Liikennejaosto
Eduskunnan valtionvarainvaliokunta
sanna.turpeinen@eduskunta.fi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 7.2.2018

Tiestön talvihoidon tila sekä kehittämis- ja rahoitustarpeet

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue vastaa Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maanteiden tienpidosta.

Maantieverkkoa ELY-keskuksen toimialueella on noin 16 000 kilometriä (noin 20,5 % koko maantieverkosta) ja sen liikennesuorite on noin 13 % koko maan suoritteesta. Teistä päällystettyjä on noin 8 500 kilometriä ja sorapintaisia noin 7 500 kilometriä. Noin 80 % on luokiteltu kahteen alimpaan talvihoitoluokkaan (II ja III).

Talvihoidon tilasta ja haasteista Itä-Suomessa

Vilkkaimmin liikennöidyllä, korkeimpiin talvihoitoluokkiin (Is, I, Ib) luokitellulla tiestöllä talvihoidon tila on pääosin kunnossa, tilapäisiä ongelmia aiheutuu lähinnä poikkeuksellisissa kelitilanteista. Suurimmat haasteet ja ongelmat ovat vähempiliikenteisellä tieverkolla, varsinkin ns. välitieverkolla, jolla kulkee paikoitellen paljon raskasta liikennettä.

Viimevuosina talvet ovat poikenneet merkittävästi siitä, mihin aikaisempina vuosikymmeninä on totuttu. Talviajan maantieliikenteen kannalta edulliset pakkasjaksot ovat lyhentyneet ja lämpötilat ovat vaihdelleet useammin nollan molemmin puolin. Ilmatieteen laitoksen havaintojen mukaan sydäntalvella 2016 - 2017 ns. jäätymispisteen alituksia (lämpötila laski nollan alapuolelle) tapahtui Itä-Suomessa 33 % useammin kuin 1981 - 2010 keskimäärin. Talvikaudella 2017 - 2018 loka-tammikuussa jäätymispisteen alituksia tapahtui Itä-Suomessa 52 % useammin kuin 1981 - 2010 loka-tammikuussa keskimäärin. Samanaikaisten vesi- ja räntäsateiden myötä poikkeuksellisen liukkaita kelejä on ollutkin useammin.

Muutoksesta kertoo myös tienpitäjän saamien tienkäyttäjäpalautteiden voimakas kasvu: loka-tammikuussa 2016 - 2017 tienkäyttäjän linjalle soitettiin 4918 Pohjois-Savon ELY-keskukselle osoitettua palautetta, loka-tammikuussa 2017 - 2018 palautteiden määrä oli 8997 (kasvua 83 %).

Pääteillä liukkauden torjuntaan käytetty suola on tehokkaampaa ja halvempaa kuin runsas auraus tai hiekoitus. Kun vaatimukset kasvavat ja määrärahat reaalisesti vähenevät, on riskinä suolan käytön lisääntyminen ympäristöarvojen kustannuksella. Toisaalta suolaa ei voida käyttää liukkauden torjuntaan kuin vilkkailla teillä, sillä edellytyksenä on riittävä liikennemäärä, jotta tie kuivu. Lisäksi vähäliikenteisellä tieverkolla yleisesti käytetty päällystetyyppi (ns. kevytpäällyste) ei kestä suolausta.

Talvella lumipintaisena kunnossapidettävällä tieverkolla (hoitoluokat II ja III) hankalat, paikoin jopa vaarallisen liukkaat keliolosuhteet ovat yleistyneet. Talvihoidon valtakunnallisesti yhteiset laatuvaatimukset sekä niiden mukaisesti hankitut kunnossapidon alueurakat eivät ole kaikissa tilanteissa pystyneet reagoimaan tienkäyttäjien toiveisiin ja tarpeisiin riittävän nopeasti - esimerkkisi hoitoluokissa II ja III liukkauden torjunnan toimenpideaika on 6-8 tuntia, jonka mukaisesti myös alueurakoiden resurssit on mitoitettu.

Maanteiden kasvava korjausvelka vaikeuttaa myös talvihoidon laatuvaatimusten mukaista toteutusta. Vuotuisista päällystämisistä huolimatta Itä-Suomen huonokuntoisten päällystettyjen maantieosuuksien kokonaismäärän ennustetaan kasvavan vuoden 2018 loppuun mennessä 1350 kilometriin (vuoden 2010 lopussa 780 km). Päällysteen urat ja vauriot heijastuvat talvihoitoon. Esimerkiksi kevytpäällysteisillä maanteillä, joita ei siis suolata, sallitaan laatuvaatimusten mukaan korkeintaan 2 senttimetriä paksu jääpolanne. Jos tiessä on jääpolanteeseen liikenteen vaikutuksesta syntyvän ajouran lisäksi päällysteuraa ja reikiä, voi tienkäyttäjän todellisen ajouran kokonaissyvyys olla päällysteuran syvyydestä riippuen pahimmillaan useita senttimetrejä - vaikka polanneuran ollessa korkeintaan 2 senttimetriä tie onkin laatuvaatimusten mukaisessa kunnossa.

Myös asiakkaiden vaatimukset ovat kasvaneet. Elinkeinoelämälle ja teollisuudelle kuljetusten nopeus, varmuus ja ennakoitavuus ovat entistäkin tärkeämpiä kilpailutekijöitä. Ihmiset arvostavat vapaa-aikaansa aikaisempaakin enemmän, matkustamiseen halutaan käyttää mahdollisimman vähän aikaa ja ajoneuvotekniikka on kehittynyt. Valtaosa tienkäyttäjistä osaa suhteuttaa ajonopeutensa vallitseviin keli- ja liikenneolosuhteisiin, mutta joukosta erottuu niitäkin, jotka näyttävät ajattelevan matkan taittuvan samalla nopeudella ja samassa ajassa kelistä ja vuodenajasta riippumatta.

Maanteiden talvihoidon kehittämistarpeet ja tienpidot rahoitustarpeet

Liikenneviraston yhdessä ELY-keskusten kanssa käynnistämään talvihoidon laatuvaatimuksien ja urakointimallien kehittämiseen kohdistuu paljon odotuksia. Tavoitteena on helpottaa tilannetta siten, että jatkossa hoitotoimenpiteiden kohdentaminen on joustavampaa ja reagoisi nopeammin muuttuviin keliolosuhteisiin. Tämä työ on tärkeää ja ansaitsee täyden huomion. Näin suuren muutoksen suunnitteluun ja toteutukseen tarvitaan kuitenkin vähintään 5-6 vuotta, koska nykyiset urakat ovat kestoltaan 5-vuotisia. Lisäksi huolena on, että urakkamallien muutoksesta

huolimatta laajalla vähäliikenteisellä verkolla ei täysin pystytä vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin, ellei talvihoitoon osoiteta myös lisärahoitusta.

Perusväylänpidon rahoituksesta voi olla vain huolissaan. Toimintaa kehitetään, säästöjä haetaan ja investointien elinkaari pyritään pitämään ylläpidon ja hoidon keinoin mahdollisimman pitkänä. Korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi on turvauduttu väyläverkon kehittämiseen varattuun rahoitukseen. Vuoden 2018 alussa teiden talvihoitoon osoitettiin lisärahoitusta, joka kuitenkin pienentää muuhun tienpitoon, kuten esimerkiksi päällysteiden uusimiseen, käytettävää rahoitusta.

Jossain tulee vastaan se raja, ettei käytettävillä resursseilla saada enempää aikaiseksi. Tienpidossa tämä raja on jo ylitetty. Perusväylänpitoon tarvitaan korjausvelan pienentämiseksi ja tienkäyttäjien tarpeisiin vastaamiseksi riittävä ja pitkäjänteinen rahoitus. Lisäraha tienpitoon ei olisi pelkkä kuluerä, vaan investointi yhteiseen kansalliseen (käyttö)omaisuuteen. Korjausvelkaa ei ole tarkoituksenmukaista maksaa kokonaan pois, mutta sen kehittymisen suunta on tärkeä saada käännettyä laskuun - ja pidemmällä ajanjaksolla velan määrä pitää maksaa kestävälle tasolle.

johtaja Tommi Huttunen

JAKELU Eduskunnan valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

TIEDOKSI Pohjois-Savon ELY-keskus, johtoryhmä
Pohjois-Savon ELY-keskus, L-vastuualueen johtoryhmä