

# **Pääjohtaja Kari Wihlmanin puhe Väylät ja liikenne -seminaarissa 15.3.2021**

Arvoisa ministeri, hyvät naiset ja herrat,

valmisteilla oleva, ensimmäinen valtakunnallinen Liikenne12-suunnitelma tuo liikennejärjestelmän suunnitteluun kaivattua ja hyvin tarpeellista pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat maamme kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Liikenne12-suunnitelma tulee sisältämään mm. toimenpideohjelman, jossa on sekä valtion että kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman.

Väylävirastossa olemme aloittaneet valmistautumisen Liikenne12-suunnitelman toimeenpanoon ja käynnistäneet sekä keskipitkän aikavälin investointiohjelman että tulevien vuosien suunnitteluohjelman luonnosten laatimisen.

Investointiohjelma on asiantuntijatietoon perustuva näkemys väyläverkon kehittämishankkeiden toteuttamisesta ja sitä tullaan hyödyntämään hallituksen talousarvioesitysten valmistelussa. Ohjelmassa linjataan lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet, arvioidaan niiden vaikuttavuus sekä toteuttamisjärjestys Liikenne12-suunnitelman rahoitusraamin puitteissa.

On kuitenkin huomattava, että myös tulevana vuosina eduskunta päättää valtion väyläverkon investointihankkeista talousarviokäsittelyn yhteydessä. Liikennejärjestelmäkokonaisuus edellyttää jatkossakin hyvää yhteistyötä valtion ja kuntien välillä. Lisäksi on panostettava EU-rahoitushauissa menestymiseen, mihin pitkäjänteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma antaakin aiempaa selvästi paremmat mahdollisuudet.

Olemassa olevan väyläomaisuuden, valtion tie- ja rataverkkojen sekä meriväylien, kunnossapidon on oltava prioriteetti ja ajan kuluessa muodostunutta noin 2,8 miljardin euron korjausvelkaa on purettava suunnitelmallisesti ja tehokkaasti. Tämä on mahdollista vain riittävällä perusväylänpidon rahoitustasolla.

Väylänpidon rahoituksesta suurimman osan vie väylien välttämätön hoito, jolla taataan päivittäisen liikenteen sujuminen. Rahaa korjausvelan vähentämiseen ei juuri jää. Liikenne12-suunnitelman luonnoksessa esitetään perusväylänpidon rahoitustason nostoa 1,4 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Tämä antaa meille hyvät mahdollisuudet korjausvelan kasvun pysäyttämiseen, mutta merkittävä korjausvelan vähentäminen edellyttäisi perusväylänpidon rahoitukseen vielä suurempaa lisäystä.

Arvoisat kuulijat,

Väylävirasto on yhdessä ELY-keskusten liikennevastuualueiden kanssa vahva tilaajaorganisaatio, mikä edellyttää hyvin johdettua ja tehokasta hankintatoimintaa. Tavoitteemme on olla yhtenäinen, vaativa, mutta samalla rehti ja yhteistyökykyinen tilaaja, joka kehittää jatkuvasti osaamistaan ja menetelmiään. Hankintatoimintamme kehitystä ohjaavat viime vuonna julkaistut Hankinnan toimintalinjat. Väyläviraston hankintatoimen kehittämisessä on keskeistä aktiivinen yhteistyö muiden tilaajien ja palvelutuottajien kanssa.

Väylät ja liikenne -seminaarin osallistujissa on koko infra-alan kirjo: tilaajia, urakoitsijoita, rakennuttajakonsultteja, suunnittelijoita. Toivon, että osaltanne autatte meitä tavoitteen saavuttamisessa ja samalla koko alan ja markkinoiden toimivuuden kehittämisessä. Toivomme aktiivista yhteistyötä, kehitysehdotuksia ja palautetta. Tulemme toteuttamaan erilaisia hankintaan ja markkinoiden toimivuuteen liittyviä kehittämisprojekteja ja pilotointeja. Odotamme myös muiden alan toimijoiden olevan valmiita toimintansa kehittämiseen, jotta saamme edistettyä koko alan tuottavuutta, osaamista ja markkinoiden toimivuutta.

Infra-alalla on suuri tuottavuuspotentiali, josta merkittävä osa liittyy tapaan hankkia palveluita ja tehdä projektienaikaista yhteistyötä. Tässä onnistuminen edellyttää rakennusalan toimintakulttuurin kehittämistä kohti avoimempaa ja luottamukseen perustuvaa toimintatapaa, joka mahdollistaa innovatiivisuuden hyödyntämisen sekä osaamisen kehittämisen.

Tavoitteena on, että palveluntuottajat pystyvät yhteistyössä tilaajan kanssa kehittämään tuotanto-osaamisensa avulla alkuperäistä edullisempia, mutta vähintään yhtä laadukkaita ratkaisuja.

Kehitämme koko hankintaketjuamme hankinnan analysoinnista kilpailuvaiheeseen ja edelleen toteutukseen. On ensiarvoisen tärkeää, että palveluntuottajat reilusti kertovat kokemuksistaan projektien eri vaiheista. Tämä palaute on meille Väylävirastossa toiminnan kehittämisen lähtökohtana.

Suurten rakennushankkeiden viivästymisistä ja kustannusarvioiden ylityksistä keskustellaan paljon. On ilo todeta, että Väyläviraston hankkeet eivät viime vuosina ole olleet näiden joukossa. Esimerkiksi kahden viime vuonna reilusti etuajassa avatun kehätien, Klaukkalan kehätien (mt 132) ja Lahden eteläisen kehätie (vt12) onnistumisten taustalta löytyy yhteisiä nimittäjiä: onnistunut urakkakilpailutus, työnsuunnitteluun panostaminen sekä ratkaisukeskeinen yhteistyö urakoitsijoiden kanssa ja kesken. Haluan korostaa, että nämä suoritukset ovat vaatineet vahvaa sitoutumista ja kovaa työtä kaikilta hankkeisiin osallistuneilta. Nämä hankkeet toteutuivat paitsi etuajassa, myös alle budjetin.

Hallitusohjelmassa on asetettu kunnianhimoinen tavoite hiilineutraalista Suomesta vuoteen 2035 mennessä. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia ja tästä syystä on luonnollista, että erityisesti tieliikenteelle on esitetty laaja joukko päästöjen vähentämisen toimenpiteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla

valmistellun fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja valtioneuvoston on tarkoitus tehdä asiassa periaatepäätös tämän kevään aikana.

Hyvät naiset ja herrat,

kauppamerenkulku ja sisävesiliikenne ovat keskeinen osa Suomen liikennejärjestelmää. Sisävesien hyödyntäminen tavaraliikenteessä vähentää tie- ja rataverkon kuormitusta sekä tieliikenteen päästöjä. Sisävesiliikenteen kehittämisen kannalta merkittäviä hankkeita ovat lähivuosina Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja kanavan vedenpinnan nostaminen, jotka mahdollistavat suurempien alusten käytön kanavalla ja niille suuremman kulkusyvyyden. Aluskoon kasvamisen myötä vesiliikenteen kuljetuksiin liittyvät päästöt pienenevät. Saimaan vesistön talvimerenkulun kehittämiseksi otettiin alkuvuodesta käyttöön moottoroitu irtokeula, joka on osoittautunut erittäin kustannustehokkaaksi ja toimivaksi ratkaisuksi.

Kuluva talvi on ollut perinteinen jäätalvi ja Suomen merialueilla on tarvittu jäänmurtaajat turvaamaan ulkomaankaupan kuljetuksia.

Toimintavarma ja suorituskykyinen jäänmurtokapasiteetti on osaltaan kriittinen menestystekijä Suomen ulkomaankaupalle nyt ja tulevaisuudessa. Ulkomaankaupan kuljetustarpeet, ympäristötavoitteet, kooltaan kasvavat ja matalatehoisemmat sekä jäissäkulkukyvyltään heikommät kauppalaivat edellyttävät vanhenevan jäänmurtajalaivastomme korvaamista uusilla, tehokkaammilla ja nykyistä leveämmillä murtajilla. Väylävirastolla ja Ruotsin merenkululaitoksella on meneillään uuden sukupolven murtajan suunnitteluprojekti. Päätöksiä uusien murtajien rakentamisesta ei toistaiseksi ole tehty kummassakaan maassa.

Rautateillä olemme ottamassa valtavaa loikkaa kohti tulevaisuuden rautatieliikennettä siirtyessämme kansainvälisestäkin edelläkävijänä digitaaliseen, mm. 5G-teknologiaa mahdollisimman tehokkaasti hyödyntävään järjestelmäkokonaisuuteen. Digirata-hankkeessa modernisoidaan ja digitalisoidaan Suomen rautatiejärjestelmät sekä uudistetaan rautateiden kulunvalvonta eurooppalaisen järjestelmän mukaiseksi. Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe on suunniteltu toteutettavaksi vuosina 2021-27 ja hankinta- ja toteutusvaihe ajoittuisi tämän hetken suunnitelmien mukaan vuosiin 2028-40. Ensimmäinen vaihe toteutetaan tiiviissä yhteistyössä Fintraffic Raide Oy:n kanssa, minkä lisäksi siinä hyödynnetään merkittävässä määrin palvelutuottajien asiantuntemusta.

Arvoisat kuulijat,

tieto ja siihen perustuva päätöksenteko ovat Väyläviraston toiminnan perusta. Tie- ja rataverkosta sekä meriväylistä keräämämme tiedon avulla varmistetaan väylien laadukas kunnossapito, parantaminen ja kehittäminen. Kaikki tiedot tarjotaan myös avoimesti kansalaisten ja eri toimijoiden käyttöön. Erityisesti uusissa ja uusittavissa tietojärjestelmissä avoin tieto ja avoimet rajapinnat ovat yksi suunnittelun keskeinen lähtökohta. Väyläviraston väylätiedonhallinnan visiossa vuodelle 2030 on linjattu väylätietojen kehittämisen suuntalinjat. Tavoitteena on entistä laajemmin ja tehokkaammin hyödyntää väylistä kerättävää tietoa ja edistää väylänpidon digitalisaatiota

kaikissa toiminnoissa sekä sidosryhmien prosesseissa. Ensiarvoisen tärkeää onkin varmistaa tietojen kattavuus ja laatu.

Väyläomaisuudenhallinnassa ja väylänpidossa ajantasaiseen tietoon, väylien kunnon kehittymisen ennusteisiin sekä toimintaympäristön muutoksiin perustuva kunnossapito auttaa varmistamaan väyläverkon liikennöitävyyden kustannustehokkaasti ja oikea-aikaisin toimenpitein. Parasta aikaa on lausuntokierroksella liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutos, jonka myötä pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n tieturvallisuusdirektiivi, joka mahdollistaa tieturvallisuuden laajemman seurannan ja vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrää parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta.

Eriyisen merkittävää on, että lain muutoksilla lisättäisiin tietopohjaisuutta maanteitä koskevaan päätöksentekoon, kun tavoitellaan erityisesti maanteiden turvallisuuteen liittyvien havaintojen parempaa seurantaa ja turvallisuusvaikutusten arviointia. Kun tietoa on enemmän, voidaan myös liikenneturvallisuutta parantaa kohdennetusti ja tehokkaasti.

Hyvät naiset ja herrat,

toivon teille oikein antoisaa Väylät ja liikenne -seminaaria.