Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne- ja infrayksikön asiantuntijalausunto valtion talousarviosta vuodelle 2018

Yleistä

Valtion vuoden 2018 talousarviossa perusväylänpidon rahoitus on aiempia vuosia suurempi liikenneverkon korjausvelkarahoituksen ja erikseen päätettyjen keskisuurten tieinvestointien ansiosta. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hoitamalle Satakunnan ja Varsinais-Suomen maakuntien alueelle kohdistuu perusväylänpidon perusrahoitusta noin 44 milj. euroa. Lisäksi teemaohjelmiin kuuluvia investointihankkeita rahoitetaan noin 12 milj. eurolla ja korjausvelkaohjelmaan suunnilleen samalla summalla.

Teemaohjelmien rahoitus on erittäin tarpeellinen ja sillä on saatu pysäytetyksi korjausvelan jatkuva kasvu sekä käynnistetty pitkään odotettuja liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tärkeitä hankkeita. Vuonna 2018 lisärahoituksen painopiste on investointihankkeissa. Keskeistä olisi myös jatkossa turvata tieverkon kunnon ja toimivuuden parantamiseen suunnatun rahoituksen säilyminen. Talousarvioesityksen negatiivisena tietona on se, että perusväylänpidon vuoden 2018 perusrahoitus on hieman laskenut kuluvan vuoden tasosta. Tämä estää lisärahoituksesta huolimatta erityisesti haja-asutusalueiden uudelleenpäällystyksiä ja huonokuntoisten siltojen parantamista. Näiden ylläpitotoimien volyymi laskee kuluvaan vuoteen verrattuna alueellamme n. 20 %:lla, mutta on toki muutaman vuoden takaista tasoa korkeammalla. Lisäksi aiempien vuosien tapaan omarahoitteisia, pieniä liikenteen kasvusta johtuvia tai liikenneturvallisuutta ja maankäytön kehitystä tukevia hankkeita ei pystytä toteuttamaan.

ELY-keskuksen alueella positiivinen rakennemuutos lisää erityisesti liikennemääriä ja liikenteen investointitarpeita. Erityisesti kasvu näkyy Varsinais-Suomen alueella, jossa ensimmäisen vuosipuoliskon aikana raskas liikenne kasvoi koko maassa eniten, 5,7 prosentilla.

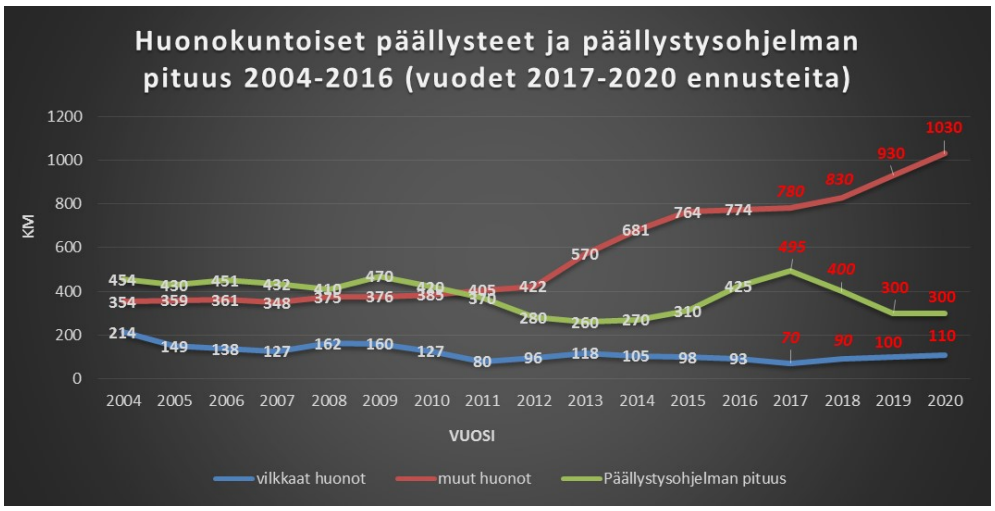
Tiestön kunnossapito

Vuosina 2016–2018 korjausvelkarahoituksella saadaan parannettua vilkasta ja keskivilkasta tieverkkoa, mutta vähäliikenteinen tieverkko pysyy tyydyttävässä tai paikoitellen huonossa kunnossa. Alueemme päällystetystä tiestöstä on tavoitteellisen laatutason alittavia vilkkaiden teiden osalta 5 %, keskivilkkaiden teiden osalta noin 10 % ja vähäliikenteisten teiden osalta noin 18 %. Siltojen kunnon parantamiseen on v. 2018 osoittaa noin 6 milj. euroa perusrahoitusta ja 7 milj. euroa teemarahoitusta, joilla pyritään ylläpitämään alueemme 1 800 siltaa. Huonokuntoisia siltoja on viime vuosina saatu korjattua ja painorajoituksia poistettua, mistä huolimatta alueemme siltojen kunto on maan huonokuntoisinta ja kaipaisi lisäpanostusta. Lisäksi huolenaiheena ovat lähivuosiin kohdistuvat, kustannuksiltaan kalliit siltojen korjaus- tai uusimistarpeet: mm. Kirjalansalmen silta, Parainen (kustannusarvio 50 M€), Lillholmenin silta, Parainen (10 M€), Koiviston

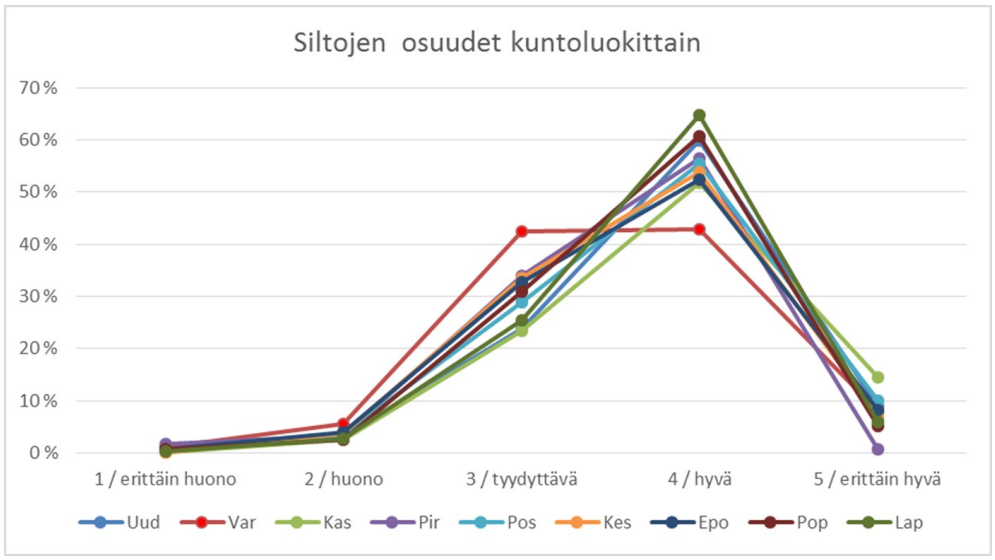
silta, Pori (6 M€), Makarlan ylikulkusilta, Kaarina (5 M€), Pomarkun silta, Pomarkku (5 M€) ja Pakurlan silta, Paimio (3 M€).

Seuraavana olevat kuvat kertovat päällysteiden ja siltojen kuntotilanteen kehittymistä. Kuviin selityksinä seuraavaa:

- Päällystettyä tieverkkoa alueella on yhteensä noin 6000 km, josta noin 1300 km on vilkasta tieverkkoa
- Alueen siltojen kunto poikkeaa muusta maasta tyydyttävien osuuden ollessa muita suurempi ja hyväkuntoisten ollessa muita pienempi. Tilanne ei siis näytä pitkällä aikavälillä tasoittuvan.



