Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

29.5.2024

VÄYLÄ/3476/00.03.02/2024

Asiantuntijalausuntopyyntönne 14.5.2024, Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

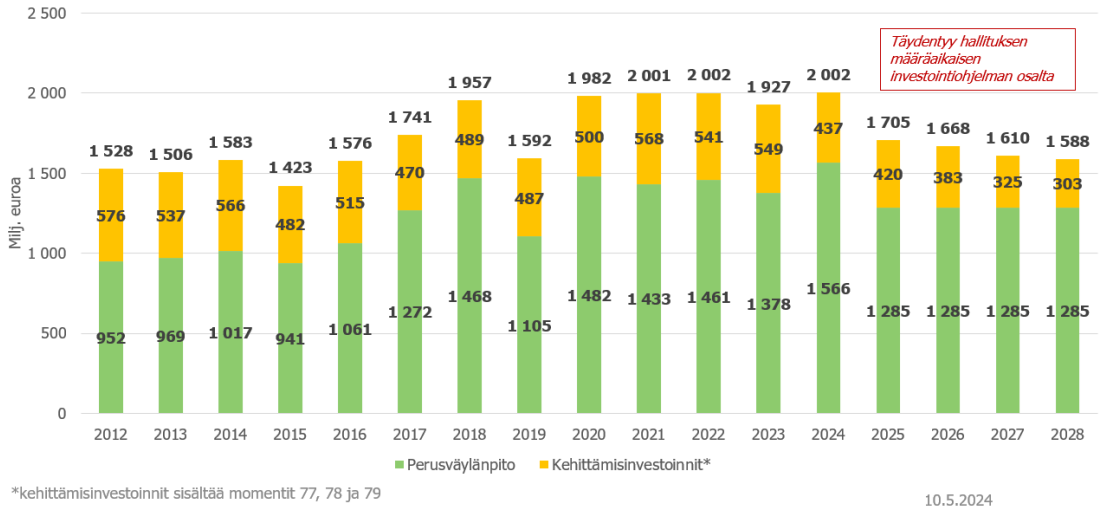
Väyläviraston lausunto VNS 2/2024 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025–2028

Teema: JTS 2025-2028, sisältäen tieverkon ja korjausvelan tilannekuvan

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

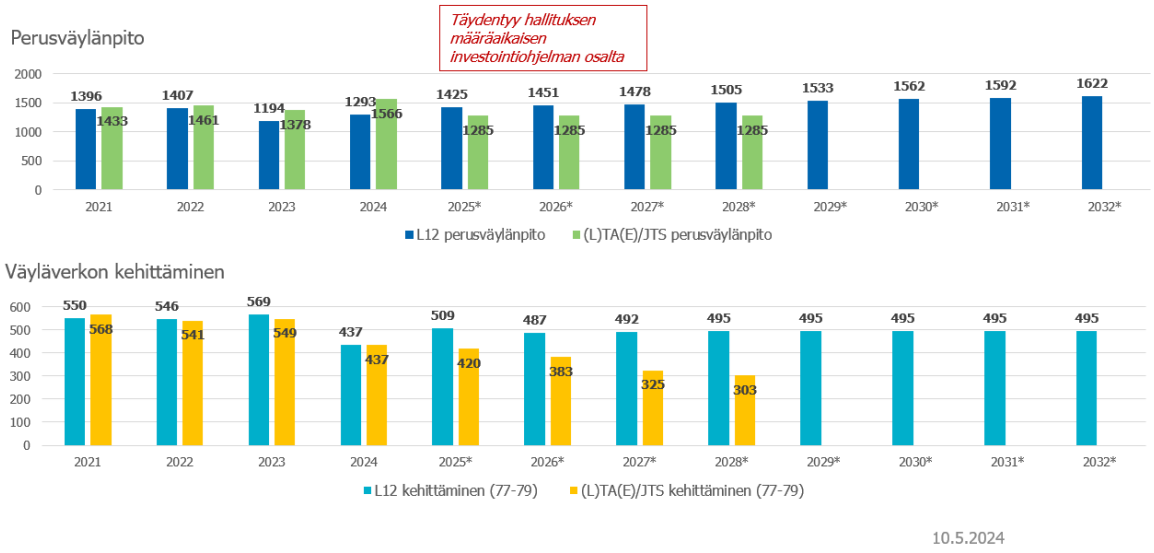
Selonteon kokonaisuus kuvaa hyvin julkisen talouden haastavaa tilannetta. Väyläviraston toiminnan kannalta keskeisimmät linjauksen liittyvät julkisen talouden suunnitelmassa perusväylänpidon (mom. 31.10.20) ja väyläverkon kehittämisen (mom. 31.10.77) rahoitustasoon sekä Väyläviraston toimintamenoihin (mom. 31.01.03).

Väylänpidon rahoituksen osalta on tärkeää, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä tavoitellaan ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa. Ennakoitava ja tasainen rahoitustaso edesauttaa väylänpidon pitkäjänteistä suunnittelua, kilpailuttamisen ja urakoiden toteutumista sekä inframarkkinoiden toimivuutta. Valtion väylärahoitus ja sen kehitys vuosina 2025–2028 on esitetty kuvassa 1. Lausunnossa ja kuvaajissa ei ole otettu huomioon hallituksen vuoden 2024 toisen lisätalousarvioesityksen (23.5.2024) vaikutuksia. Hallituksen määräaikainen investointiohjelma sisältyy kuvaajien rahoitukseen siltä osin, kun siitä on tehty päätöksiä vuoden 2024 talousarviossa.



Kuva 1. *Valtion väylärahoitus (tiet, radat, vesiväylät) ja sen kehitys vuosia 2025–2028 koskevan kehyspäätöksen jälkeen*

Valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittäminen vuosille 2025–2036 on käynnissä. Edellisessä keväällä 2021 valmistuneessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on linjattu liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita, toimenpiteitä ja rahoitustasoa vuosille 2021–2032. Julkisen talouden suunnitelman rahoitustaso vuosille 2025–2028 ei vastaa Liikenne 12-suunnitelman rahoitustasoa (kuva 2).



Kuva 2. *Liikenne 12 -suunnitelman, talousarviopäätösten ja julkisen talouden suunnitelman 2025–2028 vertailu*

Lisäksi on huomioitava merkittävä ostovoiman heikkeneminen kustannustason nousun myötä. Maarakennuskustannusindeksi (MAKU-indeksi) on noussut 28 % vuodesta 2020 huhtikuuhun 2024. Kustannustason nousulla on ollut väylänpidossa satojen miljoonien eurojen ostovoimaa leikkaava vaikutus. Vaikka viime vuosien aikana tapahtunut kustannustason nousu on taittunut, kustannukset eivät ole kuitenkaan kääntyneet laskuun.

Perusväylänpito (mom. 31.10.20)

Väylien päivittäisen toimivuuden, väyläverkkojen kunnon säilymisen ja korjausvelan hallinnan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitetaan riittävä rahoitus koko kehyskaudella.

Perusväylänpidon vuosittainen määräraha kehyskaudella 2025–2028 on 1,285 mrd. euroa. Vaikka edellisellä hallituskaudella perusväylänpidon rahoitukseen tehtiin tasokorotus, määrärahataso on niukka johtuen erityisesti vuosien 2020–2022 ostovoiman nopeasta heikkenemisestä. Tilanne on haastava koko perusväylänpidon ja väylien korjausvelan hallinnan näkökulmasta. Väyläviraston arvio on, että tällä rahoitustasolla nykyinen 4,3 miljardin euron korjausvelka kasvaa kehyskauden loppuun mennessä yli 5 miljardiin

euroon. Vuoden 2024 alussa korjausvelkaa oli (ennakkotiedon mukaan) n. 4,3 miljardia euroa, josta tieverkko 2 570, rataverkko 1 660 ja vesiväylät 30 milj. €. Taulukossa 1 on kuvattu korjausvelan tilannetta viimeisimmän julkaistun raportin avulla (vuoden 2023 alun tilanne) sen havainnollistamiseksi, miten korjausvelka jakautuu eri verkon osille.

