PSy 13.10.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Hallituksen esitys talousarviosta vuodelle 2024

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi hallituksen esityksestä talousarvioksi vuodelle 2024.

Tausta ja hallitusohjelma

Vallitsevassa taloudellisessa tilanteessa INFRA ry on pääosin tyytyväinen hallitusohjelmaan ja sen sisältämiin väyläinfrastruktuuria koskeviin kirjauksiin.

Pääministeri Orpon hallitusohjelma on liikenteen määrärahojen osalta kunnianhimoinen vallitseva taloustilanne huomioon ottaen.

Mikäli hallitusohjelma toteutuu suunnitelmien mukaisesti, tulee nykyinen hallitus osoittamaan väyläinvestointeihin aikaisempia hallituksia selvästi suuremman määrärahan.

Perusväylänpitoon käytettävä määräraha tulee puolestaan pysymään keskimäärin reilun 1,4 mrd. €:n tasolla, joka vastaa aiempien hallitusten perusväylänpitoon osoittamaa määrärahaa.

Hallitusohjelman kirjaus EU-tukien maksimaalisesta hyödyntämisestä on tärkeä ja kannatettava.

INFRA ry kuitenkin muistuttaa, että hallitusohjelmassa on myös kirjauksia, jotka luovat epävarmuutta alalle.

Hallitusohjelman sisältämä neljän miljardin euron investointiohjelma, josta kolme miljardia euroa kohdistuu liikenneinfrastruktuuriin, on ehdollinen valtionomaisuuden myynnistä saatavaan rahoitukseen.

Hallitusohjelman mukaan valtiontalouden kehyksistä leikataan samanaikaisesti 970 miljoonaa euroa, josta 720 miljoonaa euroa kohdistuu tälle hallituskaudelle.

Vaikka kolmen miljardin euron investointiohjelma onkin suurempi, kuin lähiaikojen muissa hallituksissa, on esitetyn investointimäärärahan toteutuminen aiempaa epävarmempaa.

INFRA ry
etunimi.sukunimi@infra.fi
Y-tunnus 0116966-8
Infra.fi | Omainfra.fi
Puhelin
09 12991
Eteläranta 10
00131 Helsinki

Hallitus toisin sanoen leikkaa ”varmaa rahoitusta” eli kehysrahoitusta, mutta samalla osoittaa entistä enemmän ”epävarmaa rahoitusta” eli valtionomaisuuden myynnille ehdollista rahoitusta liikenneinfrastruktuuriin.

Lisäksi INFRA ry haluaa nostaa esiin, että yleisen inflaation kohoamisen ohella myös infrarakentamisen kustannukset ovat nousseet erittäin voimakkaasti – yleistä inflaatiota selvästi enemmän. Vuoden 2020 alusta lukien maarakennuskustannusindeksi on noussut lähes 24 %. Maarakennuskustannusindeksiin sisältyvän päällystämisen kustannukset ovat puolestaan nousseet yli 30 % samassa ajassa.

Kustannusten laskua ei ole näköpiirissä, vaan odotamme kustannusnousujen tasaantuvan ja asettuvan nykyiselle korkeammalle tasolle, ja seuraavan jatkossa yleistä inflaatiota.

Kun viime vuosina tapahtuneen voimakkaan kustannusnousun ottaa huomioon, ei hallitusohjelmassa osoitetulla määrärahalla käytännössä saada kuitenkaan aikaan enempää infrarakentamista kuin aikaisempina vuosina.

Talousarvioesitys 2024 ja LTA II / 2023

Hallitus antoi esityksensä vuoden 2024 talousarvioksi 19.9.2023.

Perusväylänpito

Perusväylänpitoon on osoitettu noin 1 535 miljoonaa euroa, mikä on noin 220 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2023 varsinaisessa talousarviossa. Hallitusohjelmaan sisältyneestä 520 miljoonan euron korjausvelkapaketista vuonna 2024 tullaan käyttämään 250 miljoonaa euroa eli lähes puolet.

Perusväylänpitomomentin sisällä kohta kunnossapito sisältää korjauksen, jossa määräraha nousee vuoden 2023 varsinaisen talousarvion 185,5 miljoonasta eurosta vuoden 2024 talousarviossa 732,3 miljoonaan euroon. Tämä on erittäin hyvä signaali, sikäli kun maanteiden päällystämiseen on mahdollista osoittaa vuonna 2024 huomattavasti enemmän määrärahoja kuin vuonna 2023.

Päällystämisen osalta tänä vuonna päästäneen ainoastaan noin 1 500 kilometriin, kun laskennallinen korjausvelan kurissa pitävä tarve on 4 000 kilometriä vuodessa. Alalla toimivilla yrityksillä on tällä hetkellä valtava määrä ylikapasiteettia, jota ensi vuonna toivottavasti päästään hyödyntämään tehokkaasti.

Vaikka perusväylänpidon rahoitusta lisätään absoluuttisesti jopa yli 200 miljoona euroa, ei korjausvelan kasvua saada taittumaan, mutta korjausvelan kasvu tulee hidastumaan. Tämä on noteerattu myös Väyläviraston toiminnalle asetetuissa tavoitteissa, joissa tieverkon korjausvelka tulee nousemaan 1,7 miljardista eurosta 1,9 miljardiin euroon (2,5 miljardiin euroon vuoden 2024 hintatasossa) ja rataverkon korjausvelka tulee nousemaan 1,335 miljardista eurosta 1,38 miljardiin euroon (1,8 miljardiin euroon vuoden 2024 hintatasossa).

INFRA ry kannattaa etupainotteista satsausta korjausvelan hillitsemiseksi, koska oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä on mahdollista optimoida korjauskustannukset ja välttää infrarakenteiden rikkoontumisesta johtuvat hätätöinä tehtävät kalliit korjaukset. Samalla INFRA ry muistuttaa, että korjausvelan kokonaan poistamiseksi tarvittaisiin vähintään samansuuruinen paketti tämän ja seuraavien noin kolmen hallituskauden ajaksi.

Investoinnit

Väyläverkon kehittämiseen on osoitettu noin 332 miljoonaa euroa, mikä on noin 83 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2023 varsinaisessa talousarviossa. Pienentynyt määräraha on seurausta hallitusohjelmassa päätetyistä kehysleikkauksista.

Uusina hankkeina alkaa kahdeksan erillistä investointihanketta, joilla mm. lisätään maantie- ja rataverkkojen kapasiteettia sekä liikenneturvallisuutta. Lisäksi Helsingin ja Riihimäen välisen rataosuuden kapasiteetin lisäämisen 2. ja 3. vaiheet limitetään ja samalla valtuutta tarkistetaan 110 miljoonalla eurolla.

Budjettiriihen yhteydessä annetusta tiedotteesta käy ilmi, että hallitus on päättänyt edistää muiden hallitusohjelman investointiohjelmassa päätettyjen liikennehankkeiden suunnittelua nopeutetusti. Samassa yhteydessä hallitusohjelmaan sisältyvän 4 miljardin euron investointiohjelmaan kuuluville hankkeille osoitettiin alustavat päätöksentekoajankohdat. Vuonna 2024 päätettäisiin kahdeksasta hankkeesta – mahdollisesti osittain jo kevään lisätalousarviossa, vuonna 2025 neljästä hankkeesta ja vuonna 2026 yhdestä hankkeesta.

INFRA ry pitää valitettavana sitä, että investointeihin varattu määräraha putoaa vuonna 2024 kehyspäätöksen mukaan lähes sadalla miljoonalla eurolla. Hankkeet, joita pienentyneellä määrärahalla aloitetaan ovat näkemyksemme mukaan kuitenkin pääosin kohdistettu oikein juuri kriittisiin osuuksiin eurooppalaiseen TEN-T-ydinverkkoon kuuluvilla vt 4:llä ja pääradalla. Samalla INFRA ry muistuttaa, että esimerkiksi vt 4:n tulisi vastata TEN-T-asetuksessa määriteltyä tasoa jo vuonna 2030.

INFRA ry pitää hyvänä sitä, että hallitusohjelmassa nimettyjen hankkeiden suunnittelua kiirehditään ja että hankkeiden alustavat päätösajankohdat on tuotu julki. Jotta hankkeet saadaan alkamaan suunnitelmien mukaisesti ja toteutettua hallitusohjelmaa, INFRA ry haluaa muistuttaa, että valtionomaisuuden tuotoilla rahoitettavat hankkeet edellyttävät myös pikaisia päätöksiä valtionomaisuuden realisoinnista tai esimerkiksi muihin sisäisen lainanoton järjestelyihin ryhtymistä.

Lisäksi INFRA ry kiinnittää positiivista huomiota siihen, että Suomi on hakenut EU:n CEF II rahoitusvälineeseen sisältyvää sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta yli 43 miljoonaa euroa, mikä on yhtä paljon kuin yhteensä tähän asti saamamme sotilaallisen liikkuvuuden CEF-tuki. Suomi hakee 5,5 prosenttia koko EU:n alueelle jaossa olevasta rahoituksesta, kun osuutemme EU:n jäsenmaksusta vuonna 2022 oli alle 2 %.

Syksyn budjettiriihen yhteydessä annetussa lisätalousarviossa päätettiin kansallisesta rahoituksesta hankkeille, joille Suomi oli hakenut sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta.

Muita huomioita talousarvioesityksestä

Väyläviraston toimintamenojen määrärahan mitoituksesta käy ilmi, että konsulttipalveluja on budjetoitu korvattavan omalla työllä 1,7 milj. €:lla, mitä INFRA ry kannattaa.

Infra-alan urakoitsijat ovat aiemminkin nostaneet epäkohtana esiin sen, että liian suuri osa Väyläviraston töistä, erityisesti investointiprojekteilla, on hoidettu konsulttien toimesta. Tämän on katsottu rapauttavan Väyläviraston omien resurssien osaamistasoa ja esimerkiksi viivyttävät tarpeellisten päätösten tekemistä hankkeiden rakentamisvaiheen aikana. Investointiprojektien tehokas läpivienti edellyttää riittäviä tilaajan omia resursseja ja kykyä tehdä oikea-aikaisia päätöksiä. Kaikkia näitä päätöksiä ei voi ulkoistaa konsulteille.

Momentin *88. Osakehankinnat* selvitysosassa todetaan, että Pasilan ja Keravan välistä Lentorataa suunnittelemaan muodostetaan hankeyhtiö ensi sijassa Suomi-rata Oy:n pohjalta sen tehtävää tarkentamalla.

INFRA ry kannattaa Lentoradan hankeyhtiön muodostamista nykyisen Suomi-rata Oy:n pohjalta, jossa on olemassa valmis organisaatio jatkamaan suunnittelutyötä. Lentorata on osa suunniteltua Suomi-rataa, minkä vuoksi uuden yhtiön on helpompi kohdistaa suunnittelutyö Lentorata-osioon ja samalla tehokkaimmalla mahdollisella tavalla hyödyntää nykyiseen Suomi-rata Oy:n kertynyt tieto- ja osaamispääoma.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja