

PSy

19.2.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

VN/7835/2019

Rakennusteollisuus RT ry:n ja INFRA ry:n lausunto luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry kiittävät mahdollisuudesta lausua luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi ja toteavat lausuntonaan seuraavaa.

Suunnitelman tavoitteet, keskeisin merkitys ja toteutumisen edellytykset

Liikennepolitiikan pitkäjänteisyys on ollut infra-alan palveluntarjoajien ja muun elinkeinoelämän tavoitteena jo pitkään. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteutumiselle on aikaisempaa selvästi paremmat mahdollisuudet, mikä on erinomainen lähtökohta.

Pitkäjänteisyyden toteutuminen edellyttää kuitenkin erittäin vahvan joko lainsäädännöllisen tai poliittisen sitoutumisen valmisteilla olevaan ohjelmaan. Lausunnolla olevassa suunnitelmaversiossa liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarisen tavoitteisiin ja toimenpiteisiin sitoutumisen merkitystä olisi mahdollista nostaa näkyvämmiin esiin ja korostaa etenkin, kun suunnitelman ja rahoitusohjelman toteutumisen on todettu olevan riippuvainen kehys- ja talarviopäätöksistä.

Parhaassa tapauksessa suunnitelma toimii nykyistä ja tulevia hallituksia vahvasti sitovana ja liikennepolitiikkaa ohjaavana dokumenttina, mutta huonoimmassa tapauksessa tulevat hallitukset eivät sitoudu liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, sen tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, vaan käytännössä palaavat vanhaan malliin tehden omaa suunnitelmasta poikkeavaa ja hallituskausittain vaihtuvaa liikennepolitiikkaa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ytimen muodostaa kolmitasoinen malli.

1. Jatkuvasti päivittyvän ja kehittyvän STRATEGISEN TILANNEKUVAN avulla on tarkoitus varmistaa suunnitelman tavoitteiden ja liikenneverkon kehittämiseksi asetettujen kriteerien toteutuminen.
2. Väyläviraston laatiman SUUNNITTELUOHJELMAN avulla strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta laaditaan pitkäjänteinen polku liikennehankkeiden suunnittelusta niiden toteutukseen.
3. Suunnitteluohjelman pohjalta Väylävirasto laatii INVESTOINTIOHJELMAN seuraavaksi 6–8 vuodeksi, mikä konkretisoi suunnitteluohjelman sisältämien hankkeiden toteuttamisjärjestyksen ja rahoituksen.

Rakennusteollisuuden ja INFRA:n näkemyksen mukaan tämä kolmitasoinen malli on koko liikennejärjestelmäsuunnitelman, sen tavoitteiden ja pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteutumisen ydin.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Tämän erinomaisen kolmiportaisen mallin toteutuminen edellyttää kuitenkin joko lainsäädäntöön tai erittäin vahvaan parlamentaariseen yhteisymmärrykseen perustuvan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sitoutumisen.

Liikennejärjestelmän rahoitus – rahoituksen suuntaaminen ja rahoituslähteetRahoitustaso

Suunnitelman mukaan parlamentaarinen ohjausryhmä on asettanut valtakunnallisen liikennejärjestelmän rahoitustason yleiseksi tavoitteeksi, että rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta. Tavoite on erinomainen.

Suunnitelmaan kirjattujen rahoitustasojen myötä tämä tavoite ei kuitenkaan toteudu. Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan Suomen BKT vuonna 2019 oli 240,6 mrd. €. Vuodelle 2021 osoitettu rahoitustaso on 2 053 milj. €, mikä on 0,85 prosenttia vuoden 2019 BKT:sta.

Tavoitteen, prosentti bruttokansantuotteesta, pitäisi näkyä suunnitelmaan sisältyvissä määrärahatasoissa konkreettisesti. Vähintäänkin nykyisen kehyskauden päätyttyä, vuodesta 2025 lukien, tulisi määrärahatasoon tehdä satojen miljoonien eurojen korotus. Tämä olisi kunnianhimotasoltaan oikeasuuntainen viesti Suomen tavoitteista pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi.

Rahoituksen suuntaaminen ja painotukset

Liikennejärjestelmän rahoituksessa näkyy erittäin voimakas raidepainotus. Raideliikennehankkeet ovat erinomaisia hankkeita, jotka mahdollistavat investointien myötä syntyvät dynaamiset vaikutukset ja edistävät vihreää siirtymää.

Maantieverkoston osalta määrärahataso jää valitettavan vaatimattomaksi.

Suomen tapaisessa harvaan asutussa ja pinta-alaltaan laajassa maassa pelkkä rataverkko ei yksinään kykene palvelemaan henkilö- eikä tavaraliikennettä, vaan vaatii rinnalleen kattavan, hyväkuntoisen ja jatkuvasti kehitettävän maantieverkon. Maantieverkkoa käyttää noin 90 prosenttia maan henkilöliikenteestä ja 70 prosenttia tavaraliikenteestä.

Perusväylänpito

Perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso on noin 1,4 mrd. € vuodesta 2025 lähtien. Lisäksi kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen kustannustason nousu (~2,5 % vuodessa). Perusväylänpidon rahoitustasoa nostamalla vähennetään väyläverkkoihin sitoutunutta korjausvelkaa suunnittelukaudella 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon.

Perusväylänpidon määrärahan nostaminen sekä kustannustason nousun vuosittainen huomioon ottaminen määrärahoissa on erinomainen asia.

Perusväylänpidon arvioidussa vuosittaisessa määrärahatasossa on vuosien 2023 ja 2024 kohdalla hälyttävä pudotus. Vuodesta 2022 vuoteen 2023 määrärahataso laskee 16 prosenttia ja vuoteen 2024 (verrattuna vuoteen 2022) 9 prosenttia. Tämä ei edistä pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa eikä tue alan palveluntarjoajien tasaista tuotantoa. Infra-alan palveluntarjoajien keskuudessa tämä mm. vaikeuttaa resurssien tehokasta allokoointia ja yritystoiminnan pitkän aikavälin suunnittelua. Määrärahatason tulisi pysyä vähintään 1,4 mrd. eurossa myös vuosina 2023 ja 2024.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Kehittämisinvestoinnit

Suunnitelman mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä noin 6,1 mrd. €. Keskimäärin kehittämisen rahoitusta on käytössä noin 500 M € vuodessa.

Vuosina 2015–2017 liikenneverkon kehittämisinvestointeihin käytettiin noin 580 M € vuodessa. Suunnitelman myötä liikenneverkon kehittämisen määräraha putoaisi 14 % vuoden 2015–2017 tasosta.

Suunnitelmassa todetaan, että liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan suuremmat kuin käytettävissä oleva rahoitus. Esimerkiksi pelkästään maanteiden pääväylien merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2–3 mrd. euroa seuraavan noin 10 vuoden aikana. Maanteilla on noin 200 tiekilometrillä kaikkein merkittävämpiä puutteita palvelutason sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta.

Kehittämisinvestointien rahoituksesta rautateille kohdennetaan 51 % (3,09 mrd. €) ja maanteille 45 % (2,7 mrd. €). Uusien kehittämisinvestointien osalta rahoitusta kohdennetaan rautateille 54 % (1,76 mrd. €) ja maanteille 42 % (1,37 mrd. €).

Kehittämisinvestointien alhainen rahoitustaso näkyy erityisesti maantieverkolla. Uusille maantieverkon kehittämisinvestoinneille on suunnittelukaudella 2023–2032 varattu keskimäärin 114 M € vuodessa. Tämä on aivan liian vähän eikä käytännössä mahdollista yhdenkään suuremman väylähankkeen aloittamista ja normaalia läpimenoaikaa.

Myös maanteiden pienten parantamisten kustannukset suunnittelukaudella ovat vaatimattomat, keskimäärin 46 M € vuodessa. Tästä välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin käytetään 20–25 M € vuodessa, liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin 5–10 M € vuodessa, kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin 10 M € vuodessa ja liityntäpysäköintiin yleisesti 2–5 M € vuodessa.

Välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin suunnitellaan käytettävän ainoastaan noin kaksinkertainen summa kuin suunnitellaan käytettäväksi kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on tärkeä ja kannatettava tavoite ja sillä on positiivisia vaikutuksia niin kansanterveyteen kuin ilmastomuutoksen torjuntaan. Kevyen liikenteen edistämiseen on tärkeää kohdistaa riittävä määräraha.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahan vertaaminen välttämättömien alueellisten elinkeinoelämän kohteiden edistämisen määrärahaan tuo kuitenkin hyvin esiin sen epäsuhtaan, joka suunnitelman tavoitteiden ja käytettävissä olevien määrärahojen välillä vallitsee. Välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin on löydettävä esitettyä huomattavasti suurempi rahoitus.

Kehittämisinvestointeihin varattu määräraha on tarpeeseen nähden aivan liian pieni. Ainakin yksi samaa aihetta viime vuosien aikana selvittänyt parlamentaarinen työryhmä päätyi esittämään kehittämisinvestointien rahoitustasoksi miljardi euroa vuodessa eli kaksinkertaisen summan nyt esitettyyn 500 M €/v nähden.

Suunniteltu rahoitustaso ei myöskään voi olla summaltaan vakio. 500 M € on suunnitelman viimeisenä vuotena, vuonna 2032, ostoarvoltaan aivan toista luokkaa kuin suunnitelman ensimmäisenä vuotena, vuonna 2021. Kehittämisinvestointien rahoituksen on seurattava kustannustasossa tapahtuvia muutoksia aivan samalla analogialla kuin perusväylänpidon osalta on kaavailtu. Jos kustannustason nousuna pidetään

Lausunto

PSy

19.2.2021

perusväylänpidon rahoituksen yhteydessä mainittua 2,5 prosenttia, pitäisi kehittämisinvestointien rahoitustason vuonna 2032 olla yli 650 M € lähtötason ollessa 500 M € vuonna 2021.

Vuoden 2024 osalta suunnitelman rahoitustasossa on lähes neljänneksen pudotus vuoteen 2023 verrattuna. Näin suuret vaihtelut määrärahoissa eivät tue suunnitelman tavoitteita pitkäjänteisestä liikennepolitiikasta eivätkä tue alan palveluntarjoajille tärkeää tasaista tuotantovolyymiä.

Rakennusteollisuus ja INFRA ilmaisevat painavan huolensa aivan liian alhaisen ja kunnianhimottoman investointitason vuoksi. Erittäin huolestuttavana pidämme suunnitelman linjausta, jonka mukaan liikenneverkon uusia kehittämissankkeita tehdään, kun se on ainut mahdollisuus valtakunnallisesti merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa.

Tämä on kestävä lähtökohta. Väyläinvestointeja tehdään, jotta niiden avulla parannettaisiin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, luotaisiin mahdollisuuksia kaupunkien ja kaupunkiseutujen kehittymiselle ja tarjotaisiin ihmisille parempia liikkumismahdollisuuksia. Investoinnin luonteeseen kuuluu, että siihen käytettävälle määrärahalle saadaan tuottoa. Investoinnit edistävät kansantalouden kasvua. Nyt suunnitelmaan kirjatut ”pakon edessä” tehtävät toimenpiteet ovat pikemminkin päivitystoimenpiteitä eivätkä suinkaan investointeja.

Vähintäänkin nykyisen kehyskauden päätyttyä vuodesta 2025 lukien investointien määrärahasoon tulisi tehdä satojen miljoonien eurojen korotus ja jatkossa ottaa huomioon rakennuskustannusten nousu. Pitkän aikavälin tavoitteeseen, prosentti bruttokansantuotteesta, päästäisiin kohdistamalla perusväylänpitoon suunniteltu 1,4 mrd. € vuodessa ja kehittämisinvestointeihin 1,0 mrd. € vuodessa. Tämä olisi kunnianhimotasoltaan oikeasuuntainen viesti Suomen tavoitteista pitkäjänteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi.

Liikenneverkon rahoituspohjan laajentaminen

Suunnitelman mukaan valtio kantaa jatkossakin päävastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Samalla on havaittu tarve laajentaa rahoituspohjaa ja sitoa esimerkiksi liikennehankkeista hyötyvät mukaan hankkeiden rahoitukseen. Ulkopuolista rahoitusta odotetaan mm. EU:lta, kaupungeilta ja kunnilta sekä yksityisiltä hyötyjiltä, esimerkiksi teollisuudelta.

Lähtökohtaisesti tämä on hyvä ja kannatettava tavoite. On myös tärkeää selväsanaisesti tuoda esiin, että mahdollinen rahoituspohjan laajentaminen tarkoittaa lisärahoitusta tässä suunnitelmassa esitettyihin lukuihin eikä tällä ole tarkoitus korvata normaalia budjettirahoitusta.

Lisäksi on tärkeä ottaa huomioon, ettei uusien rahoituslähteiden käyttäminen johda tilanteeseen, jossa näiltä uusilta rahoittajatahoilta häviää mahdollisuudet ja kyky pitää kiinni omista investointisuunnitelmistaan tai lainsäädännöllä niille säädetyistä muista tehtävistä.

Yhteisrahoitusmalli

Suunnitelman mukaan valtio varaa 2–100 M € vuodessa kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämiseen vuosina 2021–2032 (yhteensä noin 687 M €) MAL-kaupunkiseuduilla. Rakennusteollisuus ja INFRA pitävät tärkeänä, että yhteisrahoitusmalli säilytetään yhtenä työkaluna liikennehankkeiden rahoituksen työkalupakissa ja että siihen on suunnitelmassa varattu rahoitusta.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Etenkin kaupungit ja kunnat ovat ilmaisseet huolensa pitää kiinni omista tärkeistä elinvoimainvestoinneistaan, mikäli ne kategorisesti velvoitetaan osallistumaan aiemmin valtion kokonaan rahoittamiin liikenneverkon kehittämisinvestointeihin.

Yhteisrahoitusmallin osalta linjataan, että valtion osallistuminen tällaisiin yhteisrahoitushankkeisiin määritellään euromääräisenä maksimina sopimuksissa sekä prosentuaalisena kustannusosuutena (30 % / 50 % / 50 %).

Rakennusteollisuus ja INFRA eivät kannata yllä mainittua kustannusosuuden kategorista linjaamista. Kukin hanke on yksilöllinen, minkä vuoksi myös rahoitusosuudet rahoittajaosapuolten välillä pitää kyetä neuvottelemaan yksilöllisesti. Hankkeet sijaitsevat eri puolilla maata ja niistä saatava hyöty vaihtelee rahoittajaosapuolten välillä hankekohtaisesti. Myös kaavailtujen rahoittajaosapuolten taloudellisessa kantokyvyssä on eroja, mikä on tarpeen ottaa huomioon yhteishankkeista neuvoteltaessa.

Suuret raideliikennehankkeet

Suunnitelmaan on otettu erikseen kappale koskien suuria raideliikennehankkeita (Turun tunnin junaa, Suomirataa ja Itäisen suunnan rataa) ja niiden rahoitusta. Hankkeiden suunnittelu, rakentaminen ja rahoitus on suunniteltu tehtäväksi tätä tarkoitusta varten perustettavien hankeyhtiöiden kautta.

Hankeyhtiöiden käyttäminen näihin Suomen kannalta keskeisiin raideliikennehankkeisiin on perusteltua. Rahoituksen irrottaminen normaalista budjettirahoituksesta on myös perusteltua, sillä yksikin näistä kolmesta hankkeesta käytännössä söisi kaikki käytettävissä olevat kehykseen sisältyvät määrärahat usean vuoden ajaksi.

Suurten raideliikennehankkeiden rahoittamiseksi on laadittu erilaisia suunnitelmia viime vuosina istuneiden työryhmien toimesta.

EU:sta saatavan rahoituksen lisäksi kaupunkien ja kuntien omistaman maan arvon nousun myötä realisoituvaa tuottoa on suunniteltu käytettävän näiden hankkeiden rahoittamiseen. Kuten edellä yhteisrahoitusmallissa, kaupunkien ja kuntien mahdollisuuksiin allokoida maan arvon noususta realisoituvaa tuottoa raideliikennehankkeiden rahoittamiseen on syytä suhtautua varauksellisesti. Ratojen vaikutusalueille laajenevan kaupungin infrastruktuurin ja muiden palveluiden rakentaminen edellyttää myös kaupungeilta suuria pääomia, joita maan arvon nousulla on suunniteltu katettavan.

Näiden raideliikennehankkeiden vahva edistäminen ja mahdollisimman pikainen rakentaminen on kuitenkin erittäin merkittävää koko kansantalouden kasvun kannalta. Kyseiset raideliikennehankkeet tuovat talouteen tarvittavaa dynamiikkaa ja luovat Helsingin, Turun ja Tampereen välille todellisen kasvukolmion sekä mahdollistavat myös Itä-Suomen kytkemisen osaksi kasvua.

Infra-alan palveluntarjoajien näkökulmasta on tärkeä saada mahdollisimman pikaisesti tietoa hankkeiden suunnittelu ja rakentamisaikatauluista sekä hankkeiden keskinäisestä järjestyksestä. Mitä tasaisempaan suunnittelun ja rakentamisen kapasiteetti pystytään pitämään, sitä paremmin alan palveluntarjoajat kykenevät valmistautumaan hankkeisiin varmistuen käyttöönsä tarvittavat resurssit ja tarvittavan osaamisen.

On myös tärkeää, että kaikenkokoisilla urakoitsijoilla on mahdollisuus osallistua näiden hankkeiden tarjouskilpailuihin. Tasainen volyyymi ja riittävä kilpailu leikkaavat kysyntähuippuja ja varmistavat riittävän kilpailun toteutumisen.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Suunnittelun ja rakentamisen tasainen volyyymi ja mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tiedossa oleva hankkeiden keskinäinen rakentamisjärjestys sekä kunkin hankkeen karkeakin aikataulu mahdollistavat paremman valmistautumisen EU:n CEF-rahoitushakuun ja EU-rahoituksen saannon maksimoimiseen.

EU-rahoitus

Suunnitelmaluonnoksessa on käsitelty kattavasti eurooppalaisia liikenneverkkoja ja EU-rahoitusta. EU-rahoituksen saannolle asetetaan aiempaa kunnianhimoisemmat tavoitteet ja yhteistyötä alan eri toimijoiden kanssa halutaan lisätä, mitä voidaan pitää positiivisena kehityssuuntana.

On erittäin tärkeää, että Suomi ottaa aktiivisemman osan vaikuttamisessa yhteiseen eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan, TEN-T -asetuksen uudistukseen sekä CEF-kriteereihin.

Suunnitelmassa linjataan, että valtio suhtautuu TEN-T -verkkojen laajentamiseen maanteiden osalta kielteisesti. Rakennusteollisuuden ja INFRA:n näkemyksen mukaan Suomen tulisi kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan siihen, että meille kansallisesti keskeisten ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon jo kuuluvien maanteiden mahdollisuudet saada EU-rahoitusta olisivat jatkossa nykyistä paremmat. Tällä hetkellä CEF-rahoituksen saaminen kansallisiin maantiehankkeisiin on käytännössä mahdotonta.

Pohjanmeri-Baltia -ydinverkkokäytävän jatko Oulun kautta Ruotsin rajalle lisää merkittävällä tavalla tukeliikenteen raideliikennehankkeiden määrää Suomessa. Kansallisesta näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää varmistaa, että ehdotettu ydinverkkokäytävän jatko pysyy esityksissä loppuun saakka.

Ydinverkon ja kattavan verkon osalta suunnitelmassa todetaan, että TEN-T -suuntaviiva-asetuksen kriteerit täyttyvät Suomen osalta pääosin. Kuitenkin liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on todettu, että esimerkiksi ydinverkkoon kuuluva vt 4 täyttää TEN-T -suuntaviiva-asetuksen kriteerit ainoastaan 40-prosenttisesti.

Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa on tärkeää pitää huoli myös kattavasta ja palvelutasoltaan riittävästä maantieverkosta. Tästä syystä ei ole perusteltua, että suunnitelmassa todetaan Suomen suunnittelevan poikkeushakemuksen tekemistä EU-komissiolle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuraavan päivityksen yhteydessä vuonna 2024.

Poikkeushakemusta suunnitellaan perusteltavan vt 4:n alhaisella hyöty-kustannussuhteella. Suunnitelmassa on todettu, että tukea voi hakea ainoastaan hankkeille, joiden hyöty-kustannussuhde on enemmän kuin yksi. Tätä ei ole kirjattu TEN-T asetukseen tai CEF-asetukseen ja hyöty-kustannusten laskentamallit vaihtelevat eri maiden välillä suuresti.

Digirata -hankkeen toteuttaminen mahdollistaa nykyisen raideliikenneverkon kapasiteetin lisäämisen ja parantaa suunniteltujen suurten raideliikennehankkeiden kannattavuutta. Digirata -hankkeeseen on tarkoitus hakea rahoitusta ensivaiheessa EU:n elpymisrahastosta (RRF) ja jatkossa hyödyntää CEF-rahoitus täysimääräisesti. Rakennusteollisuus ja INFRA kannattavat pyrkimyksiä EU-rahoituksen maksimoimiseksi.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Yleistä suunnitelmastaVäylänpidon ja investointien hankinnat

Väyläverkon suunnittelua koskevassa kappaleessa nostetaan esiin suunnittelun yhteydessä laadittavat hankkeet ja niiden tavoitteina mm. hankkeiden tavoiteltavien vaikutusten saavuttaminen, rahoituksen tehokkaampi käyttö ja päätöksenteon läpinäkyvyys.

Laadittavaa suunnitteluohjelmaa seuraa tarkempi investointiohjelma 6–8 vuodeksi. Alan palveluntarjoajien näkökulmasta on tärkeää, että jo suunnittelu- sekä investointiohjelmaa laadittaessa mietitään myös hankkeissa käytettävää hankintamenetelmää. Hankkeiden tilaajina Väylävirasto ja ELY-keskukset käyttävät merkittävää valtaa alan markkinoiden toimivuuden mahdollistamisessa. On tärkeää, että eri kokoisilla yrityksillä on mahdollisuus päästä osallistumaan urakkakilpailuihin. Tämä edellyttää hankintojen jakamista sopivan kokoisiksi ja/tai tekniikkalajiltaan sopiviksi kokonaisuuksiksi.

Mitä enemmän erilaisia kriteerejä ja referenssivaatimuksia tarjouskilpailun ehtoihin sisällytetään, sitä pienempi määrä palveluntarjoajia kykenee osallistumaan tarjouskilpailuihin.

Ylikireiden kriteerien sekä pätevyys- ja referenssivaatimusten käyttäminen johtaa aikaa myöten siihen, että hyväksytyjen tarjoajien joukko käy koko ajan harvemmaksi, kun urakkakilpailuissa hävinneiden referenssit umpeutuvat. Äärimmillen viedyssä hypoteesissa tämä johtaa siihen, että lopussa jäljellä on ainoastaan yksi yritys, jolla on riittävät referenssit ja joka voi tarjota Väyläviraston ja ELYjen hankkeita.

Tämän asian merkitys nousee esiin myös liikennealan yritysten kestävä kasvun mahdollistamista käsittelevässä kappaleessa, jossa yhdeksi tavoitteeksi asetetaan elinvoimaiset markkinat.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden osalta suunnitelmassa nostetaan esiin etenkin maantieliikenteen turvallisuus ja siinä todetaan olevan parannettavaa. Aiemmin maantieverkkoa koskevassa kappaleessa on todettu, että maantieverkolla suurimmat puutteet liittyvät mm. turvallisuuteen.

