Eduskunta
valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
valtiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä

HE 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024, liikennejaosto torstai 26.10.2023 klo 11.00 / HE 41/2023 vp / Lausuntopyyntö

Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle koskien hallituksen esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Pirkanmaan ELY-keskus kiittää eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa lausuntopyynnöstä koskien hallituksen esitystä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 ja lausuu asiasta seuraavaa.

Tieverkon kunto

Perusväylänpitoon osoitettu tienpidon korjausvelkarahoitus on erittäin tervetullut, sillä korjaustoimenpiteitä voidaan nyt kohdistaa myös pääteiden lisäksi muulle tieverkolle.

Ilman korjausvelkarahoitusta päällystysmäärä Pirkanmaalla olisi vuonna 2024 ollut noin 80 kilometriä, kun Pirkanmaan noin 3800 kilometrin päällystetty tiestö edellyttäisi 350 kilometrin korjaamista vuosittain. Pelkästään pääteiden ylläpito nykykunnossa edellyttäisi 150 kilometrin päällystämistä.

Voimakas kustannusten nousu tarkoittaa, että tämän vuoden hinnoilla lisärahoituskin huomioiden ohjelma jää todennäköisesti noin 250 kilometriin. Pääteiden kunto saadaan parannettua tavoitetilaan. Muista teistä keskivilkkaiden teiden kunto saadaan ylläpidettyä nykytasossa, mutta vähäliikenteisten teiden kunto edelleen hieman heikkenee.

Mikäli lisärahoitus jää väliaikaiseksi, niin teiden kunnon heikkeneminen jatkuu, eikä pysyviä vaikutuksia korjausvelkaan synny. Ikääntymisen takia huonokuntoisten teiden lisäksi on paljon toistaiseksi tyydyttävässä kunnossa olevaa verkkoa, jotka siirtyvät huonokuntoisten joukkoon lähivuosina. Tämä lisää väistämättä korjaustarvetta vielä tulevinakin vuosina. Nykyinen rahoitustaso lisärahoituksineen tulisi säilyttää vähintään kymmenen vuotta, jotta kunnon heikkeneminen saataisiin hallintaan.

Toimintaympäristökappaleessa peräänkuulutetaan tuottavuuden kohentamista ja tehtävien priorisointia. Tieverkon omaisuudenhallinnan osalta tehostaminen on mahdollista ainoastaan priorisoimalla selkeästi tieverkon eri osia, mikä tarkoittaa osalla verkosta korjaamatta jättämistä. Tehostamista voidaan tehdä myös käyttämällä elinkaarikustannusten kannalta optimaalisia toimenpiteitä, mutta tämäkin tarkoittaa vähäisten resurssien kohdentamista keskitetymmin tietyille tieverkon osille. Molemmat keinot edellyttävät lainsäädännöllisiä toimia tienpitäjän vastuun

määrittelyssä, sillä nykyisellään tienpitäjän on vastattava koko verkon palvelutasosta. Nykyinen tieverkon kunto on sellainen, ettei ennakoivaa kunnossapitoa voida tehdä enää edes päätieverkon korjauksissa, vaan väistämättä korjataan vain rappeutumisen jälkiä. Jonkin verran omaisuudenhallinnan tehostamista on pyritty tekemään tehostamalla ennaltaehkäiseviä hoitotoimenpiteitä, mutta tämän merkitys jo aiheutettuun korjausvelkaan ja verkon ikääntymiseen on marginaalinen.

Vähäliikenteisen tieverkon tilannekuva: Pirkanmaalla vähäliikenteiselle verkolle ei pari poikkeusvuotta lukuun ottamatta ole juuri voitu tehdä korjauksia noin vuodesta 2010 lähtien. Vuoden 2022 lopulla huonokuntoisia osuuksia Pirkanmaan alimmassa korjausluokassa oli 27,9 % ja tänä vuonna niiden määrä lisääntyy. Lähes kaikilla vähäliikenteisillä ja useilla keskiluokan teillä vauriot eivät enää rajoitu vain tien päällysteeseen, vaan korjaukset edellyttäisivät myös erittäin kalliita rakenteellisia toimenpiteitä. Liitteenä vähäliikenteisen tieverkon ikäjakauma.

Tieverkon kehittäminen ja parantaminen

Pirkanmaan ELY-keskus kantaa huolta väyläkehittämiseen liittyvästä rahoituksen karsimisesta, joskin ymmärrämme tiukan taloudenpidon välttämättömyyden. Toivomme, että parlamentaarisesti valmisteltavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä otettaisiin huomioon muuttunut rahoitustilanne ja harkittaisiin uudelleen aiemmassa Liikenne12 -suunnitelmassa esitetyt rahoitusjaot. Aiempi suunnitelma perustui kasvavaan kehittämisrahoitukseen. Siinä tieverkon osuutta rahoituksesta vähennettiin huomattavasti. Lisäksi suunnitelmassa osoitettiin runsaasti rahoitusta valtion vastuulla olevan väyläverkon ulkopuolelle. Nykyisessä rahoitustilanteessa tieverkko uhkaa jäädä tämän myötä ilman tarpeellistakin kehittämistä.

Hankekohtaisesti tarkasteltuna väylänpidon kehittämisrahoitus tulisi kohdentaa aidosti taloudellisesti kannattaviin hankkeisiin toki muutkin tavoitealueet huomioiden, mutta siten, että ne konkreettisesti ja yhtenäisin perustein laadittuina laskelmina kaikkien hankkeiden osalta arvioitaisiin.

