Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuuleminen 17.5.2017

Asiantuntijalausunto: Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2018–2021

Yleistä väylänpidosta
Pirkanmaalla perusväylänpidosta kohdistuu noin 95 % tieverkon hoitoon ja ylläpitoon (ei sisällä erillisrahoitusta). Perusrahoituskehys ei mahdollista lainkaan liikenneolosuhteita parantavia investointeja, vaan käytännössä niitä voidaan tehdä vain erillisrahoituksella. Tänä vuonna tienpidon kokonaisrahoituksesta 13,8 miljoonaa euroa on erillisrahoitusta: korjausvelkarahoitusta, MAL-rahoitusta (maankäyttö, asuminen ja liikenne) tai valiokunnan erikseen nimeämille hankkeille myönnettyä rahoitusta.

Väylien päivittäinen liikennöitävyys on turvattu hoitotoimenpitein sillä tasolla, kuin se on viime vuosina ollut. Esimerkiksi talvihoidon taso on pidetty jokseenkin vakiona viime vuosina. Teiden hoitoa on priorisoitu liikenteellisin perustein laadittujen luokitusten perusteella. Teiden ylläpidossa on painotettu vilkasliikenteisiä väyliä, siltoja ja erikoisrakenteita, elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.

Tieverkon kunto on heikentynyt tasaisesti jo useamman vuoden ajan vuoteen 2015 saakka. Korjausvelkaohjelma pysäytti Pirkanmaan tieverkon kunnon heikkenemisen vuonna 2016. Korjausvelkaohjelman päätyttyä vuonna 2018 on selvää, että huonokuntoisten teiden määrän kasvu tulee jatkumaan aikaisempaan malliin, mikäli perusväylänpidon rahoitukseen ei tehdä tasokorotusta. Perusväylänpidon rahoituksen niukkuus näkyy myös asiakkaiden palautteessa: negatiivinen asiakaspalaute on lisääntynyt ja tienkäyttäjien tyytyväisyys on laskenut merkittävästi.

Mitä on tehty korjausvelkaohjelmalla?
Korjausvelkapaketin rahoitus on erittäin tervetullut lisä muuttamaan kehityksen suuntaa. Korjausvelkaohjelman toimenpiteet kohdentuvat päällysteiden kuntoon, siltojen parantamiseen, varusteiden ja laitteiden uusimiseen sekä sorateiden kunnon parantamiseen. Vuonna 2016 Pirkanmaan päällysteiden kunto parani hieman ja korjausvelkarahoituksen aikana kunnon parantuminen jatkuu vielä pari vuotta. Toimenpiteiksi on pystytty valitsemaan aiempia vuosia kestävämpiä ja elinkaaritehokkuudeltaan parempia ratkaisuja, mitkä tuovat hyötyjä myös pitkällä aikavälillä.

Korjausvelkapaketin hyödyt ovat merkittävät. Pirkanmaan vuonna 2016 tekemät lisäsatsaukset päällysteisiin toivat kustannuksista puolet takaisin ajokustannussäästöinä jo ensimmäisenä vuonna.

Viime vuosina ongelmana on ollut se, että tieverkon kuntoa ei ole pystytty parantamaan koko verkon osalta. Nopeasti kuluvien pääteiden kunnon parantamiseen on jouduttu osoittamaan lähes kaikki resurssit. Keskivilkkaiden ja vähäliikenteisien teiden päällysteitä ei ole ollut mahdollista uusia siinä määrin, kuin olisi ollut tarvetta,

PIRKANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Kutsunumero 0295 036 000
kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi
www.ely-keskus.fi
Yliopistonkatu 38
PL 297
33101 Tampere

puhumattakaan sorateistä, joiden kunnostukseen on ollut todella niukasti rahoitusta. Vähäliikenteisiä teitä on ylläpidetty lähinnä päällysteitä paikkaamalla, pois lukien korjausvelkarahoituksella vuosina 2016–2018 toteutettavat kohteet.

Pirkanmaalla päällysteiden paikkauksiin kuluu noin kolmasosa päällysteiden ylläpidon perusrahoitusbudjetista. Joissain tapauksissa alemmallakin tieverkolla tulee raja vastaan, jolloin näitä vaurioita ei kannata enää paikkauksin hoitaa, vaan olisi edullisempaa päällystää koko tieosuus. Vähäliikenteisimmällä verkolla vaihtoehdoksi jää tällöin päällysteen purkaminen ja tien muuttaminen soratieksi.

Tiestön pitäminen nykykunnossa korjausvelkapaketin jälkeenkin edellyttäisi jatkuvaa vuotuista lisärahoitusta tienpitoon Pirkanmaalla noin 8-9 miljoonaa euroa eli noin 25 % nykyistä peruskehystä enemmän. Vuoteen 2019 mennessä tuo tarve nousee tieverkon kunnon heikentyessä ja hintojen noustessa jo 13 miljoonaan euroon.

LVM:n kehykset 2018-2021

Julkisen talouden suunnitelmassa esitetään LVM:n hallinnonalan perusväylänpitoon noin 100 miljoonan euron vähennystä vuosille 2018–2021. Pirkanmaan nykyinen väylänpidon rahoitustaso ilman erillisrahoitusta (korjausvelkaohjelma ja 364-paketti) on 34,4 miljoonaa euroa vuodessa. Kehyksen mukainen rahoitus tarkoittaisi Pirkanmaalla pahimmillaan yli 8 % rahoituksen vähenemistä eli noin 31,5 miljoonan euron rahoitusta.

Tieverkon hoidon taso on sidottu pitkillä 5-7 vuoden sopimuksilla ja niiden kustannusvaikutus on noin 16 miljoonaa euroa. Lisäksi energiakustannuksia ja muita käytännössä pakollisia kuluja tulee noin 3 miljoonan euron edestä. Investointeja ei nykyiselläkään perusrahoituksella ole mahdollista tehdä, joten käytännössä rahoituksen laskusta aiheutuvat leikkaukset kohdistuvat päällysteiden ja siltojen ylläpitoon. Päällystysmäärät vähenevät nykyisestä noin 290 kilometristä vuodessa pahimmillaan noin puoleen ja näistäkin valtaosa olisi kevyitä toimenpiteitä, kuten urapaikkauksia. Tämä tarkoittaisi huonokuntoisten päällysteiden määrän tuplaantumista vuoteen 2022 mennessä. Nykyisin huonokuntoisia päällysteitä on Pirkanmaalla 490 km. Vuonna 2021 niitä on kehysten mukaisella rahoituksella lähes 800 km eli kolmasosa Pirkanmaan päällystetystä verkosta.

Maakuntauudistus

Parhaillaan laaditaan LVM:n johdolla maantielain uudistusta, jossa määritetään tarkemmin maakuntauudistuksen tuomat muutokset tiepidon ja liikenteen tehtävien hoitamiseen sekä henkilöstön sijoittumiseen maakuntiin.

Tällä hetkellä tienpidon ja liikenteen alueellisia tehtäviä hoidetaan yhdeksästä ELY-keskuksesta. Tienpidon hankintaan liittyviä tehtäviä hoidetaan neljältä hankinta-alueelta. Lisäksi valtakunnallisia erikoistumistehtäviä on hoidettu keskitetysti. Hallituksen esitysten ja sitä täydentävien linjausten yleisenä lähtökohtana on, että ELY-keskusten nykyiset liikennevastuualueen keskittämiset säilytetään.

Tienverkon omistuksen ja rahoituksen on tarkoitus säilyä valtiolla. Henkilöstö siirtyisi maakuntiin. Tienpidon tehtävien hoitamiseen tarvitaan ylimaakunnallista yhteistyötä,

jossa sovitaan kaikkien 18 maakuntien osasta tienpidon ja liikenteen tehtävien hoitamisesta 9 vastuumaakunnan toimesta. Valtakunnallisesti keskitetyt tienpidon tehtävät siirtyvät Liikenneviraston vastuulle ja aiemmin päätetyt liikenteen lupatehtävät siirtyvät heinäkuussa 2018 Trafiin.

Alustavasti on arvioitu, että vuonna 2019 perusväylänpidon rahoitusta osoitettaisiin noin 500 milj. euroa maakuntien käyttöön säilyttäen se kuitenkin Liikenne- ja viestintäministeriön momentilla. Maakuntakohtaista jakoperusteita ei ole vielä tehty. Asiaa valmistellaan LVM:ssä ja Liikennevirastossa maantielainuudistuksen yhteydessä. Pirkanmaan näkökulmasta valmistelussa tulisi ottaa huomioon ohjausmallin selkeys ja yhteisten liikenteellisten ja väyläomaisuuden hallintaa koskevien tavoitteiden huomioiminen, tasapuolinen liikenteelliset tarpeet huomioiva rahoituksen jakomalli sekä riittävä maakuntien välinen yhteistyö, jotta valtakunnallinen yhtenäisyys varmistetaan.

Lopuksi

Yhteenvetona voidaan tiestön kunnosta ja rahoituksen riittävyydestä esittää seuraavaa:

- Korjausvelkapaketin mahdollistama rahoitustaso olisi riittävä turvaamaan perusväylänpidon pitkäjänteisen kehittämisen ja mahdollistamaan korjausvelan asteittaisen vähentämisen.
- Kehysten mukaiset rahoitustason säästöt tulevat kohdistumaan verkon kunnon ylläpitämiseen. Kunto heikkenisi nopeasti ja jatkossa tilan korjaaminen tulee olemaan entistä vaikeampaa.
- Tienkäyttäjät ja etenkin ammattiautoilijat kaipaavat kipeästi parannusta liikenneolosuhteisiin. Satsaukset tieverkon kuntoon ovat nykytilanteessa erittäin kannattavia.
- Maakuntauudistuksessa tulee turvata tieverkon yhtenäisyys ja hyvä väyläomaisuuden hallinta.

Johtaja Juha Sammallahti