Tiina Haapasalo
Vihreä kasvu

23.10.2023

HE 41/2023 vp Valtion talousarvio vuodelle 2024

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Perusväylänpito

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2024 on 1,53 mrd.€, joka on selvästi enemmän kuin edellisellä hallituskaudella keskimäärin. Kustannustason nousu kuitenkin syö perusväylänpidon rahoituksen ostovoimaa.

Teiden ja ratojen korjausvelka on 3–4 miljardia euroa. Velka on kasvanut sekä kustannustason nousun että aiemman alemman rahoitustason seurauksena. Korjausvelan kasvu tulee kääntää pidemmällä aikavälillä laskuun ja tehdä lukuisia pieniä parannuksia liikenneväylillä.

Investoinnit

Valtion liikenneverkkoon investoidaan 436 miljoonaa euroa, josta 332 miljoonaa euroa kohdistuu uusiin investointeihin ja elinkaarihankkeiden takaisinmaksuun käytetään 104 miljoonaa euroa. Näiden lisäksi valtio avustaa kaupunkiseutujen liikennehankkeita 20 miljoonalla eurolla ja 12 miljoonalla eurolla mm. yksityisteiden pitoa.

Näin ollen uusiin investointeihin käytetään vuositasolla yli 100 miljoonaa euroa vähemmän kuin aiemmin, ja puolet vähemmän kuin tarvittaisiin vastaamaan pääliikenneverkon kehittämistarpeita ja liikenteen kysyntää erityisesti tiestöllä. Tämä tarkoittaisi investointien nostamista 600 miljoonan euron vuositasolle.

Budjettiriihen yhteydessä päätettiin noin 350 M€ uusista investoinneista, joiden kustannuksista pääosa toteutuu myöhempinä vuosina.

Vaikutukset kuljetusketjujen toimivuuteen ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn

Liikenneväylien kunnolla on keskeinen merkitys yrityslogistiikan sujuvuuteen ja häiriöttömyyteen. Perusväylänpidon rahoitustason merkitys on tässä keskeinen ja elinkeinoelämän on tyytyväinen siihen, että rahoitustaso nostetaan merkittävästi vuonna 2024. Erityisesti teiden päällysteiden uusiminen parantaa elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, kun huonon pintakunnon vuoksi asetettuja alempia nopeusrajoituksia voidaan poistaa, eikä teiden vauriot aiheuta yllättäviä tilanteita.

Perusväylänpidon rahoitukseen tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja elinkeinoelämä painottaa viimeistää kevään kehysriihessä lisärahoitusta myös tuleville vuosille.

Sen sijaan elinkeinoelämä on huolissaan pääväylien kehittämisestä. Pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa, pääratojen 1,5–2 miljardia.

Hallitusohjelmassa on päätetty investoida lisää liikenneinfraan noin kolmella miljardilla eurolla, johon käytettäisiin valtion omaisuuden myyntituloja. Elinkeinoelämä pitää tätä erinomaisena päätöksenä ja kiirehtii investointien ohjelmointia ja rahoituksen järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan. Infrainvestoinnit ovat vuosikausien prosesseja ja edellyttävät vakaata ja pitkäjänteistä rahoitusta. Valtion omaisuuden myynnit taas ajoittuvat ja perustuvat markkinatilanteeseen. Infrainvestointeja ei tule tai edes voi sitoa ajallisesti valtion omaisuuden myynteihin. Myyntejä vastaava infrarahoitus tulee järjestää hallituskauden alussa LVM:n pääluokkaan valtion talouden sisäisin järjestelyin.

Liikenneinfran investointiohjelma tulee päivittää hallitusohjelmassa tehtyjen liikenneinfran kehittämislinjausten mukaisesti. Hallitusohjelma ottaa kantaa hyvin pitkäjänteisiin kehittämishankkeisiin. Siksi olisi tärkeää, että investointiohjelmasta päätettäisiin eduskunnassa, jotta sen toteuttamiseen sitouduttaisiin pitkäjänteisesti.

Sitoutuminen antaa investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehittymisestä. Vakaan ja määrätietoisesti toteutetun kehittämisohjelman avulla yritykset voisivat arvioida kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun liiketoimintaa, sijoittamista ja tulevia investointeja.

Elinkeinoelämän esittämä väylävisio 2050 tavoitteeksi

Elinkeinoelämän järjestöt esittivät syksyllä 2022 pääteiden ja rataverkon vision vuoteen 2050 mennessä. Elinkeinoelämä edellyttää pitkällä aikavälillä pääväylien modernisointia sekä huonokuntoisten teiden ja ratojen korjausvelan kuromista kiinni. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten taloudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi.

Modernisointi tarkoittaa moottoritieosuuksien pidentämisiä, lisää kaistoja sekä nykyistä leveämpiä teitä. Junaliikenteessä rataverkon modernisointi edellyttää lisää kaksi- ja moniraiteisia yhteysvälejä. Lisäkaistojen ja -raiteiden rakentamisen myötä tavara- ja henkilöliikenne mahtuvat sujuvasti samaan liikennejärjestelmään. Se näkyy nopeutuvina matkoina ja kuljetuksina sekä onnettomuuksien vähenemisenä.

Väylävisioon sisältyy lisäksi älyteiden ja digiratojen visiot sekä vihreän siirtymän edellyttämän lataus- ja jakeluinfran visio.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää, että väylävisio 2050 otetaan lähtökohdaksi ja osaksi hallituksen investointiohjelmaa ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden turvaaminen

Suomen kansainvälinen saavutettavuus on muuttunut kovasti viime vuosina, ja huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Kansainvälistä saavutettavuutta on syytä tarkastella tästä uudesta lähtökohdasta hallituksen investointiohjelmassa ja liikenne12-ohjelman päivityksessä.

Tarkasteluun tulee ottaa liikenneinfran kehittäminen ja liikenne- ja logistiikkapalvelujen kilpailukyvyn kasvattaminen kaikissa liikennemuodoissa sekä Suomen, Ruotsin ja Norjan välisen yhteistyön vahvistaminen. Liikenneverkkojen nopeampi kehittäminen Pohjois-Eurooppaan ulottuvissa ydinverkkokäytävissä on tässä keskeinen.

Kansainvälinen saavutettavuus tarkoittaa Suomesta maailmalle ja maailmalta Suomeen saapuvan tavara- ja henkilöliikenteen koko potentiaalia vihreän siirtymän investoinneista matkailun kasvuun saakka.

Suomen kansainvälinen asema ja saavutettavuus muuttuivat Venäjän sodan ja koronapandemian seurauksina pitkälle tulevaisuuteen. Rautatiekuljetukset ja lentoreitit Venäjän kautta Aasiaan ovat päättyneet. Venäjää koskeva transitioliikenne on päättynyt ja meriliikenne muuttanut luonnettaan. Huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Samanaikaisesti arvioidaan, että Suomen Nato-jäsenyys parantaa meriliikenteen toimintavarmuutta häiriötilanteissa ja poikkeusolossa. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena.

Suomessa on tärkeää vahvistaa varautumista toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Kiinnostava valtameriliikenteen yhteys on Torniosta ja Haaparannasta Ruotsin läpi Narvikin satamaan kulkevan radan kautta.

Toimintavarmuuden näkökulmasta tärkeimmät liikenneinfran kehittämiskohteet ovat Helsingistä Tornioon kulkevat päärata ja valtatie 4. Molemmat kuuluvat on eurooppalaiseen ydinverkkoon ja ovat EU-rahoitusmahdollisuuksien piirissä. Myös rata Narvikiin on EU-rahoituksen piirissä.