24.10.2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020
VNS 2/2019 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020—2023

INFRA ry:n asiantuntijalausunto

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja antaa kirjallinen asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020 sekä valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020 – 2023 ja toteaa lausunnossaan seuraavaa.

Valtion talousarvio vuodelle 2020

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan yhteensä 3,5 mrd. euroa määrärahaa, missä on lisäystä 616 milj. euroa vuoden 2019 varsinaiseen talousarvioon verrattuna. Lisäys aiheutuu pääasiassa hallitusohjelman lisämäärärahoista perusväylänpitoon, joukkoliikenteeseen ja liikenneväylien kehittämishankkeisiin.

Talousarvioon sisältyvä 616 milj. euron määrärahan lisäys on merkittävä ja se tulee näkymään liikenneverkon toimivuuden sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn paranemisena.

Perusväylänpito

Etenkin perusväylänpitoon kohdistettavalla 300 milj. euron pysyvällä tasokorotuksella kyetään pysäyttämään väyläverkon korjausvelan kasvaminen ja lisäksi pienentämään korjausvelkaa.

Elinkeinoelämän kannalta erityisen positiivinen signaali on, että perusväylänpidon 300 milj. euron tasokorotuksesta on tehty pysyvä.

Tasokorotuksen sisällä kohdennetaan 20 milj. euron lisäys talvikunnossapitoon. Lisäksi talousarvion yleisperustelussa todetaan, että perusväylänpidossa painotetaan väylästön kuntoa parantavia, päästöjä vähentäviä ja liikenneturvallisuutta lisääviä investointeja.

Talvikunnossapidon tasokorotuksella vaikutetaan erityisesti liikenneväylien päivittäiseen liikennöitävyyteen, mikä puolestaan parantaa elin-

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

keinoelämän kuljetusten täsmällisyyttä ja sitä kautta elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Yksityisteiden avustuksiin osoitetaan 20 milj. euroa. Monet suomalaisen perusteollisuuden raaka-ainelähteet sijaitsevat yksityisteiden varrella. Tästä syystä yksityistieavustuksiin kohdistetut määrärahat ovat tärkeitä esimerkiksi metsä- ja elintarviketeollisuudelle sekä matkailuelinkeinolle.

Perusväylänpidon määrärahataso sidottava indeksiin

Perusväylänpidon pysyvä tasokorotus sekä edellisenä vuonna lakiin sisällytetty 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuovat elinkeinoelämälle kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä ja selkeämmän näkyvyyden tulevaisuuteen.

Pitkäjänteisyyttä voitaisiin edelleen parantaa sitomalla perusväylänpidon määräraha indeksiin (esim. maarakennuskustannusindeksi, MAKU) niin, että määräraha seuraisi kustannustasossa tapahtuvia muutoksia.

Kehittämisinvestoinnit

Kehittämishankkeisiin osoitetaan 499 milj. euroa. Tästä määrärahasta 351,2 milj. euroa kohdistetaan momentille 77 Väyläverkon kehittäminen, jossa kuluvan vuoden varsinaiseen talousarvioon verrattuna on korotusta 53 milj. euroa. Käytännössä tälle momentille kohdistettava määräraha on se summa, jolla väyläverkkoa vuonna 2020 suunnitellaan ja rakennetaan.

Pääosa väyläverkon kehittämiseen kohdistettavasta määrärahasta käytetään aiempina varainhoitovuosina päätettyjen väylähankkeiden rakentamiseen.

Uutena hankkeena aloitetaan Hanko – Hyvinkää -rataosan sähköistäminen, johon ehdotetaan 62 milj. euron valtuutta ja 3 milj. euron määrärahaa. Lisäksi aloitetaan Kemin Ajoksen meriväylän syventämisen, Tampere—Jyväskylä-rataosan parantamisen ja Seinäjoki—Vaasa-rataosan parantamisen suunnittelu. Muun kehittämisen hankesuunnitteluun ehdotetaan 7 milj. euroa.

Uusista hankkeista etenkin Hanko – Hyvinkää -rataosan sähköistäminen ja Kemin Ajoksen meriväylän syventäminen palvelevat vientiteollisuuden tarpeita. Tampere – Jyväskylä -rataosan parantaminen ja Seinäjoki – Vaasa -rataosan parantamisen suunnittelu parantavat teollisuuden toimintaedellytysten ohella myös henkilöliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

24.10.2019

Tulevien kehittämisinvestointien osalta tarvitaan päätöksiä

Hankeyhtiömallin hyödyntäminen suurten raideliikennehankkeiden edistämisessä Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Tampereen välillä on oikea ratkaisu.

Hankeyhtiömalleihin sisäänrakennettu ajatus valtion talousarvion ulkopuolisen rahoituksen hyödyntämisestä saa INFRA ry:n tuen. Näkemyksemme mukaan liikenneinfrastruktuurin rahoittamisesta pääosan on jatkossakin tultava valtion talousarvion kautta, mutta talousarvion ulkopuolisia rahoituslähteitä, kuten hyötyjä maksaa -periaatetta on myös kyettävä edistämään.

Suuret raideliikennehankkeet kuitenkin etenevät tällä hetkellä liian verkkaisesti. Nyt tarvittaisiin näkemyksellisyyttä ja rohkeutta tehdä yhteysvälipäätökset Helsinki – Turku sekä Helsinki – Tampere -yhteysvälien rakentamisesta.

EU:n päätös pidentää Pohjanmeri – Baltia ydinverkkokäytävää Helsingistä Tornioon ja edelleen Ruotsin puolelle antaa Suomelle mahdollisuuden hakea EU-tukea myös Helsinki – Tampere raideliikenneyhteyden kehittämiseen. Aiemmin tämä mahdollisuus oli ainoastaan Helsingin ja Turun välisellä rataosuudella.

Tuen hakeminen ja saaminen edellyttää eduskunnan päätöstä hankkeiden aloittamisesta.

Suomella on historiallinen mahdollisuus saada tukea jopa 50 % suunnittelukustannuksiin sekä 10…20 % rakentamiskustannuksiin. Tuen saaminen edellyttää kansallisten päätösten tekemisen lisäksi sitä, että Suomi jatkossa ottaa joustavamman kannan EU:n kehysneuvotteluissa EU:n rahoituskehyksen kokonaistasoon ja myönteisemmän kannan CEF -rahoitukseen, josta TEN-T ydinverkkokäytävien hankkeita rahoitetaan.

Maantieverkon ja kumipyöräliikenteen asema

Euroopan Unionissa on tavoitteena liikenteen siirtäminen yhä enemmän kiskoille. Tämä on monella tapaa ymmärrettävä tavoite esimerkiksi liikenteen sujuvuuden ja ruuhkautumisen estämisen sekä ilmastonmuutoksen torjunnan näkökulmista.

Suomen on kuitenkin pidettävä mielessä, että maantieverkko on edelleen teollisuuden ja kaupan kannalta keskeisin osa väyläverkostoamme ja sitä käyttävä kumipyöräliikenne pääasiallinen teollisuuden ja kaupan raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusmuoto.

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

Etenkin tästä näkökulmasta satsauksia pitäisi tehdä sinne, missä niillä on suurin vaikutus. Satsaamalla tieverkon toimivuuteen on mahdollista saada aikaan merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamisen lisäksi liikenneturvallisuuden parantamisessa, liikenteen sujuvuudessa sekä myös ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2020 – 2023

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat kehyskaudella 2020—2023 keskimäärin 3,36 mrd. euroa vuodessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuosittaiset kehykset laskevat vuoden 2020 3 490 miljoonasta vuoden 2023 3 204 miljoonaan euroon vuodessa.

INFRA ry:n näkemyksen mukaan kehysmäärärahataso tulisi pitää tasaisena niin, että perusväylänpidon eikä kehittämisinvestointien määrärahoihin tehtäisi leikkauksia.

Perusväylänpidon määrärahatasoon on ilmoitettu tehtävän pysyvä 300 milj. euron tasokorotus. Tässä päätöksessä tulee pysyä.

Kehittämisinvestointienkaan määrärahasta ei voi leikata vaan sitä pitäisi pikemminkin nostaa.

Vaihtelut kehysmäärärahatasossa eivät edistä pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa, johon hallitus on päätöksillään ja ulostuloillaan sitoutunut.

Kehittämisinvestointien osalta meillä on suuri määrä käynnistyspäätöstä odottavia kehittämishankkeita, joiden avulla voidaan lisätä kansantalouden kasvua ja työllisyyttä, luoda Etelä-Suomen kasvukolmioon yhtenäinen työssäkäyntialue, torjua ilmastonmuutosta sekä parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2020 – 2023 todetaan, että väylänpidossa painotetaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä.

INFRA ry on samaa mieltä painotuksesta ja sen tarpeellisuudesta.

Edelleen todetaan, että liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä tehostetaan mm. tiedon paremmalla hyödyntämisellä, uusien liikenneverkon kuntoa kartoittavien menetelmien hyödyntämisellä ja tietomallintamisen täysimääräisellä käyttöönotolla.

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi

24.10.2019

INFRA ry:n näkemyksen mukaan digitalisaation sovelluksilla, kuten esimerkiksi tietomallintamisella ja uusilla tutkimusmenetelmillä on mahdollisuus saada aikaan tehokkuuden lisääntymistä.

Tietomallintaminen vähentää rakentamisen aikaista hukkaa ja säästää resursseja. Uusien tutkimusmenetelmien avulla puolestaan on mahdollista kohdistaa ylläpitoa ja korjaavia toimenpiteitä juuri sinne, missä niitä kipeimmin tarvitaan.

Digitalisaation lisäksi ympäristövaikutusten minimointi tulisi ottaa osaksi julkisten hankintojen urakkakilpailujen kilpailutuskriteerejä kehyskauden aikana.

Kunnioittavasti

INFRA ry

Paavo Syrjö
toimitusjohtaja

INFRA ry
Eteläranta 10
00130 Helsinki

Y-tunnus: 0116966-8
S-posti: info@infra.fi
etunimi.sukunimi@infra.fi

Puh. +358 9 129 91

Infra.fi
Infrakuntoon.fi