Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

10.10.2018

Eduskunnan liikennejaosto

Lausuntopyyntö, Kirjallinen asiantuntijalausunto, Eduskunnan liikennejaosto, 11.10.2018 klo 11:00

Budjetti 2019 ja väylänpidon pahimmat kipupisteet ja resurssien riittävyys

Asia: HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueet antavat asiakohdassa mainitusta seuraavan yhteisen lausunnon:

Vuoden 2019 talousarvioesityksen perusväylänpidon rahoitus on riittämätön. Pahimmaksi kipupisteeksi muodostuu päällysteiden kunnon turvaaminen. Liikennevirasto on arvioinut rahoituksen riittävän pääteille ja osalle keskivilkasta verkkoa. Tilanne voi olla vieläkin huolestuttavampi, sillä pahimmillaan jopa kolmasosa päällystysrahoituksesta joudutaan käyttämään paikkauksiin lain edellyttämän minimitason turvaamiseksi. Lisäksi korjausrahoitusta käytetään tiemerkintöihin ja muihin akuutteihin hoitotoimenpiteisiin.

Päällysteiden ylläpidon rahoitustason merkittävä pienentyminen tarkoittaa päällystysteiden korjausmäärien vähenemistä jokseenkin puoleen vuoden 2018 tasosta. Rahoitustasosta johtuen joudutaan turvautumaan kestoiältään heikompiin toimenpiteisiin, vaikka päätietkin kuljetusten lisääntyessä ja painojen kasvaessa kaipaisivat rankempiakin toimenpiteitä. Tämän seurauksena myös pääteiden kunto heikkenee. Muulla tieverkolla ei varsinaisia korjauksia kyetä juurikaan tekemään, vaan lähinnä ensiaputyyppisiä toimenpiteitä eli käytännössä paikkauksia.

Korjausvelkarahoituksen ansiosta tieverkon kunnon heikkenemistä saatiin väliaikaisesti hidastettua ja pystyttiin tekemään kestävämpiä toimenpiteitä. Vuoden 2019 rahoitustasolla huonokuntoisten päällysteiden määrä tuplaantuu pahimmillaan neljässä vuodessa ja kunto heikkenee kiihtyvällä vauhdilla. Vaikka vuonna 2022 päällystysrahoitus tuplattaisiin, kestäisi nykytasonkin saavuttaminen moninkertaisesti kauemmin. Ongelmia pahentaa edelleen ostovoiman heikkeneminen. Kuntopuutteet näkyvät ajo- ja kuljetuskustannusten lisääntymisenä sekä turvallisuuden heikkenemisenä.

Sekä huonokuntoisten että painorajoitettujen siltojen määrä tulee lisääntymään. Tällä hetkellä noin 450 sillalla on painorajoitus. Ajoneuvojen kokonaismassoja nostaminen nykyisestä 76 tonnista tarkoittaa painorajoitettujen siltojen määrän lisääntymistä huomattavasti ja niitä voi tulla jopa runkoverkkoasetuksen luonnoksessa ehdotetuille runkoteille. HCT-kuljetusten lisäämiselle on paineita, mutta monilla pääteillä on siltoja, jotka estävät raskaammat kuljetukset. Jatkossa korjaustarpeet lisääntyvät siltojen ikäjakauman mukaisesti. Siltojen korjausten viivyttäminen tarkoittaa kalliimpia korjauksia tulevaisuudessa. Lisäksi korjausikään tulee suuria siltoja, joiden

korjaamiseen yksittäisen ELY-keskuksen rahoitus ei riitä, vaan niihin tarvitaan erillisrahoitusta.

Kelirikkoon osoitettu lisärahoitus helpottaa sorateiden tilannetta ja runkokelirikkokorjauksia voidaan tehdä kohtuullisesti. Viimeaikaisten sääolosuhteiden johdosta pintakelirikosta on myös tullut ympärivuotinen ongelma.

Varusteiden ja laitteiden lisääntyviin korjaustarpeisiin on mahdoton vastata. Esimerkiksi rumpujen korjaustarpeita on paljon ja lakiuudistuksen myötä myös liittyvien yksityisteiden rummut tulivat tienpitäjän vastuulle.

