Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 18.10.2023

E 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito

ELY-keskuksen toimialueella Itä-Suomessa (Pohjois-Savo, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala) perusväylänpidon rahoitus ei ole 2010- ja 2020-luvuilla mahdollistanut maantieverkon kuntotilan säilyttämistä, vaan muutamia poikkeusvuosia lukuun ottamatta maanteiden korjausvelka on kasvanut. Lisäksi korjausvelan laskennallista/arvioitua suuruutta (€) on kasvattanut kustannusten nousu, jonka vaikutus on kasvanut nopeasti viimeisinä parin vuotena.

Talousarvioesitykseen vuodelle 2024 osoitettu korjausvelan vähentämiseen tarkoitettu 250 milj. € lisärahoitus on tervetullut ja tulee todelliseen tarpeeseen. Lisärahoituksen myötä Pohjois-Savon ELY-keskuksen tienpidon määrärahakehykseksi vuodelle 2024 on arvioitu noin 125 milj. €, kun edellisvuosina rahoitus on vaihdellut 85 ja 95 milj. € välillä. Rahoitustason nousu on siten erittäin merkittävä ja mahdollistaa nykyisellä kustannustasolla maanteiden päällystyspituuden kaksinkertaistamisen vuoden 2023 päällystyspituudesta.

Määrärahojen suuri korotus yksittäiselle vuodelle sisältää kuitenkin myös epävarmuustekijöitä, jotka korostuvat nykyisessä markkinatilanteessa. Rakentamisen kustannukset ovat nousseet merkittävästi parin vuoden takaisesta ja esimerkiksi päällystysmarkkinoilla valtakunnallisesti toimivia yrityksiä on vähän. Edellisten seurauksena voivat mm. yritysten rajalliset resurssit vaikuttaa kilpailutilanteeseen haitallisesti verrattuna tilanteeseen, jossa noussut rahoitustaso kohdennettaisiin tasaisesti useammalle vuodelle.

Joukkoliikenteen rahoitus on riittämätön

Pohjois-Savon ELY-keskus hankkii toimialueellaan noin 500 bussivuoroa työ-, opiskelu-, asiointi- sekä liityntämatkojen mahdollistamiseksi kuntakeskusten välillä ja maakuntakeskuksiin. Lisäksi ELY-keskus on

toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen Iisalmen, Pieksämäen ja Varkauden kaupungeissa vastaten noin 350 paikallisliikennevuoron hankinnasta. Kaikkiaan ELY-keskuksen sopimusliikenne kattaa noin 850 vuoroa, joissa vuosittain noin 5,9 milj. ajokilometriä ja 1,7 milj. matkustajaa.

Joukkoliikennemäärärahan tarve olisi ollut ***vuonna 2023*** noin 10 milj. €, mutta määrärahamyöntö oli vain noin 8 milj. €, eli säästötoimien tarve on ollut noin kaksi miljoonaa euroa. Säästöä on saatu noin 1 milj. € karsimalla joukkoliikennepalveluja, korottamalla kuntien rahoitusosuuksia joukkoliikenteen hankinnoissa ja vähentämällä kunnille myönnettäviä valtionavustuksia. Vuodelle 2023 myönnetyn miljoonan euron lisämäärärahan turvin on toistaiseksi vältytty mittavilta liikenteiden lakkauttamisilta.

Kunnat osallistuvat ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoihin ja kuluvalle ajokaudelle 2023-2024 kuntien maksuosuus on nostettu 20 %:sta 25 %:iin ja kaupunkien maksuosuus Iisalmen, Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikenteissä 50 %:sta 55 %:iin. Joukkoliikenteen valtionavustusta ELY-keskus myöntää vain pienille toimivaltaisille viranomaisille Mikkelille ja Savonlinnalle kaupunkiliikenteen ostoihin, eikä lainkaan esim. peruskuntien palveluliikenteeseen. Osana määrärahan säästötoimia Mikkelille ja Savonlinnalle myönnettävän valtionavustuksen osuus on laskettu 20 %:iin.

Ennakkotietojen mukaan ***vuonna 2024*** joukkoliikenteen määräraha vähenee edelleen huomattavassa määrin, mikä tarkoittaa väistämättä joukkoliikennepalvelujen heikentymistä Itä-Suomessa. ***Peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen turvaaminen kustannusten nousupaineessa edellyttäisi rahoituksen pysymistä vähintäänkin nykytasolla (8 milj. €).***

Liikenteen karsinnat ovat kohdistuneet etenkin pitkämatkaiseen liikenteeseen, sillä ELY-keskus on joutunut luopumaan osasta markkinaehtoista liikennettä korvaavista hankinnoista määrärahan riittämättömyyden vuoksi. Markkinaehtoinen liikenne ei ole palautunut entiselleen, mikä heikentää Itä-Suomen ja sen seutujen saavutettavuutta sekä matkaketjujen toimivuutta. Kaukoliikenteelle on määritelty valtakunnallisesti palvelutaso, mutta se ei toteudu markkinaehtoisesti. ELY-keskuksille ei ole osoitettu lisämäärärahaa palvelutason toteuttamiseksi.

