

Lausunto

18.10.2022

Asia: VN/10627/2022

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueet esittävät yhteisenä lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleiset huomiot valtioneuvoston asetuseruonnoksesta

- Asetuksen muutos on hyvin perusteltu ja kannatettava. Perusparannusten kustannukset ovat nousseet huomattavasti vuosien 2020–2022 aikana. Näköpiirissä on edelleen, että kustannukset pysyvät lähivuosina korkeina ja osin myös kasvavat energiapulan vuoksi. Avustusprosenttien nostolla voitaisiin kompensoida kohonneita kustannuksia ja kannustaa tiekuntia perusparantamaan yksityisteitään.
- Viime vuosina osa kunnista on vähentänyt tai kokonaan lopettanut yksityisteiden avustamisen huonon rahoitustilanteensa takia. Valtionavustusosuutta suurentamalla tiekuntien ta-sapuolisempaa kohtelua voidaan lisätä.
- LVM:n taustamuistio on yksityistieavustuksia käsittelevien asiantuntijoiden mielestä hyvin perusteltu. Se on johdonmukainen ja toteuttamiskelpoinen sekä mahdollistaa määrärahojen puitteissa joustavan tavan varmistaa yksityisteiden toimivuus osana huoltovarmuutta, energiatuotannon tarpeita ja ilmastonmuutoksen aiheuttamien olosuhteiden vakauttamista.

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)?

- Yksityistiesiltojen korjausvelka on kasvanut ja kustannusten nousu on yhä vaikeuttanut siltojen uusimista. Tiekuntien omavastuuosuus on suuri euroissa varsinkin, kun korjauskuluja saattaa olla maksamassa tieyksiköinnin mukaisesti vain muutama kansallinen metsänomistajien osuuden jäädessä pieneksi metsän kasvuvaiheessa.

- Esityksen mukaisesti on tarvetta nostaa kaikkia asetuksessa määriteltyjä avustusprosentteja tasapuolisuuden vuoksi. On perusteltua nostaa avustusprosentteja esitetyn mukaisesti, jotta myös omarahoitusosuutta liian suurena pitäneet tiekunnat saataisiin kunnostamaan teitään.

- Siltojen ja teiden parannushankkeissa avustusta nostamalla voitaisiin paremmin varmistaa riittävä yksityisteiden kantavuus raskaammallekin kalustolle.

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

- ELY-keskukset voivat avustuspäätöksiä tehdessään huomioida asiakastarpeet laajasti. Priorisoinnissa tulee varmistaa, että ELY-keskukset toimivat yhtenäisten kriteerien pohjalta alueellisia tarpeita soveltaen.

- Esityksessä todetaan, että enimmäisprosenttien lisäksi, ELY-keskukset voisivat käyttää myös alempia avustusprosentteja määrärahojen riittävyyden rajoissa. Tässä tulee huomioida yhtenäiset käytännöt ja ohjeet maanlaajuisesti. Tämän koordinoinnissa ja ohjeistamisessa liikenne- ja viestintävirasto Traficom on keskeisessä roolissa.

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 muisti-ossa esitetyt tulisi huomioida, jotta tavoitteet saavutettaisiin?

- Avustusprosenttien korottaminen tulee kannustamaan yksityistiekuntia perusparantamaan teitensä. Vaikutusta voi verrata LVM:n taustamuistion vuosien 2020–22 kuvaajien määrä-rahamen saatuuden parantumiseen ja hakemusmäärien nousuun. Usein tiekunnat ovat vä-hävaraisia ja pankkilainaa voi olla vaikea saada. Näin voin nähdä, että avustusprosenttien korotus lisäisi yksityisteiden kunnostushankkeita ja vähentäisi yksityisteiden korjausvel-kaa.
- Edellinen korostunut mm. Itä-Suomessa Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne ja infra-struktuuri -vastuualueen toimialueella, jossa on arviolta noin neljännes koko Suomen yksi-tyistiepituuksista.
- Keski-Suomessa tiedottaminen avustusmäärärahojen saatavuudesta on lisännyt tiekuntien tietoisuutta ja halua parannushankkeiden aloittamiseen, mutta hankkeet ovat pääosin hyvin pieniä omarahoitusosuuden vähäisyyden vuoksi. Tieto avustusprosenttien korottamisesta on jo aiheuttanut ELY-keskuksiin kyselyitä, joiden perusteella tiekunnissa on aikeita hakea avustuksia, mikäli avustusprosentteja esitetyn mukaisesti korotetaan.
- Muistiossa esitettyjen lisäksi tulisi kannustaa tiekuntien hallintoja siten, että nukkuvia ja pas-siivisia tiekuntia aktivoitaisiin ja opastettaisiin tiekunnan asioiden hoitamiseen. Yksityistie-lain mukaisen toimintatavan neuvominen ja mahdollisesti teisännöitsijän palkkaaminen hoi-tamaan tiekunnan asioita auttaisivat tiekuntia myös parannushankkeiden käynnistämises-sä.
- Määrärahojen puitteissa voitaisiin mahdollistaa avustusten myöntäminen myös uusien yk-sityisteiden rakentamiseen liikenteellisesti tärkeisiin kohteisiin.

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?

- Nykyinen jatkuva haku on perusteltu, sillä ELY-keskukset voi tehdä päätöksiä joustavasti hakemusten tulojärjestyksessä. Mikäli ELY-keskukset joutuisi priorisoimaan hakemuksia määrärahatilanteesta johtuen ja päättämään mitkä hankkeet avustettaisiin ensisijaisesti, edellyttäisi tämä jonkinlaista hankkeiden pisteytystä.

- Yksityisteiden kuntoa ei ole systemaattisesti kartoitettu. Taustamuistiossa on mainittu 2020-2022 ”Yksityisteiden Puuinfra-hanke”, jonka tarkoituksena on kartoittaa yksityissiltojen nykytilannetta, investointitarpeita, esittää kehittämistoimenpiteitä ja toimintamalleja. Hankkeessa kerättyä tietoa tulisi voida käyttää yksityisteiden avustamisessa hyödyksi.
- Keskeisten toimintojen ja kuljetusketjujen kannalta tärkeiden yksityisteiden tunnistamisessa tulisi hyödyntää pohjatietona metsätiepuolelta saatavaa tietoa yhdistettynä ELY-keskusten rahoittamiin yksityisteihin. Tietoa voisi jalostaa merkitsemällä karttapohjiin (esim. Digiroad) olemassa olevat rahoitetut yksityistiet ja tiet, jotka voisivat olla jatkossa potentiaalisia perusparannuskohteita.
- Mahdollistamalla lisärahoituksesta esim. projektiluonteinen hanke yksityisteiden siltojen kuntokartoitukseen ja kantavuusmittauksiin valtakunnallisesti tärkeissä kohteissa saataisiin sekä yleistä vertailukelpoista tietoa että tiekunnille kohdennettua tietoa parannushake-musten tueksi.
- Yksityistieavustuksen suuntaamista myös tutkimus- ja kehityshankkeisiin pidetään tärkeänä.

Siirtymäsäännökset:

- Asetukseen olisi hyvä sisällyttää siirtymäsäännökset hakemuksista ja ELY-keskuksen päätöksistä, jotka on tehty vuoden 2022 puolella, mutta hanke alkaisi vuoden 2023 puolella. Myös näiden päätösten osalta avustusprosenttina tulisi käyttää asetusmuutoksen mukaisia korotettuja avustusprosentteja.

Tämä lausunto on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt yksityistieasiantuntija Juho Iivanainen ja ratkaissut johtaja Tommi Huttunen.

Huttunen Tommi
Pohjois-Savon ELY-keskus