Työllisyys- ja työehdot osasto/SH **5.10.2016**

Eduskunnan liikennejaosto

Asiantuntijakuuleminen 6.10.2016 klo 11.00

HE 134/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017;
Teema: PL 31 sekä erityisesti liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuus ja kehittämistarpeet

Korjausvelkaohjelmasta 100 miljoonan leikkaus

Liikenneverkon korjausvelkaohjelmaan ohjataan ensi vuodelle 200 miljoonaa, eikä valtion kehyspäätöksen mukaista 300 miljoonaa euroa. Hallituksen mukaan kyseessä on vain ohjelmointimuutos.

Liikenneverkon korjausvelkaohjelman kahden viimeisen vuoden toteuttaminen eri järjestyksessä ei ole täysin ongelmatonta. Se osoittaa jälleen kerran liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden puutteen.

Kun päätettyjä asioita siirretään tulevaisuuteen, poliittinen riski kasvaa. Mikäli valtion menojen sopeuttamispaineet kasvavat ensi vuoden aikana, muuttuu aikataulumuutos helposti pysyväksi menoleikkaukseksi.

Alun perin korjausvelkaohjelma olisi ollut parempi jaksottaa tasaisesti useammalle vuodelle.

Investoinnit etenevät sovitusti

Hallituskauden investointien toteuttamisessa on muutos aiempaan. Kaikki hallituksen päättämät liikenneinvestoinnit käynnistetään myös hallituskauden aikana: vt4 Oulu-Kemi, vt5 Mikkeli-Juva, vt12 Lahden eteläinen kehätie ja Luumäki-Imatra-Venäjän ratayhteyden parantaminen. Investointikohteet parantavat elinkeinoelämän kilpailuedellytyksiä.

Hallituksen investointipaketin suuruus on aiempaa pienempi, vaikka suhdannetilanne olisi edellyttänyt kasvattamista. Tiehankkeet saavat huomattavan suuren osuuden hallituksen hankelistauksessa.

SAK:n näkemyksen mukaan päätös Pasila-Riihimäki radan II vaiheen investoinnista olisi ollut tärkeä. Ilman kapasiteetin lisäystä lähiliikenteen häiriöherkkyys kasvaa, eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Vuosaaren ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa. Äänekosken biotuotetehtaan kuljetukset alkavat tukkoisella pääradalla vuonna 2017 ja täydellä volyymilla 2018.

Rautatielogistiikan kehittämisen kannalta olisi tärkeää käynnistää ratapihojen modernisointiohjelma. Ratapihojen kehittäminen jää helposti isojen kehittämishankkeiden ja perusväylänpidon pienten investointien väliin. Tärkeimmät ratapihahankkeet ovat Oulu, Joensuu, Kuopio ja Kotka.

Parlamentaarisesta valmistelusta päätös puoliväliriihessä

Ensi vuoden talousarvioon sisältyvät päätökset hallituskauden infrainvestoinneista ovat hyviä. Suomelta puuttuu kuitenkin pitkän aikavälin investointisuunnitelma, mikä on merkittävä puute.

Liikenneinvestointien ajoittamisella on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia ja siksi niiden pitkäjänteinen suunnittelu on ainoa vaihtoehto. Kun valtiolla on selkeä investointinäkymä, kykenevät yrityksetkin ennakoimaan tulevaa toimintaympäristöään ja uskaltavat investoida. Tästä huolimatta hallitus päätti olla laatimatta liikennepoliittista selontekoa.

SAK esittääkin, että hallitus päättää ensi kevään puoliväliriihessä käynnistää kolmen vaalikauden mittaisen infrastruktuurin kehittämisohjelman laadinnan. Ohjelma laadittaisiin parlamentaarisesti.

Liikenneministeri on asettanut kolmen hengen selvitysryhmän luomaan Suomen liikenne- ja viestintäjärjestelmän visiota. Ensi vuoden keväänä valmistuva työ antaisi hyvän pohjan laajemmalle poliittiselle valmistelulle ja seuraavan hallituksen ohjelman perustaksi.

