



Eduskuntavaalit 2015 infra-alan näkökulmasta

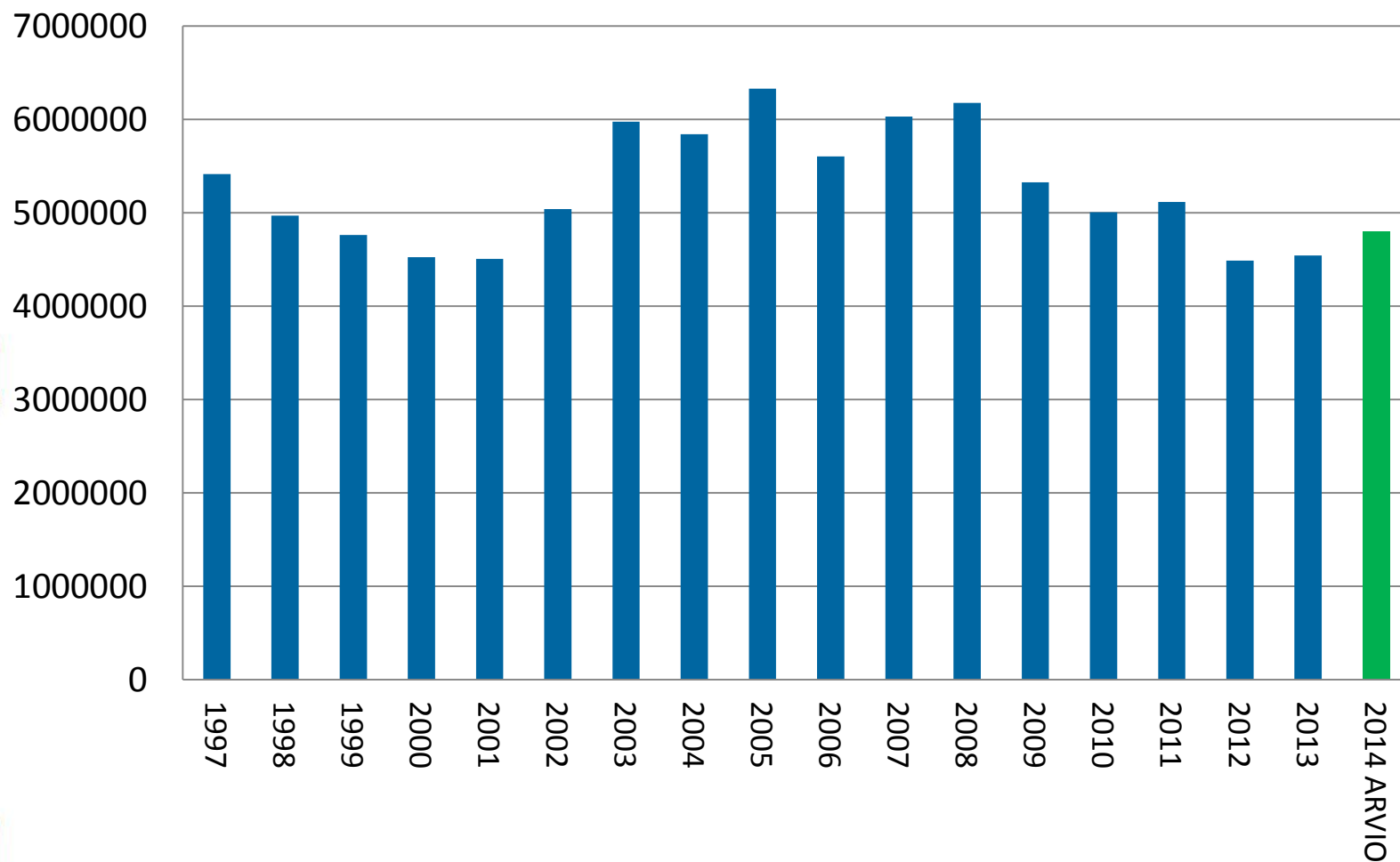
Heikki Jämsä

INFRA ry

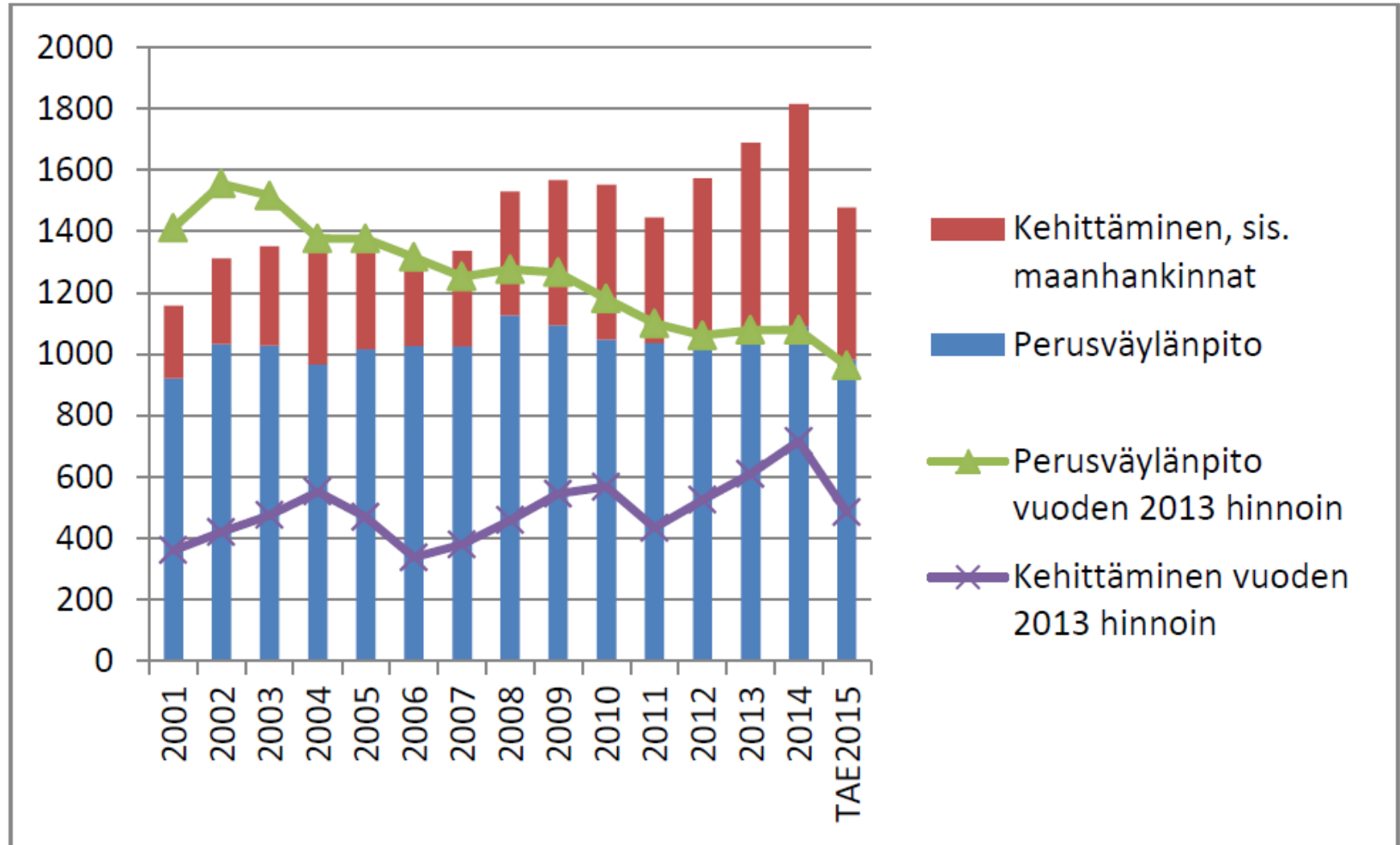
13.3.2015

Heikki Jämsä, PANK
Tiemerintäpäivät

ASFALTTITUOTANTO (TONNIA) YHTEENSÄ



