

Asia: VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Lausunnonantajan lausunto

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 - suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.

Osana Liikenne 12 -suunnitelmaa valtion rahoitusohjelma asettaa tiukat raamit ohjelmakokonaisuudelle ja siihen sisältyvien suunnittelun, investointien ja perusväylänpidon toimien rahoittamiselle.

Näiden taloudellisten raamien puitteissa ohjelmakokonaisuus toteuttaa varsin hyvin sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia.

On kuitenkin välttämätöntä nostaa esiin, että voimakkaasti alimitoitettu rahoitus vie pohjaa pois liikennejärjestelmän kunnossa pitämiseltä ja erityisesti kehittämiseltä, minkä myötä Liikenne 12 - suunnitelman tavoitteet ja linjaukset eivät käytännössä voi toteutua.

Liikenne 12 -suunnitelma siihen sisältyvine tavoitteineen ei yksinkertaisesti kohtaa suunnitelmalle osoitetun rahoitusohjelman kanssa. Ongelmaa korostaa myös se, että Liikenne 12 -suunnitelma ei ole, etenäkään rahoituksen osalta, sitova. Tämä sotii vahvasti koko Liikenne 12 -suunnitelman perimmäistä tavoitetta, pitkäjänteisyyttä, vastaan.

Alimitoitetuilla määrärahoilla on vakavia ja kauaskantoisia vaikutuksia väyläverkostoille, yksittäisille kansalaisille, elinkeinoelämälle, julkiselle- ja kansantaloudelle sekä Suomen kokonaisturvallisuudelle.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Priorisointi (1. liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, 2. vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto, 3. liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet) on perusteltu ja priorisoinnin vaikutukset maanteille, radoille ja vesiväylille on esitetty kattavasti ja kuvattu ymmärrettävästi.

Alimitoitettu rahoitusohjelma näkyy perusväylänpidon suunnitelmassa erityisesti päällystettyjen teiden korjauksessa sekä maanteiden ja ratojen parantamisessa vuosien 2027–2029 aikana. Näihin väylänpidon tuotteisiin kohdistetut määrärahat putoavat prosentuaalisesti eniten; päällystettyjen teiden korjauksessa noin 40 %, teiden parantamisessa yli 60 % ja ratojen parantamisessa 97 %.

Vuodesta 2030 eteenpäin Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelmaan sisältyy perusväylänpidon rahoitustason nousu 300 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasoon verrattuna, mutta rahoitusohjelma ei sido tulevaa hallitusta, ja lisärahoituksen toteutuminen näyttää hyvin epävarmalta.

Hiukan esitettyä tasaisempi rahoituksen pienentäminen eri tuoteryhmien välillä ei johtaisi esimerkiksi niin suureen päällystysmäärien romahtamiseen vuosille 2027–2029 kuin nyt on ilman lisärahoitusta käymässä.

T&k-rahoituksen tason nostaminen nykyisestä olisi myös perusteltua.

Kansainväliset tutkimukset osoittavat, että rakentamisen tuottavuuskehitys on jäänyt vuosikymmenten ajan selvästi jälkeen muusta taloudesta. Koska rakentaminen on yksi kansantalouden suurimmista investointikohteista, pienetkin tehokkuusparannukset tuottavat suuria hyötyjä. Tutkimusten mukaan kehityspotentiaalia liittyy etenkin digitalisaatioon, datan hyödyntämiseen, materiaalitehokkuuteen, teollisiin rakentamismenetelmiin, automaatioon sekä hankinta- ja projektimalleihin.

Nyt ehdotetun TKI-rahoituksen lisäksi Rakennusteollisuus ja INFRA ehdottavat seuraavalle hallituskaudelle erillistä 6 M€ T&K-ohjelmaa, joka mahdollistaisi uusien innovaatioiden ja tehokkuusparannusten myötä syntyneiden säästöjen myöhemmän kohdentamisen muille perusväylänpidon tuotteille.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Suunnitteluohjelmassa esitetystä kuvasta 5. Maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2026, näkyy selvästi nykyinen maantieteellinen kahtiajako, jossa Itä-Suomen kehittäminen on jäänyt jälkeen Etelä- ja Länsi-Suomeen nähden. Mikkelin itäpuolelta ei löydy yhtään maanteiden suunnittelukohdetta. Rataverkon osalta itäinen Suomi on paremmin edustettuna.

Koko maan asuttuna pitäminen ja elämisen sekä liikkumisen edellytyksistä huolehtiminen on erityisen tärkeää koko valtakunnan kannalta jo pelkästään kokonaisturvallisuuden, huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen näkökulmista.

Kokonaisturvallisuuteen liittyy myös eurooppalaisen raideleveyden edistäminen, jota ollaan nyt suunnittelemassa välille Tornio - Haaparanta - Kemi. Suunnittelun jatkaminen Rovaniemelle, Ouluun ja edelleen etelään päärataa myöten palvelisi koko EU:n tavoitteita. Suunnittelulle olisi lähtökohtaisesti myös mahdollista hakea tukea seuraavasta CEF-rahoitusohjelmasta (CEF III).

Kolmantena edistettävänä suunnittelukokonaisuutena Rakennusteollisuus ja INFRA nostavat esiin Suomesta meren poikki etelään ja länteen johtavien kiinteiden yhteyksien selvittämisen.

Kasvun ja kokonaisturvallisuuden pitkän aikavälin varmistamiseksi tarvitsemme 2050-luvulle ulottuvan liikennevision, joka kattaa myös kiinteiden yhteyksien rakentamisen Suomen ja muun Euroopan välille.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Seuraavaan investointiohjelmaan Rakennusteollisuus ja INFRA esittävät harkittavaksi, että investointien hankekokoihin kiinnitettäisiin huomiota, jotta uudistetun hankintalain tavoitteet hankkeiden jakamisesta osiin toteutuisivat. Tarkoituksenmukaisten hankekojen avulla pystytään varmistamaan, että Väyläviraston sekä EVK:ten investointihankkeet antavat yhä suuremmalle yritysjoukolle mahdollisuuden osallistua tarjouskilpailuihin.

Riittävän laaja ja maantieteellisesti kattava urakoitsijakunta hyödyttää julkista tilaajaa ja koko kansantaloutta.

Kohtuullisemmat hankekoot yhdistettynä nykyistä mallia keskitetymppään hankintojen ja toteutuksen ohjaamiseen mahdollistaisivat koko maan kattavien yhtenäisten toimintatapojen käyttöönoton perusväylänpidon ja investointien tuotteiden hankinnassa ja toteutuksessa.

Palveluntarjoajien kannalta mahdollisimman tasaisena ja ennakoitavana pysyvä tuotanto on keskeinen tekijä, minkä avulla palveluntarjoajat voivat varmistaa omien resurssiensa riittävyyden ja osaamistason.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmakokonaisuuden esittäminen yhtenä kokonaisuutena on hyvä asia.

Se helpottaa kokonais kuvan luomista ja antaa paremman ymmärryksen eri osien (perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma) keskinäisriippuvuuksille.

Kokonais kuvan parempi hahmottaminen auttaa lisäämään sidosryhmien ja poliittisten päätöksentekijöiden ymmärrystä pitkäjänteisemmän liikennepolitiikan välttämättömyydestä ja alimitoitettun rahoitusohjelman vaikutuksista perusväylänpidolle, suunnittelulle ja investoinneille ja sen myötä koko väyläinfrastruktuurin omaisuudenhallinnalle ja kehittämiselle.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ohjelmakokonaisuus on hyvin ja ymmärrettävästi laadittu. Väyläviraston asiantuntijoiden työ ohjelmakokonaisuuden laatimisessa ja koostamisessa ansaitsee kiitoksen.

Ohjelmakokonaisuus ja siihen sisältyvät osat (perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma) ovat yksityiskohtaisia ja perusteltuja.

Asioita on tarkasteltu useista eri näkökulmista ja esimerkiksi erot erilaisissa painotuksissa ja niiden vaikutuksissa perusväylänpidon priorisointeihin toimenpiteisiin sekä suunnittelu- ja investointiohjelmiin päätyneisiin hankkeisiin on tuotu hyvin esiin.

Liikenne 12 -suunnitelma ei tällä hetkellä kuitenkaan toivotulla tavalla palvele elinkeinoelämän sille asettamaa tavoitetta liikennepolitiikan pitkäjänteisyydestä.

Lääkkeet Liikenne 12 -suunnitelman pitkäjänteisyyden lisäämiseksi ovat suunnitelman sitovuuden vahvistaminen ja riittävien taloudellisten resurssien allokoiminen suunnitelman toteuttamiseksi.

Ohjelmakokonaisuuden merkitystä korostaa se, että liikenteellinen saavutettavuus on Suomelle samanaikaisesti liikenne-, talous-, alue- ja turvallisuuspolitiikkaa. Jotta liikennejärjestelmä toimisi Suomessa, on kehitettävä yhtä aikaa kolme pilaria:

1. alueellinen saavutettavuus
2. kansallinen saavutettavuus
3. kansainvälinen saavutettavuus.

Alueellisen saavutettavuuden turvaaminen aloitetaan nostamalla perusväylänpidon rahoitus tasolle, jossa väyläverkon korjausvelan kasvu pysähtyy ja sen jälkeen sitomalla rahoitustaso indeksiin.

Kansallinen saavutettavuus turvataan varmistamalla riittävä rahoituspohja liikenneverkon modernisointiin nykyisiä ja tulevaisuuden tarpeita vastaaviksi, sujuviksi ja tehokkaiksi liikennekäytäviksi, jossa päätiet ovat nelikaistaisia ja pääradat kaksiraiteisia.

Kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen edellyttää meri- ja lentoliikenteen ohella pitkän tähtäimen strategiaa kiinteistä kansainvälisistä yhteyksistä, jossa tunnistetaan priorisoidut yhteydet, niiden yhteiskunnalliset hyödyt sekä rahoitus- ja toteutusmallit – huomioiden myös yhteistyön Pohjoismaiden ja Baltian kanssa sekä EU- ja Nato-rahoituksen mahdollisuudet.

Syrjö Paavo
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry