VÄYLÄ/3047/00.03.02/2022

Väylävirasto
Trafikledsverket

4.5.2022

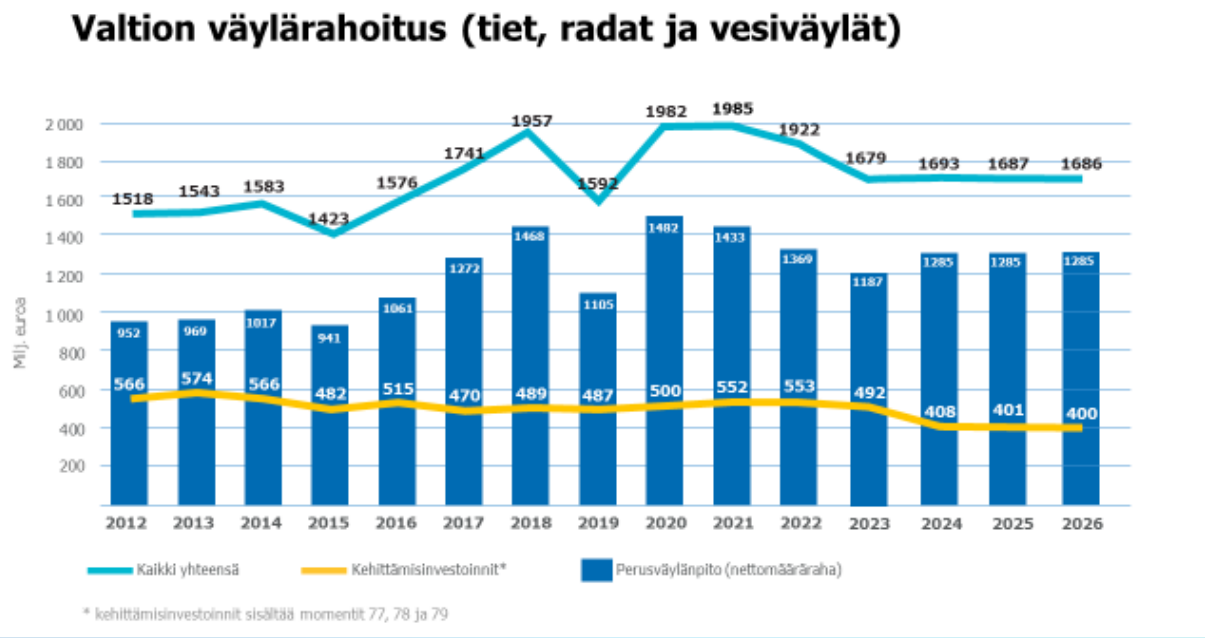
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausuntopyyntönne 22.4.2022 (VNS 2/2022 vp)

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023-2026

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

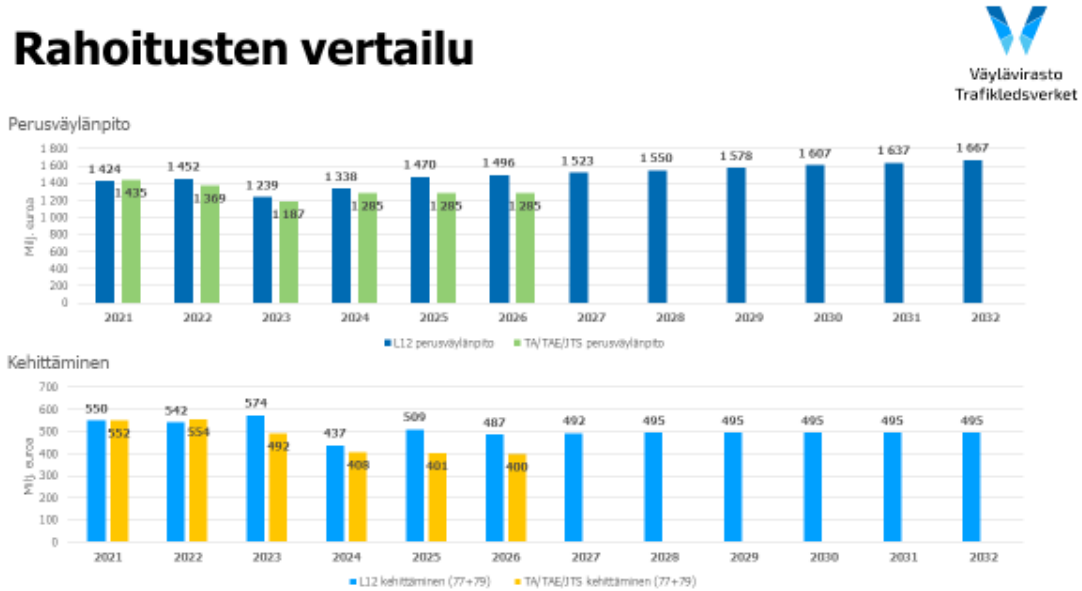
Selonteon kokonaisuus kuvaa hyvin julkisen talouden tilannetta ja poikkeuksellisia olosuhteita. Väyläviraston toiminnan kannalta keskeisimmät linjaukset liittyvät perusväylänpidon (mom. 31.10.20) ja väyläverkon kehittämisen (mom. 31.10.77) rahoitustasoon (kuva 1).



Kuva 1. Valtion väylärahoitus vuosia 2023-2026 koskevan kehyspäätöksen jälkeen.

Julkisen talouden suunnitelmassa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle on kohdistettu vuotuinen 127 milj. euron säästö, josta edellisessä julkisen talouden suunnitelmassa 2022-2025 päätetty 110 milj. euroa on huomioitu väyläverkon kehittämisen momentilla (31.10.77) ja 15 milj. euroa perusväylänpidon (mom. 31.10.20) määrärahatasossa. Jälkimmäisen osalta selonteossa on todettu, että tarkemmasta kohdentamisesta päätetään vuoden 2023 talousarvion yhteydessä. Tavoitteena on, ettei säästö kohdistuisi perusväylänpitoon.

Julkisen talouden suunnitelman lisäksi valtioneuvosto on keväällä 2021 linjannut liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita, toimenpiteitä ja rahoitustasoa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021-2032 (Liikenne 12). Julkisen talouden suunnitelman rahoitustaso vuosille 2023-2026 ei vastaa Liikenne 12 –suunnitelman rahoitustasoa (kuva 2).



Kuva 2. Liikenne 12 –suunnitelman, talousarviopäätösten ja julkisen talouden suunnitelman 2023-2026 rahoitusten vertailu.

Perusväylänpito (mom. 31.10.20)

Perusväylänpidon määrärahataso on kehyskaudella 2023-2026 keskimäärin 1,26 mrd. euroa vuodessa. Taustalla on hallituskauden alussa tehty päätös perusväylänpidon määrärahatason vuosittaisesta korottamisesta 300 milj. eurolla noin 1,3 miljardiin euroon. Vuoden 2023 perusväylänpidon rahoitustaso on kehyskauden keskimääräistä tasoa ja edeltäviä vuosia alempi (1,187 mrd. euroa). Vuosien 2024-2026

perusväylänpidon kehystaso on 1,285 miljardia euroa. Huhtikuussa 2021 valtioneuvoston selontekona julkaistun valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja vaikutukset perustuvat vuodesta 2025 lähtien 1,425 miljardin euron määrärahatasoon ja sen korottamiseen vuosittain yleisen kustannustason nousun mukaisesti. Liikenne 12 –suunnitelman laatimisvaiheessa kustannustason arvioitiin nousevan keskimäärin 2,5 % vuodessa.

Kustannustason nousu on kuluneen vuoden aikana ollut poikkeuksellisen voimakas. Tilastokeskuksen mukaan maarakennusalan kustannukset nousivat 11,3 prosenttia vuoden 2021 maaliskuusta vuoden 2022 maaliskuuhun. Erityisesti raaka-aineiden - kuten öljyn, bitumin, kaasun ja teräksen - hinnat ovat nousseet merkittävästi. Kustannustason nousulla on perusväylänpidon ostovoimaa alentava vaikutus, jopa yli 100 milj. euroa kuluneen vuoden aikana.

Perusväylänpito on nettobudjetoitu momentti. Tuloista suurimman osan muodostaa ratamaksun tuotto, joka on esim. vuoden 2022 talousarviossa 47 milj. euroa. Geopoliittinen tilanne luo tähän epävarmuutta, sillä Venäjän liikenne on muodostanut ratamaksun tuotosta vuosittain noin 12 milj. euroa.

Valtioneuvoston julkisen talouden suunnitelmaa koskevan selonteon mukaan väylänpidossa painotetaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä. Väylävirasto priorisoi selonteon mukaisesti liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä (verkon hoito, liikenteenohjaus, jäänmurto, maantielauttaliikenne, kriittisten kohteiden korjaukset). Korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja vähentäminen ei kuitenkaan ole mahdollista kehyspäätöksen mukaisella rahoitustasolla.

