PSy 6.5.2021

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

VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Rakennusteollisuus RT ry:n ja INFRA ry:n lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry kiittävät mahdollisuudesta tulla kuulluksi valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) ja toteavat lausuntonaan seuraavaa.

Suunnitelman tavoitteet, keskeisin merkitys ja toteutumisen edellytykset

Liikennepolitiikan pitkäjänteisyys on ollut infra-alan palveluntarjoajien ja muun elinkeinoelämän tavoitteena jo pitkään. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteutumiselle on aikaisempaa selvästi paremmat mahdollisuudet, mikä on erinomainen lähtökohta.

Pitkäjänteisyyden toteutuminen edellyttää kuitenkin erittäin vahvan joko lainsäädännöllisen tai poliittisen sitoutumisen Liikenne 12 -ohjelmaan. Suunnitelman ja rahoitusohjelman toteutumisen on todettu olevan riippuvainen kehys- ja talousarviopäätöksistä. Samoin on todettu, että suurimmat suunnitelmassa tehtävät määrärahakorotukset ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan – siis seuraavan hallituksen tehtäviksi. Tämän vuoksi olisi erittäin tärkeää, että suunnitelmassa ja sen toteuttamisessa tulevina vuosina korostettaisiin erittäin painokkaasti parlamentaarisen sitoutumisen merkitystä.

Hallituksen puoliväliriihessä päätettiin, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta leikataan 110 M€ vuonna 2023. Mikäli nämä leikkaukset kohdistuvat nyt valmistuneessa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin liikenneverkon kehittämisen ja ylläpidon määrärahoihin, on annettu viesti pitkäjänteisyyden lisääntymisestä pahasti ristiriidassa tehtävien toimenpiteiden kanssa.

Parhaassa tapauksessa suunnitelma toimii nykyistä ja tulevia hallituksia vahvasti sitovana ja liikennepolitiikkaa ohjaavana dokumenttina, mutta huonoimmassa tapauksessa tulevat hallitukset, eikä välttämättä nykyinenkään, sitoudu liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, sen tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, vaan käytännössä palaavat vanhaan malliin tehden omaa suunnitelmasta poikkeavaa ja hallituskausittain vaihtuvaa liikennepolitiikkaa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ytimen muodostaa kolmitasoinen malli.

1. Jatkuvasti päivittyvän ja kehittyvän STRATEGISEN TILANNEKUVAN avulla on tarkoitus varmistaa suunnitelman tavoitteiden ja liikenneverkon kehittämiselle asetettujen kriteerien toteutuminen.
2. Väyläviraston laatiman SUUNNITTELUOHJELMAN avulla strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta laaditaan pitkäjänteinen polku liikennehankkeiden suunnittelusta niiden toteutukseen.

Rakennusteollisuus RT ry Y-tunnus 0215303-5 puh. 09 12991 faksi 09 628 264
etunimi.sukunimi@rakennusteollisuus.fi www.rakennusteollisuus.fi PL 381 (Eteläranta 10) 00131 Helsinki

3. Suunnitteluohjelman pohjalta Väylävirasto laatii INVESTOINTIOHJELMAN seuraavaksi 6–8 vuodeksi, mikä konkretisoi suunnitteluohjelman sisältämien hankkeiden toteuttamisjärjestyksen ja rahoituksen.

Rakennusteollisuuden ja INFRAn näkemyksen mukaan tämä kolmitasoinen malli on koko liikennejärjestelmäsuunnitelman, sen tavoitteiden ja pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteutumisen ydin.

Tämän erinomaisen kolmiportaisen mallin toteutuminen edellyttää kuitenkin joko lainsäädäntöön tai erittäin vahvaan parlamentaariseen yhteisymmärrykseen perustuvan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sitoutumisen.

Liikennejärjestelmän rahoitus – rahoituksen suuntaaminen ja rahoituslähteet

Rahoitustaso

Suunnitelman mukaan parlamentaarinen ohjausryhmä on asettanut valtakunnallisen liikennejärjestelmän rahoitustason yleiseksi tavoitteeksi, että rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta. Tavoite on erinomainen.

Suunnitelmaan kirjattujen rahoitustasojen myötä tämä tavoite ei kuitenkaan toteudu. Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan Suomen BKT vuonna 2020 oli 237,5 mrd. €. Vuodelle 2021 osoitettu rahoitustaso on 2 199 milj. €, mikä on 0,93 prosenttia vuoden 2020 ennakkotietojen mukaisesta BKT:sta. Kehyskauden lopulla, vuonna 2024 rahoitustaso puolestaan vastaa 0,81 prosenttia vuoden 2020 ennakkotietojen mukaisesta BKT:sta.

Tavoitteen, prosentti bruttokansantuotteesta, pitäisi näkyä suunnitelmaan sisältyvissä määrärahatasoissa konkreettisesti. Mieluiten jo vuosille 2023–2024, mutta vähintäänkin nykyisen kehyskauden päätyttyä, vuodesta 2025 lukien, tulisi määrärahatasoon, etenkin kehittämisinvestointien osalta, tehdä satojen miljoonien eurojen korotus. Tämä olisi kunnianhimotasoltaan oikeansuuntainen viesti Suomen tavoitteista pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi. Nyt puoliväliriihessä tehdyt leikkauspäätökset uhkaavat tätä tavoitetta entisestään.

Rahoituksen suuntaaminen ja painotukset

Liikennejärjestelmän rahoituksessa näkyy erittäin voimakas raidepainotus. Raideliikennehankkeet ovat erinomaisia hankkeita, jotka mahdollistavat investointien myötä syntyvät dynaamiset vaikutukset ja edistävät vihreää siirtymää.

Raidepainotus on kuitenkin tehty maantieverkoston kustannuksella ja maantieverkoston osalta määrärahataso jää valitettavan vaatimattomaksi.

Suomen tapaisessa harvaan asutussa ja pinta-alaltaan laajassa maassa pelkkä rataverkko ei yksinään kykene palvelemaan henkilö- eikä tavaraliikennettä, vaan vaatii rinnalleen kattavan, hyväkuntoisen ja jatkuvasti kehittyvän maantieverkon. Maantieverkkoa käyttää noin 90 prosenttia maan henkilöliikenteestä ja 70 prosenttia tavaraliikenteestä. Maantieverkkoa käyttävä kumipyöräliikenne on yhtenä lenkkinä suurimmassa osassa matka- ja kuljetusketjuja.

Perusväylänpito

Perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso on noin 1,4 mrd. € vuodesta 2025 lähtien. Lisäksi kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen kustannustason nousu (~2,5 % vuodessa). Perusväylänpidon rahoitustasoa nostamalla vähennetään väyläverkkoihin sitoutunutta korjausvelkaa suunnittelukaudella 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon.

Perusväylänpidon määrärahan nostaminen sekä kustannustason nousun vuosittainen huomioon ottaminen määrärahoissa on erinomainen asia mutta edellyttää vahvan sitoutumisen Liikenne 12 -ohjelmaan myös tulevilta hallituksilta.

Perusväylänpidon rahoituksesta 52 % (765 M €/v) kohdistetaan maanteille. Radoille kohdistetaan 39 % (592 M €/v) ja vesiväylille 9 % (141 M €/v).

Maanteiden pienten parantamisten kustannukset, jotka Liikenne 12 -suunnitelman mukaan tehdään perusväylänpidon määrärahoilla, ovat vaatimattomat, keskimäärin 46 M € vuodessa suunnittelukauden aikana. Tästä välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin käytetään 20–25 M € vuodessa, liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin 5–10 M € vuodessa, kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin 10 M € vuodessa ja liityntäpysäköintiin yleisesti 2–5 M € vuodessa.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on tärkeä ja kannatettava tavoite ja sillä on positiivisia vaikutuksia niin kansanterveyteen kuin ilmastomuutoksen torjuntaan. Kevyen liikenteen edistämiseen on tärkeää kohdistaa riittävä määräraha.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahan vertaaminen välttämättömien alueellisten elinkeinoelämän kohteiden edistämisen määrärahaan tuo kuitenkin hyvin esiin sen epäsuhdan, joka suunnitelman tavoitteiden ja käytettävissä olevien määrärahojen välillä vallitsee. Välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin on löydettävä esitettyä huomattavasti suurempi rahoitus.

Perusväylänpidon arvioidussa vuosittaisessa määrärahatasossa on vuosien 2023 ja 2024 kohdalla hälyttävä kuoppa. Vuodesta 2022 vuoteen 2023 määrärahataso laskee 15 prosenttia ja vuoteen 2024 (verrattuna vuoteen 2022) 8 prosenttia. Tämä ei edistä pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa eikä tue alan palveluntarjoajien tasaista tuotantoa. Infra-alan palveluntarjoajien keskuudessa tämä mm. vaikeuttaa resurssien tehokasta allokointia ja yritystoiminnan pitkän aikavälin suunnittelua. Lisäksi määrärahatason lasku kääntää korjausvelan jälleen kasvuun. Kehysriihessä tehdyt leikkauspäätökset uhkaavat syventää tätä vuosille 2023–2024 osuvaa kuoppaa entisestään. Tätä ei tulisi sallia vaan määrärahatason tulisi pysyä vähintään 1,4 mrd. eurossa myös vuosina 2023 ja 2024.

Kehittämisinvestoinnit

Suunnitelman mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä noin 6,1 mrd. €. Keskimäärin kehittämisen rahoitusta on käytössä noin 500 M € vuodessa.

Vuosina 2015–2017 liikenneverkon kehittämisinvestointeihin käytettiin noin 580 M € vuodessa. Suunnitelman myötä liikenneverkon kehittämisen määräraha putoaisi 14 % vuoden 2015–2017 tasosta.

Liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan suuremmat kuin käytettävissä oleva rahoitus. Esimerkiksi pelkästään maanteiden pääväylien merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2–3 mrd. euroa seuraavan noin 10 vuoden aikana (200–300 milj. € vuodessa). Maanteillä on noin 200 tiekilometrillä kaikkein merkittävämpiä puutteita palvelutason sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta.

Kehittämisinvestointien rahoituksesta rautateille kohdennetaan 51 % (3,1 mrd. €) ja maanteille 45 % (2,7 mrd. €). Uusien kehittämisinvestointien osalta rahoitusta kohdennetaan rautateille 53 % (1,7 mrd. €) ja maanteille 43 % (1,4 mrd. €).

Kehittämisinvestointien alhainen rahoitustaso näkyy erityisesti maantieverkolla. Maantieverkon kehittämiseen suunnataan jo päätettyjen kehittämishankkeiden lisäksi suunnittelukaudella yhteensä noin 1 390 M € eli keskimäärin 115 M € vuodessa. Tämä on aivan liian vähän eikä käytännössä mahdollista kuin vuosittain korkeintaan yhden suuremman väylähankkeen rakentamisen normaalissa läpimenoajassa.

Kehittämisinvestointeihin varattu määräraha on tarpeeseen nähden aivan liian pieni. Ainakin yksi samaa aihetta viime vuosien aikana selvittänyt parlamentaarinen työryhmä päätyi esittämään kehittämisinvestointien rahoitustasoksi miljardi euroa vuodessa eli kaksinkertaisen summan nyt esitettyyn 500 M €/v nähden.

Suunniteltu rahoitustaso ei myöskään voi olla summaltaan vakio. 500 M € on suunnitelman viimeisenä vuotena, vuonna 2032, ostoarvoltaan huomattavasti vaatimattomampi summa kuin suunnitelman ensimmäisenä vuotena, vuonna 2021. Kehittämisinvestointien rahoituksen on seurattava kustannustasossa tapahtuvia muutoksia aivan samalla analogialla kuin perusväylänpidon osalta on linjattu. Jos kustannustason nousuna pidetään perusväylänpidon rahoituksen yhteydessä mainittua 2,5 prosenttia, pitäisi kehittämisinvestointien rahoitustason vuonna 2032 olla yli 650 M € lähtötason ollessa 500 M € vuonna 2021.

Vuoden 2024 osalta suunnitelman rahoitustasossa on lähes neljänneksen pudotus vuoteen 2023 verrattuna. Näin suuret vaihtelut määrärahoissa eivät tue suunnitelman tavoitteita pitkäjänteisestä liikennepolitiikasta eivätkä tue alan palveluntarjoajille tärkeää tasaista tuotantovolyymiä.

Rakennusteollisuus ja INFRA ilmaisevat painavan huolensa aivan liian alhaisen ja kunnianhimottoman investointitason vuoksi sekä erityisesti huolensa kehysriihipäätöksen mukaisen 110 M €:n leikkauksen mahdollisesta kohdistumisesta väyläverkon kehittämisen määrärahaan.

Mahdollisten leikkausten sijaan investointien määrärahatasoon tulisi tehdä satojen miljoonien eurojen korotus ja jatkossa ottaa huomioon rakennuskustannusten nousu. Pitkän aikavälin tavoitteeseen, prosentti bruttokansantuotteesta, päästäisiin kohdistamalla perusväylänpitoon suunniteltu 1,4 mrd. € vuodessa ja kehittämisinvestointeihin 1,0 mrd. € vuodessa. Tämä olisi kunnianhimotasoltaan oikeansuuntainen viesti Suomen tavoitteista pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi.

<u>Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen</u>

Suunnitelman mukaan valtio kantaa jatkossakin päävastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Samalla on havaittu tarve tarkastella rahoituspohjan laajentamisen periaatteita tarkemmin sopimuksellisissa hankkeissa. Sopimuksellisia hankkeita tehdään esimerkiksi kuntien ja elinkeinoelämän kanssa yhteistyössä.

Lähtökohtaisesti sopimuksellisten hankkeiden edistäminen on hyvä ja kannatettava tavoite silloin, kun liikennehankkeet tuottavat suoria hyötyjä yksittäisille tahoille. On myös tärkeää selväsanaisesti tuoda esiin, että mahdollinen rahoituspohjan laajentaminen tarkoittaa lisärahoitusta tässä suunnitelmassa esitettyihin lukuihin eikä tällä ole tarkoitus korvata normaalia budjettirahoitusta.

Lisäksi on tärkeä ottaa huomioon, ettei uusien rahoituslähteiden käyttäminen johda tilanteeseen, jossa näiltä uusilta rahoittajatahoilta - erityisesti kunnilta - häviää mahdollisuudet ja kyky pitää kiinni omista investointisuunnittelemistaan tai lainsäädännöllä niille säädetyistä muista tehtävistä.

Yhteisrahoitusmalli

Suunnitelman mukaan valtio varaa 22,8–100 M € vuodessa kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämiseen vuosina 2024–2032 (yhteensä noin 661 M €) MAL-kaupunkiseuduilla. Rakennusteollisuus ja INFRA pitävät tärkeänä, että yhteisrahoitusmalli säilytetään yhtenä työkaluna liikennehankkeiden rahoituksen työkalupakissa ja että siihen on suunnitelmassa varattu rahoitusta.

Etenkin Kuntaliitto ja MAL-kaupunkiseudut ovat ilmaisseet huolensa niiden kyvystä pitää kiinni omista tärkeistä elinvoimainvestoinneistaan, mikäli ne kategorisesti velvoitetaan ennalta määrätyllä prosenttiosuudella osallistumaan aiemmin valtion kokonaan tai suurelta osin rahoittamiin liikenneverkon kehittämisinvestointeihin.

Yhteisrahoitusmallin osalta linjataan, että valtion osallistuminen tällaisiin yhteisrahoitushankkeisiin määritellään euromääräisenä maksimina sopimuksissa sekä prosentuaalisena kustannusosuutena (30 % / 50 % / 50 %).

Rakennusteollisuus ja INFRA eivät kannata kustannusosuuden maksimin kategorista linjaamista. Kukin hanke on yksilöllinen, minkä vuoksi myös rahoitusosuudet rahoittajaosapuolten välillä pitää kyetä neuvottelemaan yksilöllisesti. Hankkeista saatava hyöty vaihtelee rahoittajaosapuolten välillä hankekohtaisesti. Myös rahoittajaosapuolten taloudellisessa kantokyvyssä on eroja, mikä on tarpeen ottaa huomioon yhteishankkeista neuvoteltaessa.

