

10.10.2018

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Vuoden 2019 TAE (HE 123/2018)

Talousarvioesitys 2019

Perusväylänpidon rahoituskehys vuoden 2019 talousarvioesityksessä on 370 miljoonaa euroa (25 %) pienempi verrattuna vuoteen 2018. Tällä rahoituksella ei pystytä pitämään liikenneväyliä edes nykyisellä kuntotasolla. Rahoituksen voimakas väheneminen johtaa väylien kunnon nopeaan heikkenemiseen ja entistään enemmän rahoituksen painottumiseen vilkasliikenteiselle ja elinkeinoelämän kannalta tärkeimmille väylille. Liikenneväylien korjausvelan määrä kääntyy jälleen kasvuun.

Rautateillä niukka rahoitus ja siitä johtuva huono ratainfra kunto johtavat lisääntyviin liikenteen häiriöihin ja sitä kautta raideliikenteen täsmällisyys heikkenee edelleen. Nopeus- ja painorajoitukset pidentävät kuljetus- ja matkustusaikoja ja lisäävät näin liikenteen kustannuksia. Raideliikenteen kilpailun avautumisen vaatimiin ratapihojen parantamisiin ei myöskään ole rahoitusta. Päästötavoitteet, joihin Suomi on jo sitoutunut, edellyttävät käytännössä, että raideliikenteen houkuttelevuus niin kuljetus- kuin matkustusmuotona kasvaisi. Tällä rahoitustasolla ei voida varmistaa edes nykyistä houkuttelevuutta.

Tieverkon osalta rahoituksen niukkuus johtaa erityisesti vähäliikenteisten päällystettyjen teiden ja so-rateiden kunnon heikkenemiseen. Pelkästään päällystetyn tieverkon kunnon pitäminen nykytasolla vaatisi 70-80 miljoonan lisärahoituksen. Kunnon heikkenemisestä johtuen tiestölle joudutaan liikenneturvallisuuden vuoksi asettamaan lisää nopeus- ja painorajoituksia, mitkä johtavat pidentyviin matkaikeihin ja lisäkustannuksiin elinkeinoelämän kuljetuksille ja kansalaisten matkoihin. Rahoitusta ei jää käytännössä yhtään liikenneväylien pieniin alueellisiin parantamishankkeisiin, kuten pidempien raskaiden ajoneuvojen liikennöinnin mahdollistamiseen.

Korjausvelan lisääntyminen johtaa tulevaisuudessa entistä laajempiin ja kalliimpiin korjaustoimenpiteisiin. Parlamentaarisen työryhmän esittämä 300 miljoonan euron vuotuinen lisärahoitus olisi erittäin tärkeää saada käyttöön jo ensi vuodesta lähtien.

Hallituksen esitys ei sisällä uusia käynnistyviä **kehittämishankkeita**. Käynnissä olevien hankkeiden toteuttaminen etenee suunnitellusti.

Osana Väyläverkon kehittämisen (mom. 31.10.77) rahoitusta esitetään kehittämisen hankesuunnitelmaan 5,0 milj. euroa. Liikennevirasto on esittänyt, että vuodelle 2019 olisi käytössä uutta rahaa esitettyä enemmän, 7 milj. eur. Määrärahaa on vuosina 2013–2017 käytetty keskimäärin 9,3 milj. euroa vuodessa.

Pitkäjänteisellä investointihankkeiden hankesuunnittelun edistämällä mahdollistetaan tulevan 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, runkoverkkopäätöksen sekä mahdollisen TEN-T ydinverkon laajenemisen edellyttämien hankkeiden toteutusvalmius. Lisäksi infrahankkeiden suunnittelulla taataan hyvä toteutusvalmius hankkeille, joiden suunnitteluun ja toteutukseen voidaan hakea CEF-rahoitusta EU:lta vuosina 2021-27. Lisäksi, mikäli suurien ratahankkeiden hankesuunnittelua aloitetaan, tulee näille myöntää erillisrahoitus, kuten Helsinki–Turku -radan ja Pissararadan suunnittelumäärärahojen osalta on toimitettu.

Virastouudistuksen keskeisimmät muutokset ovat liikenteenohjausyhtiön perustaminen sekä liikenne- ja viestintäviraston perustaminen. Liikenneviraston liikenteenohjaukseen ja liikenteenhallinnan järjestelmien kehittämiseen liittyvät toiminnot yhdistetään nykyisten valtionyhtiöiden ANS Finland Oy:n ja Finrail Oy:n toimintoihin muodostaen uuden Traffic Management Finland nimisen konsernin. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Viestintävirasto yhdistetään uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi. Osa Liikenneviraston tehtävistä siirtyy myös tähän uuteen virastoon. Jäljelle jäävä Liikennevirasto aloittaa Väylävirastona ensi vuoden alussa vastaten tie-, rata- ja vesiväylien kehittämisestä ja kunnossapidosta.

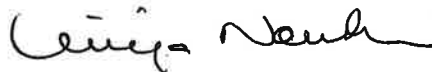
Isoja haasteita virastouudistuksella ei ole. Uudistusta on valmisteltu jo noin kaksi vuotta ja tällä hetkellä on hyvä valmius aloittaa sekä uusien virastojen että yhtiön toiminta ensi vuoden alussa.

Käytännön toiminnassa pienempiä haasteita syntyy lakiesitysten käsittelyn venymisestä loppuvuoteen. Tästä seuraa, että osa toiminnan järjestämisestä sekä virastojen kesken että yhtiön ja tilaajaviraston rajapintojen osalta jatkuu vielä ensi vuoden puolelle. Tällä ei kuitenkaan ole vaikutusta virastouudistuksen toteuttamiselle tai uudistukselle asetettujen tavoitteiden saavuttamiselle.



Pääjohtaja

Kari Wihlman



Toimialajohtaja

Mirja Noukka