Kasvu ja vaikuttaminen -osasto 7.10.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

HE 109/2024 vp

Lausunto hallituksen esitykseksi eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:ltä asiantuntijalausuntoa vuoden 2025 talousarvioesityksestä liikenneväylien ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta sekä väylänpidon ja investointien prioriteeteista vaikeassa julkisen talouden kokonaistilanteessa.

SAK kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu asiassa seuraavaa.

Perusväylänpidon rahoitusta priorisoitava

Suurin osa tässä lausunnossa esitetyistä huomioista perustuu **laajaan Väylävisio 2025–2050: Modernit pääväylät – kilpailukykyinen Suomi -raporttiin**.

Yleinen tärkeä **periaate liikenteen ja väylänpidon rahoituksessa on, että niukkojen resurssien maailmassa tulee priorisoida olemassa olevan väyläverkon korjaamista uusien investointihankkeiden sijaan**. Hallitusohjelman määräaikaisessa neljän miljardin euron investointiohjelmassa on osoitettu 520 miljoonaa euroa korjausvelan purkamiseen. **Lisäysten perusväylänpidon rahoitukseen tulisi lähtökohtaisesti olla pysyviä kertaluonteisten investointien** sijaan, vaikka se tarkoittaisi vuositasolla alempaa rahoitustasoa.

Myös toimintaympäristön kuvauksessa on tuotu esiin vastaavanlaista ajattelua kuvaamalla, kuinka erityisenä haasteena ovat taloudellinen epävarmuus, tuottavuuden heikko kehitys sekä rahoituksen rajallisuus. Julkisen talouden tervehdyttäminen on välttämätöntä ja se edellyttää koko hallinnonalan tuottavuuden kohentamista, tehtävien priorisointia sekä entistä parempaa riskien ja kustannusten hallintaa. Käytettävissä olevat määrärahat on kohdistettava entistä vaikuttavammin kansalaisten ja elinkeinoelämän sujuvan ja turvallisen arjen rakentamiseen.

Liikennejaoston tulee huomioida myös liikenteen verotuottojen alenema. Fiskaalisessa mielessä **liikenteen verotulojen alenema on miljardiluokassa vuoteen 2030 mennessä**. Liikenteen verotuotot alenevat pääsääntöisesti kahdesta syystä: liikenteen sähköistymisestä ja päästötasojen laskusta johtuen. Päättäjien on **tärkeä tiedostaa, että verotuottojen alenema on automaattinen ja ilman poliittisia päätöksiä veropohja hupenee vuosi vuodelta**. Vaikka liikenne olisi päästötöntä, liikenteen verotusta perustelevat esimerkiksi ruuhkat, tilankäyttö ja liikenneinfran ylläpito.

Esityksen toimintaympäristön kuvauksessa todetaan, kuinka Suomi on jo vähentänyt liikenteen päästöjä verrokkimaitaan enemmän ja on sitoutunut vähentämään päästöjään edelleen. Vähentämisen tulee jatkossa olla kansantalouden kannalta kestävää, eikä se saa kasvattaa arjen kustannuksia tai heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huomionarvoista on, että **päästövähennystavoitteiden laiminlyönti voi johtaa julkiselle taloudelle kasvaviin kustannuksiin**.

Merkittävistä yhteysväleistä ja niiden parantamisesta

Suomen maanteiden pääväylillä, käytännössä valtateillä, on noin 200 kilometrin matkalla merkittäviä liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen tai ympäristövaikutuksiin liittyviä puutteita. Pienempiä liikenteen palvelutasoon vaikuttavia puutteita on noin 1 800 tiekilometrillä.

Elinkeinoelämän kuljetusten palvelutason ja turvallisuuden parantamiseen vaadittaisiin vuoteen 2032 mennessä 2–3 miljardin euron investoinnit. Nämä kohdistuisivat erityisesti valtateille 3, 4, 9, 12, 15 ja 25 sekä kantateille 40 ja 50.

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla näistä investoinneista pystytään kuitenkin toteuttamaan vain noin neljännes. Seurauksena palvelutasoltaan puutteellisten tiekilometrien määrä kasvaisi noin kaksinkertaiseksi vuoteen 2032 mennessä.

Esimerkkejä laatupuutteita sisältävistä yhteysväleistä, joiden modernisointi olisi elinkeinoelämälle tärkeää:

- *Vt 4, Tikkakoski–Liminka*
- *Vt 9, Tampere–Jyväskylä–Suonenjoki*
- *Vt 3, Tampere–Jalasjärvi*
- *Vt 19, Seinäjoki–Uusikaarlepyy*
- *Vt 2, Nummela–Pori*
- *Vt 12, Huittinen–Tampere–Lahti–Kouvola*
- *Vt 25, Hanko–Hyvinkää*
- *Vt 15, Kouvola–Kotka*

Suomen rataverkolla ratojen käytön painotuksessa matkustaja ja tavaraliikenteen välillä on suuria eroja. **Pääradalla on paljon sekä henkilö- että tavaraliikennettä**. Itä-Suomen radoilla henkilövirrat ovat ohuita, mutta tavaravirrat merkittäviä. Pääkaupunkiseudun lähiliikennealueella junia liikennöidään huomattavasti enemmän muuhun Suomeen nähden. Suuria junamääriä esiintyy pääradalla, Savon ja Karjalan radoilla sekä Tampereen ja Jyväskylän välillä. Lahden kautta kulkee paljon junia sekä Riihimäen että Keravan oikoradan kautta.

Kasvu ja vaikuttaminen -osasto 7.10.2024

Huomioita rautateiden tavaraliikenteen keskittymistä

Suomen rautateillä **suurimmat tavaraliikenteen käyttäjät ovat metsä-, metalli- ja kemianteollisuus**. Seuraavaksi muutamia nostoja merkittävistä rautateiden tavaraliikenteen keskittymistä, joihin panostamista tulee harkita.

Kokkolassa on pohjoismaiden suurin epäorgaanisen kemian tuotantokeskittymä. Myös muun muassa Oulussa on kemian teollisuutta. **Päärata on tärkeä kemian teollisuuden prosessi- ja tuotekuljetuksille**.

Äänekosken sellutehtaan vientikuljetukset suuntautuvat rautateitse Jyväskylän ja Tampereen kautta Helsingin Vuosaaren satamaan. **Jyväskylän ja Oriveden välinen rataoikaisu ja 2-raiteisuus toisi metsäteollisuuden kuljetusketjuihin toimitusvarmuutta**. Myös Rauman sataman kautta suuntautuva metsäteollisuuden vienti hyötyisi tästä investoinnista. Vaikka Kaipolassa tuotanto on lopetettu, Jämsänkoskelta kuljetetaan edelleen paperia Raumalle ja sieltä maailmanmarkkinoille.

Sotkamossa tuotetaan akkuteollisuuden tarvitsemia raaka-aineita ja niitä kuljetetaan myös rautateitse etelän ja lännen suuntiin.

Kemin biotuotetehdas on erittäin suuri investointi, joka lisää raakapuun kuljetuksia laajasti Suomesta ja Pohjois-Ruotsia myöten. Kun samaan aikaan raakapuun tuonti Venäjältä on päättynyt, se entisestään korostaa puunhankinta-alueen laajentamista Suomessa ja Ruotsissa. **Raakapuun kuljetukset tulevat käyttämään päärataa sekä itäisiä ratayhteyksiä**.

Rauman Suomen suurin sahainvestointi tulee lisäämään puuraaka-aineen kysyntää laajalta alueelta. Sahan vuosituotanto tulee olemaan 750 000 kuutiota mäntysahatavaraa. Suomesta hankitaan sahalle vuosittain noin 1,5 miljoonaa kuutiota tukkipuuta. Osa pitkämatkaisista puukuljetuksista soveltuu rautateille.

Pääratаa pitkin kuljetetaan säännöllisesti tehtaiden välisiä metalliteollisuuden tuotteita Raahesta jatkojalostukseen Hämeenlinnaan.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry