Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä

HE 41/2023 Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024, Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 18.10.2023

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto hallituksen esitykseen valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023). Lausuntopyynnön teemana on erityisesti talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet mukaan lukien perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Perusväylänpidon rahoituksen niukkuus jatkuu – korjausvelkarahoitus korjaa tilannetta

Ilman korjausvelkaohjelman lisärahoitusta tienpidon TAE 2024 -kehysnäkymät ovat Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun näkökulmasta niukat tarpeisiin nähden. Rahoituskehyksen pitäisi olla selvästi esitettyä korkeammalla tasolla. Vuonna 2021 alkanut voimakas kustannustason nousu on heikentänyt merkittävästi rahoituksen ostovoimaa ja lisännyt entisestään perustienpidon rahoituksen niukkuutta.

Perusväylänpidossa painotus TAEn mukaisesti liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimiin toimiin sekä korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja vähentämiseen on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen mielestä perusteltu linjaus. Kuitenkin alueella pitäisi olla mahdollisuus toteuttaa myös elinkeinoelämän, kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden tarpeita palvelevia pieniä perusväylänpidon investointeja. Nyt näitä investointeja pystytään tekemään käytännössä vain erillisrahoitusten (MAL, Jakovara, EAKR) turvin. Uuden MAL-ohjelmakauden sopimukset päästäneen allekirjoittamaan vasta ensi kesän kynnyksellä, jolloin uusia MAL-hankkeita ei vuonna 2024 vielä käynnistyne. Useimmissa edellä mainituissa erillisrahoitetuissa kohteissa tarvitaan valtion rahoituksen lisäksi myös kuntarahoitusta, jopa merkittävässä määrin.

Korjausvelkarahoitus pysäyttää hetkellisesti päällysteiden kunnon heikkenemisen

Pitkään jatkunut tienpidon rahoituksen niukkuus on näkynyt tieverkon korjausvelan huomattavana kasvuna ja erityisesti alemman tieverkon päällystettyjen teiden heikentyneessä kunnossa. TAEn mukaisesti Hallitusohjelmaan kirjatusta 520 miljoonan euron korjausvelkarahoituksesta kohdennetaan vuonna 2024 lähes puolet maantieverkon korjausvelkaan eli käytännössä päällysteisiin. Lisärahoitus on merkittävä. Vuoden 2024 päällystysohjelmassa Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa tavoitellaankin nyt noin 450 km kokonaispituutta, josta korjausvelkarahoituksen osuus olisi kaksi kolmasosaa. Korjausvelkarahoituksella saadaan siis alueella aikaan arviolta 300 km laajempi päällystysurakka, jonka myötä huonokuntoisten päällysteiden määrä vähenee kaikissa päällysteiden korjausluokissa ja korjausvelan kasvu saataneen hetkellisesti pysäytettyä myös alemmalla tieverkolla. Toivottavasti päällystystöiden markkinatilanne pystyy terveesti reagoimaan korjausvelkarahoituksen vuoksi poikkeuksellisen suureen päällystysvolyymiin ilman, että se johtaa kustannustason nousuun. Lisäksi on syytä huomioida, että tiestön korjausvelan systemaattinen pienentäminen edellyttää pitkäjänteistä, jatkuvaa tienpidon rahoituksen tasonnostoa.

Investointiohjelman maantieverkon hankkeiden toteutus ei etene

Liikenne12 -suunnitelman investointiohjelman maantieverkon parantamishankkeiden toteuttamiseen ei ole osoitettu vuodelle 2024 rahoitusta. Myöskään investointiohjelman maantieverkon kehittämishankkeisiin ei ole Pohjois-Pohjanmaalle ja Kainuuseen osoitettu rahoitusta vuodelle 2024. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on useita vaikutuksiltaan tehokkaita investointikohteita, joiden suunnitelmavalmius on hyvä. Investointiohjelman toteutuksen hitauden vaikutuksesta myös hankkeiden lakisääteisiä tiesuunnitelmia vanhenee. Toivottavaa olisi, että Investointiohjelman hankkeita voitaisiin toteuttaa vuosittain suunnitelman mukaisesti. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen näkemys on, että muuttuneessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa kansallinen huoltovarmuus ja siihen liittyen pohjoiseen suuntautuvien liikenneyhteyksien, ja erityisesti TEN-T -ydinverkkokäytävän, parantaminen tulisi olla voimakkaammin esillä Liikenne12 -suunnitelmassa.

Alempiasteisen tieverkon tilannekuva

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimialueella Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on maanteitä 12 800 kilometriä, mikä on 16,5 % Suomen maanteiden kokonaispituudesta. Kestopäällystettyjä teitä on 8 200 kilometriä ja sorateitä 4 600 kilometriä. Päällystetyistä teistä 1 700 kilometriä luokitellaan vilkkaasti liikennöidyiksi ja 1 800 km keskivilkkaiksi.

