

16.11.2022

VaV:n liikennejaoston TAE 2024 (ja TTAE 2024) -kuuleminen torstaina 16.11.2023

Liikennejaoston ennakkokysymykset liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteelle**1. Liikenne 12 päivitystarpeet ja aikataulu. Kuinka ylivaalikautinen johdonmukaisuus huomioidaan.**

Toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi sen jälkeen kun nyt voimassa oleva suunnitelma hyväksyttiin. Traficomin liikennejärjestelmäanalyyysiin ja yhteiseen tietopohjaan nojautuvassa suunnitelman toimeenpanossa on pystytty hyvin reagoimaan näihin muutoksiin. Liikenne 12-suunnitelmaa päivitettäessä on arvioitava, millaisia muutostarpeita viime vuosien tapahtumat suunnitelman tavoitteisiin ja toimenpideohjelmaan aiheuttavat. Muun muassa turvallisuutta ja huoltovarmuutta sekä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on aiheellista tarkastella kattavammin kuin nyt voimassa olevassa suunnitelmassa on tehty. Voimassa oleva suunnitelma toimii kuitenkin päivityksen pohjana ja valmistelussa hyödynnetään yhteistä tietopohjaa, mikä turvaa ylivaalikautista pitkäjänteisyyttä. Tavoite on, että valtioneuvoston päätös päivityksestä suunnitelmasta tehtäisiin joulukuussa 2024.

2. Nato-jäsenyyden tuomat uudet tarpeet liikenneyhteyksille sekä toisaalta tietoliikennejärjestelmille.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala tekee tiivistä yhteistyötä puolustushallinnon kanssa, jotta sotilaallisen liikkuvuuden ja Nato-jäsenyyden myötä muuttuvat tarpeet liikenneverkolla ja liikennejärjestelmässä pystytään huomioimaan tarkoituksenmukaisella tavalla. Näitä huomioidaan parhaillaan mm. Euroopan laajuista liikenneverkkoa sääntelevää TEN-T-asetusta koskevista neuvotteluista sekä Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä. Erityisen tärkeää on pystyä yhteen sovittamaan siviili- ja sotilastarpeet niin, että liikennejärjestelmämme tukee Suomen kokonaisturvallisuutta ja kriisinkestävyyttä. Erityisiä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeista johtuvia liikennejärjestelmän kehittämistarpeita on tunnistettu muun muassa Pohjois-Suomessa. Eduskunnalle on toimitettu U-jatkokirjelmä, jossa käsitellään sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita TEN-T-asetuksen kolmikantaneuvotteluissa. On tärkeää, että neuvottelujen yhteydessä arvioidaan mahdollisuus huomioida liikenneverkon kaksoiskäyttötarpeet ehdotettua kattavammin TEN-T-verkolla.

Nato-joukkojen tukeutuminen Suomessa tietoliikenneyhteyksiin perustuu pääasiassa joko kaupalliseen infraan tai viranomaisverkkoon. Viranomaisverkkoon tukeutuessa vastuu hallinnonala on puolustushallinto. Joukot tukeutuvat Puolustusvoimien yhteensovittamalla tavalla Puolustusvoimien ja muiden kansallisten toimijoiden tietojärjestelmä- ja verkkopalveluihin.

Puolustushallinto huolehtii myös isäntämaantukiprosessiin liittyen, että joukoilla on käytettävissä ne taajuudet, jotka se tarvitsee, kuitenkin niin, että muuta kansallista infraa häiritseviä taajuuksia ei käytetä. Tämä tehdään yhteistyössä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kanssa. Taajuushallinnon osalta Liikenne- ja viestintävirastoa tulee työllistämään Suomessa tapahtuvat kansainväliset harjoitukset, joissa käytettävä ulkomaalainen kalusto saattaa osin toimia sellaisilla taajuusalueilla, joita ei Suomessa ole osoitettu sotilaskäyttöön. Tämä vaatii tiivistä yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston ja Puolustusvoimien välillä.

Kansallisten toimijoiden varajärjestelmien ja -kanavien mahdollistaminen vaatii taajuussuunnittelua ja niin kansallista kuin kansainvälistäkin yhteistyötä.

Valtionhallinnon osalta käynnissä on hanke, jolla Suomen Nato-asiakirjahallinta saadaan yhteensopivammaksi kansallisen asiakirjakäytön osalta. Tällä hetkellä jakelu perustuu luokiteltujen asiakirjojen osalta pääasiassa paperiasiakirjoihin. Tietoliikenneyhteyksien varmistuksen tarvetta muihin Nato-maihin arvioidaan pidemmällä aikavälillä, akuuttia tarvetta uusien tietoliikenneyhteyksien rakentamiseen ei ole tunnistettu.

DCA-sopimuksessa vapautetaan Yhdysvaltojen sotilasjoukot Suomen lentoasema- ja lennonvarmistusmaksuista. Sopimuksen kansallista toimeenpanoa suunniteltaessa on huomioitava, että palveluntarjoajat eivät voi tarjota palvelujaan maksutta, vaan korvaamatta jäävät kulut on saatava kansallisesti kompensoitua. Nato-jäsenyyden myötä kansainväliset sotilasharjoitukset lisääntyvät Suomen ilmatilassa. Kansainvälisten kumppaniemme järjestelmät poikkeavat osin suomalaisen sotilasilmailun järjestelmistä. Tarpeita saattaa olla esimerkiksi uusille lentomenetelmille.

3. Näettekö mahdollisuuksia edelleen lisätä Suomen saantoa EU-rahoituksesta liikennehankkeissa?

Suomi pyrkii saamaan Verkkojen Eurooppa –ohjelmasta (ns. CEF) rahoitusta eurooppalaisen ja kansallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeisiin hankkeisiin. Liikenne12-suunnitelma ja sen toimeenpanotoimet mahdollistavat myös EU-rahoitushakuihin valmistautumisen pitkäjänteisellä ja suunnitelmallisella tavalla. Suomesta on haettu rahoitusta kaikissa järjestetyissä ohjelmakauden (2021-2027) hauissa ja rahoitusta on saatu sekä valtion että yksityisten toimijoiden liikennehankkeille.

Hankkeita ja hakemuksia koskevat kriteerit on määritelty EU:n lainsäädännössä ja ne ohjaavat hakukelpoisten hankkeiden valintaa yksittäisen hankkeen hakuvalmiuden lisäksi. Valtion väyläverkon hankkeilla tulee olla kansallista rahoitusta hanketyypistä riippuen vähintään 50 tai 70 %, jotta EU-tukea voidaan saada. Hankkeiden suunnittelu ja rakentaminen ja niistä riippuvaiset EU-rahoitushaut voivatkin menestyä vain rajallisten kansallisten talousraamien puitteissa.

Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman vuoden 2023 varsinainen hakukierros on meneillään ja hakemukset on jätettävä viimeistään 30.1.2024. Väylävirasto arvioi parhaillaan mahdollisia tukikelpoisia hankkeita. Vuosina 2024-2027 tulee avautumaan CEF-hakuja muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien hankkeisiin, liikenteen älykkäitä sovelluksia hyödyntäviin eri liikennemuotojen ITS-hankkeisiin, resilienssi- ja rajat ylittävien yhteyksien hankkeisiin. Näitä hakuja voidaan hyödyntää myös Suomessa. Nykyinen tukikausi päättyy vuonna 2027.

4. Korjausvelan tilannekuva ja mahdollisuudet saavuttaa asetettu tavoitetilä nykyisellä kustannustasolla.

Väyläviraston laskelmien mukaan v. 2023 noin neljän miljardin euron tasolla oleva väylien korjausvelka jatkaa kasvuaan. Hallitusohjelman mukaiseen määräaikaan investointiohjelmaan sisältyvällä korjausvelan purkamiseen allokoitulla 520 M€ rahoituksella (250 M€ v. 2024 ja yht. 270 M€ v. 2025–2027) korjausvelan kasvua voidaan Väyläviraston arvion mukaan taittaa ja hidastaa siten, että vuoden 2027 lopussa korjausvelka olisi noin 4,5 miljardia euroa.

Nykyisessä Liikenne12-suunnitelmassa on tavoitteena vähentää korjausvelkaa 2,2 miljardin euron tasolle ohjelman loppuun mennessä. Voimakkaasti nousseiden korjauskustannusten takia tuo 2,2 miljardin tavoite vastaa tämänhetkisillä kustannuksilla noin 3,1 miljardin tasoa.

- **Kustannustason nousun taustasyt ja mahdollisuudet kustannustason alentamiseksi (kilpailun lisääminen? bitumin kotimainen tuotanto?)**

Valtiovarainministeriön johtama rakennusalan suhdanneryhmä eli RAKSU-ryhmä arvioi talon-, infrastruktuurin- ja korjausrakentamisen suhdanteiden kehitystä. Myös Väylävirasto seuraa kustannustason kehitystä ja markkinoita säännöllisesti. Maanrakentamisen kustannustaso on noussut viimeisen kolmen vuoden aikana poikkeuksellisen paljon. Esimerkiksi maarakennuskustannusindeksin päällysteiden osaindeksin pisteluku on noussut noin 50 % vuoden 2020 tasosta.

Kustannustason nousuun on vaikuttanut erityisesti maailman geopoliittinen tilanne ja yleinen korkea inflaatio (ml. raaka-aineet, työ). Maanteiden päällystäminen ja massanvalmistus vaativat erittäin paljon energiaa (mm. kaasu), jonka hinnan nousu on vaikuttanut päällysteiden hinnannousuun raaka-ainekustannusten lisäksi. Suomessa päällystämisen kustannustason nousuun on jonkin verran vaikuttanut myös rakentamisen kysynnän vähentymisestä johtuvat ohuet markkinat ja niistä johtuva kilpailun vähyys. Bitumin jalostaminen Suomessa on loppunut, mutta sitä on saatavilla globaalisti toimivilta markkinoilta.

Kustannustason nousuun vaikuttaa myös infrastruktuurin kunnon jatkuva huonontuminen, mikä johtaa raskaampiin korjaustoimenpiteisiin ja samalla nostaa korjausten yksikkökustannuksia ja sitä kautta rahoitustarvetta.

- **Mahdollinen tarve siltakunnostusohjelmalle.**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ylläpitää edellä mainitun liikennejärjestelmäänalyysin yhteydessä strategista tilannekuvaa Suomen liikenneverkosta ja sen tilasta. Suomen valtion omistamilla maanteilla on noin 15 000 maantiesiltaa, joista huonokuntoisiksi Väylävirasto on luokitellut 800. Siltojen korjauksiin käytetään viraston mukaan vuosittain n. 70 miljoonaa euroa.

Väylävirastolla on jo tällä hetkellä suurten maantiesiltojen monivuotinen kunnostusohjelma, josta jaetaan ELY-keskuksille keskitetysti rahoitusta siltojen kunnostukseen. Erittäin suurten siltojen (kuten esim. Kirjalansalmi) uusimisten rahoitus on rahoitettu erillisrahoituksen kautta väyläverkon kehittämishankkeiden momentilta. Siltojen uusimiset myös yleensä parantavat palvelutasoa, esim. jos sillan kantavuus mitoitetaan uusimisen yhteydessä aiempaa suuremmaksi.

Suurten tai erittäin kalliiden siltojen korjausta on mahdollista rahoittaa nykyisen budjettirakenteen puitteissa tai erillisen, korjauksiin osoitetun erillisrahan ja –ohjelman avulla. Väyläviraston laatimassa valtion väyläverkon investointiohjelmassa suurimpia siltojen uusimiskohteita on esitetty rahoitettavaksi väyläverkon kehittämishankkeiden momentilta.

Väyläviraston mukaan erittäin suurien siltojen uusimisia olisi tärkeä päästä toteuttamaan suunnitelmallisesti muutamalla kohteella vuodessa. Suunnitelmallisella kohteiden toteuttamisella tähdittäisiin siihen, ettei erittäin suurten siltojen korjauskohteiden määrä kasva pidemmällä aikavälillä.

Tällä hetkellä Väylävirastolla on erityisseurannassa ja suunnittelussa noin 20 erittäin suuren sillan uusimiskohdetta. Näistä 12 on Väyläviraston investointiohjelmassa.

- **Kilpailevatko korjausvelan alentaminen ja uudet kehittämishankkeet samoista niukoista taloudellisista resursseista? Uhkaako kehittäminen jäädä, jos perusväylänpitoo panostetaan enemmän?**

Hallitusohjelman mukaan uusien väyläverkon kehittämishankkeiden rahoitustasoa alennetaan 100 - 250 milj. euroa vuosittain. Kehysvuosille 2025-27 on väyläverkon uusiin kehittämishankkeisiin osoitettavissa olevaa sitomatonta hankevarausta tällä hetkellä laskettu olevan yhteensä n. 220 miljoonaa euroa (summa muuttuu hankkeiden toteutuneiden kulujen ja CEF-tukien tuloutusten varmistuessa). Perusväylänpitoo tehtävien panostusten vaikutukset väyläverkon uusiin kehittämishankkeisiin riippuvat siitä, rahoitetaanko perusväylänpitoo LVM pääluokan sisällä kehittämismomentilta vai LVM:n pääluokan tai koko kehiksen ulkopuolelta. Vuoden 2024 talousarviossa on esitetty 250 miljoonan euron lisärahoitusta perusväylänpitoo vuodelle 2024. Se on osa hallitusohjelman mukaista valtion omaisuuden myyntituloilla rahoitettavaa määräraikaista investointiohjelmaa.

5. Väyläviraston laatiman väyläverkon investointiohjelman rakenne (eri ”korit”). Millainen tilannekuva on toteutuspäätöstä odottavien hyvässä valmiudessa olevien hankkeiden suhteen.

Väylävirasto on laatinut Liikenne12-suunnitelman mukaisesti valtion väyläverkon investointiohjelman vuosille 2024-2031. Ohjelmassa väyläverkon kehittämishankkeet on jaettu kahteen hankekorin. Hankekorissa 1A olevien hankkeiden suunnitelmavalmius ja vaikuttavuus on riittävä päätöksen tekoa varten tai ne ovat muuten kiireellisiä. Hankekorin 1B hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen kuin niistä voidaan tehdä päätöstä.

Uusi Väyläviraston investointiohjelman 2025-2032 luonnos on parhaillaan valmistumassa lausuntokierrokselle. Ohjelman luonnoksessa hakkeiden toteutusjärjestykseen otetaan kantaa prioriteettiluokilla. Vaikutuksiltaan parhaat toteutusvalmiit hankkeet ovat prioriteettiluokkaa 1. Muut (prioriteettiluokkaan 1 kuulumattomat) toteutusvalmiit ja lähes toteutumisvalmiit (esim. tie- tai ratasuunnitelma valmistumassa) hankkeet ovat prioriteettiluokassa 2. Vielä suunnittelua vaativat hankkeet ovat prioriteettiluokassa 3. Hankkeiden prioriteettiluokkia päivitetään hankkeiden suunnittelun edetessä. Prioriteettiluokan 1 hankkeet ovat hyvässä valmiudessa toteutuspäätöstä varten.

Väyläviraston laatimaa investointiohjelmaa on hyödynnetty valtion talousarvioesitysten valmistelussa.

6. Isojen ratahankkeiden tilannekuva: Turun tunnin juna, pääradan kehittäminen, Itä-Suomen ratayhteydet.

Suomi-rata Oy:

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman (Vahva ja välittävä Suomi Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023, Valtio-neuvoston julkaisu 2023:58) mukaisesti hallituksen tahtotilaksi esitetään, että lentoratahanketta hanketta edistetään ja Suomi-rata Oy:n tekemä suunnittelutyö keskeytetään muilta osin. Lentoradalla tarkoitetaan Pasilan ja Keravan välistä uutta suunniteltavaa yhteysväliä. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 2023 talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltaman toimintatavan mukaisesti neuvottelut Suomi-rata Oy:n osakkaiden kesken yhtiön toiminnan tarkoituksen muuttamiseksi vastaamaan uuden hallituksen tahtotilaa. Neuvotteluiden aikana on selvitetty osakkaiden tahtotila jatkaa yhtiössä tilanteessa, jossa yhtiön toiminnan tarkoitus rajataan Lentoradan suunnitteluun rakentamisvalmiuteen asti. Neuvottelut tullaan päättämään vuoden 2023 aikana.

Lentoratahankkeen suunnittelun arvioitu kustannusarvio on maksimissaan 25 miljoonaa euroa..

TTJ:

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa hallitus sitoutuu toteuttamaan Turun Tunnin Juna –hankkeen ”Espoo-Salo –oikoradan rakentamisen ja Salo-Kupittaa yhteysvälin parantamisen osalta. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä”. Hallitusohjelmakirjaus tarkoittaa käytännössä rakentamisvaiheeseen siirtymistä, johon kuuluu radan rakentamissuunnittelu ja varsinainen rakentaminen. Hallitusohjelmassa valtio on osoittanut osana investointiohjelmaa Turun tunnin juna Oy:n pääomittamiseen 460 miljoonaa euroa. Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 25.10.2023 hallituksen tahtotilasta Turun tunnin juna Oy:n jatkoaskeleiden osalta. Ministerivaliokunnan linjausten mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö, yhteistyössä valtiovarainministeriön kanssa, käynnisti neuvottelut 8.11.2023 Turun tunnin juna oy:n osakkaiden kesken rakentamisvaiheeseen siirtymisen edellytyksistä. Espoo-Lohja ja Salo-Kupittaa yhteysvälien rakentamisen kokonaiskustannukset ovat noin arviolta 1,8–2 miljardia euroa.. Rakennusvaiheeseen siirtyminen ja CEF-hakemuksen jättäminen edellyttävät käytännössä yhtiön osakassopimuksen ja yhtiöjärjestyksen muuttamista sekä osakkaiden yksimielisyyttä siitä, että nykyinen osakassopimus mahdollistaa CEF-hakemuksen valmistelun. Rakentaminen on mahdollista aloittaa aikaisintaan vuonna 2027, joskin aikatauluun sisältyy vielä paljon epävarmuuksia.

Itärata Oy:

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa todetaan, että ”Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu”. Itärata Oy:n vasta käynnistynyt (yhtiö perustettu keväällä 2022) suunnittelutyö tulee vaatimaan tämän hetken arvion perusteella 8-9 vuotta. Yhtiö on aloittanut tavaraliikenneselvityksen sekä ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) ja alustavan yleissuunnitelman kilpailutusten valmistelun. Yhtiössä tehtävä suunnittelu tulee tarjoamaan kattavaa ja laadukasta tietoa itäisen Suomen rautatieyhteyksien kehittämiseksi. Suunnitteluun sisältyy vaikutusarviointeja ja riskianalyyskejä sisältäen mm. rahoitukseen ja kustannuksiin liittyviä selvityksiä. Tämä tarjoaa mahdollisuuden tehdä tietoon perustuvia päätöksiä Itäradan jatkosta. Samalla kertyy tietoa siitä, miten koko Suomen liikennejärjestelmää voidaan kehittää pitkäjänteisesti, kokonaisvaltaisesti ja tarkoituksenmukaisesti.

7. Junaliikenteen tulevaisuudenkuva. Henkilöjunaliikenteen tilannekuva ja mahdollisuudet palauttaa yhteyksiä.

Hallitusohjelmassa todetaan, että hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Hallitus luo pitkän aikavälin näkymän kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi.

Taloudellisen niukkuuden vallitessa on pakko tehdä valintoja. Kustannus-hyötyanalyysi on systemaattinen tapa valintojen tekemiseksi. Siinä vertaillaan erilaisia toimintavaihtoehtoja ja nostetaan esiin vaihtoehtoja ne, jotka tuottavat parhaimman hyödyn suhteessa kustannuksiin. Kustannus-hyötyanalyysi yhtäältä varmistaa, että hankkeen käynnistäminen on perusteltu siten, että siitä saatavat hyödyt ovat kustannuksia suuremmat. Kustannus-hyötyanalyysi antaa lähtökohdan hankkeiden väliseen vertailuun tarjoamalla tietoa mitkä hankkeista ovat kannattavampia kuin toiset.

Junaliikenteellä voidaan vaikuttaa positiivisesti, talouskasvuun, teollisuuden kilpailukykyyn ja ihmisten liikkumismahdollisuuksiin. Talouskasvu on avain positiivisiin ratkaisuihin yhteiskunnassa. Suomessa on varmistuttava siitä, että yhteiskunta saa maksimaaliset hyödyt rataverkkoinvestoinneista. Henkilöjunaliikenteen lisäksi tavaraliikenteen edellytysten huomioon ottaminen on myös tärkeää.

Suomessa raideliikenteen markkina on keskittynyt ja kilpailu vähäistä moneen Länsi-Euroopan maahan verrattuna. Henkilöliikenne vapautui kilpailulle 2021 ja julkisen tilaajan liikennöintisopimukset 2023. Vaikka henkilöjunaliikenteen operointi on mahdollista myös valtionyhtiö VR:n kanssa kilpaileville toimijoille, kilpailua ei ole syntynyt markkinoille tulon korkean kynnyksen, monopoliyhtiön määräävän markkina-aseman, rajallisen raidekapasiteetin ja väestötiheyden vuoksi.

Hallitus avaa markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen markkinat tosiasialliselle kilpailulle. Toimivan kilpailuneutraalin markkinan edellytykset varmistetaan tarvittavilla selvityksillä, vaikutusarvioilla ja erikseen arvioitavilla toimenpiteillä, pohjautumatta edellisten vaalikausien poliittiseen valmisteluun. Kilpailuneutraali ja houkutteleva toimintaympäristö edellyttää kaluston ja varikoiden saatavuuden järjestämistä yhdenvertaisesti.

Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnystä.

Henkilö- ja tavaraliikenteen kalusto, jonka VR on päättänyt kierrättää, tulee laittaa julkiseen myyntiin tai siirtää perustettavaan kalustoyhtiöön, eikä sitä saa romuttaa ennen kalustoyhtiön perustamista. Kilpailun edistämiseksi rautateillä ulkomaille rekisteröityjen vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä sallitaan.

Raideliikenne on sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta keskeinen liikkumisen muoto ja huoltovarmuustekijä. EU ohjaa liikennettä raiteille sääntelyn keinoin perustellen tätä ilmastosyillä. Jo yksin tästä syystä raideliikenteen merkitys, ilmastollisesti kestäväksi luokiteltuna liikkumisen muotona, tulee tulevana vuosina kasvamaan Suomessa.

8. Itäisen Suomen liikennepolitiikka ottaen huomioon myös saavutettavuuden haasteet.

Hallitusohjelman mukaan Itäisen Suomen kehittämissiisiotä jatketaan uudessa geopolitiisessa tilanteessa. (Itäisen Suomen visiotyö valmistui keväällä 2023.) Hallitusohjelman mukaisessa valtion omaisuuden myyntituloilla rahoitettavassa määrääkaaisessa investointiohjelmassa on mainittu merkittäviä liikennehankkeita. Niistä etenkin seuraavilla on merkittävää vaikutusta saavutettavuuteen mm. Itä-Suomessa: Savonrata Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto, Vt 5 Leppävirta-Kuopio sekä Luumäki-Imatra ratahankkeen 2. vaihe. Vuoden 2024 talousarvioesityksessä Savonradan suunnitteluun on osoitettu 3 miljoonan euron valtuus. Väylävirasto on arvioinut, että Vt 5 Leppävirta-Kuopio sekä Luumäki-Imatra hankkeet voisivat olla suunnitteluvälmiuden perusteella toteutusvalmiita vuoden 2025 aikana ja Savonradan osalta vuoden 2026 aikana.

Liikenne 12-suunnitelman päivitys on alkanut. Samalla arvioidaan liikennejärjestelmän tavoitteita uudestaan peilaten muuttuneeseen toimintaympäristöön. Liikenneverkon

strategiseen tilannekuvaan ja muuhun tietopohjaan perustuen tehdään päätöksiä saavutettavuuden osalta myös jatkossa.

9. Yksityistieavustusten leikkauksen vaikutukset. Onko valmiutta reagoida, jos merkittäviä ongelmia nousee?

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta. Traficom voi myöntää valtionavustusta tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen. Tie kunta voi hakea ELY-keskukselta avustusta yksityistien parantamiseen tai erityiskohteen kuten lossin tai talvitien ylläpitoon ja kunnostamiseen.

Hallitusohjelman mukaan yksityistieavustusta sekä kävelyn- ja pyöräilyn edistämisen rahoitusta alennetaan vuosien 2024-28 aikana 5 miljoonaa euroa vuonna 2024 ja 8 miljoonaa euroa vuosittain 2025-2028.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemyksen mukaan alennettu määräraha suuremmilla avustusprosentteilla tulee näkymään siltojen ja teiden peruskorjauksessa. Määrärahasta menee vuosittain noin 3,5 M€ erityiskohteisiin eli yksityistiellosseihin, vuosittain purettaviin siltoihin ja talviteihin. Tästä jäljelle jäävä osuus jaetaan tarveharkintaisesti, hankkeita priorisoiden (mm. sillat ja peruskorjaukset). Traficom valmistelee parhaillaan selvitystä yksityistieiden avustuksista, selvityksen on tarkoitus valmistua vuoden loppuun mennessä. Tavoitteena on selvittää hankkeiden priorisointia ja avustuksen vaikuttavuutta, jotta määrärahat saataisiin jatkossa kohdennettua mahdollisen tehokkaasti. Tällä hetkellä läheskään kaikkia myönnettyistä avustuksista ei ole vielä käytetty, joten tältä osin hankkeet jatkunevat vuonna 2024.

10. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki. Kuinka näette tämän toimivuuden ja olisiko tarve jatkaa vaalikauden pituiseksi?

Hallitusohjelman mukaan vetytalous on keskeinen väline teollisuuden energiamurroksessa. Sillä voi olla merkittävä rooli myös lämmityksen ja liikenteen päästöjen vähentämisessä kilpailukyvyyn ja arjen kustannusten kannalta järkevällä tavalla. Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä.

Hallitus on antanut 5.10.2023 eduskunnalle esityksen (HE 25/2023 vp), jolla ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukia koskevaan lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen. Esitys perustuu eduskunnan lausumaan, jonka mukaan vedyn edistämiseen yhtenä liikenteen käyttövoimana etsitään jatkossa toimivia ja tehokkaita ohjauskeinoja sekä kansallisesti että EU-tasolla.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voidaan tehdä aiempien talousarviopäätösten puitteissa. Siten ehdotuksella ei ole valtion menoja lisäävää vaikutusta. Traficom:n arvion mukaan määräraha riittäisi vuoden 2024 loppuun saakka.

Vetykäyttöiset ajoneuvot ovat huomattavasti dieselkäyttöisiä ajoneuvoja kalliimpia. Vedyllä odotetaan olevan rooli liikenteen puhtaassa siirtymässä erityisesti raskaassa tavaraliikenteen kuljetuksissa ja pitkän matkan joukkoliikenteessä. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen vaikuttavuutta ja tarkoituksenmukaisuutta seurataan tukikauden aikana.

11. Liikenteen verotus tulevaisuudessa.

Hallitusohjelmassa on kirjattu, että hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen. Tämä työ tullaan toteuttamaan liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön yhteistyössä.

12. Maakuntalentojen ja maakuntalentokenttien tulevaisuus.

Hallitusohjelman mukaan Suomen sisäistä lentoliikennettä kehitetään ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä. Lentojen jatkoa tarkasteltiin hallitusohjelman mukaisesti budjettiriihessä syksyllä 2023.

Budjettiriihessä syksyllä 2023 linjattiin, että hallitus turvaa ostopalveluliikenteellä maakuntalennot vuoden 2026 maaliskuun loppuun saakka. Ostopalveluliikennettä jatketaan seuraavissa lentoasemien lentoyhteyksissä: Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kokkola-Pietarsaari. Valtio varaa rahoituksen Savonlinnan mallin mukaiseen lentoliikenteen järjestämiseen Porille vuodeksi 2025 mahdollisen uuden kilpailutuksen yhteydessä. Kokonaisuutta varten hallitus varaa 38 miljoonaa euroa koko ajanjaksolle. Lisäksi Savonlinnan ja Helsingin yhteyden rahoitusta jatkettiin julkisen talouden suunnitelman mukaisesti.

Budjettiriihessä linjattiin, että maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Jatkoneuvottelussa haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä.

Viiden yhteyden (Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi ja Kokkola) meneillään oleva sopimuskausi päättyy huhtikuussa 2024. Budjettiriihen päätösten myötä uusi kilpailutus näille yhteyksille on meneillään. Savonlinnan ja Helsingin välisen yhteyden uusi sopimus on tehty vuoden 2025 loppuun. Kilpailutukset valtion tukemien yhteyksien osalta hoitaa liikenne- ja viestintävirasto. Porin kaupungin itse tekemä sopimus jatkuu vuoden 2024 loppuun. Lisäksi Ahvenanmaan maakunnan hallitus on hankkinut lentoyhteyksien ostoliikennettä Maarianhaminan ja Tukholman välille.

Hallitusohjelman kirjausten mukaan heti hallituskauden alussa laaditaan kansallinen lentoliikennestrategia, jossa linjataan Suomen lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistamisesta muuttuneessa maailmassa. Lentoliikennestrategian strategiset linjaukset, toimenpiteet ja resurssit tullaan valmistelemaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) valmistelun yhteydessä ja sisällyttämään valtioneuvostossa hyväksyttävään suunnitelmaan. Näin voidaan kehittää lentoliikennettä koko liikennejärjestelmän tilanne ja eri liikennemuotojen kehitysnäkymät huomioiden.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tilannut selvityksen lentoasematoiminnan järjestämisen vaihto-ehdoista sekä mahdollisuuksista Suomessa. Taustalla on tarve laajentaa lentoliikenteeseen liittyvää tietopohjaa Liikenne12 -suunnitelman sekä lentoliikennestrategian taustalle erityisesti lentoasemien ylläpidon vaihtoehdoista ja niiden hyödyistä ja haitoista sekä kytkennästä tulevaisuuden ilmailun tarpeisiin. Selvitys julkaistaneen alkuvuonna 2024.

Vuoden 2024 talousarvioesityksessä on varauduttu Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentoasemien ja lentopaikkojen avustuksiin yhteensä 900 000 €:lla. Avustusten tulee täyttää EU:n valtiontuille asettamat ehdot. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii avustushakemuksia käsittelevänä viranomaisena. Traficom tekee päätökset valtionavustusta

saavista hakijoista vuosittain hakemusten sisällön ja lukumäärän perusteella määrärahojen puitteissa.

13. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien tilannekuva.

Laajakaistaverkkoja rakennetaan Suomessa pääasiassa markkinaehtoisesti teleyritysten toimesta. Suomi on sitoutunut komission asettamaan 1 Gbit/s yhteystavoitteeseen kaikille vuoteen 2030 mennessä. Tähän liittyen Suomessa on ollut käynnissä laajakaistarakentamisen valtiontukiohjelma, jonka jatkamisen edellytyksiä parhaillaan arvioidaan hallitusohjelman mukaisesti. Liikenne- ja viestinvirasto Traficom on jakanut tukiohjelman puitteissa valtiontukea jo yli 10 vuotta laajakaistahankkeille, joilla parannetaan valokuituyhteyksien saatavuutta alueille, jonne verkot eivät markkinaehtoisesti rakennu. Valtiontukea on jaettu Traficomilta saatujen tietojen mukaan jo yli 20 laajakaistahankkeelle.

Suomessa molemmat kiinteän verkon 100 Mbit/s laajakaistayhteys ja matkaviestinverkon 5G 100 Mbit/s verkko on saatavilla 69 % kotitalouksista. Molemmat verkot on saatavilla yli 80 % kotitalouksista 30 kunnassa. 59 kunnassa ei ollut yhteistä saatavuutta lainkaan. Laajakaistarakentaminen on viime aikoina yleisesti ottaen nopeasti vauhdittunut ja kuitua vedetään nyt nopealla tahdilla myös markkinaehtoisesti useisiin taajamiin.

14. Talousarvioesitystä täydentävän esityksen ennakointi hallinnonalan osalta.

Hallinnonalan osalta talousarvion täydennys sisältää pääasiassa teknisluonteisia siirtoja talousarviomomenttien välillä (hallitusohjelman mukainen siirto VNK:lle yhteiseen toimintaan ja hankkeisiin, EU:n tutkimusrahoituksen vastinrahan siirto), kahden väylähankkeen valtuuden korotuksen ilman määräraha vaikutuksia sekä kahden momentin päätösosan muuttamisen, samoin ilman määräraha vaikutuksia. Lisäksi täydentävä esitys sisältää määrärahan Ukrainan ja Moldovan lennonvarmistuspalvelujen tukemiseen vuonna 2024 (282 000 euroa). Vastaava määräraha myönnettiin vuodelle 2023.

15. Hallinnonalan kipupisteet talousarvioesityksessä.

Maanrakentamisen kustannustaso on noussut viimeisen kolmen vuoden aikana lähes 30 %. Maarakennuskustannusindeksin (MAKU) 2020=100 pisteluku oli 129,2 syyskuussa 2023. Maanteiden päällystämisen osalta hintataso jatkoi poikkeuksellista nousua vuonna 2023. Päällysteiden hinnat ovat hieman laskeneet kesän 2022 ennätystasosta mutta ovat edelleen yli 50 % korkeammalla tasolla kuin syyskuussa 2020. Hallitus on kustannusten nousun ja ostovoiman alentumisen vuoksi eri lisätalousarvioiden yhteydessä esittänyt useiden käynnissä olevien hankkeiden valtuuksiin ja määrärahoihin korotuksia. Samalla väyläverkon korjausvelan määrä on kasvanut ennen näkemättömällä nopeudella.

Talousarvioesitys vuodelle 2024 ei sisällä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisia korotuksia joukkoliikenteen tukiin. Samaan aikaan erityisesti kasvaneet linja-autoliikenteen kustannukset ovat nostaneet joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksia, mikä vaikuttaa varsinkin valtion rahoittamaan alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen kohdistetulla määrärahalla toimivaltaiset ELY-keskukset järjestävät maaseudun peruspalveluluonteista julkista henkilöliikennettä. Kasvaneiden kustannusten vuoksi ELY-keskukset ovat jo käynnistäneet sopeuttamistoimia ja nähtävissä on, että sopeuttamista joudutaan merkittävästi lisäämään nykyisellä määrärahasallalla.