Talvihoidon lisärahoitus on tervetullut, mutta sen kertaluonteisuus aiheuttaa ongelmia sitouduttaessa luokkamuutoksiin useampivuotisissa urakoissa. Muutokset kesken urakoiden ovat kalliita eikä jatkorahoituksesta ole varmuutta. Pelkona on, että vuonna 2020 talvihoidon lisäkustannukset kutistavat päällystysrahoituksen olemattomiin. Luokkakorotuksia joudutaan mahdollisesti tarkastelemaan uudelleen, mikäli tuleva rahoitustaso jää alhaiseksi. Talvihoitoluokitusten nostaminen on osittain tehotonta etenkin tieverkon huonon kunnon vuoksi. sillä laatuvaatimusten mukaista tasoa ei voida huonokuntoisilla teillä saavuttaa. Talvihoitoa tulisi kehittää pitkäjänteisesti ja uusien toimintalinjojen mukaisesti parantamalla laadunhallintaa. Tämän jälkeen voidaan uusissa urakkamuodoissa säätää palvelutasoa tehokkaammin rahoitustason mukaiseksi.

Vuoden 2019 alusta ajoneuvojen mittarajoja on tarkoitus kasvattaa. Esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmien kokonaispituutta on tarkoitus kasvattaa 25,25 metristä 34,5 metriin. Talousarvioesityksessä on esitetty tavoitteita nykyistä pidempien ajoneuvoyhdistelmien kulkua rajoittavien rakenteiden poistamiseksi, mutta minkäänlaista rahoitusta niille ei ole osoitettu.

Esitetty rahoitustaso ei mahdollista alueellisesti ohjelmoitavia investointeja. Kuntien ja muiden toimijoiden kanssa tehtäviin yhteistyöhankkeisiin ELY-keskuksilla ei ole mahdollista osallistua, vaan hankkeiden kustannukset kohdistuvat kokonaan muiden osapuolten maksettavaksi, mikäli he kokevat saavansa niistä hyötyä. Todennäköisesti näiden hankkeiden eteneminen hidastuu tai pysähtyy kokonaan.

Talousarvioesityksessä 2019 ei ole myöskään esitetty lainkaan uusia tieverkon kehittämishankkeita. Liikenneturvallisuuden positiivisen kehityksen varmistaminen ja konkreettisesti liikennekuolemien vähentäminen sekä elinkeinoelämän kuljetusten kilpailukyvyn turvaaminen edellyttävät myös toimintaympäristön jatkuvaa kehittämistä tieverkolla.

Lakiuudistusten tavoitteena on ollut väyläpolitiikan pitkäjänteisyyden kehittäminen. Talousarvioesitys 2019 ja rahoituskäytäntö eivät tue pitkäjänteisyyttä. Eduskunnan parlamentaarisessa työryhmässä yksimielisesti esittämää lisärahoitustarvetta ei ole esityksessä huomioitu. Pitkäjänteisyyttä ja tehokkuutta parantaisi, jos budjetin rahoitusosuus olisi suurempi tai rahoitus tulisi mahdollisimman suurelta osin siten, että se olisi alueilla ajoissa suunniteltavissa pohjautuen tienkäyttäjien tarpeisiin ja kattavaan tietoon tieverkon tilanteesta.

10.10.2018

Valtakunnallisesti päätettyjen erillisohjelmien osalta tulisikin ottaa huomioon toimintaympäristön muutokset ja tieverkon tarpeet sekä toimenpiteiden vaikuttavuus. Rahoituksen käytön tehokkuutta voitaisiin kuitenkin valtakunnallisesti ohjata vaikuttavuuskriteerein ja tavoittein. Talousarvionkin tavoitteissa tulisi jatkaa tiestön kunnon seurantaa konkreettisin mittarein.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueiden johtajat

Tommi Huttunen
Jyrki Karhula
Jukka Lehtinen
Timo Mäkikyrö
Tuovi Päiviö
Juha Sammallahti
Matti Vehviläinen
Jaakko Ylinampa
Anders Östergård