10.10.2019

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Talousarvioesitys 2020

Perusväylänpito, momentti 31.10.20

Perusväylänpidon määräraha vuoden 2020 talousarvioesityksen pohjalta on 1409 miljoonaa euroa, jonka lisäksi väylänpidon tuloja arvioidaan kertyvän noin 50 miljoonaa euroa. Kokonaisrahoitus, 1459 miljoonaa euroa, kasvaa 336 miljoonaa euroa vuodesta 2019. Rahoitus jakaantuu: väylien hoitoon 472 miljoonaa euroa, korjauksiin 529 miljoonaa euroa, parantamiseen ja suunnitteluun 268 miljoonaa euroa sekä liikenteen palveluihin 190 miljoonaa euroa. Kulkumuodoittain rahoitus jakaantuu: tiet 740 miljoonaa euroa, radat 481 miljoonaa euroa, vesiväylät 98 miljoonaa euroa ja liikenteenohjaus 140 miljoonaa euroa.

Väylien kunto on huono ja tämä näkyy merkittävänä korjaustarpeena. Erityisesti sekä vähäliikenteisellä tiestöllä että radoilla on paljon huonokuntoisia osuuksia. Laskennallista korjausvelkaa väylästöllä on noin 2,6 miljardia euroa, joka jakaantuu lähes puoliksi tie- ja rataverkolle. Korjausvelalla tarkoitetaan summaa, jonka vaurioituneen väylän tai sen osan palauttaminen hyvään kuntoon vaatii. Korjausvelkaa vähentäviä toimia ovat korjaukset ja uusimiset, kuten esim. päällystetyn tien korjaus tai sillan uusiminen. Sen sijaan uuden väylän, sen osan tai lisäkapasiteetin rakentaminen ei vähennä korjausvelkaa vaan lisää perusväylänpidon rahoitustarvetta, koska kunnossapidettävän väyläomaisuuden määrä kasvaa.

Vuonna 2020 perusväylänpidon rahoituksen tasokorotusta ohjataan alueellisesti tasapainotetusti elinkeinoelämän tarpeet huomioon ottaen

- matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeuttaminen raideliikenteessä
- rautatieliikenteen tavaraliikenteen pullonkaulojen poistaminen, ml. akselipainojen korottaminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- väyläverkkojen päällysteiden ja siltojen korjaaminen
- tiestön talvikunnossapidon pysyvä tason nosto

Lisärahoituksella siis poistetaan liikenteen pullonkauloja, toteutetaan päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta parantavia investointeja, jotka hyödyttävät niin joukkoliikenteen kehittämisen, alueellisen saavutettavuuden kuin elinkeinoelämänkin tarpeita ja korjataan jonkin verran perusväylästöä. Erityisesti toteutetaan rautateiden nopeutus- ja turvallisuustoimenpiteitä perusväylänpidon tasokorotuksen sisällä.

Lisäksi hallitus esittää vaarallisten tasoristeysten poistamiseen yhteensä 22 miljoonaa euroa vuosille 2020–2021, josta vuodelle 2020 kohdistetaan 12 miljoonaa. Hallitus esittää myös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen 10 M€ valtion verkolla tapahtuviin toimenpiteisiin vuodelle 2020.

Hallitusohjelman tavoitteita saavutetaan vuonna 2020 muilta osin melko hyvin, mutta koska perusväylänpidon tasokorotuksesta merkittävä osa ohjautuu ensi vuonna väylien parantamishankkeisiin, ei korjausvelkaa pystytä juurikaan vähentämään. Väylästön korjauksiin jäävä rahoitus kuluukin merkittävältä osin uuden korjausvelan syntymisen estämiseen ja korjausvelan kasvun pysäyttämiseen keskeisellä väyläverkostolla. Väylien ikääntyminen, kasvaneet raskaan liikenteen mitat ja massat, sääolojen muuttuminen sekä kasvaneet odotukset väylien palvelutasoon kasvattavat väyläverkon korjaus ja kunnossapitokustannuksia.

Korjausvelan hallinnan rahoitukseen nyt suunnattu taso ei riitä jatkossakaan velan merkittävään vähentämiseen, ellei lisärahasta pystytä kohdentamaan entistä suurempaa osaa huonokuntoisten väylien korjaamiseen. Liikenteellisiä tarpeita on kuitenkin myös muita, joten parantamishankkeitakin tarvitaan. Tulevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tärkeää ottaa kantaa myös perusväylänpidon resurssien suuntaamiseen ja muodostaa tahtotila olemassa olevan väylästön kuntoa ja palvelutasoa koskien.

Väyläverkon kehittäminen, momentit 31.10.77. ja .79

Käynnissä olevien kehittämismomentin 31.10.77 -hankkeiden osalta myönnetty määräraha riittää, kun käytössä on lisäksi tilijaottelumuutos –menettely, jolla vuoden aikana voidaan tilapäisesti siirtää määrärahaa hankkeiden välillä. Samoin elinkaarihankkeiden momentille 31.10.79 myönnetyt määrärahat vuodelle 2020 ovat riittävät.

Hanko-Hyvinkää radan sähköistäminen
Vuoden 2020 talousarviossa on esitetty yksi uusi kehittämismomentin hanke. Hanko – Hyvinkää –sähköistys 165 km matkalla parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia haitallisia päästöjä. Lisäksi hanke parantaa tasoristeysturvallisuutta. Esitetyllä 3,0 M€ määrärahalla tehdään hankkeen rakennussuunnitelma.

Tampere – Jyväskylä radan suunnittelu
Tampere – Jyväskylä -rata on kaksiraiteinen välillä Tampere – Orivesi ja yksiraiteinen välillä Orivesi – Jyväskylä. Suunnittelussa tarkastellaan koko Tampere – Jyväskylä -radan perusparannusta ja kehittämistoimenpiteitä sisältäen mm. turvalaitteiden uusimisen sekä kaksoisraiteen rakentamisen välille Orivesi – Jyväskylä sekä rataoikaisun Lahdenperä–Jämsä. Toimenpiteet edellyttävät ympäristövaikutusten arviointia, yleissuunnittelua, ratasuunnittelua ja rakentamissuunnittelua. Suunniteltavia toimenpiteitä voidaan jatkosuunnitella ja toteuttaa vaiheittain. Hallituksen esityksen mukaisesti suunnitteluun käytetään 4 M€ vuonna 2020.

Seinäjoki–Vaasa radan suunnittelu
Seinäjoki–Vaasa on yksiraiteinen rata, jonka nopeusrajoitus on 120 km/h. Suunnittelussa tarkastellaan rataosuuden kehittämistoimenpiteitä. Kehittämistoimenpiteet voivat sisältää tasoristeysten poistamisia, nopeusrajoitusten nostamista eräillä rataosuuksilla ja geometriapuutteiden korjaamista. Suunniteltavilla toimenpiteillä olisi vaikutusta myös matka-aikaan rataosuudella. Suunnittelun kustannusarvio on yhteensä 3 M€, ja koko määräraha on käytettävissä jo vuonna 2020.

Kemin Ajoksen meriväylän syventämisen suunnittelu
Kemin Ajoksen väylän kulkusyvyys on 10 metriä. Suunniteltavassa hankkeessa Kemin Ajoksen väylä syvennetään 12 metrin kulkusyvyyden vaatimusten mukaiseksi tekemällä syventämisen vaatimat ruoppaus- ja läjitystyöt sekä väylän merkintään liittyvät turvalaitetyöt. Hankkeen tavoitteena on elinkeinoelämän kuljetuskustannussäästöt. Määräraha 200 000 euroa osoitetaan mahdolliseen vesilupasuunnittelun täydentämiseen ja rakentamissuunnitteluun. Hankkeen toteuttamisesta päätetään erikseen.

Lisäksi talousarvioehdotuksessa esitetään väyläverkon kehittämisen erikseen nimeämättömien kohteiden hankesuunnitteluun 7,0 milj. eur aiempien vuosien 5,0 milj. euron sijaan. Suunnittelun rahoitustason nosto on erittäin tervetullutta, koska tarpeita on paljon.

Valmisteltava 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkossa keskeinen väline suunnittelukohteiden valinnan ohjauksessa ja investointikohteista päättämisen tukena.