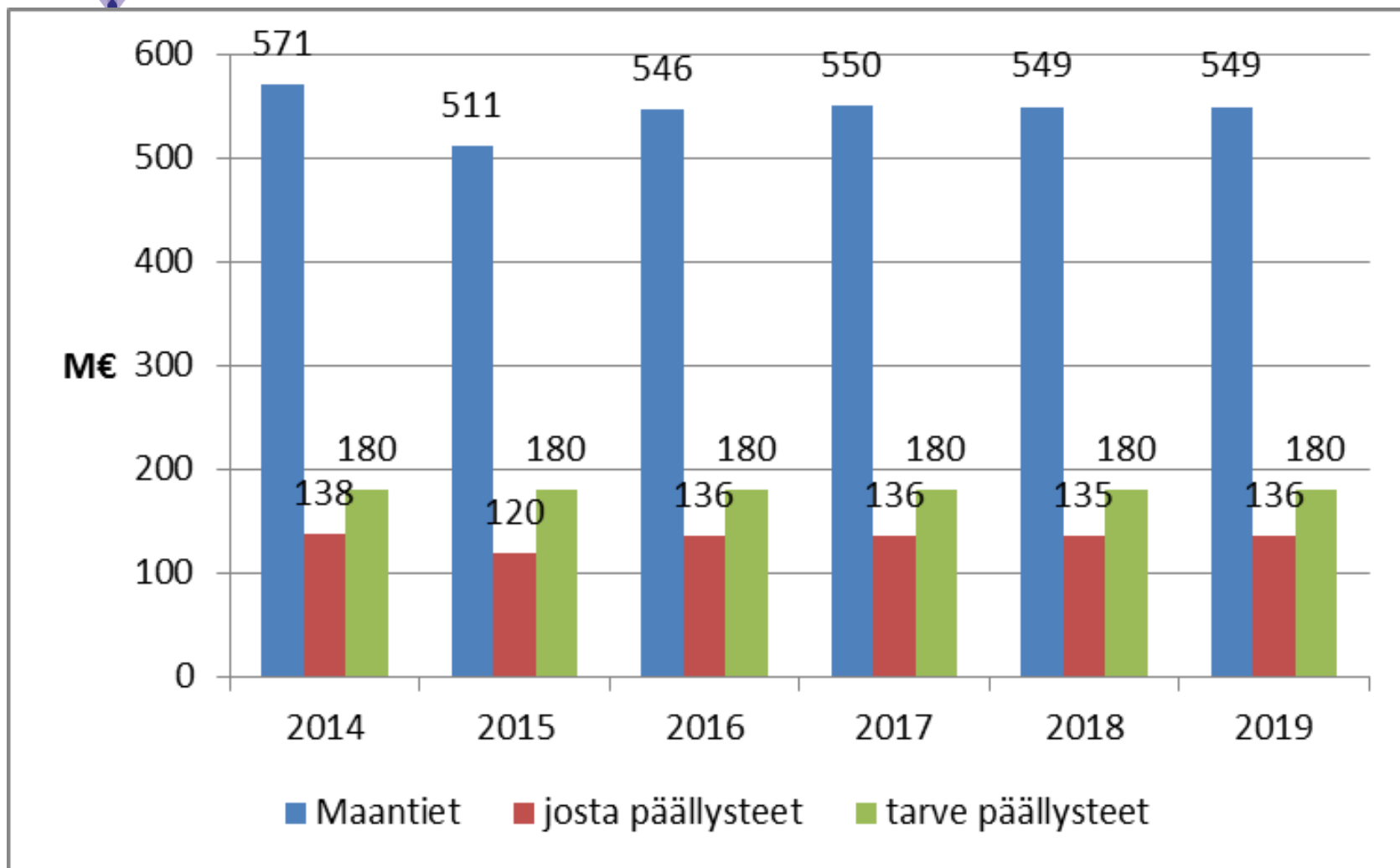
TAUSTAA (tie + rata)



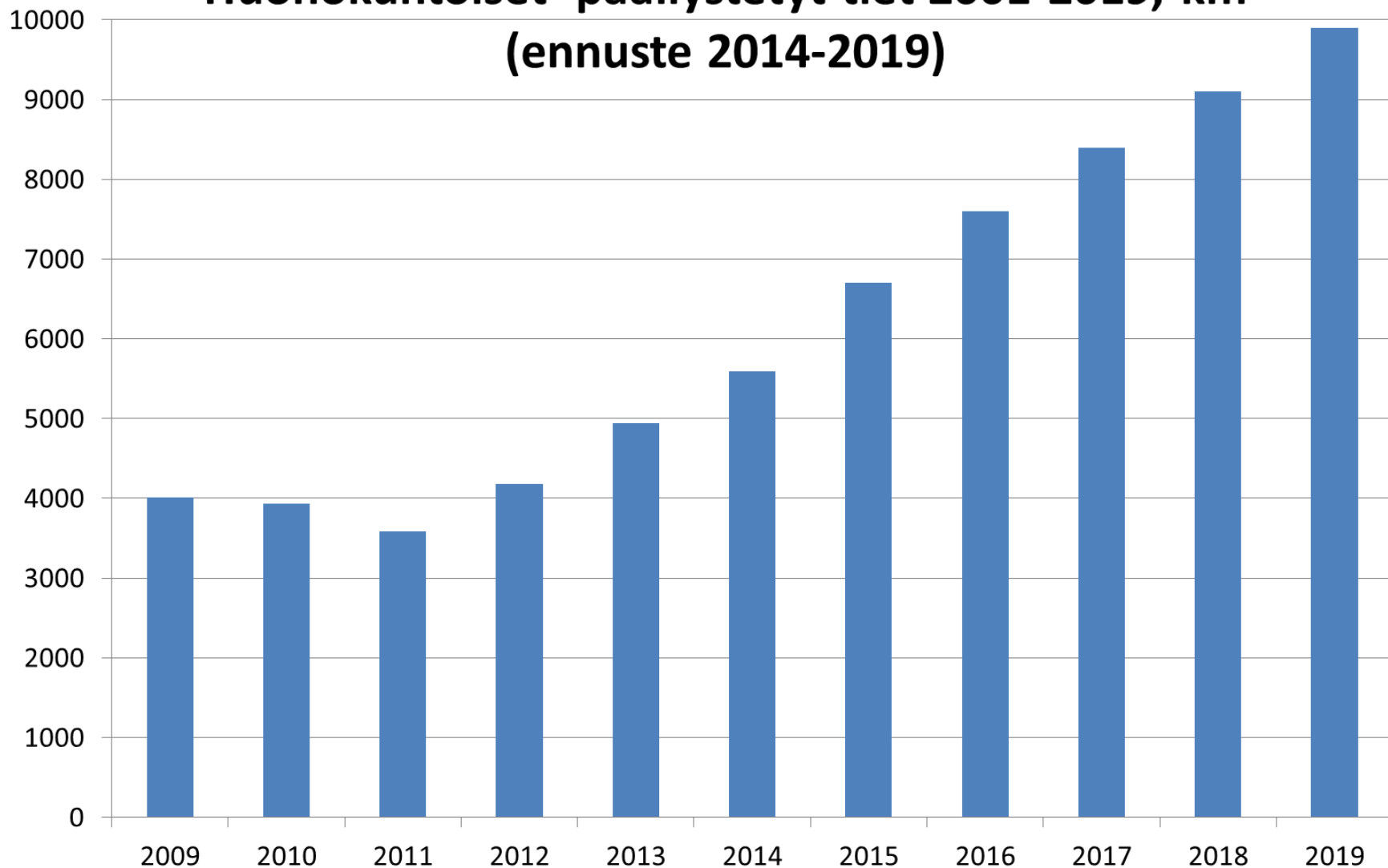


Tienpidon rahoituskehys 2015-2019

1 snt polttoaineen hinnasta = 50 milj.€/vuosi



Huonokuntoiset päällystetyt tiet 2001-2019, km (ennuste 2014-2019)