Päällystetyn tiestön kunnon kehitys Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella



Siltojen jakautuminen kuntoluokkiin (punainen viiva kuvaa Varsinais-Suomen ja Satakuntien siltojen kuntoa)

Tiestön parantaminen ja kehittäminen

Perusväylänpidon lisärahoitusohjelmalla pystytään alueellamme toteuttamaan yhteensä kolme keskisuurta investointia. Näistä valtatien 9 parantaminen on käynnissä ja vuonna 2018 työt keskittyvät Loimaan eritasoliittymän uusimiseen. Valtatielle 8 toteutetaan vuosien 2018–2019 aikana Söörmarkun eritasoliittymä ja Nousiainen-Kurjenmäki ohituskaistat. Nämä ovat tärkeitä ja odotettuja investointeja mm. elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuuden, liikenneturvallisuuden ja työmatkaliikenteen näkökulmista.

Alueella käynnissä oleva positiivinen rakennemuutos luo kuitenkin lisää liikenneinvestointitarpeita saavutettavuuden parantamiseksi. Tämä on keskeistä myös alihankintaketjujen, kärkiyritysten tavaraliikenteen sekä työvoiman pendelöinnin kannalta. Nopeat ja suurimmat vaikutukset saataisiin E18 Turun kehätien Kausela-Kirismäki 2. vaiheen (35 milj. €) toteuttamisesta yhdessä käynnissä olevan 1. vaiheen kanssa sekä Turun telakan, Pernon eritasoliittymän parantamisesta (1,8 milj. €). Ensiksi mainitulla mahdollistettaisiin osuuden 4-kaistaistus. Rakennemuutokseen tulee myös valmistautua pidemmällä aikatähtäimellä mahdollistamalla riittävä suunnitelmavalmius E18 Turun kehätien eri vaiheiden, tärkeän sisämaayhteyden valtatien 9 sekä liikenteellisten pullonkaulakohtien Vt 8/kt 43 Laitilan eritasoliittymän ja Vt 8 Eurajoen kohdan osalta. Vuodeksi 2018 on muille paitsi valtatielle 9 ja Vt 8 Eurajoen kohdalle osoitettu riittävä suunnittelurahoitus.

Saaristoliikenne

Maantielauttaliikenteelle on osoitettu riittävä rahoitus vuodeksi 2018. Sen sijaan yhteysalusliikennemomentin 31.30.64 rahoitus ei riitä yhteysaluslaitureiden riittävän kunnostamiseen. Suurimpia lähiajan yhteysaluslaiturien uusimistarpeita ovat kustannuksiltaan 2-3 milj. euroa/laituri maksavat Pärnäinen, Taalintehdas, Teersalo ja Aspö. Nämä korjaukset eivät ole mahdollisia ilman lisärahoituksen osoittamista yhteysalusliikennemomentille.

Yhteenveto

Vuoden 2018 perusväylänpidon momentin tienpitoon osoittama rahoitus on Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueilla kokonaisuudessaan hyvällä tasolla, koska tiestön ylläpitoon suunnatun korjausvelkaohjelman ja keskisuuriin investointeihin suunnatun perusväylänpidon lisärahoitus ovat vuonna 2018 suurimmillaan. Huolenaiheena on kuitenkin riittävän rahoitustason säilyminen vuodesta 2019 eteenpäin. Lisäksi perusväylänpidon liikkumavara, jolla reagoidaan nopeisiin korjaustarpeisiin, alueen ja liikennemäärien kehityksestä johtuviin pieniin investointitarpeisiin, on lähes minimissä. Alueen kannalta on myös keskeistä kohdistaa erillisrahoitusta positiivisesta rakennemuutoksesta aiheutuviin investointitarpeisiin.

Johtaja Matti Vehviläinen

Toiminnanohjauspäällikkö Pekka Puurunen