3.10.2016

Eduskunnan liikennejaosto

HE 134/2016 vp – Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017

Asiantuntijakutsu

Teema: PL 31 ja erityisesti kysymykset: Liikenneverkon kunnossapito ja rahoituksen riittävyys/pahimmat kipupisteet? Korjausvelan vähentämiseen osoitetun määrärahan käyttö ja merkitys mm. liikenneturvallisuudelle?

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto

Uudenmaan ELY-keskus vastaa valtion tiestöstä Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät- Hämeen maakuntien alueella. Alueen tieverkon osuus Suomen maanteiden pituudesta on noin 12 % (n.9100 km), mutta maan liikennesuoritteesta noin kolmannes (30%) ja kuljetussuoritteesta noin neljännes (26%) syntyy tällä alueella. Koko Suomen työpaikoista 40% sijaitsee Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella. Alueella asuu hieman vajaa 2,0 miljoonaa ihmistä, mikä vastaa 36 % koko maan väestöstä.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella on hyvin vahvaa valtakunnallista merkitystä, siellä sijaitsee monia toimintoja, jotka palvelevat koko Suomea ja synnyttävät merkittäviä liikennevirtoja, kuten Helsinki-Vantaan lentoasema, lukuisten yritysten pääkonttorit, useat valtakunnalliset logistiikkakeskukset, Helsingin, Hangon ja Porvoon satamat, jne. Alueella on hyvin monipuolinen elinkeinoelämä ja paljon erityisesti kuljetusintensiivisten teollisuuden ja kaupan alan toimijoita. Suurista liikennemääristä johtuen alueen tieverkko kuluu muuta maata nopeammin.

Tällä hetkellä perusväylänpitoon on osoitettu merkittävää lisärahoitusta; erillinen korjausvelkaohjelma 600 milj.euroa vuosille 2016-2018 ja isoista kehittämishankkeista perusväylänpitoon siirretty lisärahoitus 364 milj. euroa. Tästä lisärahoituksesta merkittävä osuus kohdistuu tienpitoon. Varsinainen perustienpidon rahoituskehys on hyvin samansuuruinen kuin useampina aiempinakin vuosina eli merkittävästi alimitoitettu tienpidon tarpeisiin nähden ja jotta tieverkko kyettäisiin säilyttämään nykykunnossa. Molemmissa lisärahoitusohjelmissa on Uudenmaan ELY:n osalta erittäin hyviä kohteita, joilla tuetaan sekä toimialueen että monilla hankkeilla koko valtakunnan elinkeinoelämää sekä parannetaan liikenneturvallisuutta.

Korjausvelkaohjelman alkuperäisessä suunnittelussa rahoituksesta kohdistettiin 300 milj.euroa vuodelle 2017 (vuodelle 2016: 100 milj.eur ja vuodelle 2018: 200 milj.eur), nyt tämä summa supistettiin vuoden 2017 osalta 200 milj. euroon. Nyt onkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia, että vastaava korotus (100 milj.euroa) tehdään vuoden 2018 budjettiin (eli korjausvelkaohjelmalle osoitetaan 300 milj.euroa vuodelle 2018), jotta suunnitellut ja käynnistetyt hankkeet saadaan vietyä myös loppuun. On myös jossain määrin haastavaa, että

ohjelman rahoituksesta suuri osa (50%) on käytössä yhtenä vuotena ja tämä on vielä ohjelmakauden viimeinen vuosi. Tämä luo merkittävää painetta toteutukseen kun nyt joudutaan isojen ja suhteellisen pitkäkestoisten hankkeiden aloituksia lykkäämään ja toisaalta niille on asetettu aikaraja saada valmiiksi 2018 loppuun mennessä. Minkäänlaisille yllätyksille tämä ei juuri jätä pelivaraa.

Hankkeiden siirtyminen vuodella tarkoittaa myös näistä hankkeista saatavien hyötyjen siirtymistä vuodella eteenpäin. Esimerkkinä Uudeltamaalta erikoiskuljetuksille haasteellisten matalien portaalien korotuksia jouduttiin siirtämään vuodelta 2017 vuoteen 2018. Nyt näiden korotettaviksi aiottujen portaalien kohdilla erikoiskuljetukset joutuvat vuoden pidempään kärsimään viivytyksistä ja osin mm. purkamaan ko. portaalit kuljetusten ajaksi.

Yleisesti nyt osoitettujen lisärahoitusten ansiosta tienpidon rahoituksen voisi sanoa olevan oikealla tasolla ja iso kysymys onkin, mitä tapahtuu näiden ohjelmakausin eli vuosien 2018/2019 jälkeen? Mikäli käytössä on vain nykyisen tasoinen perustienpidon rahoitus, niin tiestön korjausvelka lähtee välittömästi jälleen kasvuun ja nyt saadut hyödyt on muutamassa vuodessa syöty.

Erityisesti Uudellamaalla (ja muillakin vahvasti kasvavilla seuduilla) oma erityishaasteensa on, että kasvuun ei pystytä vastaamaan. Täällä ei riitä, että korjausvelan kasvu saadaan katkaistua ja sitä myös vähennettyä. Suomen väestönkasvusta peräti noin 70% on kohdistunut viime vuosikymmeninä tälle alueelle ja kehityksen ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa vastaavanlaisena. Uudenmaan ELY-keskuksen tieverkolle on kertynyt paljon ns. investointivelkaa. Vuoteen 2030 mennessä Uudenmaan maakunnan väestön ennustetaan kasvavan noin 300 000 hengellä, kun koko muun maan vain reilulla 100 000 hengellä samalla ajanjaksolla. Tällaisella kehityksellä on myös hyvin merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia ja se aiheuttaa painetta alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Viime vuosina ei valtion ylläpitämä tieverkko ole enää pysynyt tässä kasvun ja kehityksen tahdissa mukana. Esimerkiksi liittymien osalta on alueella tunnistettu useita satoja parantamistarpeita erilliseen hankekoriin, josta vuosittain kyetään toteuttamaan vain yksi tai yksittäisiä kohteita. Vastaavat hankekorit on myös kevyen liikenteen väylien, melusuojausten ja monien muiden tienpidon tarpeiden osalta. Valtion tieverkon parantamiseksi tehtävistä pienistä ja keskisuurista investoinneista jo yli puolet maksetaan muiden tahojen (eli kunnat ja elinkeinoelämä) kuin valtion toimesta. Alueen kasvun mukana kehittyvä liikennejärjestelmä on tärkeä osa, joka turvaa alueen elinvoimaisuuden myös jatkossa. Myös liikenneturvallisuudesta huolehtiminen edellyttäisi lisääntyvän väestön myötä liikenneympäristön parantamistoimia.

Yksi merkittävä haaste on ns. keskivilkkaan tieverkon ylläpito. Uudellamaalla monilla kolminumeroisilla teillä on liikennettä yhtä paljon kuin muualla Suomessa valtateillä. Tällä tieverkolla onkin tunnistettu paljon parantamistarpeita, joita ei kuitenkaan kyetä toteuttamaan. Isoja hankkeita toteutetaan eduskunnan myöntämillä erillisrahoilla ja kaikkein pienimpiin tarpeisiin pyritään vastaamaan perustienpidon budjetilla, mutta nämä usein muutaman miljoonan euron suuruusluokkaa olevat tarpeet muodostuvat ns. väliinputoajiksi jääden ilman toteutusrahaa.

Tienpidon tulevissa linjauksissa ensiarvoista on, että asiakastarpeet ohjaavat riittävästi rahoituksen kohdentamista. Pitkäjänteisyys ja valtakunnallinen tarkastelu ovat rahoituksen

kohdentamisessa tärkeää, jotta pystytään edistämään kokonaisuuden kannalta merkittävimpiä kohteita ja kyetään valitsemaan vaikuttavimmat kohteet toteutukseen.

Ihmiset ja elinkeinoelämä toimivat ja liikkuvat yhä laajemmalla alueella. Arkisen liikkumisen ympäristö on hyvin usein kuntaa, jopa maakuntaa laajempi (esim. työssäkäyntialueet), jolloin myös liikenteen suunnittelun tulee lähteä yhä laajemmista toimivista kokonaisuuksista.

Perustienpidon rahoituskehys

Vuoden 2017 talousarvioesityksessä ollaan perustienpitoon osoittamassa valtakunnallisesti 736 miljoonaa euroa. Vastaava summa vuonna 2016 oli merkittävästi pienempi. Korotus selittyy käytännössä yksinomaan jo yllä kuvatuilla erillisellä korjausvelkaohjelmalla sekä perusväylänpidon lisärahoitusohjelmalla. Näihin ohjelmiin osoitettu rahoitus kohdentuu erikseen nimetyille kohteille ja varsinainen perustienpidon budjetti on siis hyvin lähellä edellisvuosien tasoa. Perustienpidon rahoituksella pystytään tieverkon päivittäinen kunnossapito (kuten lumenauraus ja liukkauden torjunta) hoitamaan edellisvuosien tasoisesti.

Ylläpidossa (kuten tiestön päällystäminen) toimitaan aiempien linjausten mukaisesti ja painotus on vahvasti keskeisimmällä vilkkaalla tieverkolla. Vähäliikenteisimmän tiestön osalta rakenteellinen kunto ja päällysteiden kunto tulevat todennäköisesti yhä heikkenemään poislukien tiet, joiden korjaukset ovat mukana erillisohjelmissa.

Alueen omiin tienpidon parantamisinvestointeihin ollaan Uudenmaan ELYn käyttöön osoittamassa ensi vuodelle 1,5 miljoonaa euroa. Pitkälti alueen kasvusta seurausta olevat tunnistetut tarpeet ovat luokkaa 100-kertaisia. Näitä on tunnistettu ja priorisoitu ELY-keskuksessa hankekoreihin jo vuosien ajan.

Uudenmaan ELY-keskus