

7.10.2021

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Teema Talousarvioesitys liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisessä. Liikenneverkon keskeiset kehittämistarpeet?

INFRA ry:n lausunto hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2022**Yleistä**

INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT ry (jatkossa INFRA) kiittävät mahdollisuudesta tulla kuulluksi valtion vuoden 2022 talousarviosta ja esittävät lausuntonaan seuraavaa.

Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut hallinnonalalle yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteeksi mm. ”Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista”.

Tavoitteen mittariksi on asetettu ”Liikenne- ja viestintäverkkojen kattavuus ja peitto” sekä ”palveluiden hintakehitys”.

INFRA:n näkemyksen mukaan mittariksi tulisi ottaa myös ”Verkkojen palvelutaso”. Palvelutasolla tarkoitetaan kattavien liikenneyhteyksien lisäksi esim. sujuvia liikenneyhteyksiä, ennakoitavissa olevaa matka-aikaa, riittävää päivittäishoidon tasoa sekä kattavia liikenteen palveluita, kuten raskaan liikenteen levähdyspaikkoja, vaihtoehtoisten polttoainneiden saatavuutta ja automaattisen ajon mahdollistamista.

Mitä parempi palvelutaso liikenneverkoilla on, sitä enemmän se helpottaa arkea ja edistää elinkeinonharjoittamista.

Määrärahat

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoiksi esitetään 3 472 360 000 euroa, joka on 32 831 000 euroa vähemmän kuin vuoden 2021 talousarvioesityksessä.

01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot

Vuodesta 2021 vuoteen 2022 Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot kasvavat 21 %, Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot kasvavat 16 % ja Ilmatieteen laitoksen toimintamenot kasvavat 12 %.

7.10.2021

Sen sijaan Väyläviraston toimintamenoissa kasvua on ainoastaan kolme prosenttia.

Väyläviraston tehtävänä on väylänpitäjänä vastata tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä.

Palveluntarjoajien näkökulmasta Väylävirastolla tulisi olla enemmän resursseja etenkin kehittämishankkeiden ja perusväylänpidon hankkeiden toteuttamiseen.

Nykyisellään pienet resurssit johtavat mm. viiveisiin projektienaikaisessa päätöksenteossa, mikä lisää epäselvyyttä urakkasuorituksissa ja sen myötä kustannuksia. Esimerkiksi kehittämishankkeessa urakan aikana eteen tulleista lisä- ja muutostöistä ei aina ehditä tehdä sopimuksia ennen töiden aloittamista, koska tilaajalla ei ole riittävästi resursseja nopeaan päätöksentekoon.

10. Liikenne- ja viestintäverkot

Liikenne- ja viestintäverkkoihin kohdistetaan kokonaisuudessaan 53 milj. € vähemmän kuin 2021.

Perusväylänpidon määräraha on laskenut yli 100 milj. € vuoden 2020 tilinpäätöksestä ja vuoden 2021 talousarvioon nähden laskua vuodelle 2022 on 14 milj. €.

Perusväylänpitoon esitetään osoitettavaksi 1,369 mrd.€. Keväällä valmistuneessa parlamentaarisesti valmistellussa Liikenne 12 -suunnitelmassa perusväylänpidon määrärahataso vuodelle 2022 on 1,407 mrd. €.

INFRAn näkemyksen mukaan Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä rahoitustasoa tulisi pitää vähimmäisvaatimuksena.

Samaan aikaan Väylävirastolle asetettujen tavoitteiden seurannan tunnusluvuiksi on kirjattu korjausvelan pienentäminen

- Tieverkko, tavoite korjausvelan määrästä 2022 1 560 milj. € (vuonna 2021 tavoite on 1 580 milj. €)
- Rataverkko, tavoite korjausvelan määrästä 2022 1 210 milj. € (vuonna 2021 tavoite on 1 230 milj. €)

Korjausvelkaa pitäisi siis saada kurottua umpeen, mutta määrärahat vähenyvät. Tavoitteet ja toimenpiteiden resursointi ovat ristiriidassa.

7.10.2021

Korjausvelka kasvaa tai ei ainakaan vähene ennen vuotta 2025, jolloin Liikenne 12 –suunnitelmassa määrärahataso nousee suunnitelman mukaan 1 425 miljoonaan euroon.

Korjausvelan vähentämistä heikentää myös määrärahan käytön sitominen suurelta osin etukäteen. Perusväylänpidon määrärahat on jaettu päivittäishoitoon (431 milj. €) ja korjauksiin (327 milj. €).

Päivittäishoidolla turvataan liikenteen päivittäinen sujuminen ja päivittäishoidon määrärahat ovatkin sidottu pitkäaikaisin tilaajan ja palveluntuottajan välisin sopimuksin.

Sen lisäksi myös korjauksiin varatuista määrärahoista suuri osa on valmiiksi korvamerkitty tiettyihin hankkeisiin, mikä vähentää dynamiikkaa väyläverkon korjaustarpeiden kohdentamisessa.

INFRAn näkemyksen mukaan Väyläviraston mahdollisuudet optimoida korjausvelan määrää kohdentamalla määrärahat kaikkien kriittisimmässä tilassa oleviin hankkeisiin, jää liian vähäiseksi.

Väyläverkon kehittämiseen on talousarvioesityksessä osoitettu 471 milj. €. Keväällä valmistuneessa parlamentaarisesti valmistellussa Liikenne 12 -suunnitelmassa kehittämishankkeiden määrärahatasoksi vuodelle 2022 on esitetty 546 milj. €.

Vaikka väyläverkon kehittämiseen on varattu marginaalinen 40 milj. € enemmän kuin vuoden 21 talousarviossa, jää määrärahataso Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetystä tasosta ja samalla liian alhaiseksi tarpeeseen nähden.

Budjettiesityksessä ei esimerkiksi ole yhtään uutta, vuonna 2022 alkavaksi merkittyä, hanketta.

INFRAn näkemyksen mukaan uusia, Liikenne 12 –investointiohjelmassa tunnistettuja hankkeita pitää saada vielä mahtumaan mukaan lopulliseen talousarvioon.

Liikenneverkon keskeiset kehittämistarpeet

Liikenne 12 -ohjelmassa perusväylänpidon määrärahataso nousisi vuonna 2025 tasolle 1,425 mrd. €, minkä jälkeen perusväylänpidon määrärahatasoon tehtäisiin vuosittain kustannustason noususta johtuva korotus.

INFRA pitää tätä kirjausta erittäin tärkeänä, mutta samalla muistuttaa perusväylänpidon määrärahatarpeesta myös vuosille 2022–2024. Tarve

7.10.2021

on suuri etenkin vuosille 2023 ja 2024, jolloin perusväylänpidon määrärahaso romahtaa 1,194 mrd. €:oon (2023) ja 1,293 mrd. €:oon (2024).

Väyläverkon kehittämisen osalta INFRA haluaa nostaa esiin tarpeen koko maan kattavan investointiohjelman tarpeellisuudesta ja merkityksestä.

Keväällä valmistunut Liikenne 12 -suunnitelma on erittäin tarpeellinen ja elinkeinoelämän kannalta keskeinen dokumentti, jossa kuvataan tavoitetasolla liikenteelliset tarpeet vuoteen 2032 saakka.

INFRA:n näkemyksen mukaan Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyvän kahdeksanvuotisen investointiohjelman rinnalla tulisi ylläpitää ns. isoa kuvaa.

Tämä tarkoittaa, että jatkossa investointiohjelmaan (tai vaihtoehtoisesti strategiseen tilannekuvaan) otettaisiin mukaan yhteysvälitasoinen tarkastelu Suomen kannalta keskeisistä pääväylistä ja kirjattaisiin niiden osalta tavoitteellinen palvelutaso ja aikataulu.

INFRA:n näkemyksen mukaan tällaisia keskeisiä hankkeita ja yhteysväliä olisivat ainakin:

Rautatiet:

- Turun tunnin juna
- Suomi -rata
- Itärata

Rautatiehankkeiden osalta keskeisiä tavoitteita pitäisi olla kasvukeskusten välisten matka-aikojen lyhentäminen, työssäkäyntialueiden laajentaminen ja kaupunkiseutujen kasvun tukeminen sekä tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen entistä parempi yhteensovittaminen, joka mahdollistaisi rautateiden tavaraliikenteen kuljetusmäärien kasvattamisen.

Maantiet:

- Vt 2 (Helsinki – Pori -yhteysväli)
- Vt 3 (Helsinki – Vaasa -yhteysväli)
- Vt 4 (Helsinki – Oulu -yhteysväli)
- Vt 5 (Helsinki – Kuopio -yhteysväli)
- Vt 6 (Helsinki – Joensuu -yhteysväli)
- Vt 8 (Turku – Oulu -yhteysväli)
- Vt 9 (Turku – Joensuu -yhteysväli)

Maanteiden osalta keskeisiä tavoitteita tulisi olla vihreän siirtymän edistäminen maantieliikenteessä (mm. vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra, älykkään liikenteen edistäminen, tasainen matkanopeus ja

7.10.2021

sujuva liikenne etenkin raskaan liikenteen osalta), liikenneturvallisuuden edistäminen, yhteydet satamiin ja rajanylityspaikoille, raskaan liikenteen palveluiden (modernit rekkaparkit) varmistaminen sekä henkilö- ja raskaan liikenteen ajoneuvojen erinopeuksisen liikenteen yhteensovittaminen.

INFRA:n näkemyksen mukaan tämä onnistuu rakentamalla yhteysvälit keskikaiteella tai -kaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi ja eritasoliittymillä tai vastaavilla sujuvilla liittymillä varustetuiksi teiksi, joihin yhdistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran sekä älykkään liikenteen infrastruktuurin ja raskaan liikenteen palveluiden rakentaminen.

Edellä esitetty yhteysvälitasoinen tarkastelu ei olisi vaihtoehtoinen tarkastelu Väyläviraston laatimalle kahdeksanvuotiselle investointiohjelmalle vaan sitä tukeva ylätasoinen tavoitteellinen näkymä tulevaisuuden liikenneverkosta, jota investointiohjelmalla toimeenpantaisiin.

Lopuksi

Kevään 2021 kehysriihessä hallitus sopi yhteensä 370 milj. euron säästöistä vuodesta 2023 eteenpäin. Liikenne- ja viestintäministeriön osuus säästöistä oli lähes kolmannes, 110 milj. euroa.

Eduskunta on tuoreessa kannanotossaan edellyttänyt, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

INFRA yhtyy eduskunnan kannanottoon. Pitkäjänteisyyttä tavoittelevan Liikenne 12 -suunnitelman kannibalisointi rahoitusleikkauksilla käytännössä saman tien suunnitelman valmistuttua ei edistä pitkäjänteisyyttä, vaan pikemminkin heikentää kuvaa parlamentaarisen valmistelun painoarvosta.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja