

12.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

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

Teema Perusväylänpito ml. korjausvelka

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 polttoainoiden saatavuutta ja automaattisen ajon mahdollistamista.

Liikenneverkon palvelutasolla ja perusväylänpidolla on erittäin suuri korrelaatio. Mitä enemmän perusväylänpitoon pystytään satsaamaan, sitä parempi palvelutaso liikenneverkoilla on, ja sitä enemmän liikenneverkot helpottavat arkea ja edistävät 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 %.

12.10.2021

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. puutteisiin hoidon ja ylläpidon toimien valvonnassa ja viiveisiin projektienaikaisessa päätöksenteossa, mikä lisää epäselvyyttä urakasuorituksissa 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.

Perusväylänpito

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. €.

INFRA:n 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. €)

12.10.2021

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

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

Korjausvelan kasvun puolesta puhuu myös esimerkiksi bitumin ja energian hinnan voimakas nousu viimeisen vuoden aikana. Bitumin hinta on noussut noin 60 % ja myös energian hinta on kohonnut voimakkaasti.

Kun bitumin hinnan osuus asfaltoinnin hinnasta on noin 50 % merkitsee pelkkä bitumin hinnan nousu 60 prosentilla jopa 30 prosenttia pienempää päällystyspituutta samansuuruisella määrärahalla kuin tänä vuonna.

Asfaltointi on myös voimakkaan energiantensiivistä, esimerkiksi asfalttimassan valmistamisen ja remixer -asfaltoinnin osalta. Myös asfaltoinnissa käytettävä kalusto ja asfalttimassan kuljetus käyttävät paljon energiaa.

Etenkin päällystysurakoitsijoiden kannalta tilanne, jossa määrärahataso ja päällystyspituudet vaihtelevat näin voimakkaasti, on erittäin hankala. Kun määrärahat kasvavat, yritykset palkkaavat lisää resursseja ja suunnittelevat investointeja konekalustoon.

Kun päällystysmäärät seuraavana vuonna romahtavat kymmenillä prosenteilla, on yrityksillä käsissään resursseja, joille sillä ei ole mahdollisuutta osoittaa töitä. Mikäli yritys on investoinut konekalustoon, on sen joka tapauksessa vastattava koneinvestointiensa lyhennyksistä, vaikka töitä ei kalustolle olisikaan.

Määrärahatason voimakkaan vuosittaisen vaihtelun vuoksi riskejä karttava yritys jättää mieluummin investoimatta uuteen, mahdollisesti ympäristöystävällisempään ja tehokkaampaan, kalustoon. Tällainen tilanne ei ole minkään osapuolen kannalta toivottava.

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 palveluntuottajien välisin sopimuksiin.

12.10.2021

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

INFRAn näkemyksen mukaan Väyläviraston ja ELY-keskusten mahdollisuudet optimoida korjausvelan määrää kohdentamalla korvamerkitsemätöntä määrärahaa kaikkein kriittisimmässä tilassa oleviin hankkeisiin, jäävät liian vähäisiksi.

Kehittäminen

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 on suuri etenkin vuosille 2023 ja 2024, jolloin perusväylänpidon määrärahataso 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.

12.10.2021

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

Tämä tarkoittaa, että jatkossa investointiohjelmalla (tai vaihtoehtoisesti strategiseen tilannekuvaan) otettaisiin mukaan yhteysvälitason tar- kastelu Suomen kannalta keskeisistä pääväylistä ja kirjattaisiin niiden osalta tavoitteellinen palvelutaso ja aikataulu.

INFRAn näkemyksen mukaan tällaisia keskeisiä hankkeita ja yhteysväle- jä olisivat ainakin:

Rautatiet:

- Turun tunnin juna
- Suomi -rata
- Itärata

Rautatiehankkeiden osalta keskeisiä tavoitteita pitäisi olla kasvukeskus- ten välisten matka-aikojen lyhentäminen, työssäkäyntialueiden laajen- taminen ja kaupunkiseutujen kasvun tukeminen sekä tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen entistä parempi yhteensovittaminen, joka mahdol- listaisi 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 sujuva liikenne etenkin raskaan liikenteen osalta), liikenneturvallisuu- den edistäminen, yhteydet satamiin ja rajanylityspaikoille, raskaan lii- kenteen palveluiden (modernit rekkaparkit) varmistaminen sekä henki- lö- ja raskaan liikenteen ajoneuvojen erinopeuksisen liikenteen yhteen- sovittaminen.

INFRAn näkemyksen mukaan tämä onnistuu rakentamalla yhteysvälit keskikaiteella tai -kaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi ja eritasoliittymillä tai vastaavilla sujuvilla liittymillä varustetuiksi teiksi, joihin yhdistetään

12.10.2021

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 kannibalisoiminen rahoitusleikkauksilla käytännössä saman tien suunnitelman valmistuttua ei edistä pitkäjänteisyyttä, vaan pikemminkin heikentää kuvaa parlamentaarisen valmistelun painoarvosta.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja