



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (6)

26.10.2022

VÄYLÄ/6661/00.03.02/2022

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Väyläviraston lausunto HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Väylävirasto lausuu Hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2023 seuraavaa.

Jo päätettyjen hankkeiden toteutus ja rahoituksen riittävyys

Jo päätetyistä väyläverkon kehittämismomentin (31.10.77) hankkeista voidaan todeta, että ne etenevät suunnitellusti lukuun ottamatta kustannustason nousun aiheuttamia paineita hankkeille. Hankkeita on aktiivisesti käynnissä tällä hetkellä 41 kpl.

Rakentamisen kustannustaso on noussut edellisen vuoden aikana erittäin voimakkaasti. Maarakennuskustannusindeksi on tällä hetkellä edellistä vuotta yli 15 % korkeampi, kun inflaatio vastaavalla aikavälillä on 7,6 %. Rakennuskustannukset ovat siis nousseet kaksinkertaista vauhtia muuhun kustannuskehitykseen nähden. Pääosan hinnan noususta selittää helmikuussa alkanut Venäjän hyökkäyssota ja sen seuraukset maailmanmarkkinoilla mm. öljy- ja terästuotteiden hintojen kohdalla.

Väylävirasto on aiemmin käyttänyt sopimuksissaan indeksisidonnaisuutta ainoastaan yli kaksi vuotta kestävässä sopimuksissa. Indeksisidonnaisuudella yleinen kustannusten nousuriski otetaan tilaajan kannettavaksi. Sodan alettua haluttiin varmistaa alan toimijoiden tarjoushalukkuus sitomalla kaikki sopimukset indekseihin toteutusajan pituudesta riippumatta. Tämä on mahdollistanut sen, että tarjouksia on saatu normaalisti ja hankkeet ovat edenneet suunnitellusti voimakkaasti nousseesta kustannuskehityksestä huolimatta. Myös tarjoushinnat ovat pysyneet kohtuullisina, kun palveluntuottajien ei ole tarvinnut hinnoitella kustannusnousuriskiä urakkahintoihin.

26.10.2022

Indeksisidonnaisuudesta johtuen useiden hankkeiden kohdalla on päädytty tilanteeseen, jossa valtuus ja määrärahat ovat tiukoilla tai loppumassa. Tämä on johtanut useisiin valtuuden korotusesityksiin. Yhteensä valtuuden korotuksia saatiin 8 kpl vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa 15 miljoonan euron edestä ja Väylävirasto esitti 12 kpl neljanteen lisätalousarvioon 119,15 miljoonalla eurolla. Valtionvarainministeriön ehdotus neljänneksi lisätalousarvioksi sisältää esitetystä korotustarpeesta 85,05 miljoonan euron arvosta. Niiltä osin kuin esitettyjä valtuuden korotuksia ei saada, joudutaan hankelaajuuksia supistamaan.

Kaikkien käynnissä olevien hankkeiden valtuus- ja määrärahatilannetta seurataan ja niiden riittävyyttä arvioidaan jatkuvasti. Jos kustannuskehitys jatkuu yhtä epäsuotuisana tai kustannustaso säilyy yhtä korkealla, on mahdollista, että lisävaltuustarpeita nousee hankkeilta edelleen tulevana vuosina.

Investointiohjelman toimeenpano ja käynnistettävien hankkeiden valintaan vaikuttavat kriteerit

Väylävirasto laatii osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Investointiohjelma on tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa. Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutuksesta päättää eduskunta. Pienemmistä parantamishankkeista päättävät Väylävirasto ja alueelliset ELY-keskukset. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman vuosittaisessa päivityksessä.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehyksen. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 2,7 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,1 mrd. euroa, rautateille noin 1,5 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,08 mrd. euroa.

26.10.2022

Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Vaikutusten arviointi on ollut osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Investointiohjelma on kehitetty jatkuvasti arvioinnin perusteella tavoiteltuun suuntaan. Investointiohjelmaa muodostettaessa on hyödynnetty vaikutusten arviointia, jolloin arvioinnissa tuotettava tieto tukee hankkeiden priorisointia ja sen läpinäkyvyyttä. Investointiohjelman kokonaisvaikutusten arvioinnissa nostetaan esiin vaikutusketjut sekä eri näkökulmien riippuvuussuhteet.

Investointiohjelman tarkastelujen kriteerit lähtökohtana L12-suunnitelman tavoitteet ja kehys. Voimassa olevan 12-vuotisen suunnitelman tavoitteet ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Rataverkko

Kehittämisen teemat:

- Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat kohteet (ml. isot peruskorjaukset)
- Rataverkon välityskyky maakuntakeskusten välillä, ml. poikittaisyhteydet
- Asemanseutujen ja ratapihojen toimivuus, ml. raakapuun kuormauspaikat
- Muu kuin pääväyläverkko (ml. vähäliikenteinen), välttämättömät korjaukset ja kehittäminen.

Rautateiden peruskorjaukset toteutetaan lähtökohtaisesti perusväylänpidon rahoituksella.

- Helsinki-Tampere-välin peruskorjaus esitetään ohjelmassa toteutettavaksi kehittämishankkeena.

Pääväylien merkittävimpiä välityskyky- ja toimivuusongelmia poistetaan perustuen strategisessa tilannekuvassa esitettyihin mainintoihin. Huomioon otetaan niin yhteysvälit kuin ratapihat. Matka-aikoja lyhennetään maltillisesti maakuntakeskusten välisillä yhteyksillä.

Asemien kehittämisessä on mahdollista huomioida yksittäinen isompi kiireellisin kohde ja muuten toteuttaa joitain pienempiä kohteita.

26.10.2022

Muun kuin pääväyläverkon rahoitusvarauksella joidenkin ratojen toimivuutta turvataan elinkaarta pidentämällä sekä tehdään joitain elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavia investointeja.

Tieverkko

Paras vaikuttavuus maantieverkolla arvioidaan syntyvän seuraavilla painotuksilla:

- Isot kehittämishankkeet
 - Merkittävimmät kohteet/yhteysvälit, joilla useita/pahimpia palvelutasopuutteita.
 - Rahoitus kohdistuu suurimmaksi osaksi pääväyliin ja niillä vastataan pääväyläasetuksen mukaisiin palvelutasopuutteisiin.
 - Hankearvioinneissa kärkeen nousee kasvavien kaupunkiseutujen tiehankkeita.
- Isot peruskorjaushankkeet
 - Strategisessa tilannekuvassa esitetyt tarpeet: suuret ja keskisuuret kriittiset sillat, isot ja vaativat painumakorjaukset.
 - Hankkeilla parannetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä muulla tieverkolla.
- Pienet/keskisuuret kehittämishankkeet
 - Palvelutason ja turvallisuuden parantaminen pistemäisissä kohteissa koko maassa, maantielautoja korvaavien siltojen kustannustehokkaat rakentamiskohteet, satama- tai terminaaliyhteydet.
 - Alueellisesti tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet painottuvat pääväylille ja muille vilkkaille teille.
- Muiden kuin MAL-seutujen tiehankkeet
 - Kuntien elinkeinoelämän kehittämistä ja maankäyttöä tukevat hankkeet yhteisrahoitteisesti.
 - Kävely- ja pyöräteiden kehittämisspaketti valtion verkolla. Kohteita myös MAL-kaupunkiseuduilta.
- Maanteiden parantamishankkeet
 - L12 -suunnitelma ohjaa myös perusväylänpidon parantamisrahoituksen kohdistamista väylämuodoittain ja eri teemoihin.
 - Parantamishankkeiden kohdekohtaiset kustannusarvioit vaihtelevat joistakin sadoista tuhansista useisiin miljooniin euroihin.
 - Investointiohjelmassa on nimetty vaikuttavuuden perusteella merkittävimpiä maantieverkon hankkeita kohdekohtaisesti.

26.10.2022

- Parantamishankkeiden toteutuksesta päättävät Väylävirasto ja ELY-keskukset perusväylänpidon rahoitusmahdollisuuksien puitteissa.
- Parantamishankkeiden teemat
 - o Välttämättömät alueelliset elinkeinoelämän kohteet
 - o Liikenneturvallisuutta parantavat kohteet
 - o Kävelyä ja pyöräilyä edistävät kohteet
 - o Liityntäpysäköinti valtion verkolla (sisältää maantiet ja rautatiet)

Vesiväylät

Vesiväylähankkeiden keskeiset vaikutukset kohdistuvat elinkeinoelämän kuljetusten kuljetustehokkuuteen ja toimintavarmuuteen.

- Isoissa kehittämishankkeissa keskeisenä valintatekijänä ovat kuljetustaloudelliset vaikutukset
- Pienissä kehittämishankkeissa valintaan vaikuttaa myös kuljetusten toimintavarmuus
- Hankkeet tukevat erityisesti investointiohjelman saavutettavuus- ja tehokkuustavoitteita

Digirata-hankkeen tilanne

Digirata-hankkeessa on käynnissä Kehitys- ja verifiointivaihe. Palveluntuottajana Väyläviraston allianssikumppanina toimii Fintraffic Raide Oy. Kehitys- ja verifiointivaiheen tarkoituksena on määritellä koko Suomen rataverkolle toteutettavan yhteiseurooppalaisen junien kulunvalvonnan (ERTMS) toteuttaminen. Junien kulunvalvonnalla tarkoitetaan järjestelmää, joka valvoo junan nopeutta kaikissa tilanteissa sekä sitä, että juna liikkuu vain sille ennalta osoitetulla raiteella. ERTMS:n toteuttaminen on pakollinen korvausinvestointi Suomelle, mikäli halutaan turvata junaliikenteen tulevaisuus. Nykyinen kansallinen junien kulunvalvontajärjestelmä (JKV) tulee elinkaarensa päähän arviolta 2035. Varsinainen digirata-hankkeen Toteutusvaihe on suunniteltu vuosille 2028-2040.

Väyläverkon kehittämisen momentilla on osoitettu rahoitusta Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe-hankkeelle 130M€:a vuosille 2021-2027. Toteutusvaiheen ensimmäiset rahoitustarpeet ajoittuvat n. vuoteen 2024, jolloin Toteutusvaiheen ensimmäiset hankinnat alkavat. Toteutusvaihe edellyttää erillistä päätöstä. Digirata-hankkeessa ERTMS-järjestelmää toteutetaan

26.10.2022

hallinnonalan tahtotilan mukaisesti merkittävilta osin Fintraffic Raide Oy:n omistukseen ja hallintaan.

Digirata-hankkeen toteuttaminen on merkittävä laajasti sidosryhmiä yhdistävä hanke. Väyläviraston lisäksi hankkeessa ovat keskeisesti mukana myös LVM, Traficom, Fintraffic, VR, HSL sekä muut junakaluston omistajat kuten Pääkaupunkiseudun junakalusto Oy, Fenniarail ja Operail.

Rautatiepuoli on vahvasti EU-säänneltyä ja modernin ERTMS-järjestelmän toteuttamiseen kohdistuukin tällä hetkellä riskitekijänä EU-säätelyn hidas eteneminen. Nykyisellään ERTMS:ää ohjaava säännöstö ei tue Suomen näkökulmasta tulevaisuutta kestävien ratkaisujen toteuttamista, mutta säätelyn päivittäminen on EU:ssa työn alla. Kaiken kaikkiaan ERTMS-maailmaan siirtyminen on Suomelle käännekohta rautateiden turvalaitteiden näkökulmasta. Tähän saakka olemme itse päättäneet kaikesta säätelystä liittyen järjestelmiin, mutta jatkossa merkittävä osa säätelystä tulee EU:sta, joten kansallinen edunvalvonta on varmistettava myös tämän suhteen.

Digirata-hanke on muutamalla rintamalla hakeutumassa merkittävään suunnannäyttäjän rooliin Euroopassa. Erityinen vahvuusalueemme on radioverkko-osaaminen. ERTMS perustuu junan ja infrastruktuurin väliseen kommunikaatioon radioteitse ja tässä Suomella on näytön paikka osaamismielessä. Olemme myös hyvässä asemassa, koska uudistamme koko rautateiden ohjaus-, hallinta- ja turvalaitejärjestelmän kerralla. Tämä poistaa meiltä muissa maissa olevan merkittävän siirtymähaasteen vanhasta uuteen teknologisesti.

Digirata-hankkeelle työskennellään tänä vuonna noin 40 htv edestä n. 200 henkilön toimesta. Tähän mennessä isona onnistumisena voi mainita Väyläviraston Ratatekniseen oppiskeskukseen rakennetun ERTMS-laboratorion sekä Kouvola-Kotka/Hamina-rataosuudelle toteutettavan testiradan. Näin asiantuntijamme laajalla rintamalla ovat päässeet tutustumaan ERTMS:ään ja oppimaan sen lainalaisuuksia.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut Pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt Toimialajohtaja Esa Sirkiä.



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	Esa Sirkiä
Allekirjoitusaika	26.10.2022 10:20

Allekirjoittaja	Kari Wihlman
Allekirjoitusaika	26.10.2022 10:34

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Väyläviraston lausunto TA23_valmis.pdf
Liite 1	VaV_liikennejaosto_Väyläverkon_kehittäminen_Väyläviraston_lausunto.pdf

