Eduskunnan liikennejaosto

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

Asiantuntijalausunto

Teema: PL 31 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala, liikenneverkko

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 (25%) syntyy tällä alueella. Koko Suomen työpaikoista 40% sijaitsee Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella. Alueella asuu 2,0 miljoonaa ihmistä eli yli kolmasosa 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 eritysesti kuljetusintensiivisten teollisuuden ja kaupan alan toimijoita. Suurista liikennemääristä johtuen alueen tieverkko kuluu selvästi keskimääräistä nopeammin ja ylläpitotarpeet ovat tästä johtuen keskimääräistä suuremmat.

Menneinä kolmena vuosikymmenenä Suomen väestönkasvusta kolmeneljäsosaa on kohdistunut tälle alueelle ja vuoteen 2040 ulottuvissa väestöennusteissa kehityksen ennustetaan vielä entistäkin voimakkaammin painottuvan tänne. Tällaisella kehityksellä on hyvin merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia ja se synnyttää painetta alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Tiestön korjausvelka

Tällä hetkellä perusväylänpitoon on osoitettu merkittävää lisärahoitusta; erillinen valtakunnallinen korjausvelkaohjelma 600 milj.euroa vuosille 2016-2018 ja isoista kehittämishankkeista perusväylänpitoon siirretty Perusväylänpidon lisärahoitusohjelma 364 milj. euroa vuosille 2017-2019. Tästä lisärahoituksesta merkittävä osuus kohdistuu tienpitoon ja sillä saadaan merkittäviä vaikutuksia aikaan. Tieverkolle kertyneestä korjausvelasta sillä ei kuitenkaan saada vasta kuin murto-osa hoidettua.

Tällä hetkellä iso kysymys onkin, mitä tapahtuu näiden ohjelmakausien eli vuosien 2018/2019 jälkeen? Mikäli käytössä on vain nykyisen tasoinen perustienpidon rahoitus ilman lisäpanostuksia, niin tiestön korjausvelka lähtee välittömästi jälleen kasvuun ja nyt saadut hyödyt on pahimmillaan jo muutamassa vuodessa syöty.

Nykyisiin lisärahoitusohjelmiin kohteet nimettiin ja yksilöitiin heti ohjelmakauden alussa ja molemmissa lisärahoitusohjelmissa on Uudenmaan ELY:n osalta erittäin hyviä kohteita, joilla tuetaan sekä toimialueen että monilla hankkeilla myös koko valtakunnan elinkeinoelämää sekä parannetaan liikenneturvallisuutta. Pitkäjänteisen väylänpidon kannalta olisi kuitenkin vielä mielekkäämpää, että perusrahoituskehykseen tehtäisiin tasokorotus, joka mahdollistaisi rahoituksen joustavamman kohdentamisen vaikuttavimpiin kohteisiin.

Tiestön painumat Uudenmaan alueen haasteena ja liikenteen riskinä

Uudenmaan alueella on tiestöllä useita vakavia painumakohteita. Yksi merkittävimmistä on ollut Vt 1:llä Espoossa juuri Kehä III sisäpuolella sijaitseva Kirkkojärven painuma, jossa tulva aiheutti tien osittaisen sulkemisen hiljattain syksyn runsaiden sateiden seurauksena. Kohde on mukana korjausvelkaohjelmassa ja työt painuman korjaamiseksi parhaillaan käynnissä. Vastaavantyyppisiä kohteita on kuitenkin alueella useita muitakin. Esimerkiksi valtatiellä 7 Loviisassa on tien merkittävä painuma, jonka johdosta on jouduttu ~~nyt~~ moottoritien nopeusrajoitus laskemaan ko. kohdassa. Kohteen korjauskustannusarvio on useita miljoonia euroa. Käytössä oleva perustienpidon rahoitus ei anna mahdollisuuksia tämän tyyppisten kohteiden korjaamisen. Osaan näistä kohteista liittyy merkittäviä tienpidollisia riskejä, kun ei tarpeellisia korjaustoimenpiteitä kyetä tekemään oikea-aikaisesti.

Tienpidon rahoituskehys 2018

Perustienpitoon on osoitettu ensi vuodelle valtakunnallisesti 520 milj.euroa ilman erillisrahoitusohjelmia. Kuluvan vuoden osalta vastaava summa on 540 milj. euroa. Uudenmaan ELY:n osuus tästä on ensi vuonna 85,3 milj.euroa, kun kuluvana vuonna vastaava summa on 92,4 milj.euroa. Luonnollisesti lisärahoitusohjelmat ovat hyvin tärkeä lisä tienpidon rahoitukseen, mutta kun samalla ns. peruskehys vähenee jopa 7 miljoonalla eurolla (-8%), ei tämä voi olla näkymättä tiestön kunnon heikkenemisenä niillä tieosuuksilla, joiden kunnostaminen ei mahtunut mukaan erillisohjelmiin. Tieverkon nykykunnossa säilyttämiseen kuluvan vuoden 92 miljoonan rahoituskin on riittämätön.

Alueen kasvu ja investointitarpeet tieinfrastruktuuriin

Erityisesti Uudellamaalla alueen tienpitoon oman positiivisen haasteensa tuo alueen voimakas kasvu; sekä väestömäärällä että elinkeinotoiminnalla mitaten ja tämän johdosta alueella olisi erittäin paljon pienempiä ja myös isompia tieinfraan kohdistuvia investointitarpeita. Kuluvana vuonna tiestön parantamisinvestointeihin oli Uudenmaan ELY:lle osoitettu noin 1,5 milj. euroa ja ensi vuoden kehyksessä enää kolmannes tästä, reilut 0,5 milj. euroa. Jo tuo 1,5 miljoonaa euroa oli käytännössä liki olematon rahoitus. Puoli miljoonaa euroa ei mahdollista juuri muuta kuin hieman suunnittelua ja esimerkiksi muutaman suojatien keskisaarekkeen toteuttamisen, kun tarpeet infran kehittämiseen olisivat monikymmenkertaiset.

