



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Lausunto

1 (6)

VÄYLÄ/6635/00.03.02/2021

4.10.2021

Valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

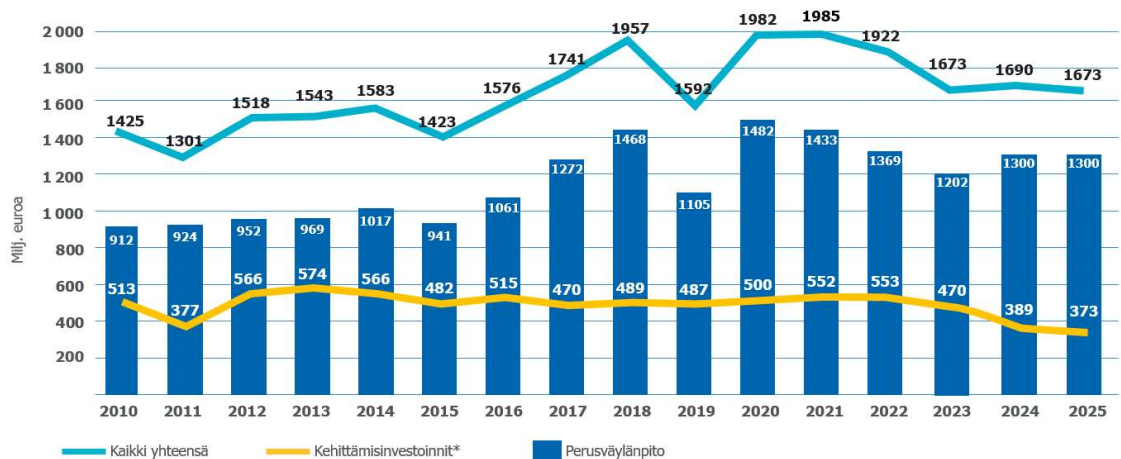
Asiantuntijalausuntopyyntönne 20.9.2021

## Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta kirjallista asiantuntijalausuntoa koskien mm. budjetin keskeisiä panostuksia, kehittämiskohteita ja kipupisteitä, sekä liikennepoliittisen selonteon toimeenpanon etenemistä ja resurssien riittävyyttä, mm. mahdollisuuksia korjausvelan vähentämiseen.

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 2022 HE TAE2022, vuodet 2023-2025 JTS-päätöksen 2022-2025 mukaisina).

4.10.2021

**Perusväylänpito (31.10.20)**

Liikenne- ja viestintäverkkojen lähes 2 miljardin euron määrärahoista valtaosa kohdennetaan teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon.

Perusväylänpitoon esitetään 1 368 999 000 euron nettomäärärahaa. Lisäksi on otettu huomioon tuloina 47 milj. euron ratamaksun perusmaksu ja muita väylänpidon tuloja (mm. kiinteistötulot ja kanavamaksut) 2,3 milj. euroa.

Perusväylänpidon määrärahojen mitoituksessa on huomioitu vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa päätetty 50 milj. euron aikaistus vuodesta 2022 vuodelle 2021. Siirron myötä on voitu muun muassa aikaistaa muutamien kiireellisimpien siltujen korjauksen aloittamista ja kasvattaa hieman teiden korjausten määrää vuonna 2021. Pääosa rahoituksesta siirtyy kuitenkin siirtomäärärahana käytettäväksi vuonna 2022.

Olemassa oleva liikenneverkko pidetään kunnossa 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 ilmastomuutoksen hillitseminen.

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. Liikenne12-suunnitelman ja fossiiliton liikenteen tiekartan mukaisesti yhtenä painopisteenä on myös maanteiden kävely- ja pyöräilyinfran kunnossapito ja parantaminen.

Perusväylänpidon rahoituksesta noin puolet kohdistetaan verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen: verkon hoito (431 milj. eur), liikenteen ohjaus ja informaatio (146 milj. eur), jäänmurto (60 milj. eur) ja maantielauttaliikenne (52 milj. eur). Rahoituksesta noin puolet kohdistetaan verkkojen korjaamiseen (556 milj. eur) ja parantamiseen (171 milj. eur).

**Valtion väylien korjausvelka**

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2021 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli 2,85 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui 1,54 mrd. euroa, rautateille hieman alle 1,28 mrd. euroa ja vesiväyliin 35 milj. euroa. (Kuva 2)

4.10.2021

| Väyläomaisuustyyppi | Tieverkko   | Rataverkko  | Vesiväylät | Yhteensä    |
|---------------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| linjaosuudet        | 1229        | 885         | 8          | 2121        |
| taitorakenteet      | 272         | 105         | 10         | 387         |
| laitteet            | 0           | 259         | 14         | 273         |
| varusteet           | 38          | 30          | 3          | 70          |
| <b>Yhteensä</b>     | <b>1539</b> | <b>1278</b> | <b>35</b>  | <b>2852</b> |

□

*Kuva 2. Valtion väyläomaisuuden korjausvelka 1.1.2021.*

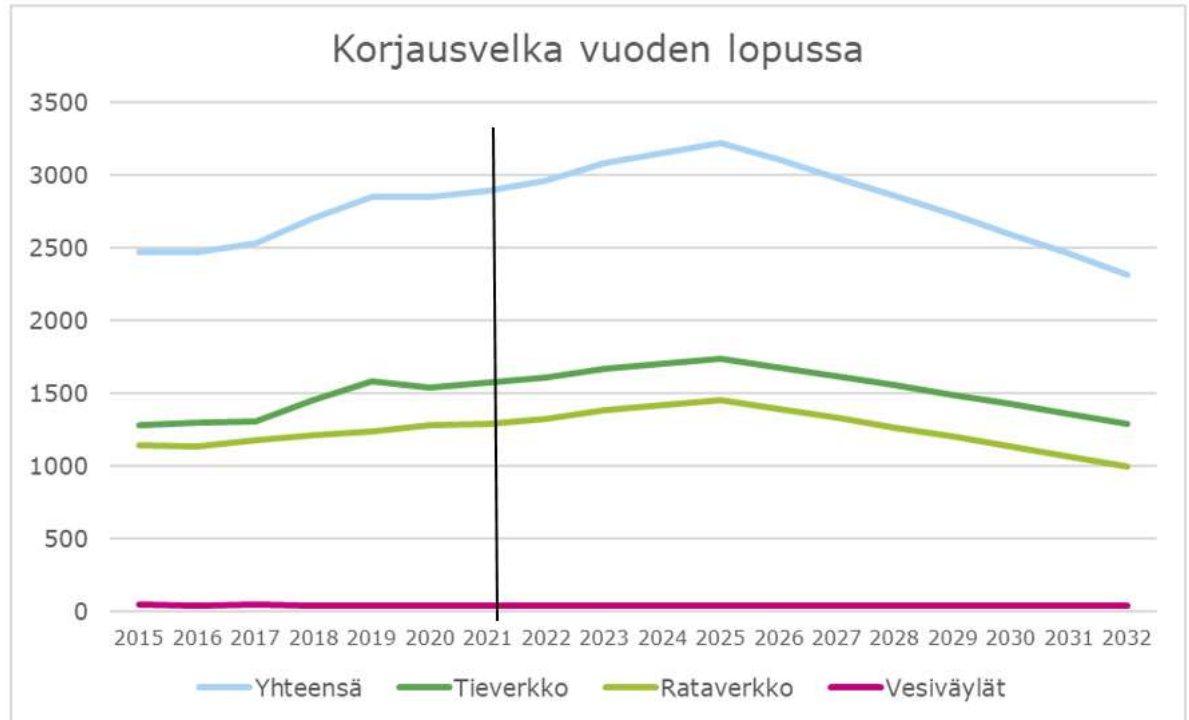
Maanteiden osalta korjausvelasta kohdistuu pääväyläasetuksen mukaisille pääväylille n. 150 milj. eur (10 %). Pääväyläverkon osuus maanteiden pituudesta on noin 7 % ja osuus maanteiden liikennesuoritteesta noin 45 %.

Rataverkon korjausvelasta pääväylille kohdistuu noin 730 milj. euroa (57 %). Rautateillä pääväyläverkko on 57 % koko rataverkon laajuudesta. Pääväylillä tapahtuu noin 85 % kaikkien rautateiden henkilöliikenteen suoritteista sekä noin 90 % tavaraliikenteen suoritteista.

Kuvassa 3 on esitetty korjausvelan määrän kehittymistä vuodesta 2016 lähtien ja ennuste tuleville vuosille. Tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään, koska lähtötiedot tai laskentatapa ovat päivittyneet joissain omaisuuslajeissa vuosien välillä. Suurin yksittäinen muutos johtuu maanteiden liittymissä olevien yksityisteiden rumpujen kunnossapitovastuun siirtymisestä maantien pitäjälle, mikä lisäsi 1.1.2019 laskelmassa tieverkon korjausvelkaa 100 miljoonalla eurolla verrattuna edelliseen laskelmaan.

Tie- ja rataverkon korjausvelka lisääntyy lähivuosina. Erityisenä haasteena ovat siltojen ja rataverkon kasvavat peruskorjaustarpeet sekä laajan vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen. Rataverkolla huomattava peruskorjaustarpeiden kasvu kohdistuu myös pääväylille rataverkon ikääntymisessä johtuen. Erityisesti perusväylänpidon matlamman rahoitustason vuosi 2023 näkyy ennusteessa korjausvelan kasvuna. Korjausvelan arvioidaan kääntyvän laskuun noin vuodesta 2026 alkaen Liikenne12-suunnitelman mukaisella, JTS-kauden jälkeisellä korkeammalla rahoitustasolla (v. 2026 vuosirahoitus 1,45 mrd. eur, sekä lisäys vuosittain kustannustason nousua vastaavasti, arvio 2,5 % /vuosi).

4.10.2021



Kuva 3. Valtion väylän korjausvelan kehittyminen v. 2016-2021 ja ennuste v. 2022-2032. JTS-kauden 2022-2025 rahoitustaso keskimäärin 1,3 mrd. eur/ vuosi, tämän jälkeen Liikenne12-suunnitelman mukainen vuosirahoitustaso: v. 2026 1,45 mrd. eur, sekä lisäys kustannustason nousua vastaavasti (arvio 2,5%/vuosi).

Korjausvelan kehittyminen riippuu rahoitustason lisäksi rahoituksen suuntaamisesta. Perusväylänpidon vähäinen liikkumavara on toisaalta väylien korjaamisessa, toisaalta parantamisessa. Korjaamisesta tinkiminen lisää kunnossapidon jälkeenjäämää (korjausvelkaa), mikä heikentää väylien palvelutasoa ja toimintavarmuutta. Parantamisella puolestaan tavoitellaan mm. hyötyjä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, maankäytön kehittymiseen ja liikenneturvallisuuteen sekä kestävien kulkumuotojen käytön lisäämistä. Parantamishankkeet vaikuttavat korjausvelan määrään vain, jos samalla korjataan tai uusitaan huonokuntoisia väylien osia.

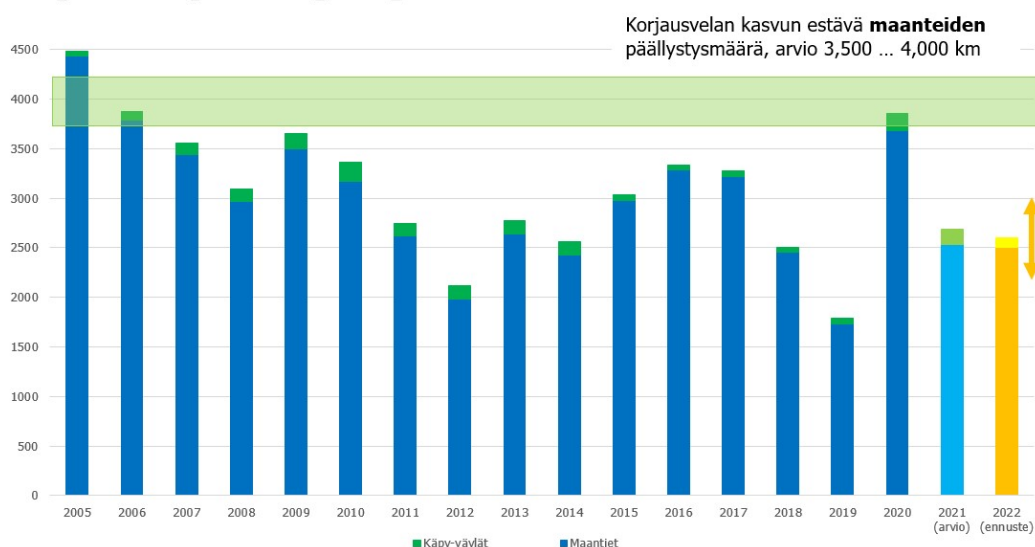
Kuvassa 4 on esitetty maanteiden päällystysohjelman pituus vuosina 1993-2021 sekä ennuste vuodelle 2022. Vuoden 2022 päällystysohjelman pituuden arvioidaan olevan noin 3.000 km. Päällystetyn tieverkon kunnon heikkenemisen (korjausvelan kasvun) esittävä vuosittainen päällystysmäärä olisi noin 4 000 km. Puuttuvan 1 000 km:n päällystämisen kustannukset ovat arviolta 50 milj. euroa.

