Eduskunnan liikennejaosto
valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020, eduskunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 8.10.2019

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen asiantuntijalausunto talousarvioesityksestä vuodelle 2020

Lappi poikkeaa monella tavalla muusta Suomesta. Lapin pinta-ala on lähes kolmasosa koko Suomesta, mutta asutusta on vähän. Muuhun maahan verrattuna etäisyydet ovat pitkiä. Koska muita kulkumuotoja ei juuri ole, maantieverkon kunnolla on suuri merkitys Lapin eri osien saavutettavuudelle.

Lappi on Suomen neljänneksi suurin vientimaakunta viennin arvolla mitaten, vaikka matkailu ei ole mukana tilastoissa. Lapin vientiteollisuus on erittäin vahvaa etenkin Kemi-Tornio alueella, joka tuottaa noin 7 % Suomen viennistä. Kemin Ajoksen meriväylän syventämistä on odotettu pitkään, joten on ilahduttavaa, että talousarvioesitykseen on varattu valtuus sen suunnitteluun.

Talousarvioesityksessä ehdottoman positiivista on perusväylänpidon rahoitustason nosto. Talousarvioesityksen mukaisen rahoitustason säilyttäminen jatkossa mahdollistaisi tieverkon pitkäjänteisen ylläpidon. Toivottavaa on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma varmistaa korotetun perusväylänpidon rahoitustason jatkuvuuden ja määrittää tahtotilan sen suuntaamiseen. Myös joukkoliikenteen ja yksityistieavustusten määrärahoihin tehdyt korotukset tulevat tarpeeseen, mutta vielä ei ole tietoa, miten ne jakautuvat ELY-keskuksille.

Viime vuosina raskaan liikenteen massat ja mitat ovat kasvaneet, mikä on lisännyt tieverkon rasitusta ja painorajoitettujen siltojen lukumäärää. Myös ilmastonmuutos aiheuttaa olosuhteita, jotka lisäävät tieverkon vaurioitumista ja muun muassa kelirikkoajan painorajoituksia. Tienkäyttäjien odotukset ovat nousseet teiden palvelutason suhteen erityisesti talvella. Samaan aikaan perusväylänpidon rahoitus on pysynyt liian pienenä ja sen ostovoima on heikentynyt. Muun muassa nämä ovat syitä, joiden vuoksi perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus on tarpeellinen.

Koska perusväylänpidon rahoitus on ollut liian pieni jo pitkään, tieverkko on päässyt monin paikoin niin huonoon kuntoon, ettei pelkkä päällystäminen

riitä, vaan joudutaan tekemään järeämpää korjausta. Keveimmän mahdollisen päällystystoimenpiteen sijasta on lisättävä tien kantavuutta sen rakennetta parantamalla tai lisäämällä päällysteen paksuutta. Tämä koskee erityisesti alempaa tieverkkoa, jonka korjausta on jouduttu laiminlyömään alhaisen rahoitustason vuoksi viime vuosina.

Tänä vuonna päällystetään noin 70 kilometriä ja ennuste ensi vuoden päällystepituudeksi on noin 130 kilometriä. Suunta on siis oikea. Tästä huolimatta ennuste näyttää, että huonokuntoisten päällystettyjen teiden kilometrimäärä edelleen kasvaisi ensi vuonna. Korjausvelan määrää ei kuitenkaan voi tarkastella pelkästään kilometrimäärän avulla, koska jotkin tieosuudet vaativat perusteellisempaa ja kalliimpaa korjausta kuin toiset. Ensi vuoden päällystekohteet vaativat pääasiassa järeämpiä toimenpiteitä, mikä pienentää korjattavaa kilometrimäärää. Järeämmät toimenpiteet ovat kuitenkin päällysteen elinkaarikustannusten kannalta edullisin tapa. Korjausvelka vähenee tulevien vuosien aikana, jos perusväylänpidon rahoitustaso pysyy vähintään talousarvioesityksen mukaisena ja siitä kyetään kohdistamaan riittävän paljon päällysteiden korjaukseen.

Huonokuntoisten siltojen lukumäärä kasvaa tänä vuonna, mutta ensi vuonna määrä vähenee. Siltojen korjausvelkaa saadaan pienennettyä perusväylänpidon rahoitustason noustessa. Lapin maantieverkon tievalaistusta sekä muita varusteita ja laitteita ei ole kyetty saneeraamaan riittävästi viime vuosina, eikä tilanne näytä paranevan vielä ensi vuonna. Toisaalta tieverkon rakenteiden ja päällysteiden korjaaminen on kiireellisempää liikennöitävyyden kannalta.

Perusväylänpidon lisärahoituksella toteutetaan myös tarpeellisia investointeja. Vaikka investoinnit ovat tarpeellisia, pitää huomata, että ne eivät vähennä korjausvelkaa yhtä tehokkaasti kuin olemassa olevan tieverkon korjaaminen. Investoinnit ovat tervetulleita, mutta niiden ei pitäisi liiallisesti vähentää rahoitusta tieverkon korjaamisesta. Lisärahoituksen kohdentamiseen investointeihin ja nykyisen tieverkon korjaamiseen pitäisi löytää järkevä tasapaino.

Samalla kun perusväylänpidon rahoitus nousee, ELY-keskusten Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueiden toimintamenomäärärahat jatkavat vähenemistään. Tämä aiheuttaa haasteita jo nyt niukan henkilöstöresurssin riittävyydelle ja lisännee ulkopuolisten hankintapalveluiden käyttämistä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on ratkaissut johtajan poissa ollessa yksikön päällikkö Olli Mourujärvi.

Jakelu

Eduskunnan liikennejaosto
Lapin ELY-keskuksen L-vastuualueen johtotiimi

Tämä asiakirja KEHA/3386/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/3386/2019 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Mourujärvi Olli 16.10.2019 08:32