Suuret raideliikennehankkeet

Suunnitelmaan on otettu erikseen kappale koskien suuria raideliikennehankkeita (Turun tunnin junaa, Suomirataa ja Itäisen suunnan rataa) ja niiden rahoitusta. Hankkeiden suunnittelu, rakentaminen ja rahoitus on suunniteltu tehtäväksi tätä tarkoitusta varten perustettujen / perustettavien hankeyhtiöiden kautta.

Hankeyhtiöiden käyttäminen näihin Suomen kannalta keskeisiin raideliikennehankkeisiin on perusteltua. Rahoituksen irrottaminen normaalista budjettirahoituksesta on myös perusteltua, sillä yksikin näistä kolmesta hankkeesta käytännössä söisi kaikki käytettävissä olevat kehykseen sisältyvät määrärahat usean vuoden ajaksi.

Suurten raideliikennehankkeiden rahoittamiseksi on laadittu erilaisia suunnitelmia viime vuosina istuneiden työryhmien toimesta.

EU:sta saatavan rahoituksen lisäksi kaupunkien ja kuntien omistaman maan arvon nousun myötä realisoituva tuotto on suunniteltu käytettävän näiden hankkeiden rahoittamiseen. Kuten edellä yhteisrahoitusmallissa, kaupunkien ja kuntien mahdollisuuksiin allokoida maan arvon noususta realisoituvaa tuottoa raideliikennehankkeiden rahoittamiseen on syytä suhtautua varauksellisesti. Ratojen vaikutusalueille laajenevan kaupungin infrastruktuurin ja muiden palveluiden rakentaminen edellyttää myös kaupungeilta suuria pääomia, joita maan arvon nousulla on suunniteltu katettavan.

Näiden raideliikennehankkeiden vahva edistäminen ja mahdollisimman pikainen rakentaminen on kuitenkin erittäin merkittävää koko kansantalouden kasvun kannalta. Kyseiset raideliikennehankkeet tuovat talouteen tarvittavaa dynamiikkaa ja luovat Helsingin, Turun ja Tampereen välille todellisen kasvukolmion sekä mahdollistavat myös Itä-Suomen kytkemisen osaksi kasvua.

Infra-alan palveluntarjoajien näkökulmasta on tärkeä saada mahdollisimman pikaisesti tietoa hankkeiden suunnittelu ja rakentamisaikatauluista sekä hankkeiden keskinäisestä järjestyksestä. Mitä tasaisempana suunnittelun ja rakentamisen kapasiteetti pystytään pitämään, sitä paremmin alan palveluntarjoajat kykenevät valmistautumaan hankkeisiin varmistaen käyttöönsä tarvittavat resurssit ja tarvittavan osaamisen.

On myös tärkeää, että kaikenkokoisilla urakoitsijoilla on mahdollisuus osallistua näiden hankkeiden tarjouskilpailuihin. Tasainen volyymi ja riittävä kilpailu leikkaavat kysyntähuippuja ja varmistavat riittävän kilpailun toteutumisen.

Suunnittelun ja rakentamisen tasainen volyymi ja mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tiedossa oleva hankkeiden keskinäinen rakentamisjärjestys sekä kunkin hankkeen karkeakin aikataulu mahdollistavat paremman valmistautumisen EU:n CEF-rahoitushakuun ja EU-rahoituksen saannon maksimoimiseen.

EU-rahoitus

Suunnitelmaluonnoksessa on käsitelty kattavasti eurooppalaisia liikenneverkkoja ja EU-rahoitusta. EU-rahoituksen saannolle asetetaan aiempaa kunnianhimoisemmat tavoitteet ja yhteistyötä alan eri toimijoiden kanssa halutaan lisätä, mitä voidaan pitää positiivisena kehityssuuntana.

On erittäin tärkeää, että Suomi ottaa aktiivisemman otteen vaikuttamisessa yhteiseen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan, TEN-T -asetuksen uudistukseen sekä CEF-kriteereihin.

Suunnitelmassa linjataan, että valtio suhtautuu TEN-T -verkkojen laajentamiseen ja korkeisiin teknisiin vaatimuksiin maanteiden osalta kriittisesti. Rakennusteollisuuden ja INFRAn näkemyksen mukaan Suomen tulisi kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan siihen, että meille kansallisesti keskeisten ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon jo kuuluvien maanteiden mahdollisuudet saada EU-rahoitusta olisivat jatkossa nykyistä paremmat. Tällä hetkellä CEF-rahoituksen saaminen kansallisiin maantiehankkeisiin on käytännössä mahdotonta.

Pohjanmeri-Baltia -ydinverkkokäytävän jatko Oulun kautta Tornioon ja Ruotsin rajalle lisää merkittävällä tavalla tukikelpoisten raideliikennehankkeiden määrää Suomessa. Kansallisesta näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeä varmistaa, että ehdotettu ydinverkkokäytävän jatko pysyy esityksissä loppuun saakka.

Ydinverkon ja kattavan verkon osalta suunnitelmassa todetaan, että TEN-T -suuntaviiva-asetuksen kriteerit täyttyvät Suomen osalta pääosin. Kuitenkin liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on todettu, että esimerkiksi ydinverkkoon kuuluva vt 4 täyttää TEN-T -suuntaviiva-asetuksen kriteerit ainoastaan 40-prosenttisesti.

Suunnitelman mukaan valtio tarkastelee teiden ja ratojen ydinverkon kriteerien täyttymistä uudelleen vuonna 2024 ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ja tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön edistymisen aikana Rakennusteollisuus ja INFRA ovat esittäneet huolensa edellä mainitusta linjauksesta ja todennut sen merkitsevän luopumista vapaaehtoisesti edes yrittämästä saada rahoitusta ydinverkkoon kuuluvalle vt 4:lle.

Liikenne- ja viestintäministeri Harakan 22.4.2021 julkaisemassa blogikirjoituksessa hän täsmensi asiaa seuraavasti. *Liikenne12-suunnitelmassa ei kuitenkaan ole tehty tällaista linjausta. Sen sijaan on tarpeen arvioida, miten kriteerit toteutuvat vuoteen 2024, jotta voidaan päättää, mihin korjaaviin toimiin on aihetta esimerkiksi 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa päivitettäessä. Erikseen voidaan punnita, miltä osin vaikkapa kansantaloudellisesti huono hyöty-kustannusarvio tai muu erityinen syy antaa aiheen hakea poikkeusta säädetyistä kriteereistä – ja ratkoa teiden laatupuutteita Suomen oloihin sopivammilla keinoilla.*

Tämä on oleellinen tieto. Rakennusteollisuus ja INFRA haluavat kuitenkin muistuttaa, että TEN-T -suuntaviiva-asetuksen mukaisesti ydinverkon väylien tulisi olla asetuksen mukaisessa kunnossa jo vuoteen 2030 mennessä. Halutessamme meillä on mahdollisuudet parantaa vt 4 ainakin lähelle asetuksen mukaista tasoa määräajan loppuun 2030 mennessä tai hiukan sen jälkeen myös ilman poikkeushakemuksen tekemistä. Muistutamme myös, että perinteinen h/k-suhde ei välttämättä ole oikea mittari mitattaessa väyläverkon kehittämisestä saatavaa hyötyä aluetaloudelle tai edes koko kansantaloudelle.

Lisäksi Rakennusteollisuus ja INFRA panevat merkille, että suunnitelmaa on päivitetty niin, että sen mukaan Suomi hakee rahoitusta myös **maanteille** ja kattavalle verkolle aina rahoitusvälineiden sen mahdollistaessa. Rakennusteollisuus ja INFRA kannustavatkin kaikkia alan toimijoita pyrkiä osaltaan vaikuttamaan rahoitusvälineiden kriteeristöihin, jotta tämä mahdollisuus meille tulisi.

Digirata -hankkeen toteuttaminen mahdollistaa nykyisen raideliikenneverkon kapasiteetin lisäämisen ja parantaa suunniteltujen suurten raideliikennehankkeiden kannattavuutta. Digirata -hankkeeseen on tarkoitus hakea rahoitusta ensivaiheessa EU:n elpymisrahastosta (RRF) ja jatkossa hyödyntää CEF-rahoitus täysimääräisesti.

