Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

HE 109/2024 Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025, Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 1.10.2024

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto hallituksen esitykseen valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2025 (HE 109/2024). Lausuntopyynnön teemana on erityisesti talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet mukaan lukien perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva sekä julkisen henkilöliikenteen palveluostot.

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

Korjausvelkarahoitus korjaa perustienpidon rahoituksen niukkuutta

Hallituksen esityksen mukainen maantieverkon korjausvelan purkamisen erillisrahoitus jatkuu vuonna 2025 toista vuotta peräkkäin. Ilman kyseistä lisärahoitusta perustienpidon TAE 2025 -kehysnäkymä olisi tarpeisiin nähden todella niukka. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan pitkäjänteinen tienpito ja systemaattinen korjausvelan vähentäminen edellyttävät pysyvää ja selvää rahoituksen tason nostoa esitettyyn perustasoon nähden. Vaikka vuonna 2021 alkanut voimakas kustannusten nousu on tasaantunut, on tienpidon kustannustaso jäänyt lähes 30 % aiempaa korkeammaksi. Kyseinen merkittävä ostovoiman heikentyminen on lisännyt entisestään rahoituksen niukkuutta.

Perusväylänpidossa painotus TAEn mukaisesti liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimiin toimiin, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kuntoon, liikenneturvallisuuteen sekä digitalisaation tuomiin mahdollisuuksiin on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen mielestä perusteltua. Linjausta tukee myös korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja vähentämiseen osoitetun rahoituksen jatkuminen. ELY-keskuksella pitäisi kuitenkin olla mahdollisuus toteuttaa myös pieniä perusväylänpidon investointeja, joilla paikallisesti edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenneturvallisuutta ja kestävää liikkumista. Nyt näitä investointeja pystytään tekemään vain erilaisten teema- ja erillisrahoitusten (MAL, Jakovara, EAKR) avulla. Oulun seudulla uuden MAL-ohjelmakauden sopimus on neuvoteltu ja siihen sisältyviä pieniä, kustannustehokkaita hankkeita on

valmius käynnistää jo vuonna 2025, kunhan ohjelman rahoitus varmistuu niin valtion kuin kuntienkin puolelta.

Korjausvelkarahoitus hillitsee päällysteiden kunnon heikkenemistä

Vuosia jatkunut tienpidon rahoituksen niukkuus näkyy maantieverkolla korjausvelan kasvuna ja erityisesti alemman verkon teiden päällysteiden heikentyneenä kuntona. Vuonna 2024 päällysteisiin suunnatun valtakunnallisesti 250 miljoonan euron korjausvelkarahoituksen ansiosta korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä ja jopa taitettua hienoiseen laskuun. Hallitusohjelmaan kirjatusta 520 miljoonan euron korjausvelkarahoituksesta kohdennetaan vuonna 2025 TAEn mukaisesti maantieverkon korjausvelkaan 200 miljoonaa euroa. Lisärahoitus on merkittävä ja pieni osa siitä pystytään päällysteiden lisäksi kohdentamaan myös siltoihin sekä varusteisiin ja laitteisiin. Vuonna 2025 Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa tavoitellaan päällystysohjelmassa noin 400 km kokonaispituutta, josta korjausvelkarahoituksen osuus on yli puolet. Korjausvelkarahoituksen ansiosta huonokuntoisten päällysteiden määrä jälleen vähenee alueen vilkkaimmalla tieverkolla ja alemmalla verkollakin kasvanee vain vähän. Tämä tosin edellyttää, että kilpailutilanne päällystystöissä säilyy vähintään nykyisenä ja bitumin hinta kohtuullisena. Alemmalla verkolla haasteen muodostaa se, että useissa kohteissa päällystämisen lisäksi tarvitaan myös järeämpää tierakenteen parantamista, mikä nostaa kilometrikustannusta merkittävästi.

Investointiohjelman hankkeiden toteutus alueella ei etene

Liikenne12 -suunnitelman investointiohjelman niin maantieverkon kehittämis- kuin parantamishankkeidenkaan toteuttamiseen ei ole Pohjois-Pohjanmaalle ja Kainuuseen osoitettu vuodelle 2025 lainkaan rahoitusta. Esityksen mukaisesti edes investointiohjelmaan sisältyvä, niin maantie- kuin rautatieliikenteenkin kannalta kriittinen Ylivieskan ratasilta ei edelleenkään etene. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on useita vaikutuksiltaan tehokkaita investointikohteita, joiden suunnitelmavalmius on hyvä. Tällä hetkellä näitä pystytään edistämään vain pienessä määrin MAL-, Jakovara- ja EAKR-rahoituksilla. Oulun seudun MAL-sopimukseen sisältyvällä kahdella tiesuunnitteluhankkeella, joista Valtatie 4 Iin ohikulkutie on myös TEN-T -ydinverkolla, saadaan suunnitelmavalmiutta alueella entisestäänkin parannettua. Toivottavaa olisi, että investointiohjelmaa voitaisiin toteuttaa vuosittain. Lisäksi vallitsevassa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa kansallinen huoltovarmuus ja pohjoiseen suuntautuvien liikenneyhteyksien, 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. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella alempiasteisen tieverkon merkitys on elinkeinoelämän kannalta suuri, koska päätieverkon silmäkoko on harva.

Alempiasteisella tieverkolla huonokuntoisten päällysteiden määrä on kasvanut nopeasti viime vuosina, kunnes vuonna 2024 kasvu taittui korjausvelkaohjelman erillisrahoituksen ansiosta. Kuluvaa vuotta edeltäneiden viimeisen kolmen vuoden aikana huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella kasvoi 1 300 kilometristä 1 600 kilometriin. Koska päällysteiden keski-ikä kasvaa koko ajan, myös huonokuntoisten teiden määrän kasvu nopeutuu. Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Lapin alueella päällysteet ovat myös tutkitusti keskimäärin muuta maata ohuemmat, mistä syystä niiden urautuminen on nopeampaa. Vähäliikenteisiä huonokuntoisia sirotepintaisia teitä on jo muutettu sorateiksi rahoituksen vähyyden vuoksi. Myös vähäliikenteisiä huonokuntoisia päällystettyjä teitä jouduttaneen jatkossa muuttamaan sorateiksi, koska niukka rahoitus ei mahdollista niiden uudelleen päällystämistä.

Ilmastonmuutoksen seurauksena myös lämpimämmät ja pidempään kestävät sateiset syksyt heikentävät alemman tieverkon kantavuutta, minkä vuoksi välttämättömän liikenteen turvaamiseksi maanteille joudutaan asettamaan painorajoituksia. Lisäksi talvisin on aiempaa enemmän ns. vesikelejä, jotka jäätymis-sulamisilmiöineen nopeuttavat erityisesti huonokuntoisten päällysteiden rapautumista.

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 myös pidentyy aiemmasta.

Raakapuuhuoltoon ja vihreään siirtymään liittyvät kuljetukset ovat lisääntyneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella, mikä lisää tiestön korjaustarpeita. Lisääntynyt alueellinen korjaustarve olisi tarpeen huomioida tienpidon määrärahoissa. ELY-keskuksen laatiman selvityksen mukaisesti arvioitu lisärahoitustarve Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella seuraavan 10 vuoden aikana on reilu 2 miljoonaa euroa vuodessa. Alueella on suunnitteilla myös mittakaavaltaan suuria Data Center -hankkeita, jotka toteutuessaan vaikuttavat maantieverkon parantamis- ja korjaustarpeisiin.

Yksityistierahoituksen alasajo aiheuttaa ongelmia tiekunnille

Yksityisteiden avustusmäärärahat vähenivät merkittävästi jo vuonna 2024 ja TAE2025 mukaisesti määrärahat vähenevät entisestään. Vielä vuonna 2025 on käytössä väliaikaisesti nostetut valtionavustusten korkeammat tukiprosentit, mistä syystä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellakin käsittelyä odottaa yli 100 yksityistiekuntien avustushakemusta. Hakemusten

avustusrahatarve on kaikkiaan 13 miljoonaa euroa, josta siltakohteiden osuus on kaksi miljoonaa euroa. Sitomattomia avustusmäärärahoja ja sen myötä myöntövaltuuksia vuodelle 2025 on tiedossa kuitenkin erittäin niukasti.

Julkisen henkilöliikenteen rahoitus mahdollistaa vain peruspalvelutasoisen liikenteen

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus hankkii julkista henkilöliikennettä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien alueilla. Hankittavan liikenteen volyymi on noin 4 miljoonaa linjakilometriä vuodessa. Markkinaehtoista joukkoliikennettä ELY-keskuksen toimialueella on pääasiassa vain kaukoliikenteen reiteillä. Käytettävissä olevat määrärahat sekä yleinen kustannustason nousu huomioiden julkisen henkilöliikenteen menojen karsiminen noin kolmasosalla nykytasosta on välttämätöntä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella jo vuodesta 2025 alkaen. Esitetyllä rahoituksella voidaan turvata vain peruspalvelutasoinen liikenne, eikä palvelutason säilyttäminen entisellään ole mahdollista.

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

Liitteet Kirjoita tähän

Jakelu Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi Jonas Liimatta, Risto Leppänen, Heino Heikkinen, Ari Kuotesaho, Päivi Hautaniemi, Jani Huttula

Tämä asiakirja KEHA/71656/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/71656/2024 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Leppänen Risto 17.10.2024 10:28

Esittelijä Huttula Jani 17.10.2024 10:15