MAL-sopimus tärkeä yhdyskuntarakenteen ohjauksen väline

Valtion- ja kuntien maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen mukaiset valtionosuudet puuttuvat talousarviosta. Tampereen raitiotien ja Espoon ja Helsingin Raidejokerin 30 prosentin valtionosuudet on sovittu tuotavan eduskuntaan talousarvion täydennysesityksenä.

Pääkaupunkiseudun MAL-sopimuksessa edellytetään 33 prosenttia lisää asuntokaavoitusta. Alueen nykyinen 20 000 asunnon vaje sekä väestön kasvu huomioiden tavoitteen tulisi olla korkeampi.

MAL-sopimuksissa tulee asettaa kaavoituksen määrälisäysten lisäksi velvoittavimpia vaatimuksia tiiviimmästä yhdyskuntarakenteesta, aseman seutujen ja joukkoliikennekäytävien ympäristön tehokkaammasta rakentamisesta. Nykyinen ja rakentamiseen tuleva infrastruktuuri tulee hyödyntää nykyistä tehokkaammin.

MAL-sopimuksista tulee kehittää merkittävä yhdyskuntarakenteen ohjauksen väline.

HK-arviointi uusiksi

SAK pitää hyvänä, että liikenneinvestointien hyötykustannusarviointia ollaan uudistamassa. Nykyarviointi ei huomioi muita yhteiskunnallisia hyötyjä, kuten vaikutuksia työmarkkinoihin tai kaupunkialueen väestömäärän kasvun ja tiivistymisen myönteisiä vaikutuksia tuottavuuteen.

Muita budjettihuomioita

Joukkoliikenteen ostojen 15 miljoonan määräleikkaus, josta 12 miljoonaa kohdentuu junaliikenteeseen, vaikuttaa erityisesti työmatkaliikenteeseen. Uusitulla velvoiteliikennesopimuksella kyetään pääosin korvaamaan leikkaukset. Työvoiman liikkuvuuden edistämiseksi joukkoliikenteen palvelutasoa pitää parantaa, eikä se onnistu vain markkinoiden voimin. Tarvitaan yhteiskunnan tukea.

Hallitus ei ole sopinut kenen maksettavaksi jäävät uuden jäänmurtajan rahoitus- ja pääomakulut. Mikäli ne otetaan liikenneministeriön määrärahakehyksistä, tarkoittaa se vuosittain 6,1 - 7,8 miljoonan lisämenoerää eli saman summan leikkausta perusväylänpidosta.

Periaatteellisesti merkittävän asiasta tekee sen, että tulevina vuosina tulee useita jäänmurtajia uusittavaksi, mikä lisää paineita leikata perusväylänpidon rahoitusta.

SAK:n näkemykset

- Korjausvelkaohjelma olisi alun perin pitänyt jaksottaa tasaisemmin useammalle vuodelle.
- SAK pitää huonona, että korjausvelkaohjelma on ensi vuonna 100 miljoonaa euroa pienempi, mitä valtiontalouden kehyksissä on päätetty.
- Elinkeinoelämän kannalta investointikohteet ovat perusteltuja, mutta painottuvat vahvasti tiehankkeisiin.
- SAK pitää merkittävänä puutteena, ettei pääradan pullonkaulaa purkavaa Pasila-Riihimäki II vaiheen hanketta sisällytetty investointipakettiin.
- SAK esittää, että eduskunta käynnistää ratapihojen modernisointiohjelman.
- SAK esittää, että eduskunta päättää käynnistää kolmen vaalikauden mittaisen parlamentaarisen liikenneinvestointiohjelman laadinnan.
- MAL-sopimuksissa tulisi sopia velvoittavammin aseman seutujen ja joukkoliikenne-käytävien ympäristön tehokkaammasta maankäytöstä.
- HK-arvioinnin kehittämisessä tulee paremmin huomioida työmarkkinavaikutukset sekä agglomeraatiohyödyt.
- Jäänmurtajahankintojen rahoitus- ja pääomakulut tulee kohdentaa siten, ettei se johda perusväylänpidon rahoituksesta leikkaamiseen.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry