Valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

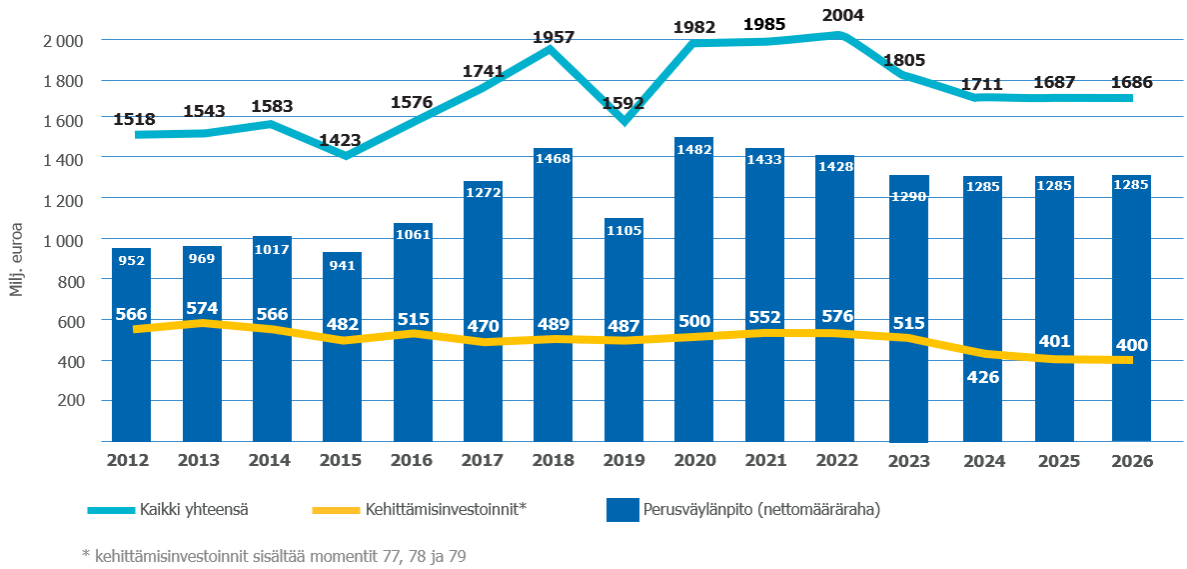
Asiantuntijalausuntopyyntönne 20.9.2022

HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2023 talousarvioksi (pääluokka 31).

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa, painottuen perusväylänpidon (31.10.20) ja väyläverkon kehittämisen (31.10.77) momentteihin.

Valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)



* kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79

Kuva 1. Valtion väylärahoitus (vuosi 2023 HE TAE2023, vuodet 2024–2026 JTS-päätöksen 2023–2026 mukaisina).

Perusväylänpito (31.10.20)

Perusväylänpitoon esitetään 1 290 206 000 euron nettomäärärahaa. Lisäksi on otettu huomioon tuloina 35 milj. euron ratamaksun perusmaksu ja muita väylänpidon tuloja (mm. kiinteistötulot) 1,0 milj. euroa. Tuloennuste on aiempia vuosia pienempi johtuen Venäjän rautatieliikenteen ja Saimaan kanavan liikenteen hiipumisesta. Rahoituksesta on budjetoitu käytettäväksi tienpitoon hieman alle 670 milj. euroa, radanpitoon 395 milj. euroa, vesiväylänpitoon 98 milj. euroa sekä liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelun ostoon 165 milj. euroa.

Olemassa oleva liikenneverkko kunnossapidetään perusväylänpidon toimin. Väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus ja ilmastonmuutoksen hillintä.

Talousarvion mukaisesti korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään ja väylien kuntoa turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet. Toimenpiteitä kohdistetaan myös liikenteellisten olosuhteiden kehittämiseen, joilla parannetaan mm. elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenneturvallisuutta ja työmatkaliikenteen olosuhteita.