Valtatie 9 Tampere - Orivesi välin parantamishankkeen ensimmäinen vaihe välillä Alasjärvi - Käpykangas on teknistaloudellisesti tarkasteltuna valtakunnan infrastruktuurin kehittämisen kärkihankkeita, mutta odottaa edelleen toteuttamistaan. Tie ruuhkautuu päivittäin heikentäen sen turvallisuutta. Onnettomuushistorian valossa tien parantamisella säästettäisiin 9 ihmishenkeä 30 vuodessa ja tien parantaminen olisi jo nykyliikennemäärillä kannattavaa liikennetaloudellisen hyötykustannussuhteen ollessa 2,2.

Joukkoliikenneavustukset

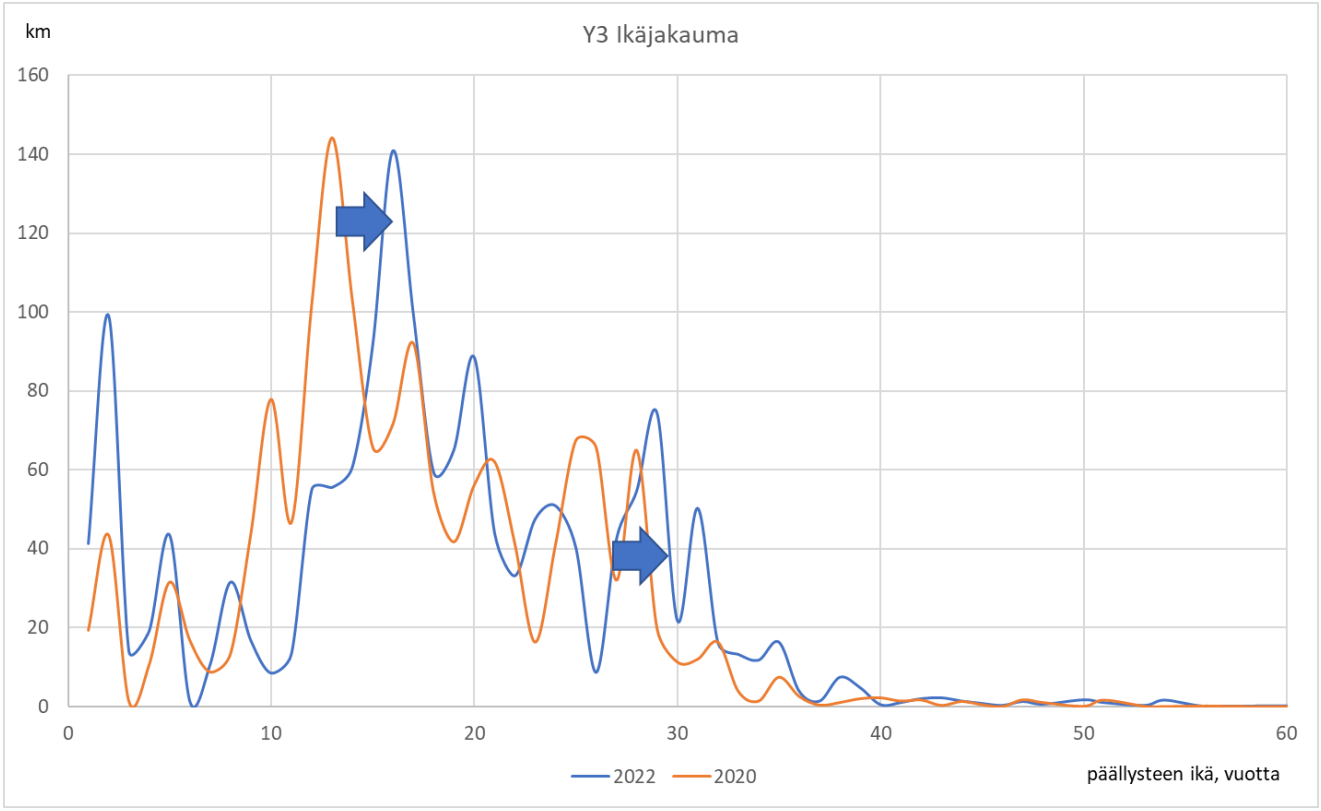
Pirkanmaalla joukkoliikenneavustukset ovat viime vuosina olleet riittävät. Tänä vuonna on tarkoitus siirtää Pirkanmaalla aiemmilta vuosilta säästyneitä saldoja muualle maahan, koska niissä on tällä hetkellä kriittisempi tilanne joukkoliikenneavustusten osalta. Tämä yhdessä tulevan avustussumman pienenemisen kanssa tarkoittaa, että tulevina vuosina

joudutaan Pirkanmaallakin sopeuttamaan liikenteen tarjontaa ja palvelutasoa.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Janne Lintilä ja ratkaissut ylijohtaja Juha Sammallahti.

Liitteet Vähäliikenteisen verkon ikääntyminen

Liite 1 Vähäliikenteisimmän tieverkon ikäjakauma Pirkanmaalla ja sen kehitys parin viimeisen vuoden aikana.
Huomioita kuvaajasta: Vuotta 2020 lukuun ottamatta yli 10 vuotta on tämän verkon päällysteet jääneet korjaamatta. Isot massat ikääntyvät ja tulevat vielä lähivuosina väistämättä korjausikään. Korjaustarpeessa olevat yli 20 vuotta vanhat päällysteet ovat jääneet korjaamatta. Niitä on hoidettu paikkaamalla, mutta se tulee kalliiksi ja niille on lähitulevaisuudessa pakko tehdä jotain muutakin.



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

Esittelijä Lintilä Janne 24.10.2023 16:06

Hyväksyjä Sammallahti Juha 24.10.2023 16:22