



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (7)

VÄYLÄ/6670/00.03.02/2023

17.10.2023

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 9.10.2023

Väyläviraston lausunto Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Perusväylänpidon tilannekuva

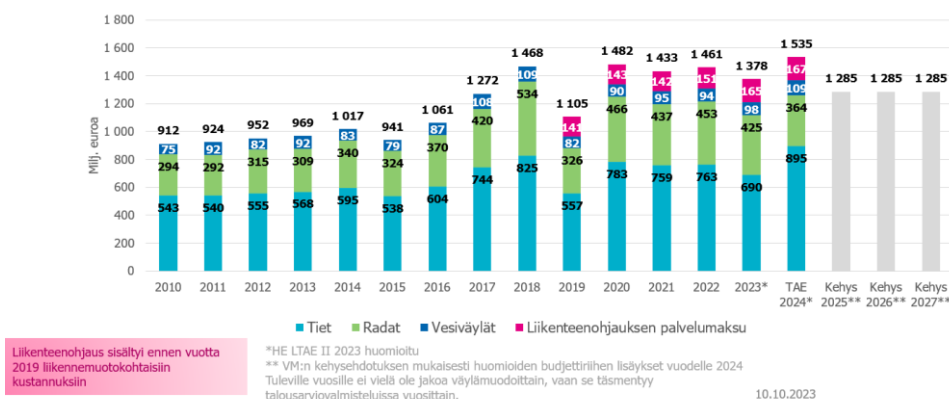
Vuoden 2024 talousarvion valmisteluun liittyen valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytänyt Väyläviraston lausuntoa perusväylänpidon tilanteesta, myös alemman tieverkon osalta, sekä kokonais kuvaa korjausvelan tilanteesta.

Rahoitustilanne:

Perusväylänpitoon esitetään 1 534 856 000 euron nettomäärärahaa vuodelle 2024. Lisäksi on otettu huomioon tuloina 46 milj. euron ratamaksun perusmaksu ja muita väylänpidon tuloja (mm. kiinteistötulot) n. 1 milj. euroa. Ratamaksun tuottoennuste on varsin vilkkaan kotimaan liikenteen vuoksi palannut aiempien vuosien tasolle Venäjän rautatieliikenteen hiipumisesta huolimatta. Rahoituksesta on budjetoitu käytettäväksi tienpitoon 896 milj. euroa, radanpitoon 410 milj. euroa (sis. ratamaksun tuoton), vesiväylänpitoon 109 milj. euroa sekä liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelun ostoon 167 milj. euroa. Määrärahojen kehitys ja jakautuminen on esitetty kuvassa 1.

17.10.2023

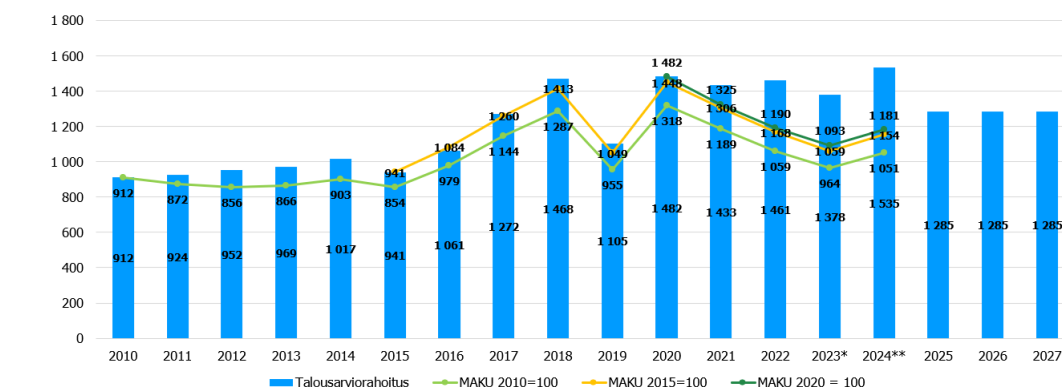
Perusväylänpidon määrärahojen kehitys 2010–2027 (milj. euroa)



Kuva 1. Perusväylänpidon määrärahojen kehitys ja jakautuminen 2010–2027.

Keskeinen haaste on toteutunut merkittävä maarakentamisen kustannustason nousu: maarakennuskustannusindeksi eli MAKU-indeksi on noussut 28 % vuodesta 2020. Tämä on heikentänyt ostovoimaa ja nostanut väylien korjauskustannuksia (kuva 2). Tapahtuneen kustannusnousun arvioidaan jäävän pääosin pysyväksi.

Perusväylänpidon rahoitustason kehittyminen huomioiden kustannustason nousu



Kuva 2. Perusväylänpidon rahoitustason (ostovoiman) kehittyminen huomioiden kustannustason nousu.

17.10.2023

Rahoituksen käyttö:

Väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvalisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus ja ilmastonmuutoksen hillintä.

Talousarvion mukaisesti korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään ja väylien kuntoa turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet.

Perusväylänpidon rahoituksen kehystaso on 1,285 mrd. euroa, millä rahoituksella pystytään huolehtimaan lähinnä koko väyläverkon päivittäisestä hoidosta, talvimerenkulusta, liikenteen hallinnasta sekä pääosasta pääväylien korjaustarpeita. Rahoituksesta noin puolet (49 %) kohdistetaan verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen (kulutusmenoihin): verkon hoito (478 milj. eur), liikenteen ohjaus ja informaatio (167 milj. eur), jäänmurto (72 milj. eur) ja maantielauttaliikenne (58 milj. eur). Toinen puoli kohdistetaan verkkojen korjaamiseen (732 milj. eur) sekä parantamiseen ja suunnitteluun (75 milj. eur).

Vuoden 2024 perusväylänpidon rahoituksesta 250 milj. euroa on hallituksen määräaikaista investointiohjelmasta osoitettua rahoitusta korjausvelan purkamiseen. Lisärahoitus kohdistetaan maantieverkolle ja siten, että saadaan mahdollisimman paljon hyötyjä tienkäyttäjille ja elinkeinoelämälle sekä vähennetään korjausvelkaa mahdollisimman tehokkaasti. Rahoitusta kohdennetaan erityisesti asutuskeskusten välisten ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden seudullisesti merkittävien teiden päällysteiden korjaamiseen. Alueelliset ELY-keskukset valitsevat kohteet väylien mitatun kunnon perusteella osana vuoden 2024 toiminnan suunnittelua.

Lisärahoituksella taitetaan huonokuntoisten teiden määrän kasvua, jonka arvioidaan olevan ilman lisärahoitusta noin 800 kilometriä vuodessa. Vuonna 2024 tavoitellaan 4.000 km laajuista päällystysohjelmaa, mikä on kestävä taso. Vuoden 2023 päällystysohjelmaa jää noin 1.500 km:iin. Lisärahoituksen arvioidaan lisäksi parantavan tienkäyttäjien tyytyväisyyttä maanteiden kuntoon ainakin jossain määrin (aiempi vuoden 2024 arvio 2,7 asteikolla 1–5).

Alempi (vähäliikenteinen) tieverkko

Vähäliikenteisen tieverkon pituus on 52 800 km (68 % koko tieverkosta). Merkittävä osa (28 000 km) näistä on sorateitä. Koko maantieverkon liikennesuoritteesta vähäliikenteisellä tieverkolla on kuitenkin vain 12 prosenttia (Kuva 3). Tämän tieverkon osan haasteena ovat myös entisestään vähenevät liikennemäärät.

17.10.2023

Maanteiden laaja verkko ja päivittäinen liikennöitävyys



Kuva 3. Perustietoja maantiestverkosta ja sen liikenteestä

Viime vuosina vähäliikenteiselle tiestverkolle ei ole ollut käytettävissä merkittävästi korjausrahaa, sillä niukan rahoituksen käytössä on priorisoitu pääteitä ja niiden suurempia asiakasvolyymejä. Vuoden 2024 talousarvio ei muuta alemman tiestverkon tilannetta, sillä esitetty 250 miljoonan euron lisärahoitus joudutaan käyttämään pääasiassa keskivälikäät päällystetyn tiestön korjausvelan hallintaan. Tämänkin verkon osan kunto on nopeasti heikentynyt.