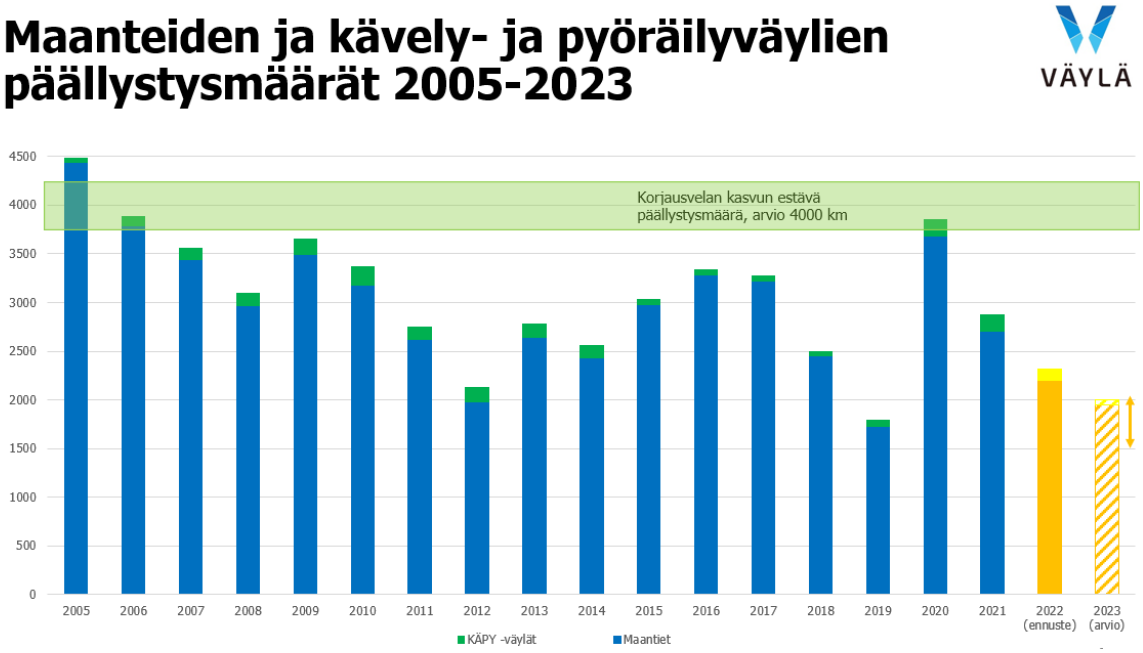
Perusväylänpidon rahoituksesta hieman yli puolet (55 %) kohdistetaan verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen (kulutusmenoihin): verkon hoito (445 milj. eur), liikenteen ohjaus ja informaatio (165 milj. eur), jäänmurto (66 milj. eur) ja maantielauttaliikenne (58 milj. eur). Rahoituksesta hieman alle puolet kohdistetaan verkkojen korjaamiseen (505 milj. eur) ja parantamiseen (86 milj. eur). Kulutusmenojen osuus on mm. kustannustason nousun vuoksi kasvanut verrattuna aiempiin vuosiin.

Hallitus lisäsi budjettiriihessä vuoden 2023 n. 1,2 mrd. euron kehystasoon 50 milj. euroa kustannustason nousun johdosta sekä 31,1 milj. euroa Karjalan radan parantamishankkeelle osana itäisen Suomen elinvoiman parantamista. Kustannustason nousua kompensoimaan lisätystä 50 milj. euron lisärahoituksesta pääosa käytetään tieverkon päällystysohjelman kasvattamiseen tieverkon kunnon ja korjausvelan hallitsemiseksi. Karjalan radan parantamishankkeessa uusitaan Kouvola – Luumäki pohjoisen raiteen päällysrakennetta, korotetaan Lappeenrannan aseman välilaituria ja rakennetaan eritasoyhteys välilaiturille, sähköistetään Lauritsalan ratapihalla yksi raide, tehdään Imatra – Joensuu -välillä viiden tasoristeyksen järjestelyjä sekä laaditaan ratasuunnitelm(i)a Imatra-Joensuu välin parantamiseksi.

Perusväylänpidon rahoitustilanne on lisärahoituksesta huolimatta vaikea. Rakentamisen kustannustaso on noussut ja rahoituksen ostovoima on heikentynyt huomattavasti kuluneen vuoden aikana. Kustannuksia yleisesti kuvaava maarakennusindeksi nousi elokuusta 2021 elokuuhun 2022 noin 15 %. Indeksin kohoamiseen on vaikuttanut mm. moottoripolttoöljyn, bitumin ja metallituotteiden kallistuminen. Viime kuukausina nousu on tasaantunut, ja esim. bitumin osalta kääntynyt laskuun. Bitumi on kuitenkin lähes 40 % kalliimpaa kuin vuosi sitten. Hintatason kehitystä vuodelle 2023 on vaikea arvioida, mutta se säilyy oletettavasti korkeana. Epävarmuutta luo mm. sähkön hintakehitys.

Kuvassa 2 on esitetty maanteiden päällystysohjelman pituus vuosina 1993–2022 sekä arvio vuodelle 2023. Vuoden 2023 päällystysohjelman pituuden arvioidaan olevan noin 2000 km. Päällystetyn tieverkon kunnon heikkenemisen (korjausvelan kasvun) estävä vuosittainen päällystysmäärä olisi noin 4 000 km.

Valtion kävelyn ja pyöräilyn (KÄPY) verkon laajuus on noin 6.000 km, ja KÄPY-väylien kunnostuksia on lisätty vuodesta 2020 lähtien.



Kuva 2. Maanteiden, sisältäen kävelyn ja pyöräilyn väylät, päällystysmäärät 1993–2021, toteutumaennuste v. 2022 sekä arvio vuodelle 2023 (km).

Valtion väylien tunnusluvut ja korjausvelka

Väyliä koskevien tunnuslukujen osalta Väylävirasto arvioi, että vuonna 2023

- tilapäisten nopeusrajoitusten määrä rataverkolla kasvaa vuoden 2023 talousarvioesityksen mukaisesti 155 km:iin (v. 2021 toteutuma ja v. 2022 ennuste 120 km)
- huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä vilkasliikenteisellä verkolla säilyy noin 950 km:ssä
- huonokuntoisten teiden määrä kasvaa muulla tieverkolla noin 1000 km vuosien 2021 ja 2022 tasosta, noin 7450 km:iin (toteutuma 2021/ ennuste 2022 noin 6400 km).
- tieverkon heikkenevä kunto laskee kansalaisten ja elinkeinoelämän tyytyväisyyttä.
- huonokuntoisten maantiesiltojen määrä säilyy ennallaan (810 kpl). Määrä on kasvanut vuoden 2022 aikana (toteutuma 756 kpl vuoden 2021 lopussa, ennuste 810 kpl vuoden 2022 lopussa).
- huonokuntoisten rautatiesiltojen määrä nousee hieman, 135 kpl:eeseen (vuoden 2021 lopun toteutuma n. 130)

Tunnuslukujen toteutumaan vuoden 2023 osalta vaikuttaa vielä lopullisesti varmistumatta oleva vuoden 2022 toteutuma, joka toimii vuoden 2023 lähtötilanteena, sekä tulevan vuoden urakoiden kustannustaso.

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väylä-omaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2022 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli hieman alle 2,9 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui hieman alle 1,6 ja rautateille hieman alle 1,3 mrd. euroa ja vesiväyliin 35 milj. euroa (Kuva 3). Vuoden 2022 lopussa korjausvelkaa arvioidaan olevan noin 3 miljardia euroa.

Väyläomaisuustyyppi	Tieverkko	Rataverkko	Vesiväylät	Yhteensä
linjaosuudet	1252	880	8	2140
taitorakenteet	257	109	10	377
laitteet	0	264	14	278
varusteet	41	30	3	74
Yhteensä	**1550**	**1282**	**35**	**2868**

Kuva 3. Valtion väyläomaisuuden korjausvelka 1.1.2022.

