

Paavo Syrjö

15.10.2020

Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Rakennusteollisuus RT:n ja INFRA:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021

Kokonaisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan ehdotetaan yhteensä 3,5 mrd. euroa määrärahaa, joka on saman verran kuin vuoden 2020 varsinaisessa talousarviossa.

Rakennusteollisuus RT ja INFRA pitävät tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat pysyvät vähintään samalla tasolla kuin edellisenä vuotena.

Väyläverkon oikeisiin kohteisiin suunnatuilla ja oikeaan aikaan ajoitetuilla yllä- ja kunnossapitotoimilla sekä talouskasvua vivuttavilla investoinneilla vauhditetaan Suomen kestävä kasvun ohjelmassa peräänkuulutettua vihreää siirtymää, tuetaan talouden rakennemuutosta, turvataan Suomen kansainvälistä kilpailukykyä sekä vahvistetaan kestävä infrastruktuuria ja digitalisaatiota. Lisäksi väyläverkkoon kohdistetut yllä- ja kunnossapitotoimet tukevat työllisyyttä ja esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämisen mukanaan tuomien lisääntyvien liikkumismahdollisuuksien myötä osaltaan myös tukevat sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden saatavuutta.

Perusväylänpito

Perusväylänpitoon osoitetut määrärahat putoavat vuoden 2020 varsinaiseen talousarvioon verrattuna vajaat 60 miljoonaa euroa.

Liikenneverkon ja etenkin kuljetusketjun toimivuuden kannalta perusväylänpidon määräraha ja sillä toteutettavat toimet ovat keskeisiä. Perusväylänpidon määrärahalla poistetaan väyläverkolla olevia pullonkauloja sekä varmistetaan päivittäinen liikkuvuus mm. talvella lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan sekä kesällä päällystämistoimenpiteiden avulla.

Valmistelussa olevan Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (VLJS) tämänhetkessä versiossa (4.9.2020) perusväylänpidon määrärahatason lähtökohdaksi on suunniteltu 1,4 mrd. €/v vuodesta 2025 lähtien. Vuodesta 2025 lukien määrärahatasoon tehtäisiin myös noin 2,5 % indeksitarkistus vuosittain. Vuoteen 2024 saakka määrärahatason on suunnitelmassa ilmoitettu olevan luokkaa 1,3 mrd. €.

Elinkeinoelämän näkökulmasta ja kuljetusketjun toimivuuden kannalta VLJS:n suunnitelma-versioon kirjattu näkemys on positiivinen viesti.

Rakennusteollisuus RT ja INFRA haluavat painottaa, että perusväylänpidon määrärahaan tehtävänä, esimerkiksi määräaikaisena vuosille 2021–2023 suunnattuna korotuksena, saada konkreettisia ja välittömiä positiivisia vaikutuksia työllisyyteen ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn paranemiseen koronapandemian runtelemassa taloustilanteessa.

Väyläverkon kehittäminen

Väyläverkon kehittämiseen osoitetut määrärahat kasvavat vajaat 71 miljoonaa euroa vuoden 2020 varsinaiseen talousarvioon verrattuna. Tämä on positiivinen asia.

Pitkän tähtäimen suunnitelmassa, joka selviää VLJS:n tämänhetkisestä (4.9.2020) versiosta, väyläverkon kehittämisen määrärahataso kuitenkin käytännössä romahtaa. VLJS:n suunnitelmaversioon mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta 3–231 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2021–2032.

Kehittämismäärärahojen romahtaminen näkyy etenkin maantieverkolla. VLJS:n suunnitelmaversiossa todetaan: *Toteuttamatta jää mm. elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta merkittäviä parantamiskohteita, akuutissa korjaustarpeessa olevia isoja siltoja sekä paljon muita pieniä kustannustehokkaita toimenpiteitä.*

Näin ei voi olla. Väyläverkon kehittämiseen on kyettävä osoittamaan riittävä rahoitus myös jatkossa. Itse asiassa liikennepolitiikkaa peranneet parlamentaariset työryhmät ovat linjanneet, että väyläverkon kehittämisen määrärahatasoa tulisi nostaa noin yhteen miljardiin euroon vuodessa. Tämä todetaan epäsuorasti myös VLJS:n suunnitelmaversiossa: *Liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat moninkertaiset käytettävissä olevaan rahoitukseen nähden.*

Vuonna 2021 aloitetaan viisi uutta väylähanketta, joista kaksi ratahanketta, kaksi vesiväylähanketta ja yksi tiehanke.

Kaikki vuonna 2021 aloitettavat uudet hankkeet ovat elinkeinoelämän kannalta keskeisiä hankkeita ja niiden avulla parannetaan etenkin vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Samalla hankkeet tukevat Suomen tavoitteita matkalla kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa. Hankkeilla on myös merkittävä työllistävä vaikutus ja ne tukevat aluetaloutta Itä-, Pohjois- ja Keski-Suomessa. Myös näiden syiden vuoksi hankkeet ovat erittäin kannattavia.

Rakennusteollisuus RT ja INFRA haluavat vielä erityisesti painottaa, että myös keskeisiin väyläverkoston kehittämishankkeisiin on löydettävä rahoitus - joko kehyksestä tai sen ulkopuolelta. Väyläinvestoinnit ovat aitoja tulevaisuushankkeita, jotka saavat liikkeelle investointikustannuksiinsa nähden moninkertaiset yksityiset investoinnit tukien kansantaloutta, parantaen yhteiskunnan toimivuutta ja Suomen kansainvälistä kilpailuasemaa.

Vaikka etenkin raiteisiin perustuvat joukkoliikennehankkeet ovat niitä, jotka generoivat yksityisiä investointeja (asuntorakentamista, teollisuuden, kaupan ja palvelualojen investointeja), Suomi ei voi unohtaa maantieverkkoakaan. Maantieverkko on edelleen ylivoimainen

väyläverkon osa, mitä tulee tavarankuljetukseen tonnikilometreissä mitattuna sekä ihmisten liikkumiseen henkilökilometreissä mitattuna. Suomessa on lukuisia tiehankkeita, jopa maamme päätieverkolla, jotka odottavat investointimäärärahaa. Esimerkkejä on lukuisia; vt 3 Tampere – Vaasa, vt 4 Joutsa – Jyväskylä – Oulu – Kemi, vt 8 Turku – Oulu, jne.

Näistä vt 4 kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon ja sen pitäisi olla toteutettu asetuksessa määritellyn tasoon vuoteen 2030 mennessä. Asetuksessa määritelty taso tarkoittaa moottoritietä tai moottoriliikennetietä, levähdysalueita 100 km välein ja vaihtoehtoisia polttoaineita saatavilla. Tällä hetkellä tämän tason täyttää vajaat 40 % vt 4:sta.

Elinkeinoelämän kannalta väyläverkon, etenkin pääväyläverkon ja erityisesti maantieverkon, kehittämiseen kaavailtu määrärahataso on kipupiste.

Suomen kestävä kasvun ohjelma sekä EU:n elpymis- ja palautumistukiväline

Syyskuun budjettiriihessä linjattiin Suomen kestävä kasvun ohjelmasta, joka laaditaan EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoituksen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Osana Suomen kestävä kasvun ohjelmaa hallituksen tulee sitoutua nopeasti käynnistettäviin elvytyshankkeisiin, mutta myös vahvistaa sitoumustaan suurten ratahankkeiden toteuttamiseen välittömästi niitä koskevien suunnitelmien valmistuttua. Sitovat päätökset rohkaisevat myös yrityksiä ja kuntia investoimaan.

Kansallisesti tärkeitä ratahankkeita ovat tunnin junien rakentaminen Helsingistä Turkuun ja lentoaseman kautta Tampereelle, kaksoisraiteiden rakentaminen Helsingistä aina Ouluun saakka sekä itäisten raideyhteyksien parantaminen.

Vuonna 2019 kuntien osuus koko rakentamisen 36 miljardin euron potista oli seitsemän miljardia euroa. Maassamme rakennettavasta infrastruktuurista kunnat rakennuttavat lähes puolet. Kuntien kyky pitää kiinni investointi- ja korjaussuunnitelmistaan on rakennustoimialan lisäksi alueellisen toimeliaisuuden elinehto.

Rakennusteollisuus RT ja INFRA ovat esittäneet, että Suomen kestävä kasvun ohjelmaan sisällytetään erityinen kuntapaketti, jolla varmistetaan kuntien mahdollisuudet pitää kiinni investointi- ja korjausohjelmistaan.

200 miljoonan euron määrärahalla ja 20 prosentin tukiosuudella saadaan kaupungeissa ja kunnissa käyntiin miljardin euron investoinnit. Tällä määrärahalla on ratkaiseva merkitys alueellisen toimeliaisuuden ylläpitäjänä. Toteutettavat investoinnit ja perusparannushankkeet, jotka tukevat niin kansallisia kuin EU:n asettamia tavoitteita, varmistavat osaltaan myös kuntien vakaan verotuoton sekä ehkäisevät työttömyydestä ja syrjäytymisestä aiheutuvien menojen kasvua.



Paavo Syrjö
varatoimitusjohtaja, Rakennusteollisuus RT ry
toimitusjohtaja, INFRA ry