



Eduskunta – Liikennejaosto

Eduskunta/liikennejaosto, lausuntopyyntö 13.10.2022

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023, Teema: PL 31, erityisesti väyläverkon kehittämis- ja kunnossapitohankkeet alueiden näkökulmasta sekä perusväyläpidon tilanne nykyisen taloustilanteen ja inflaatiokehityksen olosuhteissa. Julkisen henkilöliikenteen tilanne ja näkymät.

Taustaa

Eduskunnan liikennejaosto on pyytänyt Kaakkois-Suomen ELY-keskukset asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023. Lausunnon teemana on erityisesti väyläverkon kehittämis- ja kunnossapitohankkeet alueiden näkökulmasta sekä perusväyläpidon tilanne nykyisen taloustilanteen ja inflaatiokehityksen olosuhteissa. Lisäksi käsitellään julkisen henkilöliikenteen tilanne ja näkymät.

LVM:n kehityksessä (yhteensä 1,29 mrd. euroa) perusväylänpitoon, jossa ovat mukana tie-, rata- ja vesiväylät, on vuodelle 2023 esitetty 97 milj. euroa vähemmän rahaa kuin tänä vuonna Tiepuolelle perusväylänpitoon kohdistuu suurin pudotus: rahoitusta tulisi 56 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna. Väyläverkon kehittämiseen on esitetty peräti 111,8 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna.

Väyläviraston JTS:n mukaisen peruskehityksen (tiet 657 milj. euroa) perusteella vuodelle 2023:

- tienpitoon ja hoitoon kohdennetaan 9,6 milj. euroa enemmän kuin tänä vuonna
- korjaukseen 69,6 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna
- parantamisinvestointeihin 20,3 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna
- suunnitteluun 3 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna.

Vaikutukset Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tienpitoon

Korjausrahoituksen vähentyminen tulee näkymään kielteisesti erityisesti alemmalla tieverkolla, sillä muiden kuin vilkkaiden teiden (alemman tieverkon) päällystämisiin on käytettävissä vähemmän rahaa kuin tänä vuonna. Tämä nopeuttaa korjausvelan kasvua ja voi huonontaa asiakastytyvyyttä. Inflaatiokehitys ja Venäjän käymä hyökkäyssota ovat vaikuttaneet merkittävästi kustannusten nousuun. Esimerkiksi bitumin hinta on noussut vuodessa 36 prosenttia. Sen vuoksi samalla rahalla saa entistä vähemmän päällysteitä. Kun vielä käytettävissä olevan rahan määrä vähenee,

17.10.2022

KEHA/13544/2022

päällystettävät kilometrit putoavat entisestään. Kun esimerkiksi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella päällystettiin vuonna 2020 noin 270 kilometriä teitä, ensi vuonna arvioidaan päällystettävän enää vain noin 70 kilometriä teitä. Myös teiden ylläpidossa kustannukset ovat nousseet. Viime vuoden elokuusta kustannukset ovat nousseet tämän vuoden elokuuhun lähes 5 prosenttia.

Kaakkois-Suomeen esitetty perusrahoituskehys vuodelle 2023 on 29,4 milj. euroa, mikä on 5,4 milj. euroa vähemmän kuin tämän vuoden vastaava kehys.

Erityisen huolestuttavaa vuoden 2023 peruskehyksessä on, että se ei mahdollista lainkaan liikenneolosuhteita parantavia investointeja Liikenne 12 -suunnitelman teemojen mukaisesti (alueelliset elinkeinoelämän kohteet, liikenneturvallisuuskohteet, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja liittytäpysäköinti). Liikenneväylien parantamisinvestointeihin osoitettu rahoitus oli tänä vuonna Kaakkois-Suomessa noin 1,4 milj. euroa, mikä mahdollisti muutamien, hyvin pienten mutta tärkeiden, investointien toteuttamisen. Rahoituksen pitäisi olla noin kolminkertainen, ennen kuin sillä voitaisiin toteuttaa merkittävämpiä investointeja. Parantamisinvestointien rahoituksen puuttua kuitenkin nollaan, ei saada aikaiseksi edes pieniäkään hankkeita.

Erityisesti hoidon rahoitus on edelleen niukka: siellä etenkin ennalta arvaamattomat ja kiireelliset työt sekä niistä tulevat kustannukset aiheuttavat ongelmia. Poikkeuksellisten talvien vuoksi on joko paljon aurattavaa tai vastaavasti lumettomana talvena sorateitäkin olisi kunnostettava aiempaa enemmän. Rahoitus on molempien suhteen riittämätön.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella on huoli siltaverkon rapistumisesta, ellei siihen pystytä panostamaan riittävästi. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen siltarahoitus tulee ensi vuonna vähenemään noin 0,6 milj. euroa tästä vuodesta, mikä todennäköisesti lisää huonokuntoisten siltajen määrää ja voi tehdä asetettuihin tavoitteisiin pääsemisen mahdottomaksi.

Vaikka perusväylänpitoon tehtiin tällä hallituskaudella tasokorotus, niin tänä vuonna hallitus päätti kohdistaa LVM:n hallinnonalalle vuotuisen 127 milj. euron säästön. Säästön hakeminen väylänpidosta ei ole kestävä, vaan korjausvelkaa lisäävää liikennepolitiikkaa. Väylänpidossa pitäisi pystyä panostamaan nykyistä enemmän väyläverkon kuntoon (erityisesti keskivilkkaiden ja vähäliikenteisten teiden osalta) sekä alueellisiin parantamisinvestointeihin, ja siellä etenkin liikenneturvallisuushankkeisiin.

Nykytilanteessa Kaakkois-Suomessa päästään vielä esitettyihin tulostavoitteisiin (mm. huonokuntoiset päällysteet), mutta niukan rahoituksen jatkuessa riski etenkin huonokuntoisten siltajen lisääntymiseen kasvaa siltajen ikääntyessä.

17.10.2022

KEHA/13544/2022

Vaikutukset kehittämisinvestointeihin ja Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon

Kaakkois-Suomen ELY-keskus on erityisen huolissaan pääteiden isojen kehittämishankkeiden tulevien vuosien määrärahasta.

Myönteistä vuoden 2023 talousarvioesityksessä on se, että mukana on yksi uusi kehittämisinvestointi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta: vt 6 Korian kohta. Liikenne 12 -investointiohjelmassa on kuitenkin Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta mukana useita hankekorin 1A kehittämishankkeita, esim. vt 15 Kotka-Kouvola – Kaakkois-Suomen tärkein liikenneväylien parantamishanke – mutta tämän hankkeen toteutusajankohdasta ei ole tietoa. Tämä on erittäin huolestuttavaa, koska Liikenne 12 -suunnitelman piti edistää väyläverkon kehittämisinvestointien pitkäjänteistä toteuttamista.

Liikenne 12 -suunnitelmassa väyläverkon kehittämisrahoituksesta on maamteille esitetty ensi vuodelle 231 milj. euroa ja ratahankkeille 286 milj. euroa. Vuoden 2023 talousarviossa on kuitenkin esitetty tiehankkeille vain 117,2 milj. euroa, kun ratahankkeille on peräti 219,3 milj. euroa (tiet 32 % ja rautatiet 60 %). Lisäksi on huomattava, että edellä mainitusta 117,2 milj. eurosta on sidottu suurin osa jo aiempina vuosina sovittuihin väylähankkeisiin. Koko Suomessa käynnistyy ensi vuonna ainoastaan yksi uusi tiehanke, sekin kokonaiskustannuksiltaan ainoastaan 30 milj. euroa.

Vaikutus julkiseen henkilöliikenteeseen

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella markkinaehtoisesti hoidettu joukkoliikenne on keskittynyt viime vuosina vain tietyille yhteysväleille ja pitkämatkaiseen liikenteeseen, esimerkiksi eteläisessä Kymenlaaksossa Kotkan ja Helsingin välinen bussiliikenne ajetaan lähes kokonaan markkinaehtoisesti. Markkinaehtoisia bussivuoroja on palautunut liikenteeseen korona-ajan jälkeen myös muille kaupunkikeskusten välisille yhteyksille, kuten Imatra-Lappeenranta-Kouvola-Helsinki tai Kotka-Kouvola-Lahti-Tampere. Toisaalta markkinaehtoisessa bussiliikenteessä tapahtui keväällä 2022 myös yllättävä muutos, kun aiemmin markkinaehtoisesti hoidetut Lappeenranta-Mikkeli-Jyväskylä vuorot lakkautettiin. Yhteysvälin toimivaltaiset ELY-keskukset hankkivat yhteistyössä näiden tilalle korvaavaa pitkämatkaista liikennettä. Markkinaehtoista liikennettä korvaavan liikenteen hankintakustannukset ovat Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle vuonna 2022 n. 0,12 M€. Vuonna 2023 näiden kustannusten odotetaan kasvavan, koska hankinta kohdistuu koko vuodelle ja tarjoushinnat tuskin laskevat mahdollisissa uudelleen kilpailutuksissa.

Kaakkois-Suomessa alueellinen julkinen henkilöliikenne toteutuu muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ostoliikenteenä ja muutoksia tähän tilanteeseen ei ole tulevina vuosina odotettavissa. ELY-keskus hankkii kuntakeskusten ja keskuskaupunkien välisiä yhteyksiä, jos tarjolla ei ole markkinaehtoisia bussivuoroja tai kyseisellä yhteysvälillä ei ole vastaavaa tarvetta palvelevia junavuoroja. ELY-keskuksen määrittelemä palvelutaso kuntien välisissä yhteyksissä on pääosin peruspalvelutasoista eli tarjolla ovat arjen perusyhteydet opiskelijoiden ja työssäkäyvien kulkemiseen aamulla ja

17.10.2022

KEHA/13544/2022

iltapäivästä. Näiden lisäksi on hankittu joitakin asiointimatkoihin soveltuvia vuoroja. Vuorotarjonnan määrään ei ole odotettavissa juurikaan muutoksia viitaten matkustajakysyntään ja käytössä olevaan rahoitukseen.

ELY-keskuksen ostoliikenteestään saamat matkustajatiedot osoittavat, että matkustus olisi palaamassa alueella koronaa edeltävään tilanteeseen. Toisaalta on todettava, että matkustajamäärät ovat kuntakeskusten välissä vuoroissa olleet ylipäättään kohtalaisen pieniä, lukuun ottamatta niitä vuoroja, joiden aikataulut ja reitit on saatu suunniteltua siten, että kuntien kouluisten on niissä mahdollista kulkea. Kesällä matkustus vuoroissa vähennee entisestään, josta on pääteltävissä, että vuorojen käyttäjistä pääosa on opiskelijoita ja vain pieni osa alueen työssäkäyvistä hyödyntää vuoroja. Suurimpana haasteena onkin edelleen tarjonnan optimointi ja sitä kautta houkuttelevuuden lisääminen.

ELY-keskus maksaa hankkimastaan liikenteestä sopimuskorvauksia kuluvana vuonna yhteensä n. 1,3 M€. Vuoden 2023 aikana alkaa uusia sopimusliikenteitä, joiden kustannustason odotetaan olevan korkeampi kuin olemassa olevissa sopimuksissa johtuen muun muassa polttoaineiden hinnannoususta ja kiristyvistä kalustovaatimuksista esimerkiksi suhteessa kaluston aiheuttamiin päästöihin. Arvio vuoden 2023 ostoliikenteen kustannuksista on tällä hetkellä n. 1,9 M€. Tämän lisäksi ELY-keskus olisi myöntämässä alueen kunnille valtionavustuksia n. 0,4 M€. Liikenne- ja viestintävirastosta saadun alustavan tiedon mukaan ELY-keskuksen saama kiintiö vuodelle 2023 olisi n. 1,7 M€, johon lisätään varsinaisessa kiintiöpäätöksessä bruttoliiikenteen arvioidut lipputulot. Käytännössä myönnettävä kiintiö olisi samalla tasolla kuin ELY-keskuksen vuodelle 2023 kohdistuvat menot. Tulevina vuosina ELY-keskuksen ostoliikenteen rahoitustarpeen ei odoteta laskevan, esimerkiksi eri tahoilta saatujen palautteiden mukaan valmiiksi aikataulutetun ja reititetyn liikenteen rinnalle tai sille vaihtoehtoisena tulisi hankkia kutsuihin perustuvaa ja asiakkaiden erilaisiin tarpeisiin paremmin vastaavaa liikennettä.

Lopuksi

Odotukset valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle (Liikenne 12) ja erityisesti sen investointiohjelmalle, olivat suuret. Tulevaisuuden merkittävimmät haasteet tienpidossa kohdistuvat isojen siltojen ja vähäliikenteisten teiden kuntoon. Isojen siltojen kunnon osalta tilanne on huolestuttavin.

Kokonaisuutena vuoden 2023 rahoitus on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen näkökulmasta tyydyttävä, ja toiminta sovitetaan annettuun kehykseen. Tällä rahoituksella tieverkko on kuitenkin vaikea pitää nykykunnossa. Se edellyttäisi Kaakkois-Suomen perustienpitoon noin 4 milj. euron vuosittaista lisärahoitusta. Lisäksi on välttämätöntä, että alueellisesti tärkeimmille päätieverkon kehittämishankkeille löytyisi Liikenne 12 -investointiohjelman mukainen rahoitus. Koska päätettyjen väylähankkeiden ja elinkaarihankkeiden vuoden 2023 jälkeisten vuosien (2024-2032) tarve on kaikkiaan 989 milj. euroa, tämä aiheuttaa suurta huolta siitä, milloin uusia väylähankkeita on mahdollista käynnistää.

17.10.2022

KEHA/13544/2022

Kaakkois-Suomen päätieverkon merkittävimmälle kehittämishankkeelle - vt 15 Kotka-Kouvola - tulisi saada mahdollisimman pian rahoitus. Hanke olisi mahdollista käynnistää jo ensi vuonna ja sillä olisi erittäin tärkeä merkitys koko Kymenlaakson kehittämisen kannalta.

Rahoituksen suuri vaihtelu heikentää tienpidon ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin suunnittelua. Lisäksi rahoituksen suuri vaihtelu vaikuttaa tienpidon uskottavuuteen ja julkisuuskuvaan kansalaisten silmissä. Yksittäinen paremman rahoituksen vuosi ei auta katkaisemaan korjausvelan lisääntymistä, mikäli rahoitukseen ei tule pysyvää lisäystä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on ratkaissut johtaja Kari Halme.

Johtaja

Kari Halme

Jakelu

Eduskunta - Liikennejaosto

Tiedoksi

Mäkelä
Halme
Kailasto J
Koikkalainen
Lehtonen
Talka
Vasama
Vilamaa