Nykyisellä rahoitustasolla vähäliikenteisen tiestverkon hoito pidetään tavoitteiden mukaisella tasolla. Haasteena tässä on kustannustason nousu ja mahdollinen vaikea talvi, joka jättää vähemmän liikkumavaraa vähäliikenteisen tiestverkon hoidolle. Huonokuntoisten vähäliikenteisten väylien korjaamiseen on tarpeisiin nähden käytettävissä vain murtoosa rahoituksesta. Liikenneolosuhteiden parantamiseen ei ole mahdollisuuksia.

Tarpeisiin nähden niukasta rahoituksesta johtuen Väylävirasto kehittää aktiivisesti toimintaa ohjaavia toimintalinjoja, joissa määritetään rahoitustasoon sopeutettu kunnossapidon taso vähäliikenteiselle tiestverkolle. Viime vuosina on uusittu talvihoidon, sorateiden ja päällysteiden korjauksen toimintalinjat, joissa määritetään tiestverkon kunnossapidon taso. Vähäliikenteisen tiestverkon asiakastarpeita on selvitetty säännöllisesti ja tarpeita on pyritty huomioimaan mm. erilaisin täsmähoitotoimenpitein.

Kokonaiskuva korjausvelan tilanteesta

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2023 alussa valtion

17.10.2023

väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 2,4 ja rautateille noin 1,5 mrd. euroa, ja vesiväyliin 35 milj. euroa (Taulukko 1).

Korjausvelan käsite ei kata palvelutasopuutteita (investointivelka), kuten esimerkiksi tien leventämistä, mäkien ja mutkien oikaisua, lisäkaistojen ja lisäraiteiden rakentamista tai liittymien parantamista.

Taulukko 1. Liikenneväylien korjausvelka 1.1.2023 (vuoden 2023 kustannustasossa)

	Linjaosuudet	Taitorakenteet	Varusteet ja laitteet	Yhteensä M€
Tiet	1990	408	43	2441
Radat	1100	147	266	1513
Vesiväylät	8	10	17	35
YHTEENSÄ M€	3098	565	326	3989

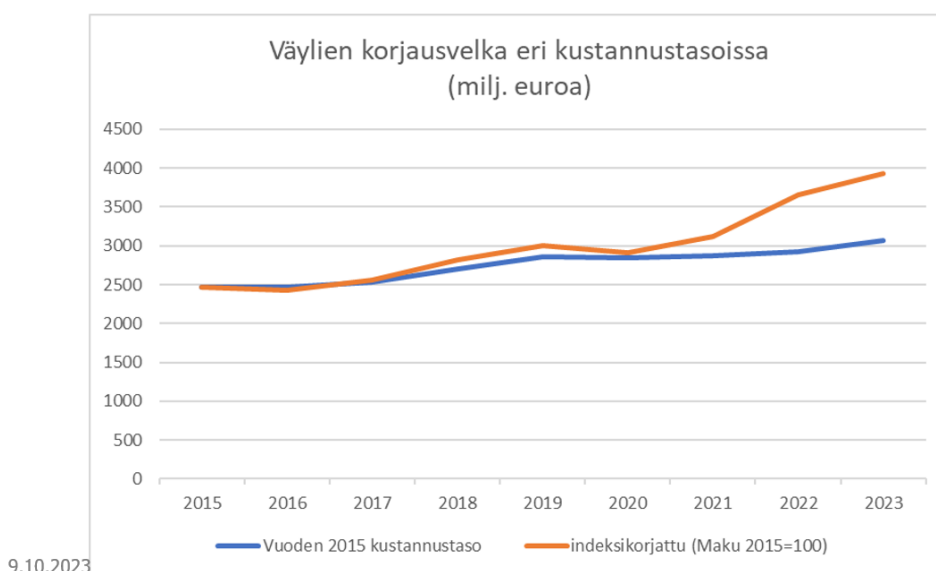
Sekä maanteilla että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Muita suurimpia, tulevana vuosina kasvavia eriä ovat maantiesillat sekä varusteet ja laitteet. Ilman riittävää rahoitusta korjausvelka kasvaa erityisesti nopeasti rappeutuvissa osissa väyliä, joita ovat esim. vilkasliikenteiset maantiet.