Erilaisia tieinfran parantamistarpeita ja –hankkeita on ELY-keskuksessa tunnistettu ja priorisoitu hankekoreihin jo vuosien ajan. Pitkälti alueen kasvusta seurausta olevia tarpeita on esimerkiksi pelkästään liittymien osalta satoja. Nykyinen investointirahoitus mahdollistaa vain jonkin yksittäisen pienen hankkeen toteuttamisen vuosittain. Vastaavia tarpeita olisi myös kevyen liikenteen väylillä, melusuojauksen toteuttamisessa ja monien muiden tienpidon tarpeisen osalta. Alueen kasvun mukana kehittyvä liikennejärjestelmä olisi tärkeä osa, joka turvaisi alueen elinvoimaisuuden myös jatkossa. Myös liikenneturvallisuudesta huolehtiminen edellyttäisi lisääntyvän väestön myötä liikenneympäristön parantamistoimia.

Yllä kuvattujen pienempien investointitarpeiden lisäksi alueella olisi tarvetta myös suuremmille tieinfrainvestoinneille, yhtenä esimerkkinä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys / Kehä IV, joka yhdistäisi valtatiet 3 (Hämeenlinnanväylä) ja 4 (Lahdenväylä) ja helpottaisi myös Kehä III:n ruuhkia sekä mahdollisesti poistaisi investointitarvetta Kehä III:lle. Muun muassa Helsingin seudun kasvu on synnyttänyt Kehä III:lle ja sen pohjoispuolelle paljon erilaisia logistiikkatoimintoja, jotka hyötyisivät uudesta yhteydestä.

Tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen / Raskaan liikenteen levähdys- ja palvelualueisiin liittyvät haasteet

Erilaiset raskaalle liikenteelle soveltuvat pysäköinti- ja palvelualueet ovat osa tieinfraa, joka mahdollistaa toimivan yhteiskunnan edellyttämien tavarankuljetusten hoitamisen lainsäädännön mukaisesti. Samaan tapaan kuin erilaiset vaihtopysäkit ja henkilöautojen sekä polkupyörien liityntäpysäköintialueet ovat oleellinen osa joukkoliikenneinfraa, joka mahdollistaa toimivat matkaketjut ja joukkoliikenteen käyttämisen myös silloin, kun aivan kotiovelta ei joukkoliikenteen kyytiin pääse. Valtiolla (mm. Tiehallinnolla aiemmin) on ollut selkeä rooli toteuttaa tiekäyttäjien, kuten raskaan liikenteen tarvitsemia levähdysalueita maantieverkolle. Nykyään nämä ns. kylmät levähdysalueet eivät enää vastaa palvelutasoltaan nykytarpeita eivätkä usein sovellu turvallisuuspuutteiden vuoksi pitkäaikaiseen yön yli pysäköintiin. Erityisesti Helsingin seudulla ja Uudellamaalla raskaalle liikenteelle soveltuvien alueiden puute on jo muodostunut merkittävästi ongelmaksi. Lainsäädännön ja liikenneturvallisuuden edellyttämiä ja palvelutasoltaan nykytarpeita vastaavia alueita ei Uudellamaalla ole tarpeeksi.

Kustannus- ja vastuunjakomallin muodostaminen uusien raskaan liikenteen levähdys- ja palvelualueiden toteuttamiseksi on osoittautunut hyvin haasteelliseksi. Esimerkiksi kaupungit eivät näe rooliaan problematiikan ratkaisemisessa eivätkä koe olevansa osapuolia kustannusjaosta keskusteltaessa, vaikka tarpeet ovat osin kaupunkien kasvun seurausta samaan tapaan kuin joukkoliikenteen liityntäpysäköintitarpeet. Raskaan liikenteen taukopaikkaongelmaa ei kuitenkaan ratkaista pelkästään valtion ja yksityisten tahojen toimesta, vaan tarvitaan monen osapuolen yhteistyötä. Samaan aikaan käyttäjiltä (mm. elinkeinoelämän kuljetukset, kuljetustenantajat ja –suorittajat sekä SKAL) tulee viestiä alueiden akuutista tarpeesta ja ongelmien pahenemisesta. Sujuvat ja kustannustehokkaat toimitusketjut edellyttävät raskaalle liikenteelle soveltuvia palvelu- ja levähdysalueita ja toisaalta lainsäädäntö ja liikenneturvallisuus edellyttävät pitämään taukoja. Joukkoliikenteen liityntäpysäköintialueiden osalta Helsingin seudulla ollaan toteutus- ja kustannusjakomallin muodostamisessa pidemmällä kuin tavaraliikenteelle välttämättömien riittävän palvelutason omaavien levähdysalueiden osalta. On kuitenkin selvää, että ELY-keskuksen toimet ja nykyinen rahoitus eivät yksin riitä näiden ongelman ratkaisemisessa.

23.10.2017

Pitkäjänteisyyttä tienpitoon kaivataan

Pitkäjänteisyys ja valtakunnallinen tarkastelu ovat rahoituksen kohdentamisessa tärkeää, jotta pystytään edistämään kokonaisuuden kannalta merkittävimpiä kohteita ja kyetään valitsemaan vaikuttavimmat kohteet toteutukseen. Monien hankkeiden suunnitteluperiodi kestää useita vuosia erilaisine hallinnollisine käsittelyineen ja mahdollisine valitusaikoineen. Muun muassa tämän vuoksi pitkäjänteisyys tienpidossa olisi ensi arvoisen tärkeää.

.

Uudenmaan ELY-keskus