kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Eduskunnan liikennejaoston asiantuntilausuntopyyntö 23.10.2017 klo 14.00 mennessä

HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

Eduskunnan liikennejaosto on pyytänyt kokoukseensa 24.10.2017 kirjallista asiantuntijalausuntoa seuraavasta: *HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018, pääluokka 31.*

Kirjallinen asiantuntijalausunto pyydetään toimittamaan viimeistään kokousta edeltävänä arkipäivänä klo 14.00 mennessä.

Pohjois-Savon ELY-keskus lausuu näkemyksenään seuraavaa:

Nykyrahoituksesta ja sen suomista mahdollisuuksista

Pohjois-Savon ELY-keskus vastaan maanteiden tienpidosta Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnissa. ELY-keskukselle osoitettu perusväylänpidon rahoitus 2010-luvulla on ollut keskimäärin 75 M€ vuosittain. Rahoituksen suunta on ollut laskeva.

Vuonna 2017 Pohjois-Savon ELY-keskuksen perusväylänpidonrahoitus on noin 83 M€ sisältäen 15 M€ hallituksen myöntämien erillisrahoituspakettien (korjausvelkaohjelma vuosille 2016 - 2018 ja 364-ohjelma vuosille 2017 - 2019) rahoitusta - ilman näitä ELY-keskukselle osoitettu perusväylänpidon rahoitus vuonna 2017 on noin 68 M€.

Valtaosa ELY-keskuksen perusväylänpidon rahoituksesta käytetään maantieverkon hoitoon ja kunnon ylläpitoon. Paikallisiin investointihankkeisiin jää vain murto-osa, vuonna 2017 investointihankkeiden suunnitteluun ja toteuttamiseen voitiin kohdentaa 3,8 M€.

Vuodelle 2018 maanteiden tienpidon rahoitusnäkymät ovat edelleen laskusuunnassa. Perusväylänpidon rahoitusta Pohjois-Savoon, Pohjois-Karjalaan ja Etelä-Savoon on tulossa noin 66 M€, mistä 6 M€ on vielä em. erillisohjelmien rahoitusta. Paikallisten investointihankkeiden toteuttamiseen ja suunnitteluun arvioidaan jäävän noin 1 M€.

Käytännössä perusväylänpidon rahoitus ei mahdollista liikenneolosuhteita ja liikenneturvallisuutta parantavia eikä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja alueiden kehittämistä tukevia investointeja, vaan niiden toteuttaminen edellyttää aina erillisrahoitusta.

Huolimatta siitä, että maanteiden perusväylänpidon rahoitus kohdennetaan lähes kokonaan maanteiden kunnossapitoon ja hoitoon, maanteiden kunto on heikentynyt huolestuttavaa vauhtia; maanteiden korjausvelaksi on arvioitu noin 1,2 - 1,3 Mrd €. Erityisesti laajalla vähempiliikenteisellä maantieverkolla tienpitäjän vaihtoehdot turvata teiden liikennöitävyys ja infraomaisuuden arvon säilyminen käyvät vähiin. Huonokuntoisia päällystettyjä maanteitä joudutaankin yhä useammin muuttamaan sorapintaisiksi.

Riittävä, pitkäjänteinen rahoitus väyläomaisuuden kunnosta huolehtimiseksi ja liikenneinfran kehittämiseksi olisi kannattava investointi.

Perusväylänpidon rahoituksen riittämättömyys suhteessa yhteiskunnan tarpeisiin on jatkunut pitkään. Tilanteen korjaamiseksi tarvitaan pitkäjänteinen perusväylänpidon rahoitus, jotta väylänpitäjä pystyy suunnitelmallisella ohjelmoinnilla ja tehokkaalla hankkeiden toteutuksella lyhentämään korjausvelkaa. Siitä hyötyvät niin alueet kuin koko Suomi. Rahoituksen pitää mahdollistaa myös liikennejärjestelmän kehittämiseksi tarpeellisten alueellisten kehittämisinvestointien toteuttaminen.

Hallituksen päättämästä perusväylänpidon määräaikaisesta kohdennetusta rahoituksesta voidaan jo nyt todeta, että se tulee todelliseen tarpeeseen ja on mahdollistanut erityisesti elinkeinoelämälle tärkeiden yhteysvälien kunnostamisen. Jos "normaalia" vuotuista perusväylänpidon rahoitusta korotettaisiin korvausvelkaohjelman rahoituksen (200 M€/vuosi) verran, saisi väylänpitäjä nykyistä paremmat mahdollisuudet korjausvelan vähentämiseen sekä väylien käyttäjien liikkumis- ja kuljetusolosuhteiden tavoitteelliseen ja kustannustehokkaaseen kehittämiseen alueellisilla investoinneilla.

Perusväylänpidon ohella tulee edelleen muistaa suuret väyläverkon kehittämishankkeet ja niiden toteuttamiseen varautuminen. Molempia tarvitaan - vastuullista huolehtimista nykyisestä omaisuudesta sekä suunnitelmallista varautumista tuleviin kehittämistarpeisiin.

Joukkoliikenteen rahoituksen väheneminen on johtanut palvelutason heikkenemiseen ja kehitys jatkuu samansuuntaisena. Liikennepalvelulain voimaantulo 1.7.2018 tuo muutoksia liikenteen markkinoihin ja toimivaltaisen viranomaisen toimintaan. Taksisääntelymuutokset saattavat edellyttää yhteiskunnan erityistoimia haja-asutusalueen palvelutason ylläpitämiseksi.

Hallinnonalan tavoitteena on digitalisaatioon, automatisaatioon ja tietoon perustuvien uusien liikkumispalvelujen syntymisen mahdollistaminen. Näiden palveluiden perustaksi tarvitaan kunnossa oleva infra ja toimivat tietoliikenneyhteydet.

Maakuntauudistus ja alueellisen tienpidon tehtävien siirtäminen maakuntien yhteistyönä hoidettavaksi ei ratkaise riittämättömästä rahoituksesta aiheutuneita ongelmia. Riippumatta siitä, mitkä tahot väylänpidon tehtäviä hoitavat, tulee kulloisenkin rahoituksen vastata väylien käyttäjien (mm. elinkeinoelämän) ja viime kädessä yhteiskunnan tarpeita.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on ratkaissut Johtaja Tommi Huttunen.

JAKELU kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

TIEDOKSI Pohjois-Savon ELY-keskuksen johtoryhmä
yksikön päällikkö Airi Muhonen
yksikön päällikkö Mirko Juppi