Vähäliikenteiseksi eli ns. alempiasteiseksi tiestöksi luetaan edellä mainittujen 4 600 km sorateiden lisäksi loput 4 700 km päällystetyistä teistä.

Alempiasteisella tieverkolla huonokuntoisten päällysteiden määrä on kasvanut nopeasti viime vuosina. Viimeisen kolmen vuoden aikana huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella on kasvanut 1 300 kilometristä 1 600 kilometriin. Koska päällysteiden keski-ikä kasvaa koko ajan, myös huonokuntoisten teiden määrän kasvu nopeutuu. Vähäliikenteisiä huonokuntoisia sirotepintaisia teitä on jo jouduttu muuttamaan sorateiksi rahoituksen vähyyden vuoksi. Myös vähäliikenteisiä huonokuntoisia päällystettyjä teitä joudutaan jatkossa muuttamaan sorateiksi, ellei tienpidon rahoitustaso nouse pysyvästi.

Sorateiden parantamiseen käytetty rahoitus ei ole ollut riittävä vaikeiden kelirikkokohteiden parantamiseen, minkä vuoksi Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella painorajoituksia on jouduttu asettamaan vuosittain 60 - 300 kilometrin matkalle kevään ja syksyn sääolosuhteista riippuen. Ilmastonmuutoksen myötä kelirikkokausi tulee pidentymään aiemmasta ja jo viime vuosina on jouduttu esimerkiksi Koillismaalla asettamaan painorajoituksia jopa alkutalvesta yllättävien lämpimien sääjaksojen vuoksi.

Raakapuuhuoltoon ja tuulivoimarakentamiseen liittyvät kuljetukset ovat lisääntyneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella, mikä lisää myös tiestön korjaustarpeita. Lisääntynyt alueellinen korjaustarve olisi tarpeen huomioida tienpidon määrärahoissa. ELY-keskuksen laatiman selvityksen ”Raakapuu- ja tuulivoimakuljetukset alemmalla maantieverkolla” mukaisesti arvioitu lisärahoitustarve seuraavan 10 vuoden aikana Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella on sorateillä noin 3 miljoonaa euroa, päällystetyillä teillä noin 12 miljoonaa euroa ja painorajoitetuilla silloilla noin 6 miljoonaa euroa. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden, painorajoitettujen sorateiden sekä huonokuntoisten ja painorajoitettujen siltojen määrän vähentäminen edellyttää selkeästi nykyistä korkeampaa rahoitustasoa myös pidemmällä aikavälillä.

Joukkoliikenteen rahoitus on jatkossa riittämätön

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus hankkii julkista henkilöliikennettä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien alueilla. Hankittavan liikenteen volyymi on noin 4,0 milj. ajokilometriä vuodessa. Markkinaehtoista joukkoliikennettä ELY-keskuksen toimialueella on pääasiassa vain kaukoliikenteen reiteillä. Menoennusteet, ennakkotiedon mukaiset uudet määrärahat ja edelliseltä vuodelta siirtyvät saldot sekä yleinen kustannustason nousu huomioiden julkisen henkilöliikenteen menojen karsiminen ja valtionavustuksien leikkaaminen on Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella välttämätöntä vuodesta 2026 alkaen. Peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen turvaaminen edellyttäisi rahoituksen säilymistä jatkossakin nykyisellä tasolla.

Yksityistierahoituksen voimakas väheneminen aiheuttaa ongelmia aktivoituneille tiekunnille

Yksityisteiden avustusmäärärahat vähenevät merkittävästi vuonna 2024 juuri, kun valtionavustusten enimmäismäärää vuonna 2023 nostettiin väliaikaisesti kolmen vuoden ajaksi, asiaa markkinoitiin näkyvästi ja myös avustushakemusten määrät lähtivät selkeään nousuun. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella nykyinen määrärahakehys saldot huomioiden riittää vuonna 2024 maksuun tuleviin avustuksiin, mutta uutta saldoa vuodelle 2025 ei olisi jäämässä. Myöntövaltuutta uusille avustushakemuksille on käytössä vuodelle 2024 vain 1,3 milj. €, vaikka käsittelyä jo nyt odottavien hakemusten avustusmäärärahatarve on 5,5 milj. € ja lisäksi suunnittelussa olevien siltakohteiden avustusrahatarpeen arvioidaan olevan 2,5 milj. €. Tällä hetkellä yksityistieavustusten myöntövaltuus riittää siis vain pieneen osaan käsittelyä odottavista avustushakemuksista.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Jani Huttula ja ratkaissut liikennejohtajan po. Risto Leppänen.

Liitteet Kirjoita tähän

Jakelu Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi Jonas Liimatta, Risto Leppänen, Heino Heikkinen, Ari Kuotesaho, Vesa Matturi, Jani Huttula

Tämä asiakirja KEHA/44354/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/44354/2023 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Leppänen Risto 24.10.2023 14:18

Esittelijä Huttula Jani 24.10.2023 14:15