Tienkäyttäjät entistä tyytymättömämpiä tiestön kuntoon

Liikennevirasto 19.11.2014

Liikenneviraston tienkäyttäjä- tyytyväisyystutkimus

VALTAKUNNALLINEN RAPORTTI - KESÄ 2014



Raaka-öljyn hinta on laskenut selvästi kesästä lähtien

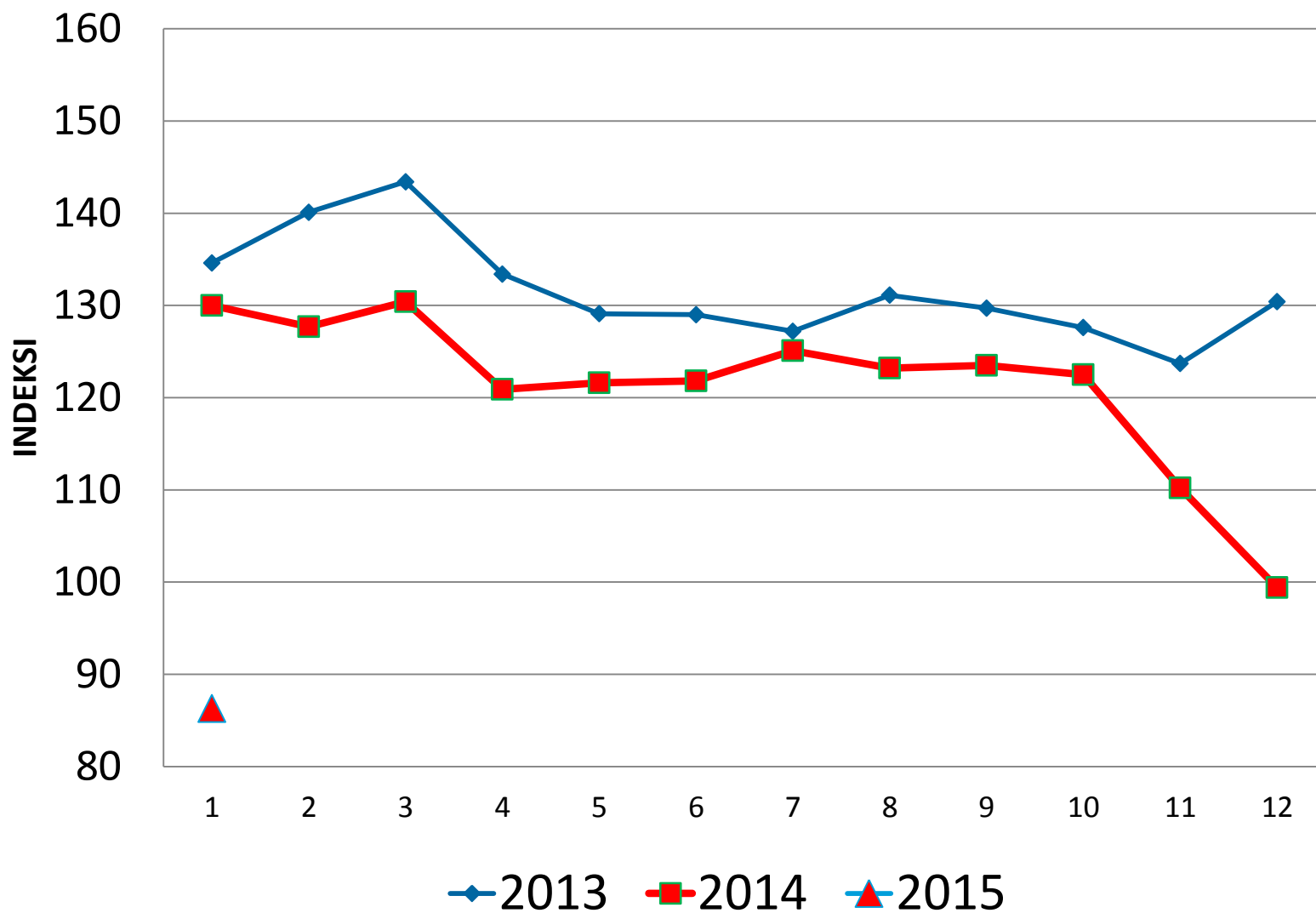
Raakaöljy (Brent)



Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT



BITUMI-INDEKSI (2010 = 100)



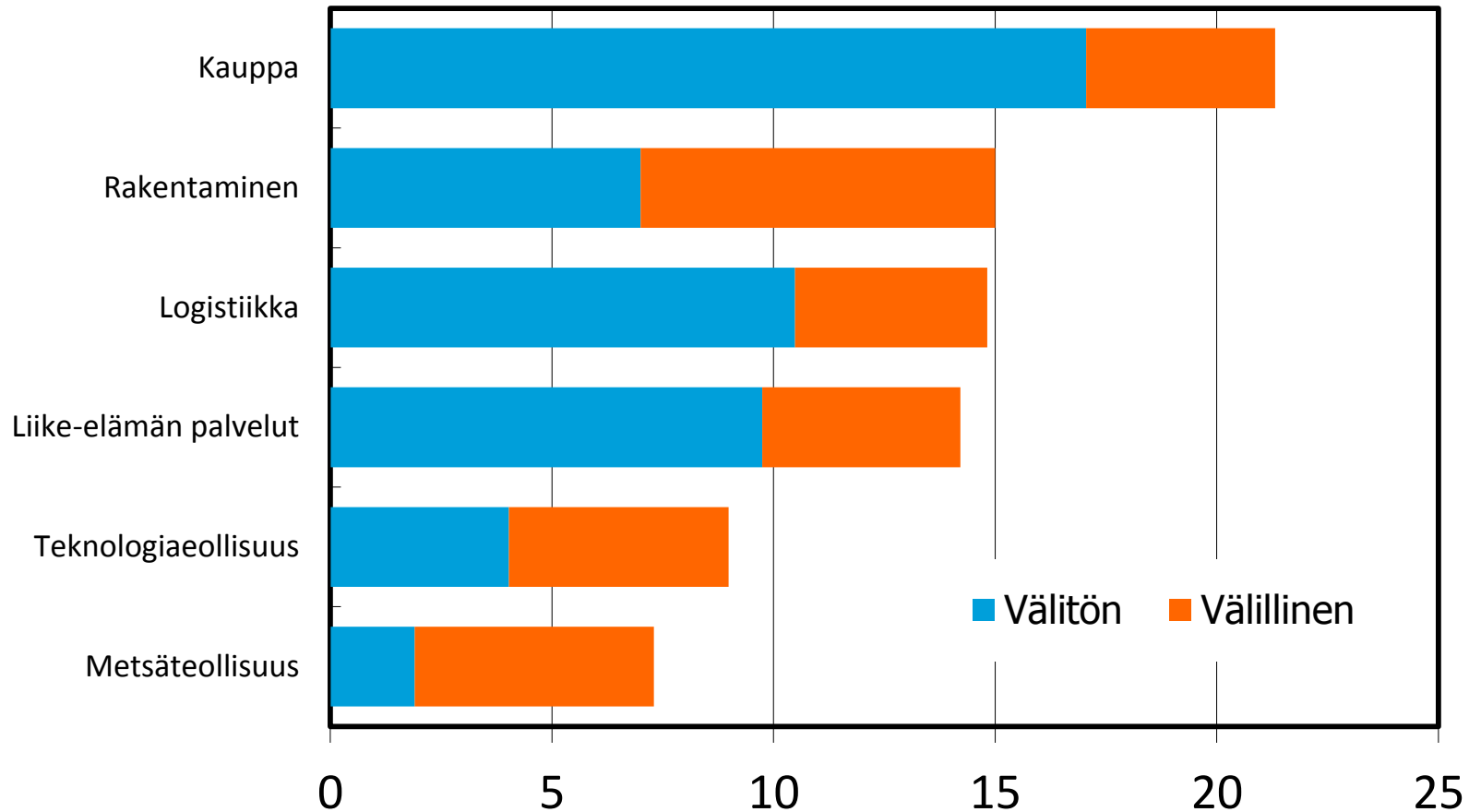


MIKSI LIIKENNEINFRA ON TÄRKEÄ?

- Globaalissa taloudessa liikenteen merkitys entisestään korostuu:
 - tuotanto erikoistuu,
 - maiden ja mannerten välinen riippuvuus kasvaa ja
 - yhteydenpito ja kuljetustarpeet lisääntyvät.
- Suomelle liikenne on keskeinen kilpailukykytekijä, koska
 - keskeiset markkinat ovat kaukana,
 - maa on laaja ja kuljetusetäisyydet pitkiä.
- Liikenneyhteydet tulee nähdä
 - elinvoiman,
 - kilpailukyvyn ja
 - hyvinvoinnin moottorina ja mahdollistajana.

Miljoonan euron sijoitus työllistää

htv



Lähde: Tilastokeskus ja VTT



PTT raportteja 249

LIIKENNEVERKKO JA KANSANTALOUS Suomi–Ruotsi vertailua

Pasi Holm
Jyri Hietala
Valtteri Härmälä

RAKENNETUN OMAISUUDEN TILA 2015

ROT¹

Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitus- mallien käyttö

Parlamentaarisen työryhmän ehdotus

Julkaisu 35/2014



INFRA

PTT-TUTKIMUS: LIIKENNEVERKKO JA KANSANTALOUS



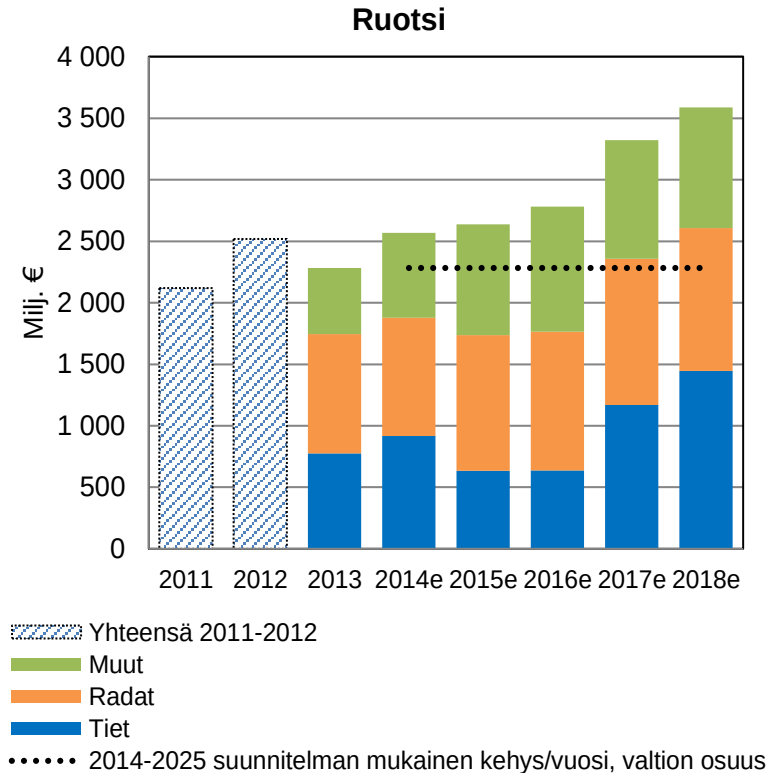
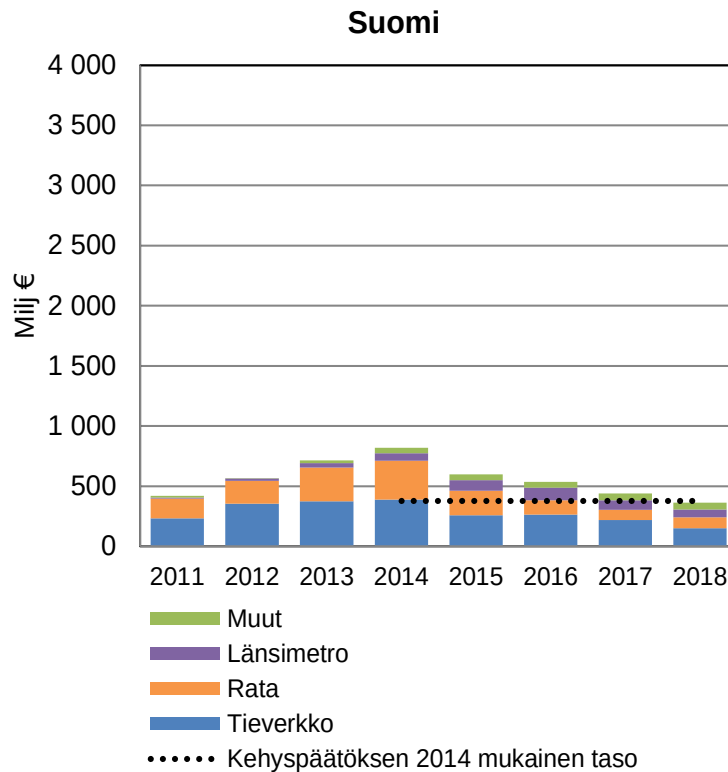


Kansainvälinen valuuttarahasto (IMF) 2014

17 OECD-maata, tilastoaineisto 1985-2013

- Hyvin määritellyt ja tehokkaasti toteutetut julkiset infrainvestoinnit lisäävät talouskasvua
 - Työllisyys, materiaalihankinnat, logistiikkakustannukset, työvoiman liikkumistarve
- Julkiset infrainvestoinnit alentavat julkisen velan kansantuoteosuutta
 - 1 % lisää investointeja BKT:sta = BKT kasvaa 1,5 % neljässä vuodessa
- IMF suosittaa perusteltujen julkisten infrahankkeiden ajoittamista suhdannetaantumiin, jolloin työvoimaa ja rakennuskapasiteettia on käytössä.
 - Tällöin ei ole pelättävissä ylikuumenemista ja hintojen nousua rakennusmarkkinoilla.