ELY-keskus on määritellyt joukkoliikenteen palvelutason vuosille 2021–2025 yhdessä kuntien kanssa. Vuoden 2024 aikana käynnistetään palvelutasotavoitteiden päivitys muuttuneen toimintaympäristön ja määrärahatilanteen vuoksi. ELY-keskuksen vuorotarjonnan painopisteitä ja hankintojen roolia tulee arvioida uudelleen yhteistyössä kuntien kanssa. Olemme esittäneet toiveen, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa linjattaisiin joukkoliikenteen palvelutaso tiiviiden kaupunkialueiden ulkopuolella, jotta saisimme suuntaviivat ja resurssinäkymät palvelutasomäärittelyä varten.

Vuoden 2025 alustava määrärahanäkymä on sellainen, että arvioimme liikenteiden karsimistarpeeksi 20-30% nykyisestä. Tähän sopeutustarpeeseen alamme suunnitelmallisesti varautumaan.

Yksityistieavustuksiin varattujen määrärahojen väheneminen

Itä-Suomen laaja yksityistieverkosto on välttämätöntä pitää kunnossa puu- ja energiahuollon sekä maatalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi. Yksityistieavustusten prosentteja korotettiin määräaikaisesti vuosille 2023–2025, mikä on näkynyt yksityistiekuntien nousseena aktiivisuutena. Kun avustusmäärärahoja oli vuonna 2023 myös hyvin käytettävissä, aloitettiin ja toteutetaan vuonna 2023 varsin suuri määrä tärkeitä yksityisteiden kunnostushankkeita.

Vuodelle 2024 tilanne näyttää kuitenkin huononevan sikäli, että määrärahat laskevat noin kolmasosaan kuluvasta vuodesta. Vuoden 2024 määrärahoista valtaosan ennakoidaan kohdentuvan yksityisteiden lauttojen kunnossapitokustannuksiin, joten parantamishankkeisiin jäisi osoitettavaksi vain murto-osa tarvittavasta määrärahasta. Reilu pudotus avustustasossa asettaa lisäksi yksityistiekuntia vaikeaan asemaan, koska lukuisien parantamishankkeiden suunnittelua on laitettu vireille jo tänä vuonna.

Avustusprosenttien korotuksen jälkeen tehtynä määrärahojen roima pudotus näyttäytyy yksityistiekunnille ja yksityisteiden varsilla asuville varsin epäjohdonmukaisena toimenpiteenä.

Alempiasteisen tieverkon tilannekuva

Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toimialueella Itä-Suomessa (Pohjois-Savo, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala) on maanteitä noin 16 000 km eli noin viidesosa koko suomen maanteistä. Kestopäällystettyjä teistä on noin 8 400 km ja sorapintaisia teistä on noin 7 600 km.

Toimialueemme päällystetyistä maanteistä noin 18 % eli noin 1 500 km luokitellaan vilkkaasti liikennöidyksi ja loput noin 6 900 km vähäliikenteisiksi eli ns. alempiasteiseksi tiestöksi. Sorapintaisten maanteiden osuus on ELY-keskuksista suurin niin kilometreissä kuin suhteellisestikin mitattuna, mitä voi pitää yhtenä toimialueemme erityispiirteenä. Käytännössä kaikki soratiet ovat vähäliikenteisiä

Merkittävä osa Suomen maantieverkosta on rakennettu sotien jälkeisinä vuosikymmeninä, jolloin liikennemäärät ja erityisesti raskaiden ajoneuvojen massat olivat olennaisesti nykyistä pienempiä. Päällystetyllä alempiasteisella verkolla korjausvelan suurin selittävä tekijä on uudelleenpäällystysten liian hidas vuosikierto. Näiden maanteiden päällysteiden keski-ikä on jo noin 23 vuotta. Vähäliikenteisellä tiestöllä kunnostustöiden yhteydessä on hyvin usein tarvetta myös tierakenteen kantavuuden ja kuivatuksen parantamiseen, jotta tiet kestävät kohonneet ajoneuvojen massat ja päällysteen elinkaari pystytään varmistamaan.

Soratiestöllä suuren osan ongelmista selittää puolestaan se, ettei suurelle osalle niistä aikanaan ole suunniteltu ja toteutettu kunnollisia

rakennekerroksia. Soratieverkostolla ei ole pystytty tekemään pitkään aikaan muita tierakenteen vahvistamistoimenpiteitä kuin kelirikkokorjauksia. Sorateiden päivittäistä kunnossapitoa vaikeuttavat myös sorateiden kulutuskerrosten vähäisyys, jolloin tien pinnan tasaaminen on vaikeaa tai jopa mahdotonta. Myös ilmaston ääriolosuhteet aiheuttavat sorateiden hoidolle haasteita; pitkät kuivat kaudet aiheuttavat pölyämistä, sateiset ja leudot talvikaudet tien pinnan epätasaisuutta sekä pintakelirikkoa myös syksyisin.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on ratkaissut Ylijohtaja Tommi Huttunen.

Jakelu

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi

Pohjois-Savon ELY-keskus, johtoryhmä
Pohjois-Savon ELY-keskus, L-vastuualueen johtoryhmä

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

Hyväksyjä Huttunen Tommi 25.10.2023 10:03