Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

16.10.2019

KEHA/3386/2019

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020

## Perustienpidon painopisteet vuoden 2020 talousarvioesityksessä, asiantuntijalausunto

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus vastaa valtion maanteistä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien alueella. ELY-keskuksen toimialueella on noin 12 800 kilometriä valtion maanteistä eli noin 16,5 % kaikista maanteistä. ELY-keskuksen kymmenen toimintavuoden aikana maantieverkon korjausvelka on kasvanut tasaisesti. Esimerkiksi huonokuntoisten päällystettyjen maantieosuuksien kokonaispituus on kasvanut vuoden 2016 noin
1 000 kilometristä vuoden 2019 noin 1 300 kilometriin. Korjausvelan kasvun taustalla on tarpeisiin nähden liian niukkojen määrärahojen ohella maanteiden lisääntynyt kuormitus, kun liikennemäärien ja raskaan liikenteen massat ovat kasvaneet. Sääolot ovat muuttuneet vaihtelevimmiksi ja esimerkiksi syksyt ovat aiempaa lämpimämpiä, mikä lisää kelirikko-ongelmia ja aiheuttaa myös syyskauden liikennettä rajoittavia väliaikaisia painorajoituksia. Myös talvet ovat muuttuneet leudommiksi, mikä on lisää ns. kosteiden kelien määrää ja siten nopeuttaa mm. maanteiden päällysteiden rapautumista.

Maantiesiltoja ELY-keskuksen alueella on noin 2100 kappaletta, joista huonokuntoisia on 70 kappaletta ja painorajoitettuja 64 kappaletta. Suurin osa silloista on rakennettu 1960- ja 1970 luvuilla ja ne ovatkin tulossa lähivuosien aikana peruskorjattavaksi tai uusittavaksi. Painorajoitettujen siltojen määrä on kasvanut. Soratieverkolla korjausvelka näkyy mm. tierakenteiden heikentyneenä kantavuutena, kulutuskerrospuutteina, kelirikko-ongelmina sekä kuivatuksen puutteina. Lisäksi ajoneuvoyhdistelmien kokonaispainon nousu 60 tonnista 76 tonniin jää alemmalla tieverkolla monin osin hyödyntämättä siltojen painorajoitusten vuoksi.

Vuoden 2020 talousarvioesitykseen sisällytetty, parlamentaarisen liikennetyöryhmän esityksen mukainen 300 M€ perusväylänpidon tasonkorotus on tarpeellinen, ja pitkäjänteisellä rahoituspolitiikalla pystytään varmistamaan myös kestävä ja pitkäjänteinen tienpito. Hallitusohjelman mukaisesti pysyvällä tasonkorotuksella varmistettaisiin, ettei korjausvelka enää kasva ja olemassa olevaa korjausvelkaa pystytään vähentämään. Aiempina vuosina maanteiden korjaaminen on tapahtunut pääosin päätieverkolla, minkä vuoksi alemman tieverkon kunto on heikentynyt huomattavasti. Lisäksi aiempina vuosina rahoituksen vähyys on johtanut olemassa olevaa tarvetta kevyempiin korjaustoimenpiteisiin,

minkä vuoksi jatkossa joudutaankin tekemään ns. järeämpiä parantamistoimenpiteitä eli korjattavien teiden ja siltojen määrä ei heti tulisi kasvamaan samassa suhteessa rahoituksen kasvuun verrattuna. Rahoitustason nosto mahdollistanee jatkossa korjausten toteuttamisen myös alemmalle tieverkolle. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimialueella on harva päätieverkko, minkä vuoksi elinkeinoelämän kuljetukset joutuvat käyttämään merkittävässä määrin alempaa tieverkko päästäkseen pääteille. Esimerkiksi puukuljetukset Ylä-Kainuusta Kemin paperitehtaille tapahtuvat pääosin seutu- ja yhdysteillä, esimerkiksi noin 300 kilometrin matkasta 200 kilometriä on seutu- ja yhdysteitä. Lisärahalla tavoitellaan lisäksi muita tärkeitä vaikutuksia, kuten elinkeinoelämän kuljetusten pullonkaulojen poistamista, päästöjen vähentämistä sekä liikenneturvallisuuden ja alueellisen saavutettavuuden parantamista. Vuoden 2020 perusväylänpidon rahoituksen kohdistamisesta alueille on vasta alustavia tietoja, joten ELY-keskuksella ei ole vielä mahdollisuutta arvioida, missä määrin se pystyy vähentämään maanteiden korjausvelkaa vuoden 2020 toimillaan. Jos lisärahoitusta ohjataan huomattavassa määrin muualle kuin tieverkon ja siltojen korjaamiseen, korjausvelan määrää pystytäkään vähentämään.

Kevyt liikenne on todellinen vaihtoehto henkilöautoliikenteelle taajamissa. Talousarvioesityksen panostukset kävelyn ja pyöräilyn tukemiseen ovatkin tervetulleita. Rahoituksen kohdentamisessa on perusteltua tavoitella ei-toivotun ilmastonmuutoksen hidastamista tukevia ratkaisuja. Joukkoliikenne tarjoaa useille tienkäyttäjille todellisen vaihtoehdon henkilöautoilulle kaupunkiseuduilla ja niiden välisillä matkoilla. Taajama-alueiden ulkopuolella ja erityisesti harvaan asutuilla alueilla henkilöauto on kuitenkin edelleen monelle ainoa vaihtoehto työ- ja asiointimatkoilla. ELY-keskuksen toimialue on laaja ja pääosin harvaanasuttua, joten myös talousarvioesityksen panostukset joukkoliikenteeseen ja yksityisteihin tulevat todelliseen tarpeeseen.

ELY-keskusten henkilöstömäärä ja toimintamenomäärärahat ovat jatkaneet vähenemistään vuoden 2015 YT-prosessin jälkeenkin. Hallitusohjelman linjausten toteutuminen väylänpidossa lisää henkilötyömäärän tarvetta ja lisää ulkopuolisten hankintapalveluiden käyttämistä, ellei ELY L-henkilöresursseja voida vastaavasti lisätä. Kun henkilöresurssiohjaus on TEM-hallinnonalan vastuulla ja väylänpidon resurssiohjaus on LVM-hallinnonalan vastuulla, yhtälö on haastava. Jos tarvittavia henkilöresurssilisäyksiä ei saada ELY-organisaatioon, joudutaan yhä enemmän tukeutumaan ostopalveluihin. Nämä henkilöresursseja korvaavat ostopalvelut rahoitetaan väylänpidon rahoituksella. Riittävän osaamisen ja asiantuntemuksen säilyttäminen ELY-keskusten liikenteen ja tienpidon tehtävissä on myös turvattava, mikä tarkoittaa riittävän toimintamenorahoituksen varmistamisen TEM-hallinnonalalla.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on ratkaissut yksikön päällikkö Risto Leppänen.

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

Leppänen Risto 16.10.2019 09:49