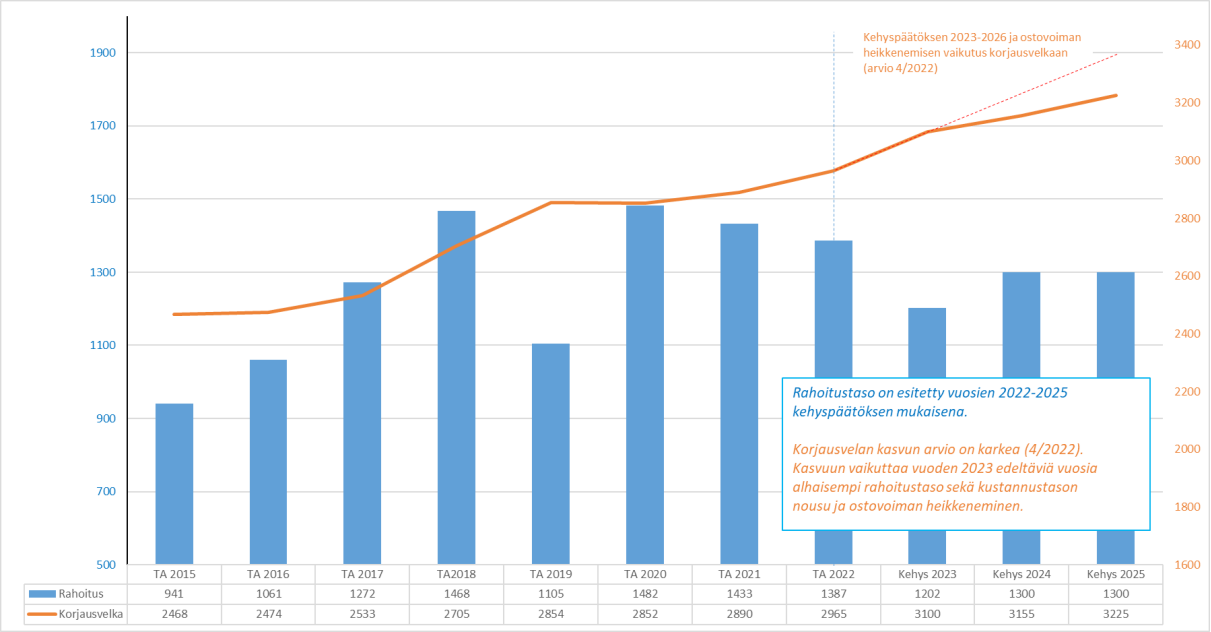
Hallituksen kehysriihessä on sovittu liikenteenohjausyhtiöltä hankittavien palvelujen enimmäismäärän korotuksesta 15 milj. eurolla vuonna 2023 ja jatkovuosina 20 milj. eurolla/ vuosi. Uudelleenkohdennus tehdään perusväylänpidon rahoituksen sisällä. Liikenteenohjauspalvelun ostoon käytettävän summan enimmäismäärän korotus mahdollistaa mm. kyberturvallisuuden tasonnostoa ja kriittisten tietojärjestelmien toimintavarmuuden parantamista, liikenteenohjausjärjestelmien korjausvelan poistamista, vastaamisen uusien ratahankkeiden yhtiölle tuomiin investointitarpeisiin sekä eräiden palvelujen laajentamista.

Kehyspäätöksen mukaisella perusväylänpidon rahoitustasolla liikenneverkkojen parantamista ja korjaamista vähennetään suunnitellusta:

- Parantamisessa karsinta kohdistuu Liikenne 12 –suunnitelman mukaisiin teemoihin. Näitä ovat tieverkolla elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenneturvallisuutta sekä kävelyä ja pyöräilyä edistävät kohteet, rataverkolla mm. tasoristeysturvallisuus sekä ratojen linjaosuuksien ja ratapihojen parantaminen. Jo sidotut, kuten MAL-hankkeet, viedään loppuun.

- Korjauksissa vähennykset kohdistuvat tieverkon osalta erityisesti päällystetylle tieverkolle. Vuoden 2023 päällystysohjelmasta arvioidaan tulevan ennätyksellisen lyhyt (vuonna 2023 alle 1500 km, kun vuoden 2022 ennuste on 2300 km ja kestävä taso 4000 km). Myös siltojen korjauksia joudutaan vähentämään. Tiestön kunnon heikkeneminen heikentää kansalaisten ja elinkeinoelämän tyytyväisyyttä. Tiestön kunto vaikuttaa myös saavutettavuuteen (alemmat nopeusrajoitukset) ja liikenneturvallisuuteen (reikiä, vettä tiellä). Rataverkolla leikkaukset kohdistuvat rataverkon routa- ja pehmeikköalueiden, päällysrakenteiden, siltojen ja tunneleiden korjauksiin sekä vaihteiden vaihtoihin. Rataverkon kunnon heikkeneminen johtaa mm. käyttäjien kokeman palvelutason heikkenemiseen ja jatkossa kalliimpiin korjauskustannuksiin.

Väyläverkon korjausvelan arvioidaan kasvavan kehyskaudella tämänhetkisestä noin 2,9 miljardista selkeästi yli 3 miljardiin euroon (kuva 3). Korjausvelan kasvuarviot ovat suuntaa antavia mm. siksi, että kansainvälisen jännittyneen tilanteen vuoksi väylänpidon tulevan kustannustason ennustaminen on erittäin vaikeaa.



Kuva 3. Perusväylänpidon rahoitus ja arvio valtion väyläverkon korjausvelan kehittymisestä (milj. euroa).

Korjausvelan kehittyminen riippuu myös rahoituksen suuntaamisesta. Korjaamisesta tinkiminen lisää kunnossapidon jälkeenjäämää (korjausvelkaa), mikä heikentää väylien palvelutasoa ja toimintavarmuutta. Parantamisella puolestaan tavoitellaan mm. hyötyjä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, maankäytön kehittymiseen ja

liikenneturvallisuuteen sekä kestävien kulkumuotojen käytön lisäämistä. Korjausvelan määrään parantamishankkeet vaikuttavat kuitenkin vain, jos samalla korjataan tai uusitaan huonokuntoisia väylien osia.

Väyläverkon kehittäminen (mom. 31.10.77-79)

Väyläverkon kehittämisen (mom .77) vuotuinen määrärahataso kehyskaudella on keskimäärin 317 milj. euroa. Määrärahassa on huomioitu hallinnonalalle kohdennetusta säästöstä 110 milj. euroa vuosittain.

Myös väyläverkon kehittämiseen on tunnistettu suuret tarpeet. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan (2/2022) mukaan JTS-kehystasoa korkeammalla, Liikenne 12 –suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla esimerkiksi maanteiden pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista arvioidaan voitavan toteuttaa 12-vuotisella tarkastelujaksolla noin 1/4. Liikenne 12 –suunnitelmassa esitetty väyläverkon kehittämisen rahoitustaso on n. 500 milj. eur vuodessa sisältäen jo aikaisemmin päätettyjen hankkeiden rahoituksen sekä toteutetut elinkaarirahoitushankkeet (mom 31.10.79, noin 100 milj. euroa/vuosi).

Mikäli väyläverkon kehittämisen rahoitustaso toteutuu kehyspäätöksen mukaisesti Liikenne 12 –suunnitelmaa alhaisempana, se hidastaa väyläverkon investointiohjelman toteuttamista ja kehittämisinvestoinneilla tavoiteltavien liikennejärjestelmän saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta koskevien vaikutusten saavuttamista.

Tasainen ja ennakoitava rahoitustaso ovat tavoiteltavia sekä väyläverkon kehittämisessä että perusväylänpidossa myös toimenpiteiden pitkäjänteisen suunnittelun, kilpailuttamisen ja urakoiden toteuttamisen sekä inframarkkinoiden toiminnan vuoksi.

Lisäksi julkisen talouden suunnitelmaa koskevan selonteon mukaan **liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä tehostetaan** mm. tiedon paremmalla hyödyntämisellä, uusien liikenneverkon kuntoa kartoittavien menetelmien hyödyntämisellä ja tietomallintamisen täysimääräisellä käyttöönotolla. Liikenneverkon suunnittelua kehitetään Liikenne 12 –suunnitelman mukaisesti ottamalla huomioon digitalisaation ja automatisaation vaikutukset tulevaisuuden liikennejärjestelmään ja liikennemääriin. Väylävirasto pitää edellä mainittuja toimenpiteitä tärkeinä sekä toteuttaa ja kehittää niitä toiminnassaan.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt toimialajohtaja Mirja Noukka.

Jakelu Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä

Väylävirasto

ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency´s service for electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	**Mirja Noukka**
Allekirjoitusaika	02.05.2022 16:17
Allekirjoittaja	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	02.05.2022 17:15

ASIAKIRJAT

Asiakirja	LiV_Lausunto_VNS_2_2022_JTS_2023_2026_Väylävirasto_4.5.2022.pdf