Maanteiden osalta korjausvelasta kohdistuu pääväyläasetuksen mukaisille pääväylille n. 145 milj. eur (hieman alle 10 %). Pääväyläverkon osuus maanteiden pituudesta on noin 7 %. Rataverkon korjausvelasta pääväylille

kohdistuu noin 745 milj. euroa (58 %). Rautateillä pääväyläverkko on 57 % koko rataverkon laajuudesta.

Tie- ja rataverkon korjausvelka lisääntyy vuonna 2023 ja edelleen lähivuosina johtuen sekä korjauskustannusten noususta että rahoituksen niukkuudesta suhteessa ylläpidettävään verkkoon. Karkea arvio korjausvelasta vuoden 2023 lopun tilanteessa on 3,1 miljardia euroa ilman indeksikorjausta. Rahoituksen ostovoima on heikentynyt maarakennuskustannusindeksin ja sen osaindeksien nousua mukaillen, mikä nostaa korjauskustannuksia. Kunnon osalta erityisenä haasteena ovat laaja keskivilkas ja vähäliikenteinen tieverkko sekö siltojen ja rataverkon kasvavat peruskorjaustarpeet. Rataverkolla myös pääväylillä on huomattava peruskorjaustarpeita rakenteiden ikääntyessä.

Korjausvelan laskuun kääntämisen mahdollisuutta on hyvä arvioida tulevalla hallituskaudella peilaten esim. Liikenne12-suunnitelmassa esitettyihin perusväylänpidon rahoitustasoihin, joissa on tärkeää huomioida maarakennuskustannusten indeksikorjaus.

Väyläverkon kehittäminen (31.10.77)

Väyläverkon kehittämiseen esitetään 365 750 000 euron rahoitusta. Lisäksi momentin 31.10.79 jo ylläpitovaiheessa oleville elinkaarihankkeille esitetään 108 000 000 euroa.

Esitys sisältää yhden uuden kehittämishankkeen: mt 8155 Poikkimaantie (valtuus/ valtion osuus on 30 milj. euroa) ehdollisena StoraEnson investointipäätökselle. Poikkimaantie on myös osa Oulun satamayhteyttä, ja hankkeessa parannetaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia, maankäytön kehitysedellytyksiä sekä vähennetään asutuksen liikennemeluhaittoja.

Aiemmin päätettyjen hankkeiden rahoitus jatkuu vuoden 2023 talousarvioesityksessä aiemmin suunnitellusti. Budjettiriihen pöytäkirjamerkintöjen 1.9.2022 mukaisesti käynnissä olevien väylähankkeiden kohonneita kustannuksia ja hankkeiden valtuuksien mahdollisia korotuspaineita arvioidaan osana vuoden 2022 [neljännen] lisätalousarvioesityksen ja vuoden 2023 täydentävän talousarvioesityksen valmistelua.

Väyläverkon kehittämistarpeita on arvioitu ja esitetty liikenne- ja viestintävirasto Traficomin koostamassa liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa sekä Väyläviraston investointiohjelmassa vuosille 2023–2030. Nykyisen infrastruktuurin ylläpidon lisäksi väyläverkon kehittämistarpeet ovat huomattavat. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan (kesäkuu 2022)

mukaan esimerkiksi maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksiksi seuraavan noin 10 vuoden aikana on arvioitu yhteensä noin 5 mrd. euroa, josta väyläviraston investointiohjelmassa on esitetty toteuttavaksi noin 1,2 mrd. euron hankkeet.

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

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä
Ari-Pekka Manninen

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	28.09.2022 10:58
Allekirjoittaja	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	28.09.2022 10:58

ASIAKIRJAT

Asiakirja	VaV-LiJ_29.9.2022_TAE2023_Väylävirasto_lausunto (28.9.2022).pdf