Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

24.10.2022

KEHA/13544/2022

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Liikennejaoston kirjallinen asiantuntijalausuntopyyntö

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023, Teema: väyläverkon kehittämis- ja kunnossapitohankkeet alueiden näkökulmasta sekä perusväyläpidon tilanne nykyisen taloustilanteen ja inflaatiokehityksen olosuhteissa. Julkisen henkilöliikenteen tilanne ja näkymät sekä saaristo- ja yhteysalusliikenteen toimivuus ja siihen osoitetun rahoituksen riittävyys

Asia: HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

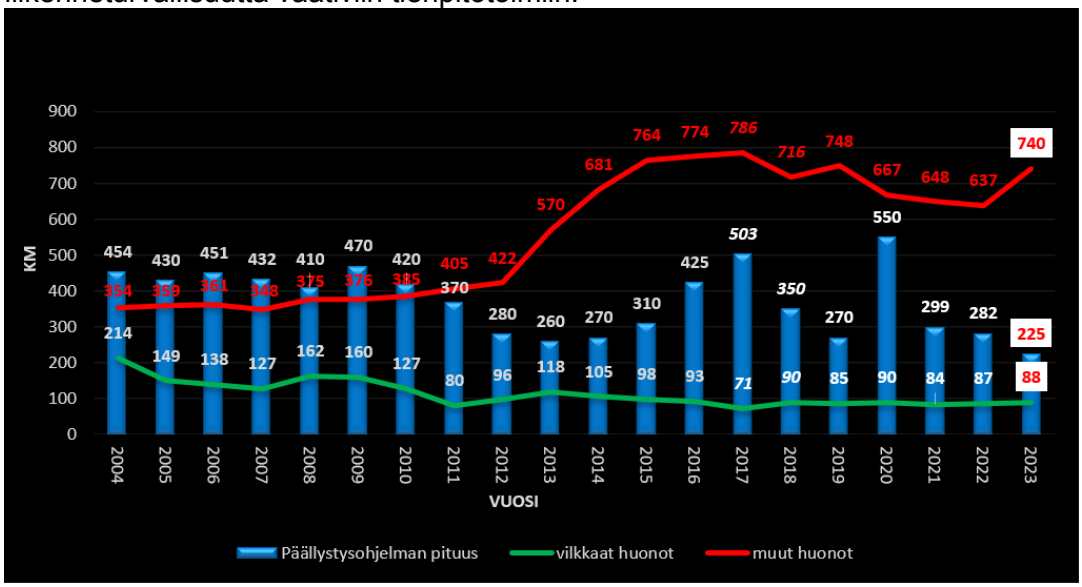
Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen toiminta-alue kattaa Satakunnan ja Varsinais-Suomen. ELY-keskus antaa asiakohdassa mainitusta seuraavan lausunnon.

Vuoden 2023 talousarvioesityksen alueen perusväylänpitoon osoitetulla noin 125 milj. euron rahoituksella pystytään riittävästi turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys koko tieverkolla ja vilkasliikenteisten teiden kunto ja myös maantielautta- ja yhteysalusliikennöinnin vuoden 2023 rahoitus on riittävällä tasolla. Päällystetyn vähäliikenteisen tieverkon, siltojen, tienvarsien varusteiden ja laitteiden, maantielautta- ja yhteysaluslaitureiden sekä riittävien liikenneturvallisuustoimien osalta joudutaan toimia karsimaan. Korjausvelan kasvu kiihtyy ostovoiman ollessa aiempaa heikompi ja rahoitusta on käytössä hieman vähemmän kuin viime vuosina. Nämä vaikuttavat siihen, ettei toimenpiteitä voida tehdä optimiaikataululla. Erityisesti rakenteiden kuten siltojen osalta tämä lisää pidemmällä tähtäimellä perusväylänpidon kustannuksia, kun korjaukset viivästyvät. Elinkeinoelämän odotukset myös kehittämishankkeiden toteuttamiselle ovat korkeat, näihin odotuksiin ei juuri kyetä vastaamaan. Alueen kehittämishankkeiden suunnitelmavalmiuden puolesta on useampi toteutusta odottava merkittävä ja tärkeä kohde, tärkeimpänä E18 Kt 40 Raision keskustan kohdan rakentaminen. Ilmastonmuutoksen hillintään kohdistuvia toimia pystytään tekemään erityisesti Turun kaupunkiseudulle kohdistetulla erillisellä MAL-rahoituksella.

Kuluvana vuonna perusväylänpidon määrärahalla saatavia suoritteita on vähentänyt kustannustason nousu, ja muutamia hankkeita on tämän takia jouduttu jättämään jopa toteuttamatta. Öljyn hinnalla on keskeinen rooli tienpidon toimenpiteiden määrässä. Erityisesti Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulla olevan maantielauttaliikenteen polttoainekuluissa öljyn hinnalla on keskinen merkitys. Polttoainekustannukset ovat tänä vuonna nousseet ennakoidusta yli neljä miljoonaa euroa. Kustannustason pysyessä korkealla samat haasteet jatkuvat myös vuonna 2023.

Korjausvelan vähentäminen olisi keskeistä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi, mutta myös liikenneturvallisuuden ja

ihmisten toimivan arjen kannalta. Vuodelle 2023 osoitetulla rahoituksella joudutaan erityisesti tinkimään päällystetyn tiestön uudelleenpäällystyksistä ja siltojen korjauksista. ELY-keskuksen alueen päällystysohjelman pituuden ennakoidaan olevan ensi vuonna lyhin 20:een vuoteen ollen noin 220 kilometriä (kuva 1), kun tieverkon kunnon kannalta oikea pitkäjänteinen taso olisi noin 500 kilometriä. Jalankulku– ja pyöräilyväylien päällystyksiä saadaan ensi vuonna toteutettua noin 20 kilometriä, väylien ikääntyessä myös tätä päällystysmäärää pitäisi pystyä lisäämään. Siltojen osalta rahoituspäätöksen saaneet Saaristotien (maantie 180) Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusimiset ovat äärimäisen tarpeellisia ja alueella on kiitelty tehtyä toteutuspäätöstä. Alueen siltojen kunto on kuitenkin koko maan keskiarvoa huonommassa kunnossa ja vaatisi pitkäaikaista perustienpidon lisäpanostusta. ELY-keskuksella ei käytännössä ole esitetyssä rahoituksessa liikkumavaraa, vaan kaikki liikenevä rahoitus kohdistetaan tieverkon korjaustoimiin. Rahoitustaso ei mahdollista ELY-keskuksen pienempien alueen kehittämistä ja liikenneturvallisuutta parantavia investointeja. Tämä poistaa mahdollisuuden reagoida alueen kehittämistä ja liikenneturvallisuutta vaativiin tienpitotoimiin.



Kuva 1. ELY-keskuksen alueen huonokuntoiset päällysteet vilkkaan ja muun tieverkon osilta sekä päällystysohjelman pituus 2004–2023 (v. 2023 arvio)

Sorateiden osalta sään ääri-ilmiöt ovat viime vuosina tehneet sorateiden päivittäisen liikennöinnin turvaamisesta aika ajoin haasteellista. Päällystetyllä tieverkolla pystytään vilkkaat päätiet säilyttämään nykyisellä kuntotasolla, mutta muiden teiden kunnon heikkeneminen tulee kiihtymään. Alueen keskivilkkaat tiet ovat tällä hetkellä aika hyvässä kunnossa, mutta vähäliikenteiselle päällystetylle tiestölle on kerääntynyt pidemmän aikaa paljon korjaustarpeita. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden osuus tulee nousemaan, kustannustaso ja sääolosuhteet varsinkin talvella määritellevät tarkemmin tieverkon huononemisen määrän. Toimenpiteiden valinnassa tulisi suosia enemmän elinkaareltaan pidempikestoisempia ja taloudellisesti tehokkaampia ratkaisuja. Nyt tämä on osittain vaikeaa korjaustarpeen kattaessa niin suurta osaa tieverkkoa.

Alueellamme on runsaasti korjausta odottavia huonokuntoisia siltoja. Korjattavien siltojen määrä kasvaa jatkossa ikäjakauman takia edelleen. Alueellamme on paljon tyydyttäväkuntoisia siltoja. Niitä pitäisi päästä korjaamaan optimiaikataulussa ennen kuin niistä tulee huonokuntoisia ja

korjauskustannuksiltaan selkeästi kalliimpia. Erikoispiirteenämme on myös se, että korjausta tai uusimista odottaa useita suuria ja siten kalliita siltoja. Ensi vuoden talousarvioesitys mahdollistaa sillankorjauksia, mutta korjaustarpeiden jatkuvasti lisääntyessä ja kustannustason kohotessa pitäisi rahoitusta vuosi vuodelta lisätä. Korjausvelkaa on myös varusteissa ja laitteissa, joista alueellamme kiireellisimpinä korjausta odottavat tievalaistukset ja kaiteet. Tievalaistuksen osalta huonokuntoisten valaismien uusimisella saadaan myös energiansäästöä ja tähän toimintaan pitäisi näinä aikoina pystyä panostamaan enemmän. Uuden tieliikennelain mukaisiin liikennemerkki- ja opastemuutoksiin pitäisi saada lisää siirtymäaikaa ja vaihdon pitäisi tiettyjen merkkien osalta perustua huonokuntoisuuteen.

Liikenne 12 -suunnitelman jatkeeksi Väyläviraston luonnostelemaan investointiohjelmaan kohdistuu alueen sidosryhmiltä paljon paineita. Investointiohjelmaan sisältyy alueen näkökulmasta paljon kiireellisiä ja tärkeitä kohteita niin tieverkon kunnon kuin liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta. Näiden investointien toteuttaminen 8-vuotisen suunnitelmakauden aikana tulisi varmistaa tulevien vuosien rahoituskehyksiä suunniteltaessa. Tällä hetkellä ohjelman toteuttaminen ei rahoituksen puuttuessa tunnu käytännössä etenevän.

Valtion talousarviossa ei ole alueelle osoitettu uusia alkavia kehittämismomentin tiehankkeita vuodeksi 2023. Alueella odotetaan seuraavaksi toteutusrahoitusta Väyläviraston laatimaan investointiohjelmaan sisältyvään E18 (Kt 40) Raision kohta (205 milj. euroa) hankkeeseen, tulevina vuosina toteutusrahoitusta odottaa myös Vt 2 parantaminen Porin keskustassa (64 milj. euroa). Investointiohjelman ulkopuolella olevia toteuttamista odottavia hankkeita on kuitenkin myös useita, elinkeinoelämä ja muut tahot odottavat erityisesti seuraavien hankkeiden toteuttamista: Vt 8 Laitilan kohta (42 milj. euroa), E18 Naantali-Raisio (173 milj. euroa), Mt 180 Kaarina-Parainen (61 milj. euroa) ja Vt 9 Aura-Lieto 4-kaistaistus (59 milj. euroa).

Maantielauttaliikennöintiin on osoitettu ensi vuodelle riittävä kustannusnousun huomioiva 58 milj. euron rahoitus. Maantielauttalaitureiden korjaustarpeita on kuitenkin niin paljon, että niihin ensi vuodeksi osoitettu 5 milj. euron rahoitus ei ole riittävä. Maantielauttaliikenteen hyväksytyn hankintastrategian etenemiseksi maantielauttojen rantainfran uusimiseen pitäisi olla enemmän rahoitusta. Pitkäkestoisiin sopimuksiin on sisällytetty kalustouudistuksia, joiden käyttöönotto vaatii maantielauttaliikenteen rantainfraan merkittäviä korjauksia. Vuoden 2023 optimirahoitus olisi ollut 9 milj. euroa.

Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostojen ja kehittämisen ensi vuodelle esitetty 17,886 milj. euron määräraha on kuluvaa vuotta 2,5 milj. euroa pienempi. Määräraha riittänee vain liikennöintikustannuksiin, eikä mahdollista laiturikorjauksia. Laitureiden jatkuva korjaaminen on edellytys toimivalle ja turvalliselle yhteysalusliikenteelle. Nykyinen määrärahataso ja vain viisivuotiset sopimusvaltuudet eivät myöskään mahdollista liikenteen merkittävää uudistamista. Uudistaminen tarvitsee tuekseen myös saaristolain uudistamisen ja yhteysalusliikenteen järjestämistapaperusteet.

Joukkoliikenteen määrärahaa vuodelle 2023 Varsinais-Suomen ELY-keskukselle osoitetaan alustavasti 5 544 000 euroa, tällä määrärahalla pystytään turvaamaan liikennöinti. Joukkoliikenteen järjestämisen noussut kustannustaso kasvattaa kuitenkin tilaajan kustannuksia niin käynnissä olevien hankintojen

indeksinousun kuin uusien kilpailutusten myötä tulevina vuosina. Koronan aiheuttama matkustuksen väheneminen näkyy edelleen. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hankintasopimuksissa lipputulorahoituksen osuus on perinteisesti ollut merkittävä. Sopimuksesta riippuen 50–70 % sopimuksen arvosta on tullut lipputuloista. Myös kunnat ovat jo mukana maksamassa liikennöintisopimuksista. Polttoainekustannusten jyrkkä kasvu on tuonut uutta liikennettä hankintasopimusten piiriin. Näin ollen hankintakustannukset tulevat todennäköisesti kasvamaan tulevina vuosina. Tähän kustannusten nousuun tulee määrärahamitoituksissa jatkossa riittävästi varautua.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Pekka Puurunen ja ratkaissut johtaja Tuovi Päiviö.

Jakelu Stiina Hyrri / Eduskunta

Tiedoksi VARELY: Olli Madekivi, Hanna Lindholm, Antti Kärki, Timo Mäkelä

Tämä asiakirja KEHA/13544/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/13544/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Puurunen Pekka 24.10.2022 14:56

Hyväksyjä Päiviö Tuovi 24.10.2022 21:41