

Talousarvio 2023

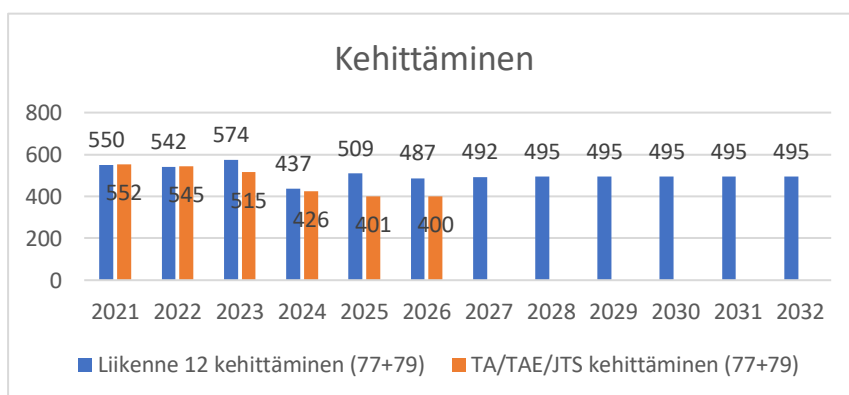
Viite: HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) määrärahat vuoden 2023 talousarvioesityksessä ovat 3,34 miljardia euroa, mikä on 227 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2022 varsinaisessa talousarviossa.

Liikenne- ja viestintäverkoille ehdotetaan 1,85 miljardin euron määrärahaa. Kaikissa toimissa huomioidaan parlamentaarisen Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet kestävydestä, tehokkuudesta ja saavutettavuudesta. Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, jonka liikennöitävyys on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin. Samoin korostuvat liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet.

Vuonna 2023 ehdotetaan aloitettavaksi yksi uusi väyläverkon kehittämishanke, ja kaikkiaan vuonna 2023 on kehittämiskohteina käynnissä 15 ratahanketta, 9 tiehanketta ja yksi vesiväylähanke sekä lisäksi neljä liikenneväylien suunnitteluhanketta. Edellä mainittujen väylähankkeiden sopimusvaltuudet ovat yhteensä 1,75 miljardia euroa. Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheen vuoden 2023 RRF-määrärahaosuus on 6 miljoonaa euroa.

Vuoden 2023 määrähataso ei ole Liikenne 12-suunnitelman mukainen (kuva 1) ja kustannusten nousu on aiheuttanut käynnissä olevien hankkeiden valtuuksien huomattavia tarkistamistarpeita. Näitä arvioidaan talousarvioesityksen pöytäkirjamerkintöjen mukaisesti osana vuoden 2022 neljännen lisätalousarvioesityksen ja vuoden 2023 täydentävän talousarvioesityksen valmistelua.



Kuva 1. Kehittämisen ja elinkaarihankkeiden momenttien talousarviopäätökset (19.9.2022 mennessä, sis. HE TAE2023) ja JTS 2023-2026 verrattuna Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehykseen.

Väylävirasto vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin, kriteereihin ja rahoitustasoihin, tunnistettuihin tarpeisiin sekä väylälaeissa asetettuihin laatuvaatimuksiin perustuvan valtion väyläverkkoja koskevan *investointiohjelman* laatimisesta seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Vuosittain päivitettävässä investointiohjelmassa käsitellään sekä isoja kehittämisinvestointeja että perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä parantamishankkeita. Kyseessä on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman konkretisointi hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi, ja sitä hyödynnetään talousarvioesitysten valmistelussa. Investointiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa edelleen eduskunta.

Väylävirasto huomioi ohjelmassa merkittävimmät palvelutasopuutteet tie- ja rai-
deliikenteessä ja käy investointiohjelman valmistelussa avointa ja läpinäkyvää
vuorovaikutusta sidosryhmien, kuten maankäytöstä vastaavien kuntien ja alueiden sekä
elinkeinoelämän toimijoiden, kanssa. Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin
tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen
merkittävät vaikutukset.

Digirata

Nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä on tulossa elinkaarensa päähän ja se tulee
uusia kansallisesti hyödyllisimmällä ja kustannustehokkaimmalla tavalla. EU-sääntely
edellyttää, että Euroopan laajuisella liikenneverkolla (TEN-T) sekä uusissa
ratahankkeissa käytetään yhteiseurooppalaista junien kulunvalvontajärjestelmää
(ERTMS, European rail traffic management system). Kansallinen käyttöönotto koko
rataverkolla toteutetaan v. 2040 mennessä.

Suomi toteuttaa EU-sääntelyn ERTMS:n käyttöönottoon liittyvät vaatimukset digirata-
hankkeessa. Tavoitteena korvata nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä (ratainfran
osa) uudella modernilla radioverkkopohjaisella (5G) yhteiseurooppalaisella
järjestelmällä.

Digirata-hanke etenee vaiheittain suunnittelusta ja testauksesta kehittämis- ja
verifiointivaiheen kautta toteuttamisvaiheeseen. Parhaillaan valmistellaan kehitys- ja
verifiointivaiheen 2023-2027 toteuttamista koskevaa Väyläviraston ja valtion
raideliikenteenohjausyhtiön Fintraffic Raide Oy:n välistä sopimusta. Kehitys- ja
verifiointivaihe sisältää teknisen kokonaisjärjestelmän määrittelyn ja testauksen mukaan
lukien ETCS-kulunvalvonta ja radioverkkoratkaisu, joka otettaisiin käyttöön koko
Suomen rataverkolla. Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheen alkuun sisältyy myös
Kouvola-Kotka/Hamina ETCS testiradalla käytettävän junakaluston järjestelmien
kehittäminen, varustelu ja testaus sekä ensimmäisen kaupallisen rataosuuden (ns. EKA-

rata, Lielähti–Pori) ja sillä kulkevan kaluston varustaminen uudella kulunvalvontajärjestelmällä.

Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointivaihetta varten myönnettiin 130 milj. euron valtuus vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa. RRF-rahoituksen osuus on 85 milj. euroa ja kansallisen rahoituksen osuus 45 milj. euroa. Digirata-hanke on talousarviossa momentilla 31.10.77 väyläverkon kehittäminen, joka 3-vuotinen siirtomäärärahamentti.

Digirata-hankkeen toteuttamisvaiheen 2028-2040 rahoituksesta päätetään myöhemmin erikseen. Koko Suomen kattavan uuden modernin junakulunvalvontajärjestelmän kustannus on tämän hetkisen käsityksen mukaan infran osalta noin 1,3 miljardia euroa ja junakaluston osalta noin 200 milj. euroa. Osana hankkeen rahoittamista tullaan hakemaan erilaisia tukia (esim CEF2 ja S2R), jotka ovat mahdollisia ERTMS-hankkeille sekä muille digitalisaation edistämishankkeille.

EU-tasolla ERTMS:n yhteisten eurooppalaisten teknisten toteuttamisvaatimusten määrittely on edennyt sekä komission että Euroopan Rautatieviraston (ERA) valmisteluelimissä. Tämä valmistelutyö jatkuu, ja Suomi osallistuu siihen aktiivisesti.

Suomen kannalta keskeisin kysymys tässä valmisteluvaiheessa on kaupallisten radioverkkojen käytön (5G) mahdollisuuden varmistaminen erillisen junakulunvalvonnan verkkoratkaisun sijaan. Suomessa on toteutettu v. 2022 koko rataverkon kattavat tekniset mittaukset nykyisten kaupallisten radioverkkojen kuuluvuudesta ja käytettävyydestä junakulunvalvonnassa. Mittaustulokset ovat olleet erittäin hyviä, ja ne kiinnostavat myös komissiota, ERA:aa ja muita eurooppalaisia toimijoita.