

Asia: VÄYLÄ/150/04.00/2023

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031, luonnos

Lausunnonantajan lausunto

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Investointiohjelma ei näkemyksemme mukaan kokonaisuutena kykene vastaamaan niihin tavoitteisiin, jotka Liikenne 12 -ohjelmassa on määritelty (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus). Tämä johtuu investointiohjelmaan liittyvistä reunaehdoista, joista keskeisin on käytettävissä oleva määrärahataso.

Sen sijaan reunaehtojen ja käytettävissä olevien resurssien puitteissa investointiohjelmassa on onnistuttu hyvin ja tasapainoisesti ottamaan huomioon investointiohjelmalle asetetut tavoitteet.

Vuoden takaiseen investointiohjelmaan verrattuna Venäjän hyökkäyssodan vaikutus näkyy nyt lausuttavana olevassa investointiohjelmassa monella tapaa.

Itäisen Suomen liikennevirtojen muutokset ovat vaikuttaneet mm. Saimaan kanavaan liittyvien hankkeiden poisjääntiin sekä itäisen Suomen rautatie- ja maantiehankkeiden merkityksen korostumiseen alueen teollisuudelle.

Rakentamisessa käytettävien panoshintojen nousu näkyy investointiohjelmaan osoitetulla määrärahalla käynnistettävissä olevien hankkeiden pienentyneenä määränä.

Ohjelmassa on myös nostettu esiin, että kaikkea kehittämiselle osoitettua rahoitusta ei ole sidottu hankkeisiin johtuen siitä, että erityisesti tavaraliikenteen kuljetusmäärissä ja kuljetusten suuntautumisessa on tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoden 2022 aikana Venäjän hyökkäyssodan seurauksena johtuvista toimintaympäristömuutoksista. Tämä on näkemyksemme mukaan järkevää ja mahdollistaa reagoimisen myöhemmin, kun tilanteen kehittyminen antaa siihen aihetta.

Venäjän hyökkäyssodalla on hyvin kauaskantoiset vaikutukset. Nykyisten päättäjien tulisi linjata, myös liikenteen kannalta, suhtautumisemme Venäjään ja sen merkitys tuleviin väyläinvestointeihin. Linjapäätöksellä on merkittäviä vaikutuksia huoltovarmuuteen ja maanpuolustukseen sekä Suomen ulkomaankaupan reitteihin. Päätös vaikuttaa myös uusien ratayhteyksien raidelevyteen ja Suomen kytkeytymiseen eurooppalaiseen raideverkkoon. Jos haluamme jossain kaukaisessakin

tulevaisuudessa olla osa eurooppalaista raideliikennejärjestelmää, tulee meidän ottaa tämä seuraavissa investointipäätöksissämme huomioon.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman liitteenä oleva ”Vaikutusten arviointi valtion väyläverkon investointi- ja suunnitteluohjelman laadinnassa” -dokumentti antaa erinomaisen kattavan kuvan vaikutusten perusteluista, käytetyistä painotuksista ja erilaisten vaihtoehtoisten tarkastelutapojen vaikutuksista kokonaisuuteen.

Rata- ja tiehankkeiden h/k-suhteiden eriparisuus nousee raportissa jälleen esiin. Investointiohjelman korin ratahankkeiden hyöty-kustannussuhde on 0,3 ja maantiehankkeiden hyöty-kustannussuhde 1,5. On kuitenkin tärkeää, että liikennejärjestelmä nähdään kokonaisuutena, jossa rautateillä on merkittävä rooli kulkutapamuutoksen ja erityisesti laaja-alaisten dynaamisten vaikutusten mahdollistajana.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelman Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Investointiohjelman muuttamiseen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen sisällä ei Rakennusteollisuudella ja INFRAlla ole kantaa. Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, jonka sisällä matka- ja kuljetukset koostuvat usein vähintään kahden eri liikennemuodon yhdistelmästä, minkä vuoksi kaikkia liikennemuotoja on kehitettävä tasapuolisesti.

Näkemyksemme mukaan kyse on pikemminkin siitä, että Suomessa olisi entistä suurempi tarve tarkastella väyläpolitiikan järjestelmätason muutosta, Suomen positioimista osaksi läntistä Eurooppaa ja sen liikenneverkkoja sekä kansallisen tason yhteysvälikohtaisten pääväylien identifioimista ja niiden palvelutason kunnianhimoista tasonnostoa.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Rakennusteollisuuden ja INFRA:n mielestä liikenneverkon strategisen tilannekuvan rinnalle olisi hyvä saada vielä nykyistäkin 12 vuotista suunnitelmaa ylemmän tason strateginen kuva tulevaisuuden väyläverkoista, jossa olisi määritelty maamme keskeisimmät pääväylät, niiden palvelullinen tavoitetaso ja suunnitelma palvelutason saavuttamisen tavoiteaikataulusta.

Strateginen väyläverkko olisi tavoitteellinen kuvaus Suomen aluekeskukset pääkaupunkiin, keskeisiin vientisatamiin ja pohjoisen Suomen läntisille rajanylityspaikoille yhdistävistä vähintään nelikaistaisista maanteistä ja kaksiraiteisista rautateistä.

Näkemyksemme mukaan nyt lausuttavana olevalla 8-vuotisella investointiohjelmalla käytännössä toteutettaisiin pala palalta tätä ylemmän tason strategista väyläverkkoa.

Tätä edistääkseen Rakennusteollisuus ja INFRA yhdessä muiden elinkeinoelämän järjestöjen kanssa julkaisivat syksyllä 2022 Elinkeinoelämän Väylävision 2050, jossa on otettu kantaa yllä esitettyihin seikkoihin.

Väylävision toteuttamisen aloittaminen edellyttää kaikkiin liikennemuotoihin osoitettujen määrärahojen merkittävää tasonnostoa, uusien rahoitusmallien ja -lähteiden hyödyntämistä sekä väyläinvestointien käsittelyn erottamista valtion talousarvion käyttömenoista erityisesti visiohankkeiden osalta. Erityisesti tulevilla hallituskaudella valtionyhtiöiden myyntituottojen käyttäminen väylähankkeiden rahoittamiseen on perusteltua.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?

Rakennusteollisuus RT, INFRA ry ja sen alueyhdistykset ovat nimenneet mm. seuraavat yhteysvälit ja hankkeet, joita tulisi lähivuosina edistää.

- Maanteiden pääväyläverkoston palvelutason parantaminen lisäämällä nelikaistaisia osuuksia erityisesti

o Valtatie 3 Tampereen ja Vaasan välillä

o Valtatie 4 Lusin ja Oulun välillä

o Valtatie 5 Lusin ja Kuopion välillä ja edelleen Iisalmen kautta pohjoiseen

o Valtatie 6 Koskenkylän ja Taavetin välillä sekä Imatran ja Joensuun välillä

o Valtatie 8 Turun ja Oulun välillä

o Valtatie 19 Seinäjoki - Lapua - Kauhava

- Pääratojen palvelutason ja välityskyvyn nostaminen lisäämällä kaksiraiteisia osuuksia erityisesti

o Pääradalla Helsingin ja Oulun välillä / Suomiradan edistäminen

o (Rantaradalla) / Turun tunnin junan edistäminen

o Karjalan radalla, erityisesti Luumäki - Imatra kaksoisraiteen loppuun saattaminen

o Savon radalla

o Seinäjoki-Vaasa ratayhteyden parantaminen

- Muita esiin nousseita kohteita

o Turun kehätie

o Valtatie 15 Kouvola-Kotka

o Valtatie 26 Taavetti-Hamina

o Maantie 387 Lappeenranta - Vaalimaa

o Tie 6031 Halli – Jämsä

o Vaasan Satamatien yleissuunnitelma

o Vaasan yhdystien kehittäminen

o Valtatie 18 Seinäjoki-Laihia välin kehittämissuunnittelu

o Kantatie 67 Ilmajoki-Seinäjoki välin tiesuunnittelu

o Maantie 661 Pöntäne-Isojokitie hankkeen loppuun saattaminen

- o Giga-Vaasan teollisuusraide ja uusi liikennepaikka
- o Suupohjan radan parantaminen
- o Lielähti-Lakiala rataosuuden ratasuunnittelu

- o Saimaan tavaraliikenteen kehittäminen kokonaisuudessaan (vesiväylä)
- o Vaasan satamaväylän leventäminen ja syventäminen
- o Kaskisten satamaväylän syventäminen
- o Pohjanmaan satamien (Pietarsaaren, Vaasan ja Kaskisten) merkityksen tunnistaminen

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

On erittäin tärkeää, että tuleva hallitus sitoutuu Liikenne 12 -ohjelmaan kokonaisuudessaan.

