LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Lausunto

Päivämäärä: 29.5.2024

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite: JTS 2025-2028 (VNS 2/2024 vp)

Teema: Hallituksen investointiohjelman toimeenpano LVM:n hallinnonalan osalta

Julkisen talouden suunnitelma 2025-2028 Kehyskaudella 2025-2028 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat keskimäärin 3,17 miljardia euroa vuodessa. Määrärahataso on hieman edellistä kehyspäätöstä alempi kehysriihen päätöksistä johtuen. Suurimmat yksittäisten erien vähennykset kohdentuvat väylähankkeiden kehittämiseen (momentti 31.10.77), toimintamenoihin sekä arvonlisäveromenoihin.

Kehyspäätös ei sisällä vielä kaikkia hallitusohjelman mukaisia määräaikaisen investointiohjelman (liite E) väylähankkeita. Päätöksiä näistä hankkeista on tehty vuoden 2024 talousarviossa sekä esitetty hallituksen esityksessä vuoden 2024 toiseksi lisätalousarvioksi.

Taulukossa 1 on esitetty hallitusohjelman investointiohjelman **käynnistettyjen hankkeiden** (talousarviopäätös tehty) **vuosittaiset määrärahat ja eteneminen sekä käynnistämättömien hallitusohjelmassa nimettyjen hankkeiden aloitusvalmius ja mahdolliset toteutusvuodet** (punaisella ja tähdellä**)** LVM:n hallinnonalan osalta. Vuoden 2024 toisessa lisätalousarvioesityksessä uusina investointiohjelman hankkeina esitetään käynnistettäväksi vt 5 Kuopio-Leppävirta (180 milj. euron valtuus), Länsirannikon kilpailukykyä parantava vt 8 Edsevö-Lepplax (24 milj. euron valtuus) sekä Rantaradan kehittäminen Kauklahti-Karjaa –välillä (30 milj. euron valtuus). Näiden hankkeiden osalta vuosittaista määrärahajakoa ei ole tehty. Lisäksi vuoden 2024 talousarviossa hallituksen investointiohjelmasta Suupohjan radan suunnitteluun myönnetystä 5 miljoonan euron valtuudesta esitetään peruutettavaksi 4,992 miljoonan euron sitomaton osuus.

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon investointiohjelman, joka perustuu Liikenne 12 –suunnitelmaan ja sen rahoitusohjelmaan, tavoitteisiin sekä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan. Väyläverkon investointiohjelmaan on sisällytetty Liikenne 12 -suunnitelmaa parhaiten toteuttavat, vaikuttavimmat sekä toteutusvalmiudeltaan parhaat hankkeet. Hallitusohjelman investointiohjelman nimetyistä hankkeista Karjalanradan kehittäminen sekä Savonrata kuuluvat myös väyläverkon investointiohjelmaan.

*Taulukko 1. Hallitusohjelman investointiohjelman valtion väyläverkon liikenneinfrahankkeet sekä hankkeet (*punaisella), joista ei ole talousarviopäätöstä.*

Hallitusohjelman investointiohjelma (liite E)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	YHT
Korjausvelan purkaminen	250	x	x						520
Korjausvelan purkaminen yhteensä 520 M€	250								520
Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe - hankkeen sisällön ja valtuuden tarkistaminen (käynnissä olevan 2. vaiheen ja investointiohjelmassa olevan 3. vaiheen yhteensovittaminen)	4,5	10,5	20	25	20	20	10		110
Pääradan kehittäminen: Tornio-Kolari sähköistys (hanke alkaa suunnittelulla)	0,5	2,5	2,5	2					7,5
Tampereen henkilöratapiha	5	32	34	40	52				163
Pääradan kehittäminen: Riihimäki-Tampere kehittämisen suunnittelu (tarveselvitys, ys ja YVA)	0,5	6	6	6	3,5				22
Pääradan kehittäminen yhteensä 535 M€	10,5	51	62,5	73	75,5	20	10	0	302,5
Kt68 välillä Edsevö - Pietarsaari	0,5	3,5	3,5						7,5
Seinäjoki-Kaskinen, Suupohjan radan suunnittelu	0,008	0	0						0,008
Vt 8 Edsevö-Lepplax		x	x						24
Länsirannikon kilpailukyvyn ja kasvun edistämispaketti yhteensä 130 M€	0,508	3,5	3,5			0	0	0	31,508
Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa	1	11	2						14
Vt 9 Lievestuoreen kohta, Laukaa	2	14	14						30
Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä	1	6							7
Infrahankkeet (ml. vt4 kehittäminen) ja MAL-hankkeet yhteensä 707 M€	4	31	16	0	0	0	0	0	51
Vt 5 Leppävirta-Kuopio		x	x	x	x	x			180
Vt 5 Leppävirta-Kuopio yhteensä 140 M€									180
Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto (suunnittelu)	1	1	1						3
* Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto			x	x	x	x			47
Savonrata–Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto yhteensä 50 M€	1	1	1	0	0	0	0	0	50
* Karjalanradan kehittäminen Luumäki-Imatra 2. vaihe		x	x	x	x	x	x	x	262
Karjalanradan kehittäminen Luumäki–Imatra 2. vaihe yhteensä 215 M€	0	0	0	0					262
Rantaradan kehittäminen, Kauklahti-Karjaa		x	x	x					30
* Rantaradan kehittäminen			x	x	x				50
Rantaradan kehittäminen yhteensä 80M€	0	0	0	0	0				80
									1477,0

