Rakennusteollisuus

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

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston kuuleminen
7.10.2021

Paavo Syrjö, INFRA ry

Tavoitteet

- LVM:n hallinnonalle asettamat yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet ja mittarit
  - Tavoite: Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista
  - Mittari: Liikenne- ja viestintäverkkojen kattavuus ja peitto
- Mittariksi pitäisi ottaa myös verkkojen palvelutaso
  - Palvelutasolla tarkoitetaan kattavien liikenneyhteyksien lisäksi esim. sujuvia yhteyksiä, ennakoitavissa olevaa matka-aikaa, riittävää päivittäishoidon tasoa sekä kattavia liikenteen palveluita, kuten raskaan liikenteen levähdyspaikkoja, vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta ja automaattisen ajon mahdollistamista
  - Mitä parempi palvelutaso liikenneverkoilla on, sitä enemmän se helpottaa arkea ja edistää elinkeinonharjoittamista

Määrärahat, yhteiset menot

- 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 %
  - Väyläviraston toimintamenoissa kasvua on ainoastaan 3 %
  - 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 esimerkiksi viiveisiin projektienaikaisessa päätöksenteossa, mikä lisää epäselvyyttä urakkasuorituksissa ja sen myötä kustannuksia
      - Esimerkiksi lisä- ja muutostöistä ei aina ehditä tehdä sopimuksia ennen töiden aloittamista, koska tilaajalla ei ole riittävästi resursseja nopeaan päätöksentekoon

Määrärahat, liikenne- ja viestintäverkot

- Liikenne- ja viestintäverkkoihin kohdistetaan kokonaisuudessaan 53 milj. € vähemmän kuin 2021
  - **Perusväylänpitoon** esitetään osoitettavaksi 1,369 mrd.€.
    - Määräraha on laskenut yli 100 milj. € vuoden 2020 tilinpäätöksestä ja vuoden 2021 talousarvioon nähden laskua vuodelle 2022 on 14 milj. €
  - Liikenne 12 -suunnitelmassa perusväylänpidon määrärahataso vuodelle 2022 on 1,407 mrd. €.
  - 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. €)
  - 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
  - Perusväylänpidon määrärahat on jaettu päivittäishoitoon (431 milj. €) ja korjauksiin (327 milj. €)
  - Korjauksiin varatuista määrärahoista suuri osa on valmiiksi korvamerkitty tiettyihin hankkeisiin
    - Väyläviraston mahdollisuudet optimoida korjausvelan määrää kohdentamalla määrärahat kaikkien kriittisimmässä tilassa oleviin hankkeisiin, jää liian vähäiseksi

Määrärahat, liikenne- ja viestintäverkot

- **Väyläverkon kehittämiseen** on talousarvioesityksessä osoitettu 471 milj. €.
  - Liikenne 12 -suunnitelmassa kehittämishankkeiden määrärahatasoksi vuodelle 2022 on esitetty 546 milj. €.
  - Vaikka määrärahoissa on marginaalinen korotus vuoteen 2021 verrattuna, jää määrärahataso liian alhaiseksi tarpeeseen nähden
- Yhtään uutta hanketta ei ole alkamassa vuonna 2022
  - Vuoden 2020 IV lisätalousarviossa päätettiin ensi vuonna käynnissä olevista 36 hankkeesta 17 kpl
    - Päätöksiä ”aikaistettiin”, mutta vuosittaiset määrärahat eivät lisääntyneet?
  - 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
- Väyläverkoston kehittämisen ohjenuoraksi pitää muodostaa yhteysvälitasoinen iso kuva, jota Liikenne 12 –investointiohjelmalla ja vuosittaisella talousarviomenettelyllä käytännössä toteutettaisiin

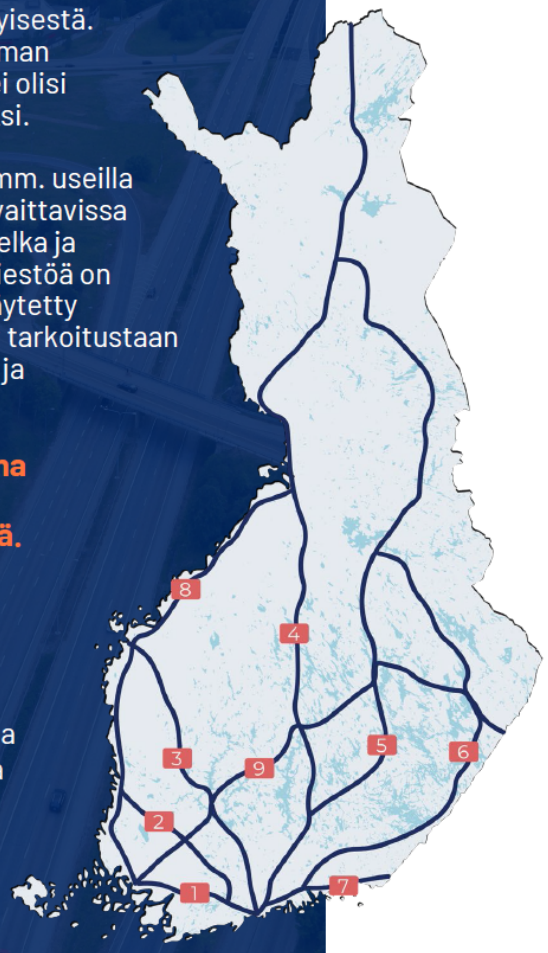
Millainen on Suomen tiestön tulevaisuus?

Tieverkon rakentaminen mahdollisti Suomen teollistumisen. Suomen päätieverkko on rakennettu suurimmaksi osaksi 1960-luvulla ja sitä on täydennetty 1970-luvulla. Tuohon aikaan Suomen bruttokansantuote oli murto-osa nykyisestä. Silloiset päättäjät ymmärsivät, että ilman riittävän kattavaa tieverkkoa Suomi ei olisi voinut nousta teollisuusyhteiskunnaksi.

Myöhemmin tieverkkoa on kehitetty mm. useilla moottoritieosuuksilla. Samalla on havaittavissa erittäin huolestuttava ilmiö: korjausvelka ja investointivelka. Se merkitsee, että tiestöä on laiminlyöty pitkään. Tiestöön ei ole käytetty riittävästi rahaa, jotta se olisi pysynyt tarkoitustaan vastaavassa kunnossa rakenteeltaan ja kapasiteetiltaan.

Millainen on tieverkon laatu vuonna 2040? Suomeen tarvitaan pitkän aikavälin kehitysnäkymä tiestöstä.

Kaikki riippuu siitä, ymmärretäänkö tieverkon merkitys Suomelle – koko yhteiskunnan toimivuudelle ja kansainväliselle kilpailukyvylle. Alueiden yhdistäjänä ja kansainvälisten yhteyksien tarjoajana valtatiet ovat erityisen merkittäviä. Tämä raportti pyrkii avaamaan nelostien esimerkin avulla, miksi valtatiet ovat nyt ja tulevaisuudessa tärkeitä.



Valtatie 4 eli nelostie kuuluu Suomen keskeisimpiin pääteihin yhdistäessään eteläisen, keskisen ja pohjoisen Suomen noin 1300 km:n pituudelta. Nelostien merkitys teollisuudelle, kaupalle, huoltovarmuudelle ja väestön moninaisille liikkumistarpeille on tullut perustelluksi raportissa. Raportissa suositellaan nelostien standardin nostamista nykyisestä, jotta se voisi tulevaisuudessa entistä paremmin palvella liikennettä ja kuljetuksia: turvallisesti, sujuvasti, energiataloudellisesti ja ympäristökuormitus minimoiden. Samalla tavalla voidaan tarkastella muita Suomen pääväyliä.

Valtatiet 1 ja 7 on jo rakennettu EU:n TEN-T –verkon tasoon, ts. moottoritieksi Turusta Vaalimaalle ja Kehä III:n osalta pääkaupunkiseudulla useampikaistaiseksi väyläksi. Valtateiden 1 ja 7 tarkoitus on toimia EU:n kansainvälisenä yhteytenä Ruotsista Suomen kautta Venäjälle sekä valtakunnallisena väylänä Turusta Helsingin kautta itärajalle. Valtatie 1 Helsingistä Turkuun on pituudeltaan 165 km, valtatie 7 Helsingistä Porvoon, Loviisan ja Kotkan kautta Vaalimaalle noin 190 km.

Valtatie 2 Vihdistä Porin Mäntyluotoon on noin 230 km pitkä tie, joka yhdistää Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Satakunnan maakuntia. Tie on muutamia 4-kaistaisia osuuksia lukuun ottamatta 2-kaistainen ja kapea nykyajan liikenteen vaatimuksiin. Forssan ja Huittisten välillä on paljon raskasta liikennettä, mikä johtuu mm. Porin satamasta ja Pori-Harjavalta -vyöhykkeen vahvasta kemian teollisuudesta.

Valtatie 3 Helsingistä Vaasaan on sekin osa kansainvälistä Eurooppa-tietä yhdistäen maakunnat Uudeltamaalta Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Etelä-Pohjanmaan kautta Pohjanmaahan ja edelleen lyhintä meritietä pitkin Ruotsin Uumajaan. Valtatie 3 on Suomen elintarviketeollisuuden pääväyliä ja sitä voidaankin kutsua Suomen ruokatieksi. Kolmostien pituus on noin 420 km.

Valtatie 5 alkaa Heinolan Lusista ja jatkuu Sodankylään saakka. Tie yhdistää useita kaupunkiseutuja, kuten Mikkelin, Kuopion ja Kajaanin jatkuen Kuusamon ja Kemijärven kautta Sodankylään. Viitostie on toinen, itäisempi väylä eteläisen ja pohjoisen Suomen välillä. Nelostien tapaan viitostiekin muodostaa useiden maakuntien välille tärkeän yhteyden. Valtatie 5 on nelostien jälkeen toiseksi pisin valtatie, noin 900 km.

Valtatie 6 on itäisimmän Suomen tärkein valtatie. Se alkaa Loviisan Koskenkylästä ja jatkuu Kouvolan, Lappeenrannan, Imatran, Joensuun ja Nurmeksen kautta Kajaaniin. Valtatien 6 pituus on noin 600 km. Itä-Suomi on vahvaa maa- ja metsätalouden sekä metsäteollisuuden ja teknologiateollisuuden aluetta, jolle valtatiet 5 ja 6 ovat strategisen tärkeitä kuljetusväyliä.

Valtatie 8 Turusta Vaasan kautta Oulun lähelle Liminkaan on pituudeltaan noin 630 km. Se on Suomen tärkeimpiä vientiteollisuuden väyliä, joka yhdistävät länsirannikon teollisuuden ja satamat. Valtatien 8 varren maakuntien teollisuudesta lähtee vientiin lähes 30 % koko Suomen viennin arvosta. Tiellä kulkee erityisen paljon erikoiskuljetuksia.

Valtatie 9 Turusta Tohmajärvelle on noin 660 km pitkä tie, joka yhdistää läntistä, keskistä ja itäistä Suomea. Tie kulkee Tampereen, Jyväskylän, Kuopion, Outokummun ja Joensuun kautta Tohmajärvelle. Tie toimii kaupan kuljetusväylänä, koska sen varrella on useita väestökeskittymiä ja teollisuutta. Väestökeskittymät luovat tarvetta monipuolisille kaupan tuotteille ja palveluille. Itäisen ja keskisen Suomen teollisuudelle kyseessä on myös väylä lännen vientisatamiin.

Miksi Suomen valtateiden tasoa tulee nostaa?

Monet valtatiet jääneet ajastaan jälkeen

Suuri osa valtateistä on suunniteltu jo 1960- ja 1970-luvulla ja vaikka niitä on kehitetty, monelta osin ne eivät vastaa nykyajan vaatimuksiin. Liikennemäärät ja ajoneuvojen mitat ovat kasvaneet. Raskaan kuljetuskaluston mitat ja massat ovat nousseet erittäin paljon, mikä on kuljetustalouden kannalta tärkeää. Tiestön tulee täyttää raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen yhteiset tavoitteet nyt ja tulevaisuudessa: liikenteen tulee olla turvallista ja sujuvaa.

Tavoitteeksi turvallisempi, älykkäämpi ja ennakoitavampi liikenne

Kun monien valtateiden mitoitus on vanhaa perua, se ei välttämättä enää vastaa nykyisiin suuriin liikennemääriin eikä autokannan mittojen kasvuun. Syntyy paitsi ruuhkia, myös liikenneriskit kasvavat erityisesti 2-kaistaisilla teillä. Monet 2-kaistaiset tieosuudet ovat liikenteen sulatusuuneja, joissa hyvin erilaiset liikennetarpeet kohtaavat. Valtateillä pitkämatkainen liikenne on olennainen osa. Kun tähän sekoitetaan lyhytmatkaisempaa alueellista ja paikallista liikennettä, sulatusuuni on valmis.

Myös liikenneturvallisuuden takia on syytä laatia kokonaisvaltainen pitkän aikavälin investointiohjelma valtateiden tason nostamiseksi. Se on investointi tulevaisuuden turvallisempaan liikenteeseen.

Hyvä saavutettavuus vetää investointeja kuntiin

Valtateiden varsille on kehittynyt tuotannollista toimintaa. Sitä voidaan edelleen vahvistaa houkuttelemalla investointeja Suomen eri alueille. Liikenneyhteydet ja työvoiman saatavuus ovat kulmakiviä investointien lisäämiseksi. Valtateiden tason parantaminen on omiaan lisäämään investointeja. Osa investoinneista kohdistuu infra-alalle, jolla on suora työllistävä vaikutus eri alueilla ja myös monia taloudellisia kerrannaisvaikutuksia.

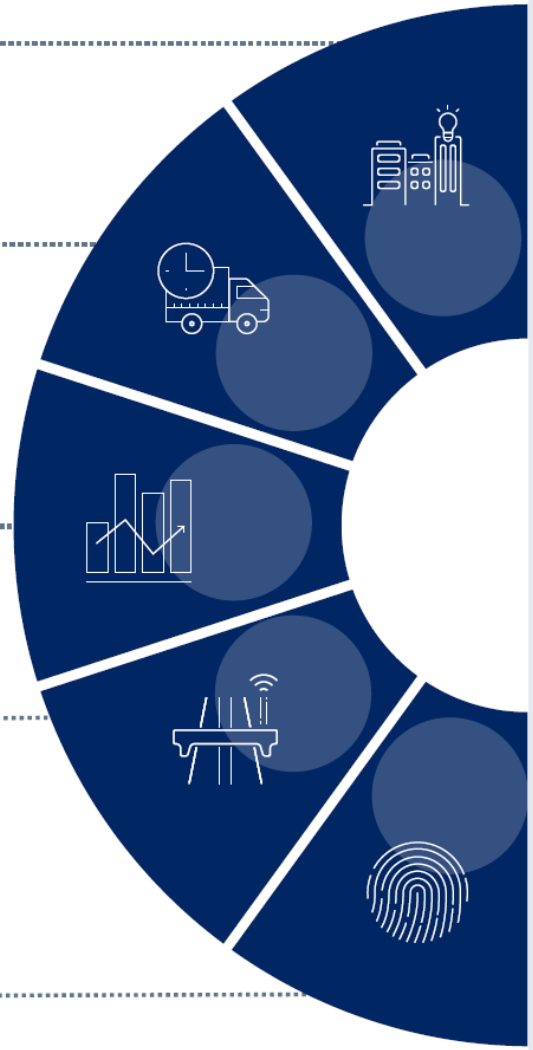
Valtateiden kehittäminen vahvistaa Suomen taloutta

Suomi on maantieteellisesti suuri maa, jonka eri puolilla olevien talousalueiden vahvuudet tulee käyttää maksimaalisesti Suomen kilpailukyvyn ja kansantalouden hyväksi. Päätieverkko, erityisesti valtatiet, yhdistävät Suomen eri alueet toisiinsa. Alueiden välinen ja kansainvälinen saavutettavuus ovat kilpailutekijöitä, joista Suomen täytyy pitää huolta nostamalla valtateiden tasoa nykyisestä. Toimitusketjujen sujuvuus ja aikataulun pitävyys ovat tärkeitä tekijöitä, kun kuljetetaan teollisuuden, kaupan ja rakennusalan tavaraa.

Hyvät valtatiet ovat eduksi ilmastolle ja ympäristölle

Valtateillä ovat suurimmat liikennemäärät, joten valtateiden hyvä kunto ja sujuva liikenne ovat omiaan vähentämään energiankulutusta ja liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrää.

Erityisen tärkeää teiden kunto ja liikenteen sujuvuus ovat raskaalle liikenteelle. Ne mahdollistavat raskaalle liikenteelle mahdollisimman pienet nopeusvaihtelut, mikä on omiaan alentamaan polttoaineenkulutusta merkittävästi. Samalla vähennetään raskaan liikenteen tuottamaa hiilidioksidin määrää.



Lopuksi

- Kehysriihessä hallitus sopi yhteensä 370 milj. euron säästöistä vuodesta 2023 eteenpäin, liikenne- ja viestintäministeriön osuus säästöistä on 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