Vuonna 2023 maanteiden korjausvelka on kasvanut ratojen korjausvelkaa nopeammin johtuen erityisesti maanteiden päällystämisen hintatason muuta maarakentamista suuremmasta hintojen noususta. Vuoden 2023 lopussa maanteiden korjausvelan arvioidaan olevan n. 2,55 mrd. euroa, ratojen noin 1,56 mrd. euroa. Maanteille kohdistettavan 250 milj. euron lisärahoituksen arvioidaan likimain pysäyttävän korjausvelan kasvun vuodeksi 2024 olettaen, ettei kustannustason nousu jatku. Ratojen osalta vuoden 2024 lopun korjausvelan ennuste on noin 1,6 miljardia euroa.

Korjausvelan määrään vaikuttaa väylien rappeutumisen lisäksi myös kustannustason nousu. Pelkästään vuosien 2021–2023 aikana tapahtunut kustannusten nousu on kasvattanut korjausvelkaa laskennallisesti lähes miljardilla eurolla (kuva 4).

17.10.2023

Kustannustason vaikutus korjausvelkaan



Kuva 4. Väylien korjausvelka eri kustannustasoissa

Vilkasliikenteisen **tieverkon** kunto on pystytty pitämään riittävällä tasolla. Korjausvelan vaikutukset näkyvät keskivilkkaalla ja vähäliikenteisellä tieverkoilla, joiden kunto heikkenee kiihtyvästi. Huono kunto johtaa nopeus- ja painorajoituksiin. Kuljetuskustannukset kasvavat, matka-ajat pitenevät ja matka-aikojen ennakoitavuus heikkenee. Niukan rahoituksen tilanteessa päällystetyllä tieverkolla joudutaan tekemään päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseksi elinkaaritehottomia toimenpiteitä (esim. osa päällysteiden paikkauksista), mikä heikentää väylänpidon tehokkuutta. Lisäksi siltojen korjaustarpeet lisääntyvät sillaston ikääntyessä.

Huonokuntoinen **rataverkko** on altis liikenteen häiriöille. Rautateillä riittämätön kunnossapito johtaa myös pidempiaikaisten nopeus- ja painorajoitusten lisääntymiseen, mikä heikentää liikenteen toimivuutta ja pidentää matka-aikoja. Rataverkolla lähivuodet sujunevat tieverkkoa paremmin, sillä kaksi tärkeää pääratojen päällysrakenteiden korjauskohdetta on ohjelmoitu toteutettaviksi. JTS-kauden jälkeen tilanne on haastavampi, kun seuraavia vilkasliikenteisiä rataosuuksia tulee peruskorjausikään. Lisäksi muutamilla vähäliikenteisillä rataosilla on merkittävä korjausvelka, ja ratkaistavaksi tulee ao. rataosien käytön jatkaminen. Yleisesti vanhenevat tekniset järjestelmät ja laitteet altistavat äkillisille häiriöille, lisäksi ratasiltojen kunto heikkenee ja niiden korjaustarpeet kasvavat. Pidemmällä aikavälillä digirata-hankkeen toteuttaminen on keskeistä, koska se poistaa suunnitelmallisesti rautateiden turvalaitteiden korjausvelan vuoteen 2040 mennessä.

17.10.2023

Vesiväyläverkon korjausvelka on marginaalinen verrattuna muihin väylämuotoihin eikä velan hallinnassa ennusteta olevan ongelmia.

Väyläverkkojen kunnon säilymisen ja korvausvelan hallinnan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitetaan riittävä rahoitus koko kehyskaudella. Väyläviraston arvio on, että 1,285 miljardin euron vuotuisella rahoitustasolla nykyinen noin 4,0 miljardin euron korjausvelka kasvaa kehyskauden loppuun mennessä 4,8 miljardiin euroon. Hallitusohjelmassa on linjattu 520 milj. euron rahoituksesta korjausvelan purkamiseen osana hallituksen määräämää investointiohjelmää. Tämän rahoituksen arvioidaan alentavan korjausvelan kasvua siten, että korjausvelka kauden lopussa olisi noin 4,5 miljardia euroa.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt osastonjohtaja Ari-Pekka Manninen

Liitteet	-
Jakelu	Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Tiedoksi	Väyläviraston kirjaamo Väyläviraston johtoryhmä



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	16.10.2023 09:48
Allekirjoittaja	Kari Wihlman
Allekirjoitusaika	16.10.2023 10:20

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Väyläviraston asiantuntijalausunto_liikennejaosto_17102023_TA2024_PVP.pdf
-----------	--