Näistä huolimatta maantieverkolle kohdistettava rahoitus jää niin pieneksi, että liikenneturvallisuuden osalta ei voida odottaa suuria parannuksia.

Liikenneturvan mukaan viimeisen kolmen vuoden aikana henkilöautossa on kuollut keskimäärin 130 hlöä/v ja loukkaantunut lähes 3 000 hlöä/v. Kuolemista 9/10 ja loukkaantumisista noin 70 % on tapahtunut taajamien ulkopuolella. Kuolonuhreista puolet menehtyi kohtaamisonnettomuuksissa.

Kohtaamisonnettomuuksissa kuolee siis vajaat 60 henkilöä vuodessa. Tehokkain keino vähentää kuolonuhreja ja kohtaamisonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää on modernisoida keskeisimmät ja vilkasliikenteisimmät maantieosuudet keskikaiteella tai keskikaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi väyliksi.

Liikenteen digitalisaatio

Tieto- ja liikennejärjestelmän digitalisointia käsittelevässä kappaleessa on todettu, että fyysisen infrastruktuurin täysi hyödyntäminen sekä sujuvien henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden kehittäminen edellyttävät digitaalisen tietokerroksen rakentamista fyysisen infrastruktuurin päälle.

Lausunto

PSy

19.2.2021

Tämä on aivan totta, mutta toimii myös toisin päin. Jotta digitalisaatiosta, automaattisesta ajamisesta ja liikenteen palveluista saataisiin ulosmitattua koko siihen kohdistuva potentiaali, pitää digitalisaation alustan eli fyysisen infrastruktuurin olla riittävän kattava ja hyväkuntoinen ja sen päivittäishoidon on oltava riittävän korkealla tasolla.

Erikoiskuljetukset

Katuverkkoa koskevassa kappaleessa on käsitelty HCT-kuljetuksia ja niiden mahdollisuutta käyttää kuntien katuverkkoa. Kappaleessa todetaan edelleen, että valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa selvittää maantie- ja katuverkon pullonkaulat nykyisille HCT-kuljetuksille huomioiden yli 76 tonnisten pitkien ajoneuvoyhdistelmien sekä erikoiskuljetusten tarpeet osana elinkeinoelämän kanssa tehtävää yhteistyötä.

INFRA ry edustaa myös ajoneuvonosturiyrityksiä sekä erikoiskuljetuksia suorittavia yrityksiä. Näiden yritysten, INFRA ry:n ja Väyläviraston sekä sen edeltäjien välillä on jo useamman vuoden ajan käyty keskustelua erikoiskuljetuslupiin liittyvistä ongelmista. Lupamenettely ja lupien hakeminen on ajoittain ollut ruuhkaista ja lupien saaminen on kestänyt useampia vuorokausia, jopa viikkoja. Tällaiseen odotteluun ei monellakaan erikoiskuljetuksia tarvitsevista asiakkaista ole aikaa.

Pullonkaulojen selvittäminen ja välittömiin toimenpiteisiin ryhtyminen ongelman poistamiseksi on kannatettavaa. Lupaprosessin digitalisoiminen ja yhden luukun menettely on hyvä lähtökohta näille yrityksille.

Suunnitelman toteutumisen seuranta

Suunnitelman mukaan liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee olemaan työkalu, jolla varmistetaan, että valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja liikenneverkon kehittämiseksi määritellyt kriteerit täyttyvät, kun suunnitelmaa viedään käytäntöön.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämistä koskevassa kappaleessa puolestaan mainitaan liikennejärjestelmäfoorumi, jonka valtio perustaa kehittääkseen liikennejärjestelmätöyön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä.

Rakennusteollisuus ja INFRA ilmaisevat halukkuutensa osallistua jatkossa liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivittämiseen ja liikennejärjestelmäfoorumin toimintaan sekä muuhunkin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaan ja jatkokehittämiseen.

Paavo Syrjö



varatoimitusjohtaja, Rakennusteollisuus RT ry
toimitusjohtaja, INFRA ry