Rakennusteollisuus ja INFRA kannattavat pyrkimyksiä EU-rahoituksen maksimoimiseksi.

Yleistä suunnitelmasta

Väylänpidon ja investointien hankinnat

Väyläverkon suunnittelua koskevassa kappaleessa nostetaan esiin suunnittelun yhteydessä laadittavat hankearviot ja niiden tavoitteina mm. hankkeiden tavoiteltavien vaikutusten saavuttaminen, rahoituksen tehokkaampi käyttö ja päätöksenteon läpinäkyvyys.

Laadittavaa suunnitteluohjelmaa seuraa tarkempi investointiohjelma 6–8 vuodeksi. Alan palveluntarjoajien näkökulmasta on tärkeää, että jo suunnittelu- sekä investointiohjelmaa laadittaessa mietitään myös hankkeessa käytettävää hankintamenetelmää. Hankkeiden tilaajina Väylävirasto ja ELY-keskukset käyttävät merkittävää valtaa alan markkinoiden toimivuuden mahdollistajina. On tärkeää, että eri kokoisilla yrityksillä on mahdollisuus päästä osallistumaan urakkakilpailuihin. Tämä edellyttää hankintojen jakamista sopivan kokoisiksi ja/tai tekniikkalajiltaan sopiviksi kokonaisuuksiksi.

Mitä enemmän erilaisia kriteerejä ja referenssivaatimuksia tarjouskilpailun ehtoihin sisällytetään, sitä pienempi määrä palveluntarjoajia kykenee osallistumaan tarjouskilpailuihin.

Ylikireiden kriteerien sekä pätevyys- ja referenssivaatimusten käyttäminen johtaa aikaa myöten siihen, että hyväksyttyjen tarjoajien joukko käy koko ajan harvemmaksi, kun urakkakilpailuissa hävinneiden referenssit umpeutuvat. Äärimmilleen viedyssä hypoteesissa tämä johtaa siihen, että lopussa jäljellä on ainoastaan yksi yritys, jolla on riittävät referenssit ja joka voi tarjota Väyläviraston ja ELYjen hankkeita.

Tämän asian merkitys nousee esiin myös liikennealan yritysten kestävän kasvun mahdollistamista käsittelevässä kappaleessa, jossa yhdeksi tavoitteeksi asetetaan elinvoimaiset markkinat.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden osalta suunnitelmassa nostetaan esiin etenkin maantieliikenteen turvallisuus ja siinä todetaan olevan parannettavaa. Aiemmin maantieverkkoa koskevassa kappaleessa on todettu, että maantieverkolla suurimmat puutteet liittyvät mm. turvallisuuteen.

Näistä huolimatta maantieverkolle kohdistettava rahoitus jää niin pieneksi, että liikenneturvallisuuden osalta ei voida odottaa suuria parannuksia.

Liikenneturvan mukaan viimeisen kolmen vuoden aikana henkilöautossa on kuollut keskimäärin 130 hlöä/v ja loukkaantunut lähes 3 000 hlöä/v. Kuolemista 9/10 ja loukkaantumisista noin 70 % on tapahtunut taajamien ulkopuolella. Kuolonuhreista puolet menehtyi kohtaamisonnettomuuksissa.

Kohtaamisonnettomuuksissa kuolee siis vajaat 60 henkilöä vuodessa. Tehokkain keino vähentää kuolonuhreja ja kohtaamisonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää on modernisoida keskeisimmät ja vilkasliikenteisimmät maantieosuudet keskikaiteella tai keskikaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi väyliksi.

Liikenteen digitalisaatio

Tieto- ja liikennejärjestelmän digitalisointia käsittelevässä kappaleessa on todettu, että fyysisen infrastruktuurin täysi hyödyntäminen sekä sujuvien henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden kehittäminen edellyttävät digitaalisen tietokerroksen rakentamista fyysisen infrastruktuurin päälle.

Tämä on aivan totta, mutta toimii myös toisin päin. Jotta digitalisaatiosta, automaattisesta ajamisesta ja liikenteen palveluista saataisiin ulosmitattua koko siihen kohdistuva potentiaali, pitää digitalisaation alustan eli fyysisen infrastruktuurin olla riittävän kattava ja hyväkuntoinen ja sen päivittäishoidon on oltava riittävän korkealla tasolla.

Erikoiskuljetukset

Katuverkkoa koskevassa kappaleessa on käsitelty HCT-kuljetuksia ja niiden mahdollisuutta käyttää kuntien katuverkkoa. Kappaleessa todetaan edelleen, että valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa selvittää maantie- ja katuverkon pullonkaulat nykyisille HCT-kuljetuksille huomioiden yli 76 tonnisten pitkien ajoneuvoyhdistelmien sekä erikoiskuljetusten tarpeet osana elinkeinoelämän kanssa tehtävää yhteistyötä.

INFRA edustaa myös ajoneuvonosturiyrityksiä sekä erikoiskuljetuksia suorittavia yrityksiä. Näiden yritysten, INFRAn ja Väyläviraston sekä sen edeltäjien välillä on jo useamman vuoden ajan käyty keskustelua erikoiskuljetuslupiin liittyvistä ongelmista. Lupamenettely ja lupien hakeminen on ajoittain ollut ruuhkaista ja lupien saaminen on kestänyt useampia vuorokausia, jopa viikkoja. Tällaiseen odotteluun ei monellakaan erikoiskuljetuksia tarvitsevista asiakkaista ole aikaa.

Pullonkaulojen selvittäminen ja välittömiin toimenpiteisiin ryhtyminen ongelman poistaimiseksi on kannatettavaa. Lupaprosessin digitalisoiminen ja yhden luukun menettely on hyvä lähtökohta näille pyrkimyksille.

Suunnitelman toteutumisen seuranta

Suunnitelman mukaan liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee olemaan työkalu, jolla varmistetaan, että valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja liikenneverkon kehittämiselle määritellyt kriteerit täyttyvät, kun suunnitelmaa viedään käytäntöön.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämistä koskevassa kappaleessa puolestaan mainitaan liikennejärjestelmäfoorumi, jonka valtio perustaa kehittääkseen liikennejärjestelmätyön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä.

Rakennusteollisuus ja INFRA ilmaisevat halukkuutensa osallistua jatkossakin liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivittämiseen ja liikennejärjestelmäfoorumin toimintaan sekä muuhunkin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaan ja jatkokehittämiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen ja jatkokehittämisen yhteydessä Rakennusteollisuus ja INFRA nostavat esiin myös tarpeen riittävästi panostaa alan koulutukseen sekä tutkimukseen ja kehitykseen. Panostukset koulutukseen sekä t&k&i -toimintaan edellyttävät hallinnonalojen rajat ylittävää yhteistyötä.

Lopuksi

Rakennusteollisuus INFRA ry haluavat kiittää, että ovat saaneet olla mukana luomassa maamme ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Suunnitelman laatiminen on edennyt ennalta sovitun aikataulun mukaisesti ja sidosryhmiä on kuultu prosessin eri vaiheissa. Osa Rakennusteollisuuden ja INFRAn esiin nostamista huolista on otettu huomioon nyt lausuttavana olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Huolimatta siitä, että suunnitelmaan on jäänyt näkemyksemme mukaan vielä parannettavaa esimerkiksi määrärahatason ja maantieliikenteen osalta, koemme että meitä on myös kuunneltu ja olemme osaltamme saaneet olla vaikuttamassa suunnitelman sisältöön.

Ensimmäisen version aikaan saaminen on aina työläin prosessi. Nyt valmistuneen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vastaanotto, siihen sitoutuminen ja sen noudattaminen ovat merkittävässä roolissa myös tulevien valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitysversioiden laatimisessa ja koko prosessin kehittymisessä. Sen vuoksi on erityisen tärkeää, että kehysriihessä tehdyt päätökset liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistuvista 110 M€:n leikkauksista eivät heti suunnitelman julkaisun jälkeen romuttaisi suunnitelman perusteita kohdistumalla Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin määrärahoihin.

Paavo Syrjö



varatoimitusjohtaja, Rakennusteollisuus RT ry
toimitusjohtaja, INFRA ry