Taulukko 1. *Korjausvelan määrä 1.1.2023 väyläomaisuustyypeittäin (milj. €). Huom. 1.1.2024 korjausvelkalaskelma on laadittavana. Taulukon tarkoitus on havainnollistaa, miten korjausvelka jakaantuu eri verkon osille. (Liikenneväylien korjausvelka 2023, Väylä-viraston julkaisuja 71/2023)*

Väyläomaisuustyyppi	Tieverkko	Rataverkko	Vesiväylät	Yhteensä
linjaosuudet	1990	1219	8	3218
taitorakenteet	352	132	2	486
laitteet	0	236	16	252
varusteet	91	30	3	124
Yhteensä	**2433**	**1616**	**29**	**4079**

Maanteiden korjausvelka kasvaa kehyskaudella 2025–2028 noin 200 miljoonaa euroa ja rautateiden noin 50 miljoonaa euroa vuodessa ilman lisärahoitusta. Korjausvelan kasvu näkyy erityisesti huonokuntoisten päällystettyjen teiden ja siltojen määrässä, mikä näkyy väylien käyttäjille lisääntyneinä nopeus- ja painorajoituksina sekä väylänpitäjälle korkeampina korjauskustannuksina tulevaisuudessa. Ilman lisärahoitusta huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden määrän ennakoidaan kasvavan 12 000 kilometristä lähes 16 000 kilometriin. Erityisesti vähäliikenteisellä verkolla päivittäisen liikennöitävyyden palvelutaso heikkenee ja häiriöt lisääntyvät väyläomaisuuden elinkaaren loppuajalla (kelirikko, vaurioituneet ja purkautuneet päällysteet).

Hallitusohjelmassa on linjattu 520 milj. euron rahoituksesta korjausvelan purkamiseen osana hallituksen määräaikaista investointiohjelmaa, josta on jo osoitettu käytettäväksi vuoden 2024 talousarvioissa 250 milj. euroa. Vuoden 2024 lisärahoitus käytännössä pysäyttää maantieverkon korjausvelan kasvun vuodeksi. Vielä kehyspäätökseen sisältymättömän 270 milj. euron korjausvelkarahoituksen arvioidaan vähentävän korjausvelan kasvua noin 150 milj. euroa. Ero johtuu siitä, että korjausten yhteydessä on välttämätöntä samalla korjata myös sellaisia rakenteita, joita ei ole vielä luokiteltu huonokuntoisiksi.

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

Väyläverkon kehittämisinvestoinnit (mom. 31.10.77-79)

Väyläverkon kehittämisinvestointien (mom .77-.79) määrärahataso on kehyskaudella vuosittain noin 420–303 milj. euroa. Määrärahataso laskee kehyskauden loppua kohti.

Määrärahat sisältävät mom. 79 ylläpitovaiheessa olevat elinkaarihankkeet (102–54 milj. euroa). Väyläverkon kehittämismomentin (.77) määrärahat ovat vuosittain 318–248 milj. euroa (taulukko 1). Vuoden 2025 nimeämätön hankevaraus on erityisen niukka. Määrärahat eivät sisällä vuoden 2024 toisen lisätalousarvion vaikutuksia.

Määrärahoissa on huomioitu hallitusohjelman ja julkisen talouden suunnitelman mukainen uusien väylähankkeiden rahoitustason alentaminen. Uusien väylähankkeiden (mom. 77) rahoitustasoa päätettiin kevään 2024 kehysriihessä alentaa aiemmin päätettyjen leikkausten lisäksi kehyskaudella siten, että vähennys on 30 milj. euroa v. 2025, 50 milj. euroa v. 2026, 55 milj. euroa vuosina 2027 ja 2028. Toisaalta hallituksen määräaikainen investointiohjelma (HO 2023) sisältää merkittävän panostuksen liikenneinfrastruktuuriin. Hallituksen investointiohjelman käynnistettävien hankkeiden rahoitus osoitetaan kehyspäätöksen määrärahatason ylittävänä.

Kehyslukuihin sisältyy CEF-tuki komission jo tekemien päätösten mukaisesti. Saatavien tukien määrän arvioidaan olevan noin 80 milj. euroa kehyskaudella.

Taulukko 2. *Kehittämismomentin 31.10.77 nimeämätön hankevaraus 2025–2028 (kehyspäätöksen 25.4.2024 mukaisesti)*

Mom. 31.10.77 (milj. euroa)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Kehyspäätös 2025–2028	318,3	285,4	269,6	247,9
Päätettyihin hankkeisiin sidottu rahoitus (sis. muu keh. hanke-suunnittelu 8M€/v)	-307,4	-197,9	-166,9	-122,6
Nimeämätön hankevaraus (Kehys - sidotut nykyisillä päätöksillä)	11,0	87,6	102,7	125,3

Mikäli väyläverkon kehittämisen rahoitustaso toteutuu kehyspäätöksen mukaisesti Liikenne 12 -suunnitelmaa alhaisempana, se hidastaa Väyläviraston Liikenne 12-suunnitelman pohjalta laatiman valtion väyläverkon investointiohjelman toteuttamista ja kehittämisinvestoinneilla tavoiteltavien liikennejärjestelmän saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta koskevien vaikutusten saavuttamista.

Liikenneverkon kehittämishankkeet tukevat sekä kansalaisten arkea että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja ovat usein yksi suurten elinkeinoelämän investointihankkeiden toteutuksen perusedellytyksistä.

Rautateiden kulunvalvonnan modernisoivan Digirata-hankkeen toteuttamisesta päättäminen tulee ajankohtaiseksi jo vuoden 2025 talousarviossa, jotta hankkeen sujuva toteutus varmistetaan käynnissä olevan kehitys- ja verifiointivaiheen jatkona. Hanke jatkuisi vuoteen 2040 asti, ja toteutusvaiheen kokonaiskustannusarvio rautatieinfrastruktuurin osalta on noin 1,2 miljardia euroa.

Väyläviraston toimintamenot (mom. 31.01.03)

Kehyspäätöksessä on osoitettu Väylävirastolle vuosille 2025–2028 vuotuinen noin 61–57 milj. euron toimintamenorahoitus. Toimintamenorahoituksessa on huomioitu hallinnonalalle kohdistettujen tuottavuustoimenpiteiden (HO 2023) vaikutukset, mutta ei vielä kevään 2024 kehysriihessä sovittuja toimintamenojen lisäsäästöjä.

Toimintamenorahoituksen tason suhteen on tärkeää tunnistaa, että Väylävirasto on tilaajaorganisaatio, joka vastaa vuosittain noin kahden miljardin euron väylänpidon hankinnoista. Väyläviraston toimintamenot koostuvat pääsääntöisesti henkilöstökuluista (yli 70 prosenttia toimintamenoista). Väylävirastolle osoitetun väylänpidon rahoituksen tehokas ja tuottava käyttö sekä yhteiskunnan toimintaa tukevien toimintojen varmistaminen (ml. mukaan lukien entisestään tiivistynyt kansainvälinen yhteistyö) edellyttävät riittäviä henkilöstöresursseja ja osaamista.

Tuottavuusohjelman toimeenpanoa valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ministeriön johdolla, osana vuoden 2025 talousarvion valmistelua.

Väyläviraston hallinnassa olevan valtion maantieverkon osalta tuottavuusohjelma ja toimintamenoleikkaukset koskevat myös ELY-keskuksia tienpidon tilaajatehtävissä. ELY-keskusten osalta valmistelua johtaa ELY-keskusten yleisohjauksesta vastaava työ- ja elinkeinoministeriö, ja Väylävirasto osallistuu toimialaohjaukseen.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut toimialajohtaja Mirja Noukka ja esitellyt osastojohtaja Ari-Pekka Manninen

Jakelu Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

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	**Ari-Pekka Manninen**
Allekirjoitusaika	29.05.2024 10:31
Allekirjoittaja	**Mirja Noukka**
Allekirjoitusaika	29.05.2024 10:32

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Lausunto_VaV_Liikennejaosto_JTS_2025_2028_30.5.2024_29.5.2024.pdf