30.5.2022

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta

Viite: JTS 2023-2026 (VNS 2/2022 vp)

Julkisen talouden suunnitelma 2023-2026

Kehyskaudella 2023-2026 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat keskimäärin 3,25 miljardia euroa vuodessa.

Julkisen talouden suunnitelmassa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistetaan yhteensä 127 milj. euron säästöt. Tästä 110 milj. euroa on jo vuosien 2022-2025 kehyksessä päätetty säästö, joka kohdennettiin väyläverkon kehittämiseen (mom. 31.10.77). Uudessa kehyspäätöksessä on siten 17 milj. euron lisäsäästö, josta 15 milj. euroa on toistaiseksi perusväylänpidossa ja 2 milj. euroa joukkoliikenteen ostot ja kehittäminen-momentilla (31.20.55). Säästön tarkemmasta kohdentumisesta päätetään syksyn budjettiriiheen mennessä. Ministeriö toteaa, että näinkin suuren säästön kohdentuminen hallinnonalalle on valitettavaa. Nykyinen kehystaso ei mahdollista Liikenne 12 –suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Valtion liikenneverkon osalta ministeriö haluaa tuoda esiin myös perusväylänpidon haastavan tilanteen. Venäjän hyökkäyssodan alkamisen jälkeen (ja jo sitä ennen) raaka-aineiden hinnat olivat voimakkaassa nousussa, mikä heijastuu väistämättä mm. teiden päällystysmääriin. Tämä puolestaan aiheuttaa korjausvelan kasvua.

Toimintaympäristön muutos liikennejärjestelmäanalyysissä ja investointiohjelmassa

Liikennejärjestelmäanalyysi on Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämä, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen kooste *liikennejärjestelmän nykytilasta ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio*. Analyysi sisältää Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston laatiman *liikenneverkon strategisen tilannekuvan,* jossa tarkastellaan valtion väyläverkkoa. Lisäksi tarkastellaan mm. yksityisteitä, katuverkkoa, kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria, joukkoliikenneterminaaleja ja -asemia, liityntäpysäköintiä, satamia, lentoasemaverkostoa, rajanylityspaikkoja sekä solmupisteiden esteettömyyttä.

Väylävirasto vastaa liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin, kriteereihin ja rahoitustasoihin perustuvan valtion väyläverkkoja koskevan *investointiohjelman* laatimisesta seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Vuosittain päivitettävässä investointiohjelmassa käsitellään sekä isoja kehittämisinvestointeja että perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä parantamishankkeita. Kyseessä on *valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman konkretisointi hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi*, ja sitä hyödynnetään talousarvioesitysten valmistelussa. Investointiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa edelleen eduskunta.

Väylävirasto huomioi investointiohjelmassa merkittävimmät palvelutasopuutteet tie- ja raideliikenteessä ja toimintaympäristön muutokset sekä käy investointiohjelman valmistelussa avointa ja läpinäkyvää vuorovaikutusta sidosryhmien, kuten alueiden sekä elinkeinoelämän toimijoiden, kanssa.

Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset ovat merkittävät myös liikennesektorilla. Ministeriö korostaa, että tiedon kerääminen muuttuneesta toimintaympäristöstä on tärkeää ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivittäminen olennaista. Liikenne- ja viestintävirasto päivittää liikenneverkon strategisen tilannekuvan tietoja kesäkuun alussa ja Väylävirasto on jo osittain huomioinut vaikutuksia päivitetyssä investointiohjelmassaan (luonnos 1.4.2022).

Venäjältä tullut transitoliikenne on Venäjän hyökkäyssodan käynnistyttyä vähentynyt merkittävästi ja osa virroista on loppunut kokonaan. Transitoliikenteen tulevaa kehitystä on vaikea arvioida,

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 4
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@gov.fi
kirjaamo.lvm@gov.fi

mutta näköpiirissä ei ole, että entisiin kuljetusmääriin voitaisiin palata, vaikka Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa päättyisi.

Väyläverkon näkökulmasta yksi merkittävä muutos transitoliikenteen vähenemisen lisäksi on Venäjältä tuodun raakapuu- ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä. Metsäteollisuuden vuonna 2021 käyttämästä, noin 8 miljoonasta tonnista puuta, n. 10 % oli tuontia Venäjältä. Reilu puolet tästä virrasta on aiemmin tullut rautateitse Suomeen, Saimaan kanavan kautta 0,54 miljoonaa tonnia (lähinnä Venäjältä ja Baltiasta). Erityisesti haketta, mutta myös raakapuuta, on kuljetettu autokuljetuksina rajan yli tehtaille. Metsäyritykset ovat hakeneet ja hakevat parhaillaan korvaavia hankintalähteitä Venäjältä tulleille raaka-aineille.

Kokkolan sataman pellettikuljetuksiin/Vartiuksen liikenne sekä Kotka-Haminan sataman näkymät

Tällä hetkellä tiedossa on, että rautapellettikuljetukset Kokkolaan ja Raaheen päättyivät pian Venäjän hyökkäyksen alkamisen jälkeen. Vainikkalassa on toukokuussa 2022 kulkenut keskimäärin 5 junaparia/vrk ja Niiralassa yksi junapari noin joka toinen päivä. Vartiuksen kautta ei ole pitkään aikaan ajettu junia, mutta 14.5.2022 rajan yli tuli yksi konttijuna. Kivihiilen tuonti loppuu pakotteiden vuoksi elokuussa. VR ajaa ilmoituksensa (tiedote 3.5.) mukaisesti idän liikenteen alas vuoden loppuun mennessä.

Kotka-Hamina Sataman liikenteen kehitysnäkymistä ei ole toistaiseksi saatavilla tarkkaa kuvaa, mutta liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen yhteydessä tultaneen tarkastelemaan satamaa ja ratayhteyttä mm. puukuljetusten kannalta. Suomen metsäteollisuus on tuonut esille, että puuta olisi mahdollista tuoda aluskuljetuksina tuotantolaitosten lähellä sijaitseviin merisatamiin.

Saimaan kanavan kehittämishankkeiden määrärahat

Hallitus ehdotti toisessa lisätalousarvioesityksessään (25.5.) aiemmin päätettyjen Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen ja vedenpinnan nostoon liittyvien investointien valtuudet ja määrärahat käyttämättömiltä osin peruttaviksi. Hankkeille osoitetuista yhteensä 95 miljoonan euron valtuuksista ehdotettiin peruttavaksi sitomaton osuus, joka on 92,9 miljoonaa euroa. Syksyn budjettiriihessä olisi mahdollisuus päättää, mihin käyttötarkoitukseen säästyvät määrärahat tulisi budjetissa ja kehyksessä palauttaa. Ministeriö muistuttaa, että Liikenne 12-suunnitelmassa parlamentaarisesti sovitusta rahoituskehyksestä puuttuu mm. kehysriihissä tehtyjen päätösten johdosta merkittäviä summia. Julkisen talouden suunnitelman nykyiset kehystasot hidastavat Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanoa erityisesti liikenneverkon kehittämisen ja perusväylänpidon toimien osalta.

Pakotteiden ja muiden Venäjän hyökkäyssotaan liittyvien vaikutusten merkitys liikenneinvestoinneille ja liikennevirroille tarkentuu ajan myötä ja seuraavan kerran liikenneverkon strategista tilannekuvaa päivitetään syksyllä. Valtakunnallisesti tärkeimmät ja vaikuttavimmat kohteet saadaan ohjelmoitua tietopohjaisen päätöksentekoprosessin (strateginen tilannekuva -> investointiohjelma) kautta.