Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

24.10.2023

KEHA/44354/2023

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Liikennejaoston kirjallinen asiantuntijalausuntopyyntö

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024, 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 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

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

Vuoden 2024 talousarvioesityksen alueen perusväylänpitoon osoitetulla noin 160 milj. euron rahoituksella pystytään riittävästi turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys koko tieverkolla ja parantamaan päällystettyjen teiden kuntoa. Sen sijaan siltojen, tienvarsien varusteiden ja laitteiden sekä riittävien liikenneturvallisuustoimien ja kestävän liikenteen edistämisen osalta toimenpiteet ovat riittämättömiä.

Päällystetyn tiestön korjausvelan kasvu pystytään annetulla rahoituskehyksellä taittamaan, tosin ostovoima ja markkinoiden toimivuus tulee viime kädessä ratkaisemaan päällystysmäärän. Vähäliikenteinen tieverkko on viime vuosina nopeasti huonontunut, koska rahoitusta ei ko. verkon kunnostamiselle ole ollut osoitettavissa. Ensi vuonna pystytään toteuttamaan jonkin verran myös vähäliikenteisten teiden uudelleen päällystämisiä, mutta ko. verkolla korjausvelan määrä on niin suuri, ettei ongelmaa hoideta vuodessa vaan tarvitaan pidempiaikaisia ostovoiman huomioivia riittäviä rahoituskehyksiä. Kuvassa 1 on näytetty päällystyskilometrien suuret vuosittaiset vaihtelut, ja näiden osalta tulisikin pyrkiä vuosittaisiin tasaisiin noin 500 kilometrin pituisiin päällystysohjelmiin.

Alueen siltojen kunto heikkenee edelleen korjausikään tulevien siltojen määrän koko ajan kasvaessa. Siltojen peruskorjauksia olisi tärkeä voida toteuttaa riittävästi ja korjaukset tulisi tehdä optimiaikataululla. Siltojen korjausten viivästyminen lisää pidemmällä tähtäimellä perusväylänpidon kustannuksia. Lisäksi siltojen huonon kunnon vuoksi joudutaan asettamaan rajoituksia liikenteelle aiheuttaen tienkäyttäjille haittaa ja lisäten kuljetuskustannuksia. Tieverkolla olevissa varusteissa ja laitteissa on myös paljon korjausvelkaa, josta aiheutuu turvallisuuspuutteita ja ylimääräisiä kustannuksia.

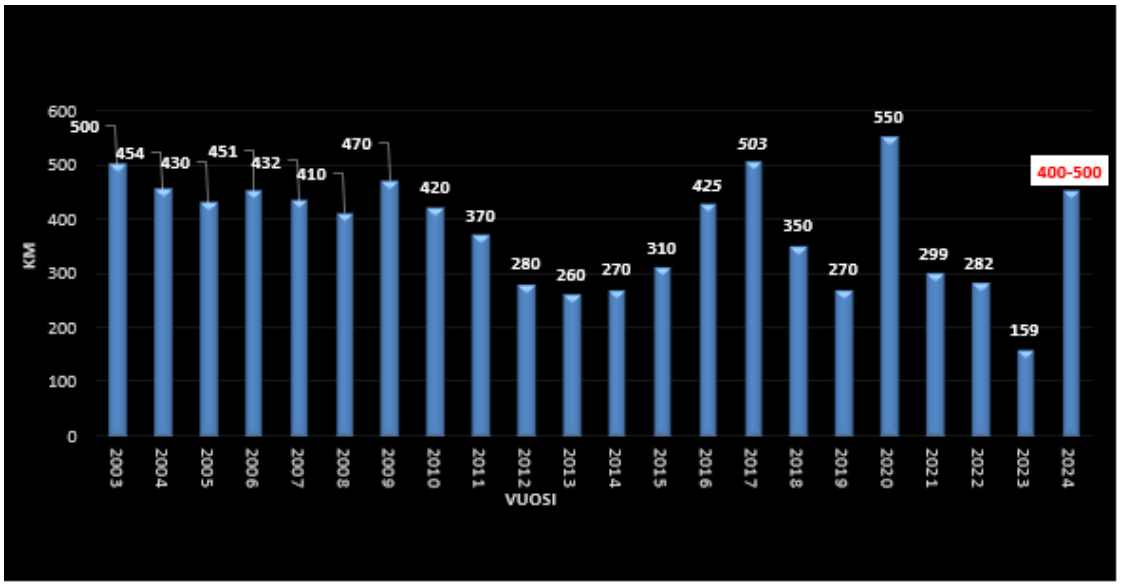
Elinkeinoelämän odotukset myös kehittämishankkeiden toteuttamiselle ovat korkeat, näihin odotuksiin vastaaminen on kovin hidasta. Alueen

kehittämishankkeiden suunnitelmavalmiuden puolesta on useampia toteutusta odottavia merkittäviä ja tärkeitä kohteita. Tärkeimpänä E18 Kt 40 Turun kehätien Raision keskustan kohdan rakentaminen, joka tulisi aloittaa vuonna 2024. Päätös Mt 180 Kurkela-Kuusisto-yhteyden toteuttamisesta olisi myös tärkeää saada viipymättä, jotta sen toteutus pystytään saumattomasti nivomaan yhteen Kirjalansalmen uuden sillan toteutuksen kanssa. Liikenneturvallisuus- ja kestävän liikenteen edistämistoimia pitäisi pystyä nykyistä paremmin edistämään. MAL-rahoitusta tulisi jo vuodelle 2024 osoittaa mahdollisten suurten hankkeiden lisäksi kestävää kehitystä ja liikenneturvallisuutta parantaviin pienempiin hankkeisiin

Maantielautta- ja yhteysalusliikennöinnin vuoden 2024 rahoitus on riittävällä tasolla. Yhteysalusliikenteen osalta pitäisi pystyä solmimaan pitkäkestoisempia sopimuksia, jolloin olisi mahdollista saada käyttöön uudempaa ja vähäpäästöistä kalustoa.

Päällystetyn tiestön kuntoa parannetaan

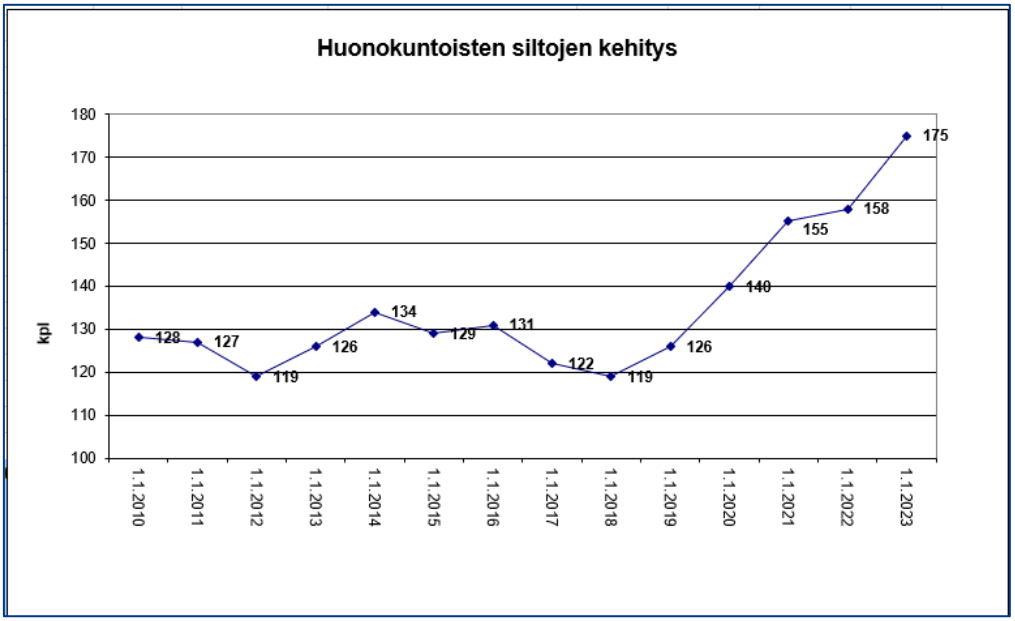
Korjausvelan vähentäminen on keskeistä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi, mutta myös liikenneturvallisuuden ja ihmisten toimivan arjen kannalta. Vuonna 2024 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueen eli Varsinais-Suomen ja Satakunnan päällystysohjelman pituuden ennakoidaan olevan 400–500 kilometriä, Pääosin kohteet suunnattaan vilkkaaseen ja keskivilkkaaseen tieverkkoon. Uudelleen-päällystysten lopullinen määrä on kuitenkin vahvasti sidoksissa ostovoimaan ja markkinoiden toimivuuteen. Korjausvelan määrän vähentämiseksi ja oikean tason saavuttamiseksi tulisi alueen päällystysohjelman pituuden olla pitkäjänteisesti vuosikausia 500 kilometrin tasolla. Jalankulku– ja pyöräilyväylien päällystyksiä saadaan ensi vuonna toteutettua noin 20 kilometriä, mutta väylien ikääntyessä myös tätä päällystysmäärää pitäisi pystyä lisäämään. Alueen vähäliikenteisestä tieverkosta laatutason alittavia on lähes viidesosa, tämän verkon korjaaminen vaatii myös rakenteellisia toimenpiteitä ja vie vuosikausia saada tieverkko optimaaliseen kuntoon. Vuoden 2024 korjausrahaa pystytään hieman ohjaamaan myös tälle verkon osalle, mitä ei olla viime vuosina juurikaan pystytty tekemään. Tärkeää olisikin pitää vuoden 2024 rahoitustaso myös samansuuruisena tulevina vuosina.



Kuva 1. ELY-keskuksen alueen päällystysohjelman pituudet 2003–2024 (v. 2024 arvio)

Siltojen korjaustahtia tulisi kiihdyttää

Siltojen osalta rahoituspäätöksen saaneet Saaristotien (maantie 180) Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusimiset ovat äärimmäisen tarpeellisia. Kirjalansalmen sillan uusiminen on aloitettu liian myöhään, koska nykyisen sillan kestävyyden kanssa on huomattavia ongelmia ja uuden sillan valmistumiseen on vielä noin kaksi vuotta aikaa. Sillassa on aiemman huonokuntoisuuden lisäksi havaittu ennakoimatonta liikettä ja sillan käytettävyyden turvaamiseksi ELYn toimesta on käynnissä monenlaisia toimenpiteitä. Kirjalansalmi toimiikin esimerkkinä siitä, että siltoihin pitäisi jo nyt panostaa enemmän. Alueellamme on runsaasti korjausta odottavia huonokuntoisia siltoja. Korjattavien siltojen määrä kasvaa jatkossa ikäjakauman takia edelleen. Alueellamme on paljon myös tyydyttäväkuntoisia siltoja. Niitä pitäisi päästä korjaamaan optimiaikataulussa ennen kuin niistä tulee huonokuntoisia ja korjauskustannuksiltaan selkeästi kalliimpia ja tienkäyttäjille rajoituksia aiheuttavia. Erikoispiirteenämme on myös se, että korjausta tai uusimista odottaa useita suuria ja siten kalliita siltoja. Ensi vuoden talousarvioesitys mahdollistaa sillankorjauksia, mutta korjaustarpeiden jatkuvasti lisääntyessä pitäisi vuosittaista siltojen korjausrahoitusta selkeästi lisätä.



Kuva 2. Huonokuntoisten siltojen määrän kehitys vuosina 2010–2023

Korjausvelkaa on myös varusteissa ja laitteissa, joista alueellamme kiireellisimpinä korjausta odottavat tievalaistukset ja kaiteet. Tievalaistuksen osalta huonokuntoisten valaisimien uusimisella saadaan myös energiansäästöä ja tähän toimintaan pitäisi näinä aikoina pystyä panostamaan enemmän.

Sorateitä hoidetaan, rakenteellisia korjauksia ja palvelutason parantamisia ei pystytä toteuttamaan

Sorateitä hoidetaan viime vuosien tapaan ja niille ei juurikaan pystytä tekemään rakenteellisia korjaustoimia. Sorateiden osalta sään ääri-ilmiöt ovat viime vuosina tehneet sorateiden päivittäisen liikennöinnin turvaamisesta aika ajoin haasteellista. Tienkäyttäjät ovat melko tyytymättömiä soratieverkon palvelutasoon.

Alueellisia pieniä investointeja ei ilman teemarahoituksia ole mahdollista toteuttaa

Alueellisia investointeja, jotka mm. parantaisivat liikenneturvallisuutta ei juurikaan ole mahdollista toteuttaa. Investointirahoituksen olemattomuus heikentää myös reagointia alueen kehittämiseen ja kestävän liikenteen edistämisen liittyvien tienpitotoimien tekemiseen. MAL-rahoitusta tulisi osoittaa jo vuodelle 2024 mahdollisten suurten hankkeiden lisäksi kestävää kehitystä ja liikenneturvallisuutta parantaviin pienempiin hankkeisiin. Turun kaupunkiseudun MAL-alueen ulkopuolella investointien etenemisnäkymät ovat vähäiset.

Suurten tiehankkeiden toteutusten aloitusta odotetaan

Valtion talousarviossa ei ole alueelle osoitettu uusia alkavia kehittämismomentin tiehankkeita vuodeksi 2024, mutta kahdesta ELYn alueen hankkeesta on kehysriihen mukaan odotettavissa päätös mahdollisesta toteutuksesta. ELY-keskus odottaakin E18 Kt 40 Turun kehätien parantamisen Raision keskustassa

(k-arvio 235 milj. euroa) saavan ensi vuonna koko hankkeen osalta myönteisen toteutuspäätöksen. E18 Kt 40 Turun kehätie Naantali-Raisio-hanke (k-arvio 269 milj. euroa) on myös kiireellinen ja ajankohtainen heti Raision keskustan kohdan hankkeen jälkeen. Mt 180 Kurkela-Kuusisto tieyhteydestä (k-arvio 104 M€) odotetaan myös ensi vuonna päätöstä mahdollisesta toteutuksesta.

Tulevina vuosina toteutusrahoitusta odottavat myös Vt 2 parantaminen Porin keskustassa (k-arvio 72 milj. euroa), Vt 8 Laitilan kohta (k-arvio 48 milj. euroa) ja Vt 9 Aura-Lieto 4-kaistaistus (k-arvio 67 milj. euroa).

Maantielauttaliikenteen (valtakunnallinen toiminto) rahoitus kunnossa

Maantielauttaliikennöintiin on vuodelle 2024 varattu riittävä 58 milj. euron rahoitus, jossa nykyhinnoilla on riittävä polttoaineen hinnanvaraus. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulla olevan maantielauttaliikenteen polttoainekuluissa öljyn hinnalla on keskinen merkitys. Sopimusten indeksisidonnaisuuden vuoksi polttoaineen lisäkustannuksia maksetaan tänä vuonna noin kolme miljoonaa euroa, kustannustason pysyessä korkealla samat haasteet jatkuvat myös vuonna 2024. Maantielauttaliikenteen rantarakenteiden korjaukseen ja uusimiseen on ensi vuodeksi osoitettu 5 milj. euroa ja se on riittävä, kunhan tuleville vuosille pystytään osoittamaan vähintään samansuuruinen rahoitus.

Yhteysalusliikenteen (valtakunnallinen toiminto) osalta pitäisi mahdollistaa pidemmät sopimuskaudet

Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostoihin ja kehittämisen on ensi vuodelle osoitettu 20,386 milj. euron määräraha ja se mahdollistaa liikennöinnin järjestämisen ja muutaman laiturin korjauksen. Erinomaista, että liikenteen kannalta välttämättömien laitureiden korjauksiin palautetaan vuodelta 2023 leikattu 2,5 milj. euroa. Yhteysalusliikenteen osalta pitäisi pystyä solmimaan pitkäkestoisempia sopimuksia, jolloin olisi mahdollista saada käyttöön uudempaa ja vähäpäästöisempää kalustoa. Tavoitteena on kilpailuttaa vuoden 2024 liikennöinnit pidemmillä, 10+5 vuoden sopimuskausilla. Yhteysalusliikenteeseen kytketystä valtuusmenettelystä pitäisi myös luopua.

Joukkoliikenteen rahoitustasoa tulisi nostaa

Joukkoliikenteen määrärahaa vuodelle 2024 Varsinais-Suomen ELY-keskukselle osoitetaan alustavasti 5 064 000 euroa ja tällä määrärahalla pystytään juuri ja juuri turvaamaan liikennöinti. Joukkoliikenteen järjestämisen noussut kustannustaso on kasvattanut tilaajan kustannuksia sekä käynnissä olevien hankintojen indeksinousun että uusien kilpailutusten myötä. Vuoden 2023 liikennöinnin kilpailutuksissa on jo nyt pyritty huomioimaan tulevien vuosien riski rahoitustasossa ja kustannustason nousussa. Eli hankittavana olevaa liikennettä on supistettu jo hankintavaiheessa, saamatta sillä vielä merkittävää kustannussäästöä. Markkinaehtoisen liikenteen lakkaamiseen ei pystytä enää varautumaan vuonna 2024 määrärahatilanteen takia, vaan liikenteitä saattaa lakata kokonaan. Valtionavustuksia kunnille vuonna 2024 myönnetään ainoastaan kaupunkimaisen joukkoliikenteen hankintaan. Kuntien kehittämishankkeisiin ei myönnetä valtionavustusta vuonna 2024

määrärahatilanteen takia. Tulevina vuosina palvelutason ylläpitäminen edellyttäisi rahoitustason nostoa.

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

Jakelu

Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi

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

Tämä asiakirja KEHA/44354/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/44354/2023 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Puurunen Pekka 24.10.2023 14:28

Hyväksyjä Päiviö Tuovi 24.10.2023 15:25