioon

INFRA ry katsoo, että asetusluonnoksessa ei ole otettu riittävästi huomioon kuntien katuverkolle ja muille kadunalaisille verkostoille (esim. vesihuollon verkostot) aiheuttavia haittavaikutuksia. Katuinfraa ei voida jättää hyötytarkastelun ulkopuolelle, koska raskaan liikenteen reitit kulkevat usein katuverkolla johtuen mm. kuntien alueella olevien satamien ja teollisuusalueiden sijainnista.

Raskaiden ajoneuvojen massojen korotukset lisäävät katuverkostolle kohdistuvia rasituksia. Ilman merkittävää lisärahoitusta tämä johtaa väistämättä katuverkon sekä muiden kuntaverkostojen kunnan nykyistä nopeampaan heikkenemiseen ja edelleen korjausvelan kasvuun. Kuntien taloudellisen tilanteen perusteella rahoitustason nosto ei liene mahdollista lähitulevaisuudessa. Yhdyskuntatekniikan arvioitu korjausvelka on noin 2,5 miljardia euroa.

## Työryhmän perustaminen vaikutusten arvioimiseksi

INFRA ry esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö perustaisi maamme johtavista asiantuntijoista koostuvan laaja-alaisen työryhmän arvioimaan uudelleen ja läpinäkyvästi, millaiset taloudelliset seuraamukset asetusluonnoksella olisi etenkin teiden, siltojen ja katuverkoston (ml. vesihuoltoverkosto) lisääntyneen ylläpitotarpeen kannalta.

Työryhmän tulisi ottaa samalla kantaa tieverkon ylläpidon oikeaan rahoitustasoon pitkällä aikavälillä myös ostovoiman muutokset huomioon ottaen. Lisäksi työryhmässä tulisi käsitellä sitä, miten valtio voisi omalta osaltaan osallistua kuntainfran lisärahoitustarpeen kattamiseen.

### Reaaliaikaiset kuljetusreitit

INFRA ry:n pitää tärkeänä sitä, että INFRA ry:n jäsenyrityksillä olisi käytettävissään reaaliaikaista tietoa tie- ja katuverkon mahdollisista paino- ja korkeusrajoituksista reittisuunnittelua varten asetuksen muututtua. Muussa tapauksessa uudistuksesta saatavat taloudelliset hyödyt saattavat nollaantua kiertoreittien pidentäessä kuljetusmatkoja.

INFRA ry toivoo liikenne- ja viestintäministeriön käynnistävän pikaisesti hankkeen raskaan liikenteen kuljetusreittien suunnittelua tukevan sovelluksen saamiseksi markkinoille.

INFRA ry

Paavo Syrjö  
Toimitusjohtaja

Heikki Jämsä  
Johtaja