LIIKENNEINFRAINVESTOINNIT SUOMESSA JA RUOTSISSA



EU:n päätös ydinverkoiksi

Tavoitetaso rakennettava vuoteen
2030 mennessä

Suomessa yht. 6,8 Mrd. €

= 400 M€/vuosi 2015-2030



EU:n päätös kattaviksi verkoiksi

Tavoitetaso rakennettava vuoteen
2050 mennessä

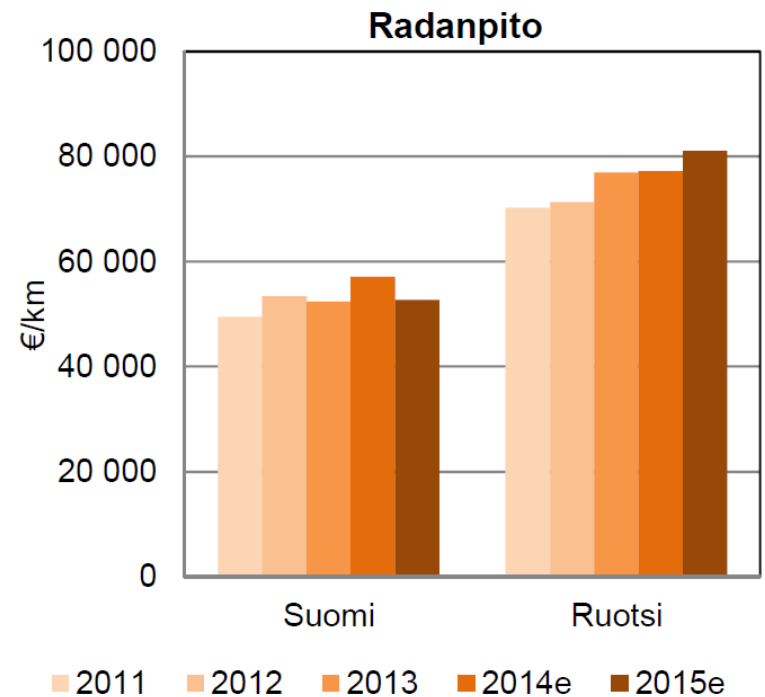
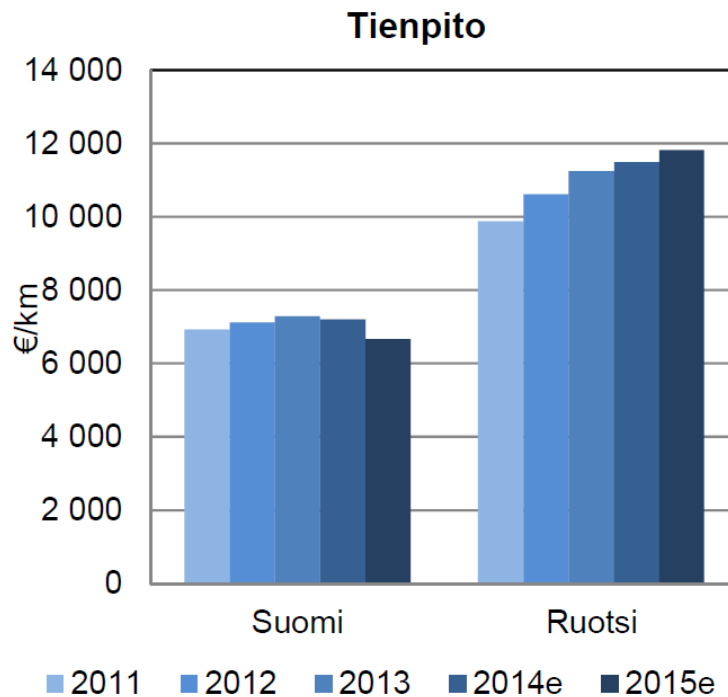
Tasosta voidaan joustaa
kansallisesti

Suomessa 6,0 Mrd. €

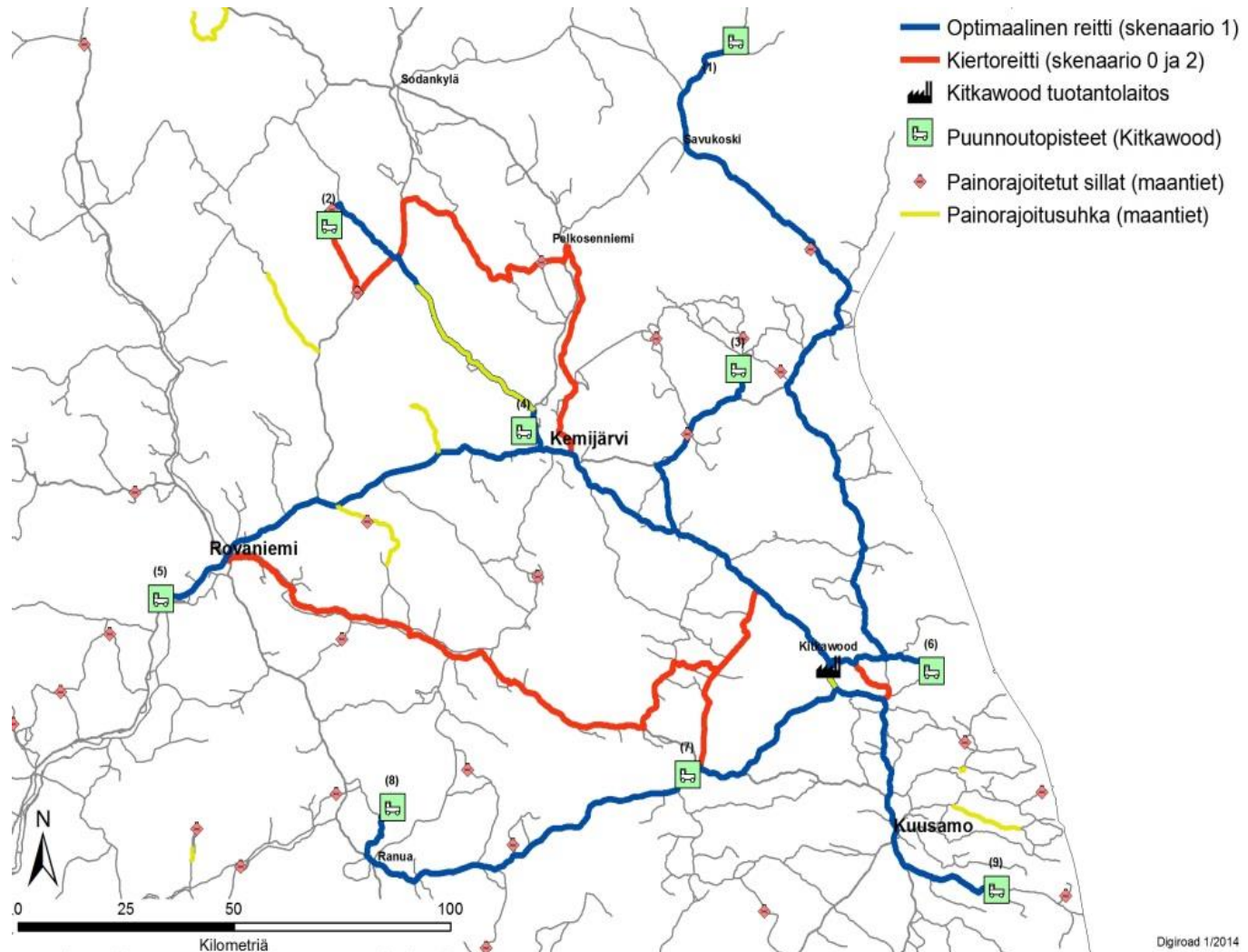
= 170 M€/vuosi 2015-2050



Teiden ja ratojen perusväylänpidon kustannukset €/km 2011– 2015



ALEMMAN TUESTÖN KUNNON/PULLONKAULOJEN VAIKUTUS TEOLLISUUDEN KUSTANNUKSIIN





MERKITTÄVIÄ KUSTANNUSSÄÄSTÖJÄ TEOLLISUUDELLE

- *Metsäteollisuuden* raakapuun kuljetuksissa saavutetaan vuosittain 25 miljoonan euron säästö, jos väylät kunnostetaan (kuljetuskustannussäästö 6,8 %).
 - Metsäteollisuuden investointien myötä kasvava puuntarve nostaa mahdollisen kustannussäästön tulevaisuudessa noin 30 miljoonaan euroon.
- *Koko teollisuuden* kuljetuksissa säästö tätäkin suurempi.
 - Vuodessa noin 50 miljoonan euron kustannussäästöä kuljetuksissa (5.4 %)



Perinteisen H/K-suhteen lisäksi tarvitaan laajennettu H/K-suhde, jolla mitataan aluetaloudellisia ja kokonaistaloudellisia vaikutuksia.

- Hyötykustannuslaskelmilla voidaan arvioida vain osaa hankkeista koituvista hyödyistä.
 - Käytännössä laskelma ottaa huomioon vain liikenneverkkoon ja matka-aikoihin kohdistuvat vaikutukset.
 - Laskelmissa ei huomioida esimerkiksi:
 - kaupunkialueilla merkittävää asuntorakentamisen kiihtymistä
 - yhdyskuntarakenteen tiivistymistä,
 - kiinteistöjen ja maan arvonnousua.



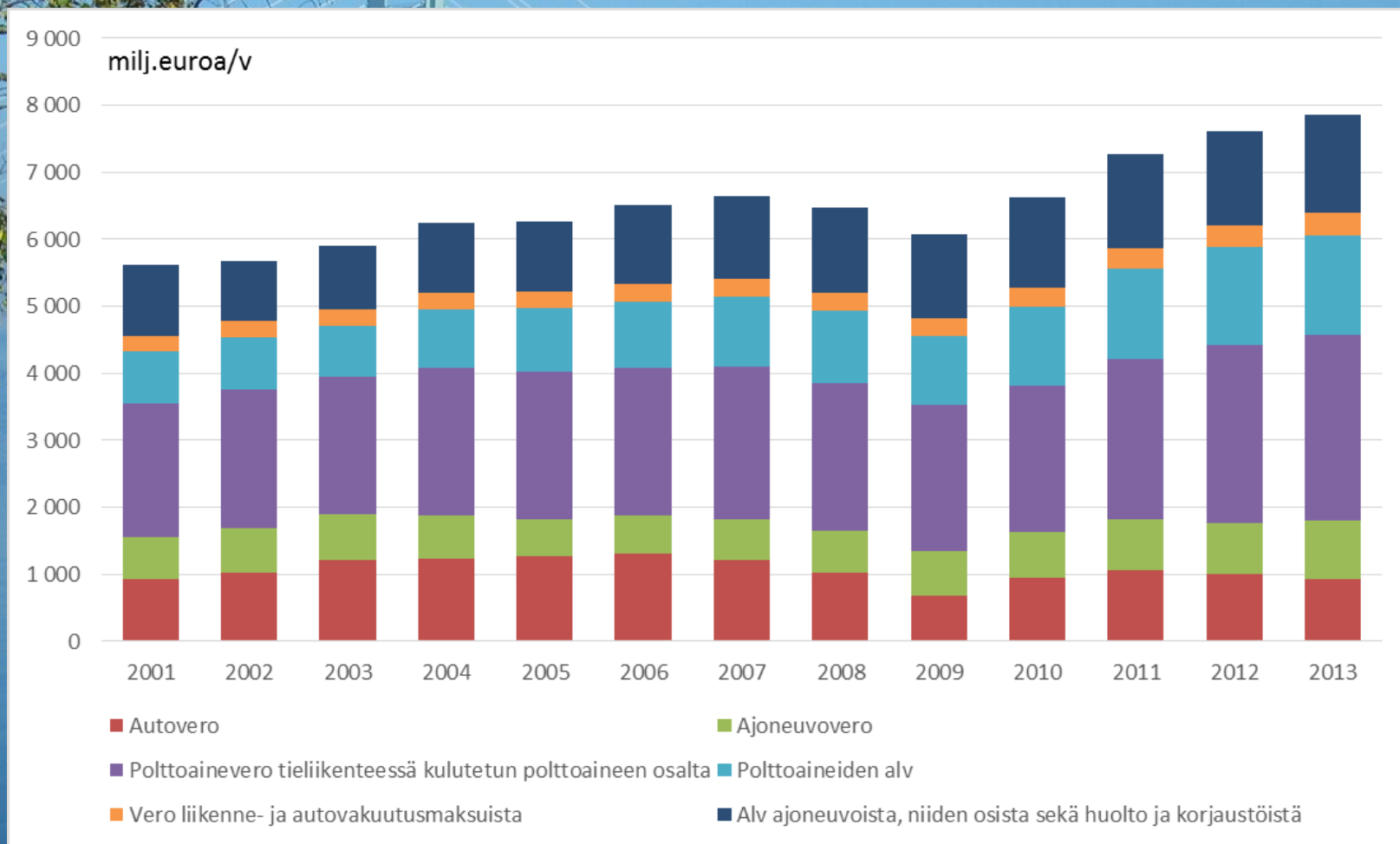
RAHOITUSMALLEISTA

- Ruotsi on hyödyntänyt valtion edullisen lainakoron, Suomi ei
 - Hankkeet, joiden rahoituksen eduskunta on päättänyt jaksottaa tulevien vuosien budjetteihin, on rahoitettu valtionkonttorin lainalla.
 - Tulevien vuosien budjetteihin on kohdennettu hankkeisiin liittyvät lainalyhennykset ja korkomenot.
- Valtion sisäisen lainamallin etu Suomessa käytettyihin elinkaarimallien rahoitukseen on alhaisemmat korkokustannukset.
 - Valtion lainanoton korko on alhaisempi kuin yksityisten rakennuttaja/rahoittajakonsortioiden.



- Julkisen taloudenpidon hyvänä periaatteena on ohjata verotulot valtion ja kuntien yleiskatteeseen.
 - Niitä ei ole tarkoituksenmukaista korvamerkitä käyttötarkoituksiin.
- Suomen maksuperustelain mukaiset maksut, kuten ruuhkamaksut ja muut tienkäyttömaksut, on mahdollista ja tarkoituksenmukaista korvamerkitä liikennehankkeisiin.
 - Ruotsi käyttää ruuhkamaksujaan liikenneinfrahankkeisiin.

VALTION TULOT TIELIIKENTEESTÄ



AUTO- JA TIEFORUM

13.3.2015

Heikki Jämsä, PANK
 PAREMMAN TUESTON JA TIELIIKENTEEN PUOLESTA
 Tiimerkintäpäivät

Lähde: Autoalan tiedotuskeskus

PARLAMENTAARISEN TYÖRYHMÄN KORJAUSVELKARAPORTTI

Paula Risikko
Työryhmän
puheenjohtaja

Mikael Nyberg
Työryhmän
pääsihteeri



Kalle Jokinen
Kari Rajamäki
Raimo Piirainen
Ari Jalonen
Reijo Tossavainen
Mirja Vehkaperä
Markku Rossi
Johanna Karimäki
Kari Uotila
Eila Tiainen
Sauli Ahvenjärvi
Esa Erävalo
Thomas Blomqvist
Mats Nylund

**Liikenneväylien
korjausvelan
vähentäminen ja
uusien rahoitus-
mallien käyttö**

Parlamentaarisen työryhmän ehdotus



TYÖRYHMÄN ESITYKSET

- Työryhmä pitää yksimielisesti Suomen tulevaisuuden ja kilpailukyvyn kannalta välttämättömänä perusväylänpidon rahoitustason nostamista, jotta
 - 2,4 miljardiin euroon kasvanutta korjausvelkaa voidaan vähentää ja
 - perusväylänpidon määrärahojen ostovoima voidaan turvata.
- Liikenneväylät on pidettävä turvallisesti liikennöitävässä kunnossa.
- Kyse on välttämättömästä rakenneuudistuksesta kestävyysvajeen korjaamiseksi.
- Asiasta tulee päättää hallitusneuvotteluissa.



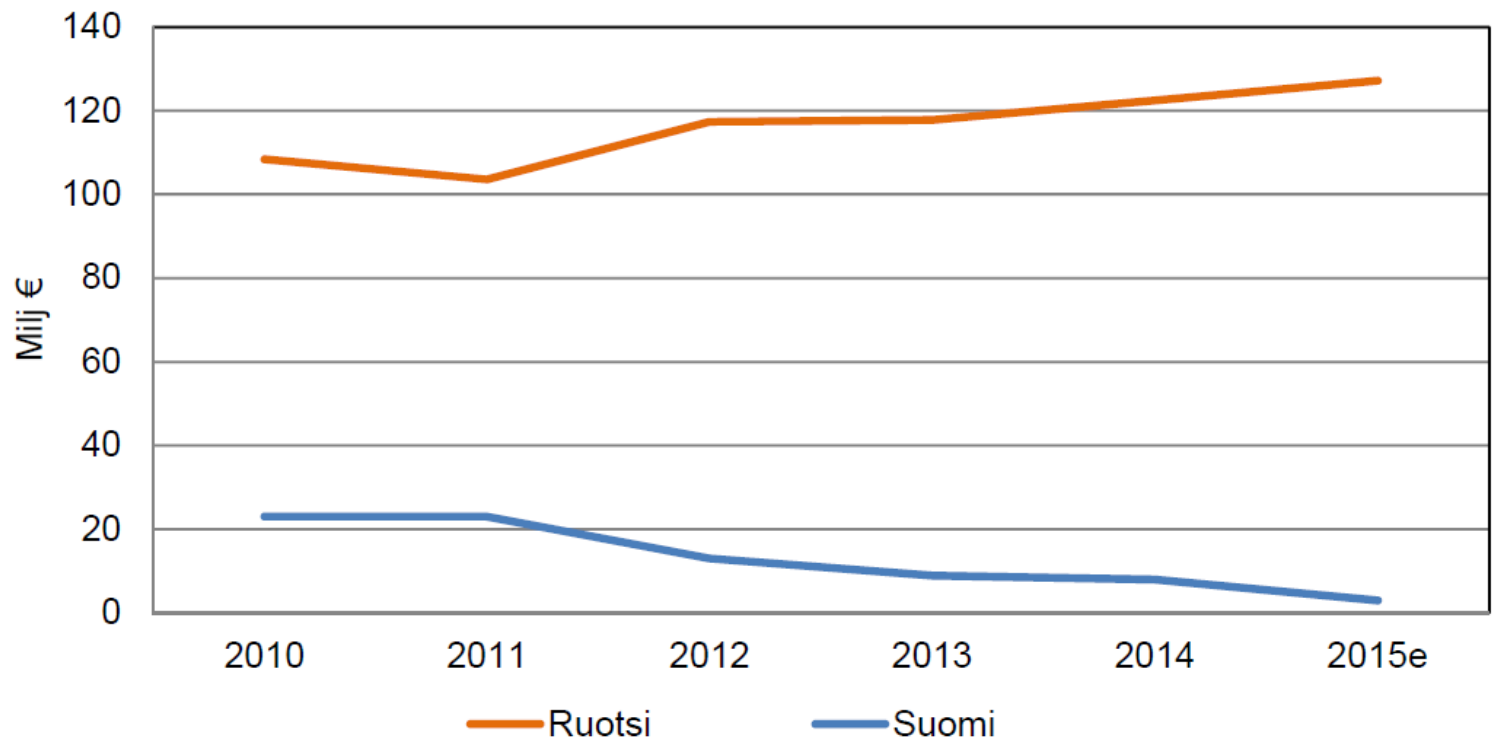
- Liikenneverkon **korjausvelan kasvun pysäyttäminen** vaatii perusväylänpitoon lisärahoitusta 100 milj. euroa vuodessa nykytasoon verrattuna.
- **Korjausvelan vähentäminen** vaatii edellisen lisäksi lisärahoitusta vähintään 50 milj. euroa vuodessa, jolloin esim. 12 vuoden kuluttua korjausvelkaa olisi jäljellä 1,9 mrd euroa.
- Tämä yhteensä **150 milj. euron** lisärahoitustaso on välttämätön minimi korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja vähentämiseksi.



- Lisäksi **ostovoiman turvaaminen** edellyttää vuositasolla arviolta **50 milj. euron lisäystä** perusväylänpitoon.
- Ostovoimakorjaus kohdentuu kaikkiin perusväylänpidon toimenpiteisiin ml.
 - päivittäinen kunnossapito,
 - ylläpito,
 - liikenteen palvelut ja
 - parantaminen.

YKSITYISTIEVERKKO

- Yksityisteiden avustamiseen on varattava niiden merkitykseen nähden, mm. maaseutu- ja metsäpoliittiset tarpeet huomioiden, riittävä ja vakaa määräraha.
- Määrärahan nykytaso on täysin riittämätön.





Väyläverkon parantaminen

- *Alueellisesti tärkeisiin pieniin liikenneolosuhteiden parannustoimiin* kuten alikulut, kevyen liikenteen väylät, liittymät jne. lisätään 50 milj. euroa vuodessa.
 - Tämä toteutetaan kohdentamalla kyseinen summa kehittämisinvestoinneista vuodesta 2018 alkaen.



Rakenneuudistukset

- Liikennejärjestelmän suunnitteluun tarvitaan poliittista ohjausta ja pitkäjänteisyyttä.
- Jatkossa tulisi laajassa poikkihallinnollisessa ja parlamentaarisessa yhteistyössä laatia aina hallituskauden alussa pitkäjänteinen 12-vuotinen liikennepoliittinen tavoitesuunnitelma.
- Tavoitteena olisi täysimääräisesti ottaa käyttöön liikennepolitiikan uusiin keinoihin sisältyvä potentiaali hyvinvoinnin, työllisyyden, taloudellisen kasvun ja Suomen kilpailukyvyn parantamiseksi.



Year	Value
2007	7½
2009	8-
2011	7½
2013	7+
2015	7

Kokonaisarvosana laskee, koska kilpailutöihin ja asumiseen kohdistuva verorasitus kasvaa jatkuvasti ja syrjäseudulla uuden rakennusten arvo on nolla. Kuntienhankkeet korjausmääräykset voivat kasantaa itseään vastaan, kun kaikilla ei ole varaa edes perustasoon.

Year	Number of people (millions)
2007	7½
2009	8-
2011	7½
2013	7
2015	7

Kokonaisarvosana pysyy samana, vaikka väyläpöydissä ei hallita priorisointia kasvualueiden hyvästä. Tieliikenne kunnossapidosta on tynnit jopa oleellisia teo-suksilla. Toisaalta radikaalitekniikasta uudisthankeet on parhaimmillaan yhdistetty koko yhdyskunnan kahttamiseen ja lantosemavarkoste on pitänyt korkean tason. Kiristyyvästä kilpailusta saaminen on erikoistuttava.

Year	Percentage
2007	7 1/2%
2009	8-
2011	8
2013	8-
2015	7 1/2%

Kokonaisarvosana laskee, koska vesihuoltoverkostojen korjausvelka kasvaa edelleen ja talitaston resurssit on suuria eroja. Sähköntalouden maakaapeloinnin esteenä ovat kankaat lupamenot. Haavilampi, -jäädytys sekä jätteenkäsittelyt aiheuttavat uusia paikallisia ja keskitettyjä ratkaisuja. Tietoliikennenyhtäydys paranevat, mutta yhteiskunnan tasolla niistä johtuva näkyvyys myös kasvaa.

Kokonaisarvosana on vain kohtalainen, vaikka Suomi on yhä tietomallinnuksen kärkimä. Muilla olemassa olevia digitaalisia ratkaisuja ei kuitenkaan osata hyödyntää alalla riittävästi. Hankkeissa luotavan ja kerättävän datan määrä, laatu ja hallinta ovat edelleen vaatimattomia. Sekä standardissa että käytännössä on vielä paljon kehitettävää.

Kokonaisarvosana on vain kohtalainen, vaikka Suomi on yhä tietotallinnuksen kärkimaita. Mutta olemassa oleva digitaalinen ratkaisu ei kuitenkaan osata hyödyntää alalla riittävästi. Hankkeissa kuotavan ja kerättävän datan määrä, laatu ja hallinta ovat edelleen vaatimattomia. Sekä standardisoida että käytännössä on vielä paljon kehitettävää.

Year	Number of people
2007	6+
2009	6+
2011	7
2013	7
2015	7-

Kokonaisarvosana laskee, koska alan koulutuksen ja tutkimuksen rahoitus on näivettynyt. Osaamisen kehittämisen ohjaus on pirstaloittunut ja alalta puuttuu kaikki koulutustasot kattava kokonaisnäkemys. Vain harvat yritykset luovat kilpailukykyään pitkäjänteisellä tutkimus- ja kehitysohjelmalla.

13.3.2015

Heikki Jämsä, PANK Tiemeraintäpäivät

Kokonaisarvosana pysyy samana, vaikka väylänpidossa ei hallita priorisointia kasvualueiden hyväksi. Tieverkon kunnossapidosta on tingitty jopa oleellisilla tieosuuksilla. Toisaalta raideliikenteessä uudishankkeet on parhaimmillaan yhdistetty koko yhdyskunnan kehittämiseen ja lentoasemaverkosto on pitänyt korkean tasonsa. Kiristyvässä kilpailussa satamien on erikoistuttava.



Vaadimme kunnilta ja valtiolta

- Liikennepolitiikkaa on tehtävä 15 vuoden mittakaavassa sekä suunnittelun että rahoituksen osalta.
- Rahoitustasoa on nostettava pysyvästi 300 m€ vuodessa lisäämällä:
 - perusväylänpitoon 100 M€,
 - korjausvelan hallintaan ja pieniin parannuksiin 100 M€ ja
 - kehityshankkeisiin 100 M€.



- Budjetoinnin laskukaavat on päivitettävä sitomalla rahoituksen taso ostovoiman muutoksiin ja kehittämällä investointien kannattavuuden arviointiin ajantasaisia työkaluja.
- Oma tilaajaosaaminen on varmistettava
 - riittävillä ja osaavilla resursseilla,
 - kokonaistaloudellisilla hankinnoilla sekä
 - uusia yhteistoimintamalleja kokeilemalla ja kehittämällä.

- 
- Uusimuotoisten liikennepalveluiden esteet on raivattava digitalisoimalla liikenteen ja väylien tiedot avoimen datan periaatteiden mukaisesti sekä toteuttamalla kaikki merkittävimmät infrahankinnat tietomallipohjaisesti vuoden 2017 alusta alkaen.



- Oman palvelutuotannon todellinen kustannustehokkuus on selvitettävä ja vuoteen 2017 mennessä on etenkin kunnissa laadittava tuottavuuden parantamisen tiekartta.
- Liikennealan alueellista hallintoa on kehitettävä kohti käyttäjälähtöistä paikallista infrakumppania, jonka puoleen esimerkiksi elinkeinoelämä voi helposti kääntyä.



Toimialalta

- Tutkimukseen ja kehitykseen on investoitava ja uusia toimintatapoja on pilotoitava rohkeasti verkostomaisella yhteistyöllä yli toimialarajojen.
- Uudet tuottavuuden työkalut on otettava nopeasti käyttöön, esimerkkeinä tuotemallit ja koneohjaus.



INFRA ry:n VAALITAVOITTEET

1 snt

Suomen väyläverkon tämän hetken kipein ongelma on väylien keho kunto. Se vaikeuttaa ihmisten arkea ja kustannustehokkaita kuljetuksia. Tarvitaan pikaisia toimia.

Nopein tapa ratkaista korjausvelkaongelma on korottaa perusväylänpidon rahoitusta määrääjäksi.

Ratkaisutapoja on monia. Riittävä korotus saadaan kasaan esimerkiksi keräämällä polttoaineliträn hinnassa yksi sentti kymmenen vuoden ajan.

1 %

Väyläverkon palvelukyky säilyy, kun prosentti bkt:sta käytetään liikenneverkkoon. Nyt valtion väylärahoituksen taso on 0,8 prosenttia bkt:sta. Ruotsissa osuus on 1,1.

Vakiinnutetaan rahoitustaso ajan myötä prosenttiin ja sidotaan perusväylänpidon määräraha indeksiin.

Luodaan myös uusia, valtion budjetin ulkopuolisia rahoituslähteitä kuten rahasto, joka mahdollistaa infrasijoittamisen vaikkapa eläkeyhtiöille ja elinkeinoelämälle.



Väylärahat on käytettävä suunnitelmallisesti, tuottavasti ja tehokkaasti. Meidän on tunnistettava arjen hyvinvoinnin ja yritysten menestyksen kannalta tärkeimmät kohteet.

Otetaan poliittiselle päätöksenteolle yksi suunta yli puoluerajojen ja pidetään se. Tehdään pitkäjänteinen väylästrategia, joka ulottuu 10-20 vuoden päähän.

Irrotetaan väylärahoitus ailahtelevasta, neljän vuoden välein väännettävästä budjettikehyksestä.



Infra on kansallisvarallisuutta, joka ansaitsee pätevän salkunhoidon. Keskitetään maankäyttö, rakentaminen ja liikenne yhteen ministeriöön.

Kun päättäjien ja virkamiesten infraviisaus on saman katon alla, säästyy aikaa ja rahaa päätösten valmistelussa ja lupaprosesseissa.

VAIKUTTAMINEN



EDUSKUNTARYHMÄT



KANSANEDUSTAJAT



MINISTEREIDEN
ERITYISAVUSTAJAT



MEDIA

PÄÄKIRJOITUSSIVU

KESKI-SUOMEN LIIKENNE

Nelostien remontit nopeasti käyntiin

Keski Suomen ely keskus on nopeuttanut Nelostien yleissuunnittelua Äänekoskella kaupunkiin kaavaillun biotuo tetehtaan vuoksi. Parhaimmillaan tiesuunnittelun eri vaiheisiin kuluu pari vuotta, joten Nelostien peruskorjaus Myllyntauksen ja Mämsälmen välisellä osuudella voi alkaa aikaisintaan vuonna 2017.

Maakunnan tieremonttien viipyminen ei olekaan kiinni suunnitellun hitaudesta vaan eduskunnan rahoituspäätöksiä puutteesta. Esimerkiksi Jyväskylässä Kirrin ja Tikkakosken välisen osuuden tiesuunnitelma on ollut valmis jo pitkään, mutta rahoitusta ei ole valtiotalta herunut.

Parlamentaarinen työryhmä päivitti äskettäin eri liikenneväylien kunnon, korjaustarpeet ja kehittämisen vestoinnit. Liikenneministeri Paula Risikon (kok.) johtama työryhmä ehdotti, että seuraava hallitus sitoutuu Suomeen vuosien saatossa syntyneiden teiden korjausvelan vähentämiseen.

Keski Suomen tulevilla kansanedustajilla on näytön paikka saada Nelostien remontit pikaisesti käyntiin.

Öljyn hinta on romahtanut alle puoleen entisestä, mikä toisi ripeästi käynnistyvissä tieremonteissa merkittävää säästöä asfaltointikuluihin. Lisäksi tieremontit toisivat kaivattua työtä korkean työttömyyden alueille, kuten Keski Suomeen.

PANK RY

- **PANK seminaari
30.9.2015**
 - Valiokuntien/toimikuntien visiot alan kehitystarpeista 3-5 vuotta eteenpäin
 - Toimii taustatietona PANK ry:n strategian päivityksessä



ÄLYLIIKENNE