Investointiohjelman ja koko Liikenne 12 -suunnitelman uskottavuus liikennepolitiikkaa ohjaavana työkaluna ja dokumenttina toteutuu ainoastaan siinä tapauksessa, jos eduskunta ja maan hallitus sitoutuvat Liikenne 12 -suunnitelman ja investointiohjelman tavoitteisiin ja rahoitustasoon.

Maan hallituksen tekemät kehyspäätökset ja vuosittaiset talousarviopäätökset eivät saa jäädä jälkeen Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyistä ja parlamentaarisesti hyväksytyistä määrärahatasoista.

Lausuttavana olevan investointiohjelman perusteluissa nostetaan selvästi esiin, että väyläverkoston kunnossapidon ja kehittämisen tarpeet ovat moninkertaiset käytettävissä oleviin resursseihin nähden. Tästä kertoo myös laaja listaus hankkeista, jotka eivät mahtuneet investointiohjelman koreihin 1A tai 1B sekä eri tahojen aiemmissa lausunnoissa esiin nostamat hankkeet.

Investointiohjelmassa on ansiokkaasti nostettu esiin hankkeet, joille on potentiaalia saada CEF-rahoitusta. Rakennusteollisuuden ja INFRAn näkemyksen mukaan näitä hankkeita tulisi erityisesti edistää ja allokoita tuen myötä säästyneet määrärahat investointiohjelman muihin hankkeisiin. On erittäin tärkeää, että maamme liikennejärjestelmän kehittäminen ja EU:n päätöksenteko TEN-T verkkojen ja niihin liittyvien rahoitushakujen osalta synkronoidaan, jotta meillä olisi esittää riittävästi kansallisesti merkittäviä etukäteen varmistettuja tukikelpoisia hankkeita oikea-aikaisesti tuleviin rahoituskerroksiin nähden. Myös sotilaallisen liikkuvuuden (Military Mobility) rahoituspaketin hyödyntämiselle on tulevan NATO-jäsenyyden myötä otollinen hetki.

Venäjän hyökkäyssota on johtanut infrarakentamisen kustannustason voimakkaaseen nousuun. Käytännössä tämä on tarkoittanut, että käynnissä olevien hankkeiden loppuun saattamista on jouduttu rahoittamaan lisäbudjettien kautta. Samalla se on pienentänyt tulevien hankkeiden rahoitustasoa. Perusväylänpidon määrärahasissa on Liikenne 12 -ohjelmassa otettu huomioon kustannustason nousu. Myös kehittämisinvestointien osalta tulisi toimia vastaavalla tavalla ja mahdollistaa tärkeiden hankkeiden toteuttaminen huolimatta kustannustasossa tapahtuvasta noususta, mikä aikaa myöten joka tapauksessa tulee tapahtumaan.

Elinkeinoelämän Väylävisiossa 2050 on nostettu esiin neljä kokonaisuutta, jotka tulisi ohjata maamme liikenneverkkojen kehittämistä.

1. Liikenne 12 -ohjelman mukaisen riittävän perusväylänpidon (1,4 mrd. €/v) ja kehittämisinvestointien (600 milj. €/v) rahoituksen turvaaminen ja molempien sitominen kustannustason nousua seuraavaan indeksiin.
2. Nykyisten pääväylien palvelutason nosto vastaamaan nykyisiä ja tulevaisuuden tarpeita. Nelikaistaisten päätteiden ja kaksiraiteisten pääraitojen osuuden johdonmukainen kasvattaminen.
3. Digitalisaation hyödyntäminen liikenteen ja logistiikan ohjauksessa, jotta nykyisestä väyläverkosta saataisiin mahdollisimman tehokas.
4. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraktuurin rakentamisen varmistaminen erityisesti raskaan liikenteen osalta ja niillä alueilla, joilla jakeluinfraktuuri ei synny kaupallisesti.

Syrjö Paavo
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry