

Asia: VN/10627/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (1069/2018) muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Bioenergia ry kiittää mahdollisuudesta lausua LVM:n asetusluonnoksesta yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (1069/2018) muuttamisesta ja toteaa lausuntopyynnön mukaisesti otsikoittain seuraavaa:

1. Yleiset huomiot valtioneuvoston asetusluonnoksesta

Ehdotuksen tavoitteena on kannustaa yksityisteiden parannuksiin niiden vuosittaista määrää lisäävästi. Enimmäisprosenttien korottamisella pyritään saamaan tiekuntien osakkaat aiempaa halukkaammiksi käynnistämään hankkeita ja maksamaan osansa panostuksista, ja siten saataisiin toteutukseen suurempi määrä yksityisteiden kuntoa parantavia ja korjausvelkaa vähentäviä hankkeita.

Bioenergia ry pitää esitettyä muutosta erittäin kannatettavana ja tärkeänä yksityistieverkon korjausvelan kasvun hidastamiseksi. Suomessa on lähes 140 000 km tiekuntien hallinnoimia yksityisteitä. Niiden merkitys on ratkaiseva monella tavalla saavutettavuuden ja luonnonvarojen käytön kannalta, mutta samalla niiden ylläpito on merkittävä panostus yksityisille tieosakkaille. Energiakriisin ja yleisen inflaation oloissa juuri tiekuntien tilanteen parantaminen on oikeaa politiikkaa.

Yksityistieavustuksia tarvitaan erityisesti kohteissa, joissa heikkokuntoiset sillat vaikeuttavat kuljetuksia sekä kohteissa, joissa luonnonolosuhteet ovat pahimmin vaikuttaneet teiden kuntoon.

Lisäksi olisi tärkeää, että avustusten kohdentamisessa tiekunnissa ei painotettaisi ainoastaan pysyvän asutuksen tai kesäasukkaiden määriä teiden vaikutuspiirissä vaan myös muita tekijöitä, kuten raskaan liikenteen kuljetusmääriä tai lähivuosien alueellisia puun hakkuupotentiaalitietoja.

Yksityisteiden avustusosuutta nostamalla siihen osoitetut varat saadaan käytettyä paremmin, kun niitä on tähän saakka pitkälti pienten avustusprosenttien ja suuren omarahoitusosuuden takia jäänyt käyttämättä. Muutos on perusteltua myös siksi, että tienrakennuksen kustannustaso on noussut nopeasti ja tieosakkaiden rahoitusosuudet eivät silti muuttuisi - ilman avustusosuuden korotusta uhkana olisi yksityisteiden peruseräparannustöiden vähentyminen ja korjausvelan jatkuva kasvu.

Yksityisteiden rakentamisen ja kunnossapidon tukena on tällä hetkellä kaksi rahoitusmallia. On hyvä muistaa, että tämän nyt lausunnolla olevan yksityistierahoituksen lisäksi myös Kemera-rahoitus on käytössä metsätiealueilla yksityisteillä. Kemera-rahoitus on päättymässä vuoden 2023 lopussa ja tilalle on tulossa METKA-rahoitus. Mikäli kahdella rahoitusmallilla jatketaan, tulisi METKAssakin tukiprosenttien olla samaa tasoa kuin ELYn myöntämässä yksityistieavustuksessa.

Hallinnollista kuormaa tulisi kuitenkin välttää sekä hakijoiden että tukea hallinnoivien ELYjen kannalta säättämällä siirtymäajoista, jotta haetun ja päätetyn avustuksen ja käytännön toteutuksen välillä ei tulisi väliinpuotoajia ja toisaalta jouduttaisi tekemään uusia päätöksiä.

2. Minkä kohteiden enimmäisavustusprosentin korottamista voidaan pitää tärkeimpänä yksityistielaisissa, valtakunnallisessa liikennejärjestelmä suunnitelmassa vuosille 2021-2032, ja vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa/lisätalousarvioehdotuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (ml. huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen sekä metsäteollisuuden ja energiatuotannon tarpeet)?

Asetuksessa on aivan oikein kohdennettu suurempi avustusmahdollisuus silloille ja toisaalta losseille / lautoille, joiden kustannukset väkisin nousevat korkeiksi. Niissä ei myöskään voi ”säästää” viivyttämällä tai jättämällä töitä kirjaimellisesti ”puolitiehen”, vaan hankkeet on vietävä päätökseen kerralla. Kuitenkin kaikkien yksityistieavustusten tason korottaminen on perusteltua.

Huolto- ja toimitusvarmuuden sekä kotimaisen energian saatavuuden kannalta yksityistieverkko on ratkaisevan tärkeä. Metsätaloutta on valtaosalla yksityisteiden vaikutuspiiriä, uusiutuvan energian rakentuminen ja ylläpito perustuu yksityisteiden ”hiussuoniverkkoon” ja edelleen myös turvetuotantoalueille kulkevaa yksityistieverkkoa on tuhansia kilometrejä. Pidämme luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvien kuljetusten kannalta riittävän kantavuuden ylläpitämistä ja siltojen hyvää kuntoa tärkeänä.

3. Miten avustushakemuksia tulisi em. tavoitteiden valossa priorisoida, jos hakemuksia tulisi enemmän kuin on jaettavissa valtionavustusta?

Bioenergia ry:n mielestä avustuspäätökset tekevillä alueellisilla ELY-keskuksilla on tähänkin saakka mahdollisuus priorisoida hankkeita esim. tienvarren vakituisen asutukseen, joukkoliikenteeseen ja tien mahdolliseen läpiajoliikenteeseen liittyvien perusteiden nojalla. Jos priorisoidaan, niin perusteiden on oltava yhtenäisiä kaikkien ELYjen alueella. Asetustason priorisointia ei tarvita.

Avustushakemuksissa tulisi priorisoida siltoja ja siltarumpuja, jotka mahdollistavat mm. puunkorjuukaluston siirrot samoin rajoituksin kuin ne ovat mahdollisia yleisillä teillä. Korjausten rahoituksen edellytyksenä tulisi olla edellä kerrottu telipainovaatimuksen täyttämisen.

4. Esityksen tavoitteena on kannustaa yksityisteiden parannuksiin niiden vuosittaista määrää lisäävästi, sekä yksityisteiden korjausvelan vähentyminen keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Miten arvioitte avustusprosenttien korottamisen vaikuttavan toteutettavien hankkeiden ja korjausvelan määrään koko Suomen tasolla tai jollain tietyllä alueella? Mitä muita seikkoja kuin muistiossa esitetyt tulisi huomioida, jotta tavoitteet saavutettaisiin?

Avustustason nosto epäilemättä lisää perusparannuksia ja kiinnostusta. Useammat tiekunnat voivat lähteä hakemaan avustusta ja käytännön hankkeisiin. Tukiprocenttien nosto ja avustuspäärahoiden riittävä taso ovat olennaisimpia keinoja yksityisteiden korjausvelan vähentämiseksi. Lopulta kyse kuitenkin on, että avustuspäärahat säilyvät riittävän pitkälle tulevaisuuteen, vähintään parin hallituskauden yli, tarpeeksi korkeina.

5. Esityksen mukaan olisi tärkeää tunnistaa keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen kannalta ne yksityistiet, joiden kunnostamisella saavutetaan merkittävimmät vaikutukset. Miten tämä tunnistaminen ja kohdistaminen voitaisiin valtakunnallisesti mahdollisimman yhtenäisin perustein toteuttaa ja ottaa asetuksessa huomioon? Millaista valtakunnallisesti vertailukelpoista tietoa kohteiden kunnosta on saatavilla tunnistamisen tueksi?

Tämä on erittäin tärkeä asiakokonaisuus yhteiskunnan ja erityisesti metsätalouden ja kotimaisen energiahuollon kannalta nykytilanteessa. Yksityistieverkon tilasta ei ole kokonaiskuvaa ja kattavaa tietoa ennen kaavailtua MMM:n Tieksi-hanketta. Muutamien alueellisten ja toimialakohtaisten

selvitysten (esim. Yksityisteiden Puuinfra -hankkeen ja metsäkoneiden erikoiskuljetusreitistöjen päivityksen mukaan) mukaan esimerkiksi kolmasosa yksityistiesilloista on pikaisten peruskorjaustarpeiden alaisia. On oletettava siltojen kunnon olevan vastaava muissakin maakunnissa. Näissäkin tapauksissa tuloksia on levitettävä ja myös määrärahoja allokoitava niiden mukaisesti.

Kotimaisen energia- ja metsäteollisuuden raaka-aineen kuljetusketju vaatii, että yksityisteillä voidaan kulkea 33 tonnin 3- akselisella telipainolla eli samoin edellytyksin kuin yleisillä teillä.

Pidämme tärkeänä avustuksen suuntaamista tiekuntien viestinnän ja tiedottamisen parantamiseen. Tiekuuntia hallinnoidaan pääosin ”oman toimen ohella”, ja viestintäasiat jäävät usein vähemmälle huomiolle.

Avustushakemusten käsittelyajat ja byrokratia kuitenkin kasvavat, jos avustusmäärärahat sidotaan tien ja sen mahdollisten siltojen kuntoarvioihin. Nykyisen, jatkuvaan hakuun perustuvan käytännön tulisi jatkua, sillä jos hakemuksia käsiteltäisiin vain kerran tai pari vuodessa, tulee tästä turhaa viivettä ja hankkeiden läpiviemiseen vaadittava aika kasvaa.

Laurikka Harri
Bioenergia ry

Salo Hannu
Bioenergia ry