Väylävirasto
Trafikledsverket

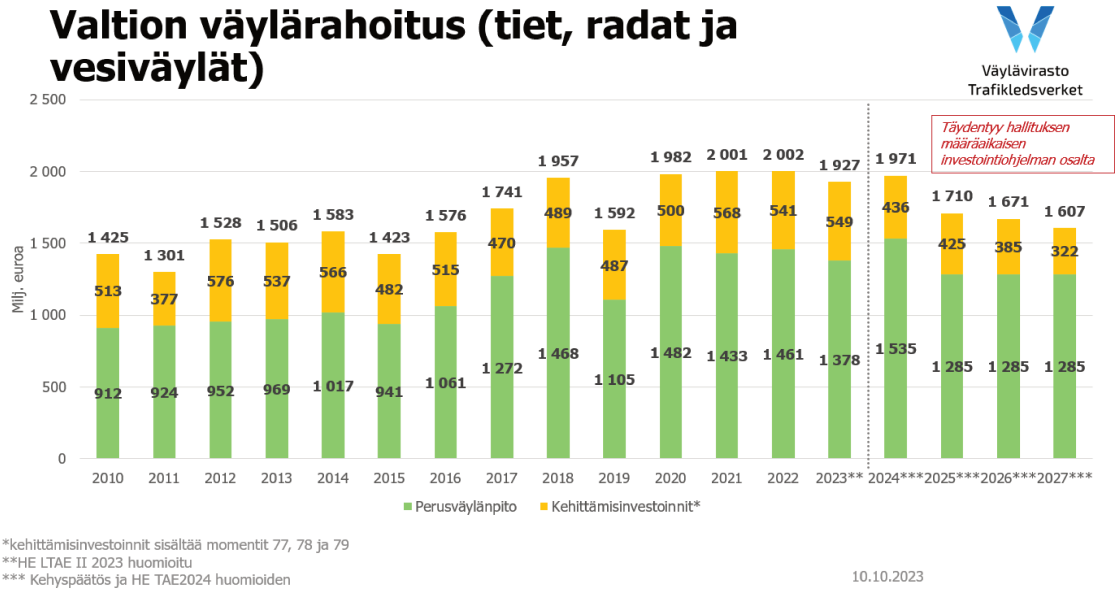
17.10.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausuntopyyntönne 9.10.2023

Väyläviraston lausunto HE 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2024 talousarvioksi. Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa, painottuen perusväylänpidon (31.10.20) ja väyläverkon kehittämisen (31.10.77) momentteihin. Väylärahoituksen yhteenveto on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. *Väylärahoitus 2010–2027 toistaiseksi tehtyjen päätösten/hallituksen esitysten mukaisesti (sis. HE LTAE II/2023 ja HE TAE2024).*

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700
etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Perusväylänpito (31.10.20)

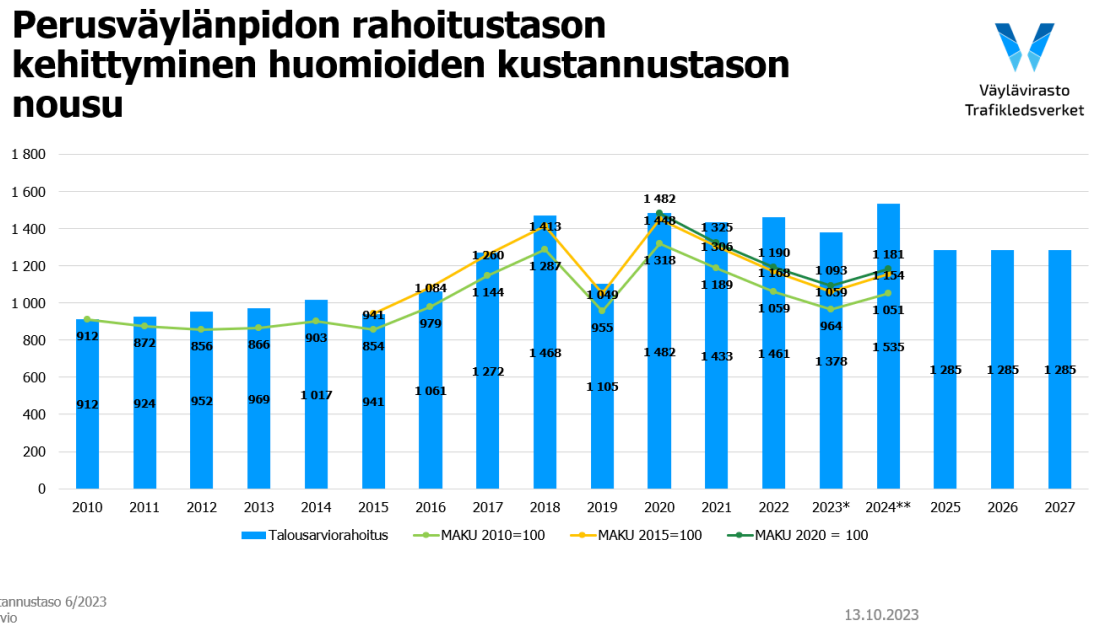
Perusväylänpitoon esitetään 1 534 856 000 euron nettomäärärahaa vuodelle 2024. Lisäksi on otettu huomioon tuloina 46 milj. euron ratamaksun perusmaksu ja muita väylänpidon tuloja (mm. kiinteistötulot) n. 1 milj. euroa. Ratamaksun tuottoennuste on varsin vilkkaan kotimaan liikenteen vuoksi palannut aiempien vuosien tasolle Venäjän rautatieliikenteen hiipumisesta huolimatta. Rahoituksesta on budjetoitu käytettäväksi tienpitoon 896 milj. euroa, radanpitoon 410 milj. euroa (sis. ratamaksun tuoton), vesiväylänpitoon 109 milj. euroa sekä liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelun ostoon 167 milj. euroa.

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.

Perusväylänpidon rahoituksesta noin puolet (49 %) kohdistetaan verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen (kulutusmenoihin): verkon hoito (478 milj. eur), liikenteen ohjaus ja informaatio (167 milj. eur), jäänmurto (72 milj. eur) ja maantielauttaliikenne (58 milj. eur). Toinen puoli kohdistetaan verkkojen korjaamiseen (732 milj. eur) sekä parantamiseen ja suunnitteluun (75 milj. eur).

Keskeinen haaste on toteutunut merkittävä maarakentamisen kustannustason nousu: maarakennuskustannusindeksi eli MAKU-indeksi on noussut 28 % vuodesta 2020 elokuuhun 2023. Tämä on heikentänyt ostovoimaa ja nostanut väylien korjaus- ja rakentamiskustannuksia (kuva 2). Tapahtuneen kustannusnousun arvioidaan jäävän pääosin pysyväksi.



Kuva 2. *Perusväylänpidon rahoitustason (ostovoiman) kehittyminen huomioiden kustannustason nousu.*

Perusväylänpidon rahoituksen kehystaso on 1,285 mrd. euroa, millä rahoituksella pystytään huolehtimaan lähinnä koko väyläverkon päivittäisestä hoidosta, talvimerenkulusta, liikenteen hallinnasta sekä pääosasta pääväylien korjaustarpeita.

Vuoden 2024 perusväylänpidon 1,535 mrd. euron rahoituksesta 250 milj. euroa on hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta osoitettua rahoitusta korjausvelan purkamiseen. Lisärahoitus kohdistetaan maantieverkolle ja siten, että saadaan mahdollisimman paljon hyötyjä tienkäyttäjille ja elinkeinoelämälle sekä vähennetään korjausvelkaa mahdollisimman tehokkaasti. Rahoitusta kohdennetaan erityisesti asutuskeskusten välisten ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden seudullisesti merkittävien teiden päällysteiden korjaamiseen. Alueelliset ELY-keskukset valitsevat kohteet väylien mitatun kunnon perusteella osana vuoden 2024 toiminnan suunnittelua.

Lisärahoituksella taitetaan huonokuntoisten teiden määrän kasvua, jonka arvioidaan olevan ilman lisärahoitusta noin 800 kilometriä vuodessa. Vuonna 2024 tavoitellaan 4.000 km laajuista päällystysohjelmaa, mikä on kestävä taso. Vuoden 2023 päällystysohjelma jää noin 1.500 km:iin. Lisärahoituksen arvioidaan lisäksi parantavan tienkäyttäjien tyytyväisyyttä maanteiden kuntoon ainakin jossain määrin (aiempi vuoden 2024 arvio 2,7 asteikolla 1–5).



Kuva 3. *Perustietoja maantieverkosta ja sen liikenteestä sekä viime vuosien päällystysmääristä.*

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2023 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 2,4 ja rautateille noin 1,5 mrd. euroa, ja vesiväyliin 35 milj. euroa.

Sekä maanteillä että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Muita suurimpia, tulevina vuosina kasvavia eriä ovat maantiesillat sekä varusteet ja laitteet. Ilman riittävää rahoitusta korjausvelka kasvaa erityisesti nopeasti rappeutuvissa osissa väyliä, joita ovat esim. vilkasliikenteiset maantiet.

Korjausvelan määrään vaikuttaa väylien rappeutumisen lisäksi myös kustannustason nousu. Pelkästään vuosien 2021–2023 aikana tapahtunut kustannusten nousu on kasvattanut korjausvelkaa laskennallisesti lähes miljardilla eurolla.

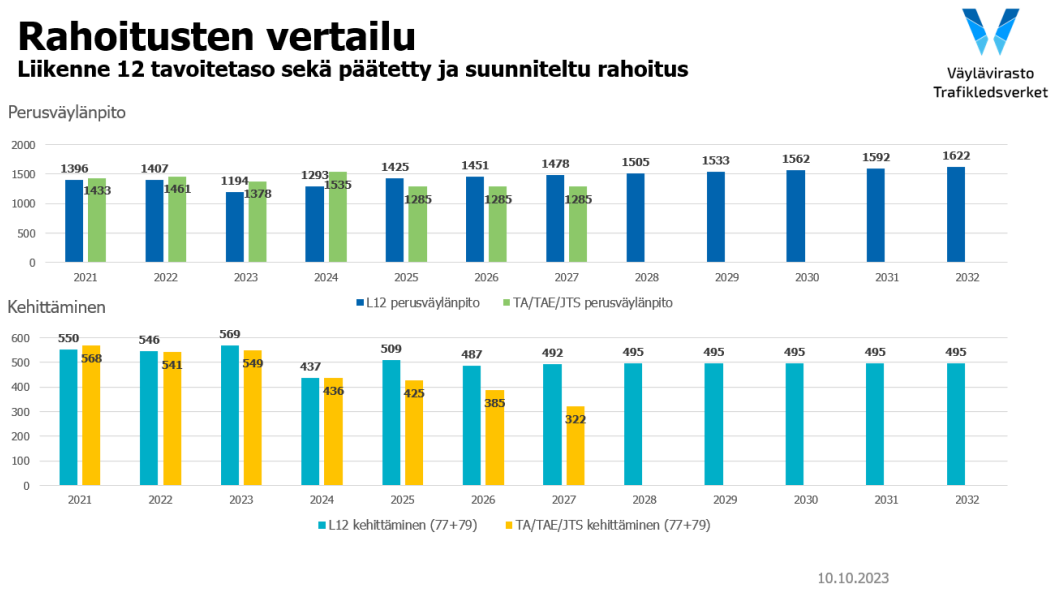
Vuonna 2023 maanteiden korjausvelka on kasvanut ratojen korjausvelkaa nopeammin johtuen erityisesti maanteiden päällystämisen hintatason muuta maarakentamista suuremmasta hintojen noususta. Vuoden 2023 lopussa maanteiden korjausvelan arvioidaan olevan n. 2,55 mrd. euroa, ratojen noin 1,56 mrd. euroa. Maanteille kohdistettavan 250 milj. euron lisärahoituksen arvioidaan likimain pysäyttävän korjausvelan kasvun vuodeksi 2024 olettaen, ettei kustannustason nousu jatku. Ratojen osalta vuoden 2024 lopun korjausvelan ennuste on noin 1,6 miljardia euroa.

Korjausvelan käsite ei kata palvelutasopuutteita (investointivelka), kuten esimerkiksi tien leventämistä, mäkien ja mutkien oikaisua, lisäkaistojen ja lisäraiteiden rakentamista tai liittymien parantamista.

Väyläverkon kehittäminen (31.10.77)

Väyläverkon kehittämiseen esitetään 332 120 000 euron rahoitusta. Lisäksi momentin 31.10.79 jo ylläpitovaiheessa oleville elinkaarihankkeille esitetään 104 000 000 euroa.

Väyläverkon kehittämisen rahoituskehys on merkittävästi Liikenne12-suunnitelman mukaista pienempi, mikä hidastaa Liikenne12-suunnitelman ja valtion väyläverkon investointiohjelman toteuttamista (kuva 4). Hallituksen määräaikaisen investointiohjelman vaikutukset rahoitukseen sekä nykyisellä ja päivitettävällä valtakunnallisella 12-vuotisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla tavoiteltaviin vaikutuksiin eivät ole vielä kaikilta osin tiedossa.



Kuva 4. *Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen sekä talousarvioiden ja julkisen talouden suunnitelman mukainen väylärahoitus.*

Hallitus esittää käynnistettäväksi osana määräaikaista investointiohjelmaansa kahdeksan uutta väyläverkon kehittämishanketta, joista kolme on suunnitteluhankkeita:

- valtatie 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa, 14 miljoonaa euroa
- valtatie 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä, 7 miljoonaa euroa
- valtatie 9 Lievestuoreen kohta, 30 miljoonaa euroa
- kantatie 68 Edsevö—Pietarsaari, vaihe 3, 7,5 miljoonaa euroa
- Tornio-Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu, 7,5 miljoonaa euroa
- Tampereen henkilöratapiha, 163 miljoonaa euroa

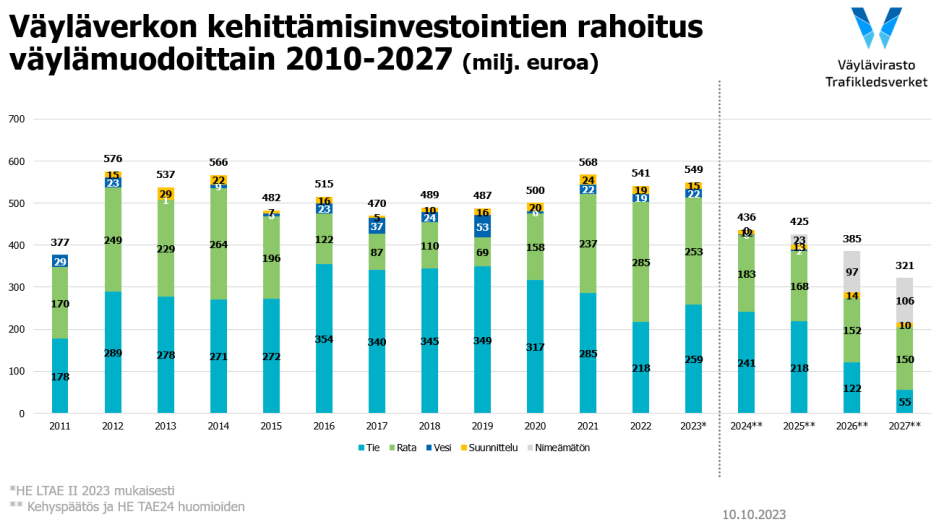
- Savonrata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu, 3 miljoonaa euroa
- Suupohjan radan suunnittelu, 5 miljoonaa euroa

Uusien hankkeiden valtuudet ovat yhteensä 237 milj. euroa ja vuoden 2024 määrärahan tarve on 16,5 milj. euroa. Hankkeilla edistetään mm. liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Tampereen henkilöratapihan hankkeella vastataan sekä merkittäviin infran korjaus- että kehittämistarpeisiin. Hankkeista neljä sisältyy Väyläviraston Liikenne12-suunnitelman pohjalta laatimaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2024–2031.

Lisäksi yhden hankkeen laajuutta muutetaan valtuuden korotuksella. Helsinki-Riihimäki-radan kapasiteetin lisääminen 2. vaihe -hankkeessa toteutetaan aiemmin päätetyn lisäksi Hyvinkään ja Arolammin välille sijoittuva tavaraliikenneraide, koska sen toteuttaminen on kustannustehokkuuden ja liikennehaittojen näkökulmasta kannattavaa yhtäaikaisesti samalle kohdalle sijoittuvan, aiempaan hankelaajuuteen sisältyvän läntisen lisäraiteen kanssa. Hanke sisältyy Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2024–2031.

Aiemmin päätettyjen hankkeiden rahoitus jatkuu vuoden 2024 talousarvioesityksessä aiemmin suunnitellusti ja vuoden 2023 toisen lisätalousarvion vaikutukset huomioiden. Päätösten jälkeen vuoden 2024 kehittämismomentin (.77) kehyksessä ei ole sitomatonta hankevarausta.

Kuvassa 5 on esitetty väyläverkon kehittämisen rahoitus väylämuodoittain pidemmällä aikavälillä toistaiseksi tehtyjen päätösten/hallituksen esitysten mukaisesti.



Kuva 5. *Väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus väylämuodoittain 2010–2027 toistaiseksi tehtyjen päätösten/hallituksen esitysten mukaisesti (sis. HE LTAE II/2023 ja HE TAE2024).*

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt osastonjohtaja Ari-Pekka Manninen

Liitteet -

Jakelu Eduskunta 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	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	16.10.2023 09:21
Allekirjoittaja	**Ari-Pekka Manninen**
Allekirjoitusaika	16.10.2023 09:22

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Väyläviraston asiantuntijalausunto_liikenne- ja viestintävaliokunta_17102023_TA2024.pdf