Huomioitavaa on, että hallitusohjelman investointiohjelman hankkeen vt 5 osalta määrärahavaraus on ylitetty 40 milj. eurolla. Karjalanradan kehittämisen osalta kustannusarvio ylittää määrärahavarauksen 47 miljoonalla eurolla.

Lisäksi hallitusohjelmassa on todettu, että ”hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat.

Yhtiötä pääomitetaan osana investointiohjelmaa. Muilta osin Suomi-radan valmistelu keskeytetään. Jäljellä olevat varat palautetaan omistajille. Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu. Lisäksi valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Salo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta kokoavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat. ”

Investointiohjelmassa (liite E) rahoitusvaraukset ovat Länsirata Oy:n (ent. Turun Tunnin juna –yhtiö) pääomittaminen (Espoo–Lohja & Turku–Salo) 460 milj. euroa sekä Lentoradan suunnittelu 43 milj. euroa.

Länsiradan osalta suunnitteluvaihe on valmistumassa ja yhtiö on hakenut CEF-tukea koko yhteysvälin rakentamissuunnitteluun sekä rakentamiseen väleille Espoo-Hista ja Salo-Hajala. Neuvotteluja käydään yhtiön osakkaiden kanssa siitä, miten hankkeen kustannukset jaetaan ja miten siirtyminen rakentamisvaiheeseen etenee. Päätöksiä rakentamisvaiheen rahoituksesta ei ole vielä tehty.

Lentoradan (ent. Suomi-rata) osalta hallitusohjelman mukaiset järjestelyt on tehty ja yhtiön tarkoitus on rajattu Lentoradan suunnitteluun. Osakkaina jatkavat valtion ohella Helsinki, Vantaa ja Lahti. Yhtiö jatkaa suunnittelutyötä, jonka on tarkoitus valmistua niin, että seuraava hallitus voi päättää jatkoetenemisestä. Osana yhtiöjärjestelyä valtio on sitoutunut rahoittamaan lentorata-hankkeen suunnittelua 70% osuudella hankkeen arvioiduista kustannuksista (25. milj. euroa).

Hallitusohjelman investointiohjelman vaikutus korjausvelkaan

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Korjausvelan käsite ei kata palvelutasopuutteita (investointivelka), kuten esimerkiksi tien leventämistä, lisäkaistojen ja lisäraiteiden rakentamista tai liittymien parantamista.

Hallitusohjelman investointiohjelmassa nimetyistä hankkeista korjausvelan purkamiseen osoitettu rahoitus 520 milj. euroa vähentää korjausvelkaa Väyläviraston arvion mukaan n. 260 milj. euroa. Ero johtuu siitä, että korjausten yhteydessä on välttämätöntä samalla korjata myös sellaisia rakenteita, joita ei ole vielä luokiteltu huonokuntoisiksi.

Hallitusohjelman investointiohjelman nimetyistä kehittämishankkeista korjausvelkaa vähentävät Tampereen henkilöratapihahanke sekä Rantaradan kehittäminen välillä Kauklahti-Karjaa. Hankkeisiin sisältyy peruskorjausluontoisia toimenpiteitä n. 70 % hankkeen kustannuksista. Muut nimetyt hankkeet ovat pääosin lisä/uudisrakentamista, joka tuo väyläverkolle myös lisää kunnossapidettävää. Uusista hankkeista päätettäessä tulisikin aina samalla huomioida rahoitustarve väylän koko elinkaaren aikana. Hallitusohjelman investointiohjelman kokonaisvaikutuksia korjausvelkaan ei ole arvioitu ja ne riippuvat hankkeista, joita ohjelmaan vielä tullaan sisällyttämään.