Valtion kävelyn ja pyöräilyn verkon laajuus on noin 6.000 km, ja sen korjaustarve on huomattava. Vuosina 2015-2019 kävelyn ja pyöräilyn väylien korjauksia tehtiin joitakin

4.10.2021

kymmeniä kilometrejä vuodessa. Vuosina 2020-2021 käpy-väylien rakenteita ja päällysteitä korjattiin huomattavasti enemmän, noin 160-200 km:llä vuosittain, ja vuonna 2022 painotusta on tarve jatkaa.

## Maanteiden, sis. kävelyn ja pyöräilyn väylien päällystysmäärät 2005-2022



Kuva 4. Maanteiden, sisältäen kävelyn ja pyöräilyn väylät, päällystysmäärät 1993-2020, toteutuma-arvio v. 2021 sekä ennuste vuodelle 2022 (km).

Väyläverkon korjausvelan hallinnan lisäksi tasainen ja ennakoitava rahoitustaso ovat tavoiteltavia mm. toimenpiteiden pitkäjänteisen suunnittelun, kilpailuttamisen ja urakoiden toteuttamisen sekä inframarkkinoiden toiminnan vuoksi.

### Väyläverkon kehittäminen (31.10.77)

Väyläverkon kehittämiseen esitetään 470 250 000 euron rahoitusta. Esitys ei sisällä uusia väyläverkon kehittämishankkeita, mutta aiemmin päätettyjen hankkeiden rahoitus ja toteutus jatkuvat suunnitellusti.

Väyläviraston Liikenne12-suunnitelman jatkotoimenpiteenä laatima luonnos investointiohjelmaksi vv. 2022 - 2029 on ollut lausunnolla, ja investointiohjelmaa hyödynnetään jatkossa mm. talousarvioesitysten valmistelussa.

Myös väyläverkon kehittämiseen on tunnistettu suuret tarpeet. Toukokuussa 2021 päivitetyn liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan JTS-kehystasoa korkeammalla, Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla esimerkiksi maanteiden pääväylien

4.10.2021

merkittävimmistä investointitarpeista arvioidaan voitavan toteuttaa 12-vuotisella tarkastelujaksolla noin 1/4. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty väyläverkon kehittämisen rahoitustaso on n. 500 milj. eur vuodessa sisältäen jo aikaisemmin päätettyjen hankkeiden rahoituksen sekä toteutetut elinkaarirahoitushankkeet (mom 31.10.79, n. 100 milj. eur/vuosi).

### Lopuksi

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpano on käynnistynyt Väylävirastossa hyvin. Liikenneinfran osalta Liikenne12-suunnitelman vaikutukset kytkeytyvät vahvasti rahoitustasoon. Rahoitustasosta vähemmässä määrin riippuvia, käynnissä olevia toimenpiteitä ovat esimerkiksi investointiohjelman, suunnitteluohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman laatiminen, digitalisaation kehittäminen väyläomaisuuden hallinnassa sekä tietopohjan ja menettelyjen parantaminen koskien sekä tarpeita että toimenpiteiden vaikutuksia.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.*

*Väylävirastossa asian on ratkaissut Toimialajohtaja Mirja Noukka ja esitellyt Johtaja Ari-Pekka Manninen.*

|          |                                                    |
|----------|----------------------------------------------------|
| Jakelu   | Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto  |
| Tiedoksi | Väyläviraston kirjaamo<br>Väyläviraston johtoryhmä |