

PSy

8.10.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

INFRA ry kiittää saamastaan lausuntopyynnöstä ja mahdollisuudesta tulla kuultavaksi hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025.

INFRA ry:n jäsenkunnan muodostavat väyläverkkoja rakentavat ja ylläpitävät palveluntarjoajat sekä rakentamisessa ja ylläpidossa tarvittavien kiviainesten ja niitä korvaavien kierrätysmateriaalien tuottajat.

Liikenne- ja viestintäverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen kohdistettavat budjettimäärärahat muodostavat noin 25 % infrarakentamisen markkinasta, joten INFRA ry:n edustamalle toimialalle ja sillä toimiville yrityksille asialla on erittäin suuri merkitys.

INFRA ry toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan määrärahoja yhteensä 3,6 mrd. euroa, joka on n. 19 milj. euroa vähemmän kuin vuoden 2024 varsinaisessa talousarviossa.

Pääluokan määrärahoista liikenne- ja viestintäverkkojen ylläpidon ja kehittämisen osuus on 56 %.

Liikenne- ja viestintäverkkojen vuoden 2025 määrärahoiksi ehdotetaan n. 2,0 mrd. euroa, joka on n. 40 milj. euroa vähemmän kuin vuoden 2024 varsinaisessa talousarviossa. Tästä perusväylänpitoon ehdotetaan n. 1,5 mrd. euroa, mikä on n. 70 milj. euroa vähemmän kuin vuoden 2024 varsinaisessa talousarviossa. Lisäyksenä perusväylänpitoon ehdotetaan 2,7 milj. euron määrärahaa erityisesti Itä-Suomen pieniin liikennehankkeisiin.

Väyläverkon kehittämisen momentille myönnetään 373 693 000 euroa, mikä tarkoittaa n. 41 milj. euron lisäystä vuoden 2024 varsinaiseen talousarvioon verrattuna. Lisäys aiheutuu tarkentuneesta ennusteesta koskien myönnettyjen CEF-tukien maksatuksia ja hallitusohjelman investointiohjelman rahoituksella käynnistettävistä väylähankkeista.

Vaikka budjettiesityksessä on tehty runsaasti valtuuspäätöksiä kehittämisinvestoinneista, on suurimmalle osalle niistä varattu ainoastaan yhden miljoonan euron määräraha vuodelle 2025. Valtuuspäätöksen tekeminen on kuitenkin vahva osoitus hallituksen tahtotilasta väyläinvestointien edistämiseksi.

Toimintaympäristö ja vallitseva taloudellinen tilanne huomioon ottaen INFRA ry on kohtuullisen tyytyväinen hallituksen vuoden 2025 talousarvioesitykseen sisältyvään liikenteen määrärahojen tasoon.

Erityisen tyytyväinen INFRA ry on korjausvelkapotista kohdistettavan 200 miljoonan euron allokoimisesta perusväylänpitoon vuodelle 2025. Olemme vakuuttuneita siitä, että erityisesti maanteiden päällystämiseen vuonna 2024 kohdistetut määrärahat on huomattu ja vuoden 2025 osalta tullaan huomaamaan niin elinkeinoelämän kuin yksittäisten tienkäyttäjien taholta. Uskomme kahden peräkkäisen korkeaa päällystyspituutta tavoittelevan vuoden jälkeen myös poliittisten päätöksentekijöiden noteeraavan positiivisen palautteen ja varmistavan riittävän perusväylänpidon määrärahan myös jatkossa – huolimatta siitä, että erillistä korjausvelkamäärärahaa on vuoden 2025 jälkeen käytettävissä tällä hallituskaudella enää 70 miljoonaa euroa.

INFRA ry haluaa kuitenkin muistuttaa eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa käsillä olevasta akuuttia määrärahakeskustelua suuremmasta haasteesta, joka valtion väyläomaisuuden ylläpitoon ja kehittämiseen liittyy.

Liikennepolitiikka sekä väylien ylläpitoon ja kehittämiseen osoitetut määrärahat ovat jo vuosikausia olleet sekä alimitoitettuja että alttiina suurille heilahteluille.

Määrärahojen tasaisuutta haetaan ja on aiemminkin haettu mitä erilaisimmin keinoin ja ohjelmin. Olemme nähneet esimerkiksi ”määräaikaista korjausvelkaohjelmia”, ”siltapaketteja”, ”elinkaarihankkeita”, jne., joiden avulla määrärahataso on pyritty pitämään vakana. Nykyinen hallitus on ottanut käyttöönsä valtionomaisuuden myyntituotot, mikä mahdollistaa satsaukset väyläverkoston kehittämiseen ja ylläpitoon.

Liikenneväylät muodostivat 40,4 % valtion käyttöomaisuudesta ja muista pitkäaikaisista sijoituksista. Käyttöomaisuudesta huolehtiminen ei voi pitkällä tähtäimellä olla alimitoitettua, eikä sitä voi altistaa jatkuvalle poukkoilulle ja erilaisille hallitusohjelmakohtaisille ”erityisohjelmille”.

Liikenneväylät ovat teollisuustuotannon edellytys ja kasvun katalyytti, ja niiden laiminlyönti näkyy suoraan elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kansantalouden kasvun vaikeutumisena. Liikenteen rahoituksessa tarvitaan evoluution rinnalle myös revoluetiota.

Evoluutio

Väyläverkon korjausvelkaa pidetään kurissa *perusväylänpidon* määrärahoihin. Perusväylänpito on jatkossakin rahoitettava valtion talousarviosta. Nykyistä perusväylänpidon

määrärahasoa, reilut 1,5 mrd. euroa vuodessa (talousarviot 2024 ja 2025), voidaan pitää absoluuttisena minimitasona. Mikäli koko väyläverkon korjausvelkaa halutaan todellisuudessa lyhentää, edellyttää se reilusti yli sadan miljoonan euron lisämäärärahaa nykyiseen, vuoden 2024 rahoitustasoon verrattuna ja jopa yli puolen miljardin euron lisämäärärahaa julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) verrattuna.

Teollisuuden kilpailukyvyn varmistaminen edellyttää kuitenkin nykyisen väyläverkon ylläpidon lisäksi myös *kehittämisinvestointeja*. Nämä kehittämisinvestoinnit, kuten esimerkiksi yhteysvälien nopeuttamiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävät väyläverkon tasonnostot, muun muassa keskikaiteet, nelikaistaistamiset ja kaksiraiteistamiset on myös syytä jatkossakin rahoittaa valtion budjetista ja niihin tulisi varata vähintään 500 milj. euron vuotuinen määräraha.

Revoluutio

Suomen liittäminen logistisesti länteen, kansantalouden kasvu-uralla pitäminen, huoltovarmuuden ja yritysten toimintavarmuuden varmistaminen sekä teollisuuden toimintaedellytysten todellinen parantaminen ja edellyttävät kuitenkin myös väyläverkkoon kohdistuvia *tulevaisuusinvestointeja*.

Mikäli näille tulevaisuusinvestoinneille ei kyetä perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien jälkeen osoittamaan riittävää rahoitusta valtion talousarviosta, on niiden rahoittamiseksi löydettävä muita keinoja. Tällaisia keinoja ovat esimerkiksi erilaisten budjetin ulkopuolisten hyötyjä maksaa -mallien ja vieraan pääoman hyödyntäminen.

Mikäli tällaisia tulevaisuusinvestointeja halutaan rahoittaa valtion talousarviosta (perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien määrärahojen lisäksi), voitaisiin niitä varten rakentaa erilaisia määräaikaista ohjelmia – vastaavia, joita nyt on pyritty käyttämään niin perusväylänpidon kuin kehittämisinvestointien rahoitustason tasaisena pitämiseksi.

Hallitusohjelman seuranta

Hallitusohjelman liitteeseen E sisältyy noin 3 mrd. euron arvosta infrainvestointeja. Hallitusohjelman julkaisemisen jälkeen suurin osa hankkeista on saanut valtuuden ja/tai määrärahan vuoden 2024 talousarviossa, II LTA 2024:ssa ja nyt käsiteltävänä olevassa vuoden 2025 talousarviossa.

Päätökset puuttuvat vielä Länsiradan sekä Lontoradan osalta.

INFRA ry esittää, että valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto edellyttäisi myös näiden tärkeiden hankkeiden valtuus-/määrärahapäätösten tekemistä mahdollisimman pikaisesti.

Vuoden 2023 budjettiriihen yhteydessä hallitus tiedotti suunnittelemiensa väyläverkon kehittämisinvestointien alustavista päätöksentekoaajankohdista. Vuoden 2024 aikana oli tarkoitus päättää kahdeksasta kehittämisinvestoinnista. Näistä yksilöidyistä hankkeista viidestä on jo tehty valtuus- tai määrärahapäätös.

Kolmesta jäljelle jääneestä hankkeesta kahdesta on neuvottelutulos Turun seudun MAL-sopimuksessa (E18 Turun kehätie välillä Naantali-Raisio ja Mt 180 välillä Kurkela-Kuusisto) ja yhdestä neuvottelutulos Jyväskylän seudun MAL-sopimuksessa (Vt 4 Palokan kohdalla).

INFRA ry esittää, että valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto edellyttäisi valtuus- / määrärahapäätöksen tekemistä näiden kolmen kehittämisinvestoinnin osalta täydentävässä talousarviossa tai viimeistään vuoden 2024 III lisätalousarviossa.

Muuta huomioitavaa

Määrärahatason lisäksi INFRA ry haluaa nostaa esiin seuraavat akuutit väylänpitoon liittyvät seikat.

Väylänpidon t&k -ohjelma käynnistettävä

Hallitus on ohjelmassaan sitoutunut lisäämään tutkimus- ja kehittämismäärärahoja.

INFRA ry on käynyt keskusteluja mm. LVM:n, Väyläviraston, yliopistojen sekä muiden sidosryhmien kanssa merkittävän t&k- ohjelman käynnistämiseksi väyläalalla.

INFRA ry on esittänyt pitkäkestoisen, noin seitsemän vuoden mittaisen, ja volyymiltään merkittävän, noin 5 milj. euroa vuodessa, t&k-ohjelman käynnistämistä ja sen rahoittamista valtion budjettimäärärahoista.

Eri tahoilta saamamme vastaanotto on ollut positiivista ja t&k-ohjelmalle nähdään todellinen tarve, jotta liikenteen määrärahoilla saataisiin jatkossa aikaan entistä tehokkaampia toimenpiteitä viimeisten vuosien aikana voimakkaasti muuttuneessa toimintaympäristössä.

Budjettiesityksen mukaan ”perusväylänpidon määrärahasta käytetään arviolta 5 milj. euroa tutkimus- ja kehittämistoimintaan”.

INFRA ry esittää, että valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto edellyttäisi liikenne- ja viestintäministeriön sekä Väyläviraston ryhtyvän toimenpiteisiin yhdessä muiden alan toimijoiden kanssa ohjelman käynnistämiseksi ja tutkimus- ja kehittämistoimintaan varattujen määrärahojen kohdentamista käynnistettävään t&k-ohjelmaan.

Maarakennuskustannusindeksiä ei saa lakkauttaa

Pääministeri Orpon hallituksen kehysriihessä 16.4.2024 asetettiin säästötavoitteita eri hallinnonaloille. Tilastokeskus ja Luke ovat käyneet läpi mahdollisuuksiaan saavuttaa niille asetetut säästötavoitteet kehittämällä toimintatapojaan ja karsimalla sellaista tilastotuotantoa, jonka taustalla ei ole lainsäädännöllisiä velvoitteita.

Yksi karsittavaksi esitetty tilastotuotannon tuote / indeksi on maarakennuskustannusindeksi (MAKU).

Maarakennusosalta kustannusindeksejä on julkaistu vuodesta 1964 alkaen, kun tierakennuskustannusindeksin tuotanto aloitettiin. Tierakennuskustannusindeksin rinnalle tuli maarakennuskustannusindeksi 1980-luvun alussa. MAKU-indeksiä on uudistettu säännöllisesti. Tilastokeskus toteutti 2020=100 -määrä-vuosiuudistuksen vuonna 2022. Indeksit julkaistiin uudella perusvuodella helmikuussa 2023. Uudistuksessa päivitettiin indeksin painorakenteet sekä hintanimike- ja tiedonantajatokset.

Väylävirasto ja sen ohjeistuksessa ELY-keskusten liikennevastuualueet (ELY-L) ovat sitoneet pääosan väyläinvestointien, korjauksen ja hoidon urakkahinnoista joko maarakennuskustannusindeksiin tai johonkin sen osaindekseistä. Vuoden 2023 aikana Väylävirasto ja ELY-L tekivät noissa hankintakategorioissa lähes 800 hankintaa yli 700 M€ edestä ja vuoden 2024 elokuun loppuun mennessä vastaavat luvut ovat yli 600 hankintaa ja jo yli 800 M€ edestä.

Koska infraa hallinnoidaan pitkälti julkishallinnon toimesta julkisten hankintojen avulla, on MAKU-indeksin yhteiskunnallinen merkittävyys erittäin suuri. MAKU-indeksin julkaisemisen lopettaminen merkitsisi valtaosassa käynnissä olevista urakoista suuria haasteita taloudellisissa neuvotteluissa kustannustason muutoksista, millä olisi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia niin Väylävirastoon (valtioon) tilaajana kuin alan palveluntarjoajiin palveluja tuottavina yrityksinä.

MAKU-indeksin julkaisemisen jatkon puolesta ovat lausuneet INFRA ry:n / Rakennusteollisuus RT ry:n ohella myös mm. liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto, Helsingin, Vantaan ja Turun kaupungit sekä alalla toimivia yrityksiä.

INFRA ry esittää, että myös valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto ottaisi kantaa MAKU-indeksin julkaisun jatkamisen puolesta.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja