

12.1.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi**Viite**

VNS 6/2020 vp Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle - Suomen kestävän kasvun ohjelma

INFRA ry:n lausunto

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi Suomen kestävän kasvun ohjelmaa koskien.

Tausta

Rakennusteollisuuden toimialalla on valtava potentiaali rakennemuutosta ja talouden uusiutumista edistävien toimenpiteiden toteuttajana. Rakennettuun ympäristöön kohdistetuilla toimenpiteillä on myös saavutettavissa merkittäviä päästöjen ja energiankulutuksen vähennystavoitteita.

Rakennettuun ympäristöön tehtävillä investoinneilla on laaja-alaisia ja pitkäkestoisia vaikutuksia. Julkiset rakennettuun ympäristöön kohdistetut investoinnit vivuttavat lähes poikkeuksetta myös yksityisiä investointeja – usein moninkertaisesti.

Rakentamiseen sijoitettu miljoona euroa työllistää 13–16 henkeä vuodeksi ja rakentamiseen sijoitetusta eurosta palautuu yhteiskunnan kiertoon jopa 40–45 prosenttia veroina ja veroluontoisina maksuina.

Investoinnit rakennuksiin ja infrastruktuuriin lisäävät työvoiman ja rahan liikkuvuutta, mikä kohentaa työllisyyttä sekä yritysten ja koko Suomen kilpailukykyä. Lisäksi rakentaminen pitää yllä talouden tuotantopotentiaalia, jonka on oltava kunnossa talouden kääntyessä kasvu-uralle koronakriisin jälkeen.

Rakennushankkeet ovat elvytyksen kannalta erinomaisia myös siitä syystä, että ne ovat nopeasti aloitettavissa, jolloin elvytysvaikutus saadaan aikaan nopeasti. Lisäksi rakennushankkeet ovat määräaikaaisia ja niistä aiheutuvat pysyvät menolisäykset ovat marginaalisia. Yksittäiset rakennushankkeet myös edistävät useiden Suomen kestävän kasvun ohjelman mukaisten painopisteiden tavoitteita ja niiden avulla on mahdollista tukea alueellisen tasa-arvon toteutumista.

12.1.2021

Koulutuksella ja tutkimus- ja innovaatiotoiminnalla Suomi takaisin kestävän kasvun uralle

Muiden toimialojen ohella myös rakennusteollisuus on voimakkaassa murroksessa. Digitalisaation lisääntyminen edellyttää uutta osaamista. Materiaaliteknologian kehittyminen ja kiertotalous tuovat mukanaan uusia työtapoja ja innovaatioita, joiden avulla on mahdollista vähentää hukkaa, säästää neitseellisiä luonnonvaroja ja lisätä rakentamisprosessin tehokkuutta.

Uudet toimintatavat edellyttävät uutta osaamista kaikilla koulutustasoilla. Tähän on mahdollista vaikuttaa aloituspaikkojen määrää lisäämällä ja koulutussisältöjä uudistamalla sekä etenkin ammattikorkeakoulujen osalta aloituspaikkojen kohdentamisella niin, että esimerkiksi infra-alalle on mahdollista hakeutua suoraan eikä kuten nykyään, ainoastaan rakennusalan yleisen haun kautta.

Kiertotalouden edistämisessä on infra-alalla valtava potentiaali. Tätä on mahdollista vahvistaa mm. mahdollistamalla neitseellisten materiaalien korvaaminen esimerkiksi kierrätysasfaltilla ja -betonilla sekä erilaisilla teollisuuden sivutuotteilla. Näiden käyttö edellyttää kuitenkin tutkittua tietoa, mahdollisuuksia pilotointiin sekä mahdollistavaa lainsäädäntöä.

Infrarakentamisesta noin 60 prosenttia on julkisen tahon tilaamaa. Julkisella tilaajalla on tämän takia suuret mahdollisuudet ja suuri vastuu tukea alan innovaatiotoimintaa omissa hankinta- ja kilpailutusprosesseissaan mahdollistamalla vaihtoehtoisten toimintatapojen ja uusien innovaatioiden hyödyntäminen.

Vihreä siirtymä tukee talouden rakennemuutosta

Vihreän siirtymän vauhdittaminen on keskeisin kriteeri Suomen kestävän kasvun ohjelmassa.

Suomen suurimmat energiankäyttäjät ovat teollisuus ja rakennettu ympäristö sekä liikenne. Ne ovat myös suurimmat kasvihuonekaasujen aiheuttajat. Näiden vauhdittaminen kohti vihreämpää toimintatapaa sisältää suurimman potentiaalin matkalla kohti vuoden 2035 hiilineutraalia Suomea.

Teollisuuden osalta tämä tapahtuu siirtymällä puhtaan ja uusiutuvan energian käyttöön, mikä puolestaan edellyttää sähköenergian osalta tuuli-, ja aurinkovoiman lisärakentamista sekä lämpöenergian osalta geotermisen lämmöntuotannon ja varastointikapasiteetin lisäämistä.

12.1.2021

Liikenteen osalta paras keino tukea vihreää siirtymää on laaja siirtymisen puhtaiden polttoaineiden käyttöön, liikenteen digitalisointi sekä joukkoliikenteen edistäminen.

Etenkin raideinfraan perustuvan joukkoliikenteen edistäminen on tehokas tapa vähentää yksityisautoilua. Raideliikenne on tehokkaimmillaan kasvukeskusten välisessä liikenteessä sekä kasvukeskusten sisäisessä liikenteessä.

Liikenteen digitalisointi edellyttää laajamittaista pilotointia ja riittävän hyvässä kunnossa olevaa kattavaa väyläinfrastruktuuria. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on parhaillaan lausunnolla luonnos liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaksi. Kyseisessä luonnoksessa on identifioitu lukuisia tie- ja raideliikenteen pilottihankkeita, joiden edistäminen Suomen kestävä kasvun ohjelmasta olisi järkevää. Nämä pilottihankkeet ovat käynnistettävissä välittömästi ja niiden rahoitustarve ulottuu pääsääntöisesti vuosille 2021–2026.

Joukkoliikenne on järjestelmä, johon kuuluvat raideliikenteen (juna, metro, raitiovaunu) lisäksi bussit, taksit ja kaupunkipyörät. Jotta suuret joukot saadaan käyttämään joukkoliikennettä, pitää matkaketjuista tehdä niin tehokkaita, vaivattomia ja edullisia, että yksityisauton käyttäminen ei enää yksinkertaisesti kykene kilpailemaan joukkoliikenteen kanssa. Liikenneinfraalta tämä edellyttää nopeita kasvukeskusten välisiä raideliikennedyhteyksiä, kasvukeskusten sisäisiä raitiotie- ja lähijunayhteyksiä, joukkoliikenteen lisäkaistoja maanteille ja kaduille sekä pyöräily- ja jalankulkuinfran edistämistä.

Kaikessa yksityisautoilussa, mutta erityisesti kasvukeskusten ulkopuolella eli alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista rakentaa riittävän korkeaksi, on tärkeitä mahdollistavia siirtymisen vaihtoehtojen, puhtaampien polttoaineiden käyttöön. Näiden käyttö edellyttää riittävän kattavan polttoaineiden jakeluinfraverkon rakentamista sekä autokannan uudistumisen tukemista.

Raskaan liikenteen osalta tehokkaimmat keinot ovat siirtyminen biopolttoaineisiin (esim. kaasu, biodiesel) sekä rahdin siirtäminen mahdollisuuksien mukaan rautatiekuljetuksiin, esim. runkoreittien osalta ja sisävesiväylien hyödyntämisen bulkkikuljetuksissa.

Nykyisen rakennuskannan energiatehokkuutta voidaan edistää siirtymällä fossiilisiin polttoaineisiin perustuvista sähkön- ja lämmönlähteistä päästöttömiin lähteisiin. Näitä ovat mm. tuuli- ja aurinkoenergiaan perustuva sähköenergia, ja geotermisen lämmön sekä ilmalämpöpumppujen käytön edistäminen. Myös rakennusmateriaalien kehittäminen ja

12.1.2021

oikeiden rakennusmateriaalien käyttö oikeassa kohteessa mahdollistaa rakennuskannan energiatehokkuuden lisäämisen.

Suomen kestävän kasvun ohjelmasta tulisi tukea erityisesti hankkeita, jotka edistävät näitä tavoitteita.

Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen

Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaamisessa painotetaan vientiyritysten tukemista sekä kansainvälisten osaajien ja investointien houkuttelemista Suomeen.

Yksi keino tukea vientiyritysten kilpailukykyä on huolehtia riittävän tehokkaasta ulkomaankauppaa palvelevasta liikenneinfrastruktuurista kuten lentoasemat, satamat ja maantieliikenteen rajanylityspaikat sekä niihin liittyvät raide- ja maantieliikenteen takamaayhteydet.

Suomen houkuttelevuutta ulkomaisten investointien ja ulkomaisten osaajien kohdemaana lisää turvallinen yhteiskunta sekä toimiva ja tehokas perusinfrastruktuuri. Puhdas energia, puhdas vesi ja liikkumisen vaihtomuuus ovat turvallisen ja toimivan yhteiskunnan ohella hyviä esimerkkejä keskeisistä vetovoimatekijöistä, joilla osaamista ja investointeja voidaan houkutella juuri Suomeen.

Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistaminen

Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistamisella Suomen kestävän kasvun ohjelmassa viitataan ennen kaikkea liikenne- ja viestintäverkkojen digitalisaatioon ja sen vahvistamiseen.

Liikenne- ja viestintäverkkojen digitalisointi edellyttää kuitenkin sat-sauksia myös fyysiseen infrastruktuuriin.

Tulevaisuuden tehokas raideliikenne edellyttää siirtymistä digitaliseen ERTMS-järjestelmään. Ylipäänsä liikenteen sekä teollisuuden ja palveluiden prosessien digitalisoiminen edellyttää viestintäverkkojen kapasiteetin nostamista, mikä puolestaan mahdollistetaan rakentamalla kattava 5G -verkosto koko maahan.

Liikenteen digitalisaation ja automaation lisääminen edellyttää hyväkuntoista fyysistä väyläinfrastruktuuria ja nykyistä parempaa päivittäishoidon ja ylläpidon tasoa.

Tehokkaat ja toimivat fyysiset tietoliikenne- ja väyläverkot ovat alusta, joiden päälle rakennettavasta digitalisesta palvelujärjestelmästä saadaan kaikki tehot irti ja ulosmitattua siihen kohdistuvat odotukset.

12.1.2021

Työmarkkinoiden toiminta, työttömille suunnatut palvelut ja työelämän kehittäminen

Suomessa on 2,5 miljoonaa työllistä, joista joka viides työllistyy uuden rakentamisesta tai olemassa olevan kiinteistön hoidosta.

Suomen kansallisvarallisuudesta 83 prosenttia on rakennetussa ympäristössä ja suuri osa – infra-alalla jopa 60 % – rakentamisesta tehdään julkisyhteisöille.

Rakennusalan työmarkkinoiden toiminta ja työllisyyden lisääminen rakentamisessa on keskeisessä osassa tavoiteltaessa 75 prosentin työllisyystavoitetta. Vahvistamalla rakennusalan työllisyyttä, pidetään samalla huolta myös omasta kansallisvarallisuudestamme.

Esimerkkejä tavoitteet toteuttavista investointihankkeista

Yleisinä esimerkkeinä Suomen kestävän kasvun ohjelman tavoitteiden mukaisista investointikohteista voidaan mainita esimerkiksi kattava 5G -verkko, erilaiset tuuli- ja aurinkovoimahankkeet, geotermisen lämmön tuotantoon ja lämmön varastointiin liittyvät hankkeet sekä rakennettuun ympäristöön liittyvät rakennusten energiatehokkuutta nostavat korjaus- ja uudistamishankkeet.

Liikenneinfran osalta erityisesti liikenteen automatisointiin tähtäävät pilottihankkeet, raideliikennehankkeet sekä yksittäiset teollisuuden, kaupan ja palveluiden investointien edellytyksenä olevat väylähankkeet kuten esimerkiksi:

- **Digirata -hanke**, jonka avulla on mahdollisuus tehostaa rataverkon kapasiteettia, toimivuutta ja tehokkuutta. Rataverkon digitalisoiminen tekee raideliikenteeseen satsaamisesta tulevaisuudessa entistä mielekkäämpää. Digirata-hankkeen toteuttaminen edistää vihreää siirtymää sekä infrastruktuurin digitalisatiota ja parantaa ulkomaankaupan toimintaedellytyksiä.
- **Luumäki-Joutseno -kaksoisraide** on nykyisellään merkittävä pulonkaula sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle. Kaksoisraiteella parannettaisiin vilkkaan rataosan tosiasiallista välityskykyä ja liikenteellistä toimivuutta ja siten matkustajaliikenteen palvelutasoa ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. Kaksoisraiteen täydentäminen Luumäen ja Joutsenon välille on edellytys myös rajaliikenteen merkittävälle kasvulle Imatrankoskella. Rataosan välityskyky vaikuttaa paitsi metsäteollisuuden raaka-ainekuljetusten tehokkuuteen myös vientiteollisuuden tuotekuljetuksiin satamiin.

12.1.2021

- **Valtatie 4** Helsingistä Ouluun ja edelleen Tornioon Suomen ja Ruotsin väliselle rajalle on osa eurooppalaista TEN-T -ydinverkkoa. Lisäksi se on tulossa osaksi Pohjanmeri-Baltia -ydinverkko-käytävää. Suomi on sitoutunut parantamaan vt 4:n TEN-T -suuntaviiva-asetuksen mukaiseen kuntoon vuoteen 2030 mennessä. Suuntaviiva-asetuksen mukaan ydinverkon teiden tulisi olla moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisia teitä. Nykyisellään vt 4 täyttää suuntaviiva-asetuksen ainoastaan noin 40-prosenttisesti. Nopeimmin käynnistettävät kohteet Jyväskylän pohjoispuolella ovat Vaajakosken kohta, josta on voimassa oleva lainvoimainen yleissuunnitelma sekä Aholaita-Lohikoski ja Vehniä-Äänekoski, joissa molemmissa tiesuunnitelmat hyväksyttäneen vuonna 2021. Vt 4 on maamme keskeisin teollisuutta ja matkailua palveleva tie ja sen parantaminen edistäisi vientiyritysten toimintaedellytyksiä, houkuttelisi investointeja vaikutusalueelleen sekä nopeuttaisi vihreää siirtymää sujuvoittamalla liikennettä ja poistamalla ruuhkia.
- **Valtatie 8** on länsirannikon vientiyrityksiä palveleva elintärkeä valtimo, joka ei ole vielä siinä kunnossa kuin pitäisi. Vt 8:aa on parannettu paloissa, mutta nykyinen tapa parantaa tieyhteyttä jättää pahoja pullonkauloja reitille. Etenkin Vaasan ja Oulun välinen osuus kaipaa pikaista parantamista. Valtatien parantaminen edistäisi vientiyritysten toimintaedellytyksiä, houkuttelisi investointeja vaikutusalueelleen sekä nopeuttaisi vihreää siirtymää sujuvoittamalla liikennettä ja poistamalla ruuhkia.
- **Paraistenväylä** johtaa valtatie 1:ltä Paraisille, jossa on merkittävää koko valtakuntaa palvelevaa rakennustuoteteollisuutta. Paraistenväylällä on mm. kolme huonokuntoista siltaa, joista Kirjalansalmen sillalle asetettiin liikennerajoituksia ennen joulua. Kirjalansalmen siltaa käyttää noin 11 000 ajoneuvoa päivässä. Niistä 700 on raskaita ajoneuvoja. Sillan uudistaminen on selementti- ja muun teollisuuden työpaikkojen ja investointien jatkuvuuden ehto Paraisilla, ja siksi juuri tällainen kriittinen kohde, jossa elvytysrahoitus kohdentuisi samaan aikaan sekä infraan että teollisuuden uudistumiseen.
- **Industrial Park More** on Valtatien 3 varteen Hämeenlinnan eteläpuolelle sijoittuva teollisuusalue. Alueesta on tarkoitus kehittää vireää tuotannon, logistiikan, kiertotalouden ja HCT-liikenteen ekosysteemi. Alueella on jo nyt paljon esimerkiksi kansainvälisiä yrityksiä. Alueen kehittäminen edellyttää uuden aluetta palvelevan eritasoliittymä rakentamista valtatielle 3. Kyseinen eritasoliittymä on oivallinen esimerkki yksittäisestä täsmähankkeesta, joka on yksityisten investointien edellytyksenä. 9,5 miljoonan euron eritasoliittymän on arvioitu mahdollistavan 50 miljoonan euron investoinnit alueelle.

12.1.2021

- **Liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaluonnoksen sisältämät pilotit**
 - o Kehitetään maantie- ja katuverkon digitaalista mallia mahdollisimman reaaliaikaiseksi tavalla, joka sisältää automatisoituvan liikenteen kannalta tarpeelliset ja riittävän laadukkaat staattiset tiedot. Rahoitustarve 8 M € vuoteen 2026 mennessä
 - o Selvitetään nykyisten moottoriteiden soveltuvuutta automaattiliikenteelle (2021–2022). Selvityksissä otetaan huomioon muun muassa ennakoitavissa olevat tieverkkoon kohdistuvat vaatimukset, paikannutarpeet, tietoliikennetarpeet, ajoneuvojen teknologian kehittyminen sekä tiedonkeruuseen, -hallintaan ja -jakamiseen kohdistuvat vaatimukset. Samassa yhteydessä määritellään näihin kohdistuvat kehittämistoimet ja pilotoidaan niitä todellisella, noin 150 kilometriä pitkällä moottoritiejaksolla (Helsinki-Tampere). Pilottivaiheen aikana toteutetaan myös päätieverkon luokittelu automaattiliikenteen palvelutasoihin ja määritellään eri palvelutasojen sisällöt. Rahoitustarve 5 M €
 - o Mikäli ajoneuvojen teknologinen kehitys ja sääntelykehysten luominen etenevät siten, että automaattiajon oletetaan olevan todellisuutta vuonna 2025, käynnistetään vaaditut kehittämistoimenpiteet kaikille yli 100 kilometriä pitkille moottoritiejaksoille vuonna 2023. Kehittämistoimenpiteet sisältävät tiehen kohdistuvia fyysisiä parannuksia, kunnossapitotoimenpiteiden kehittämistä, tiedonkeruuta ja -hallintaa sekä varmistuksen paikannus- ja tietoliikennepalvelujen riittävän korkeatasoisesta saatavuudesta. Rahoitustarve 10 M €
 - o Kokeillaan ja pilotoidaan automaation hyödyntämistä liikennejärjestelmässä laajoin kaupunki- ja taajamaympäristön kokeiluina henkilö- ja/tai tavarakuljetuksissa. Rahoitustarve 2 M €/v vuosina 2022–2025, yhteensä 8 M €

INFRA ry



Paavo Syrjö, toimitusjohtaja