



INFRA

Alan rahoitus, trendit ja volyymit

Heikki Jämsä

INFRA ry

17.3.2015

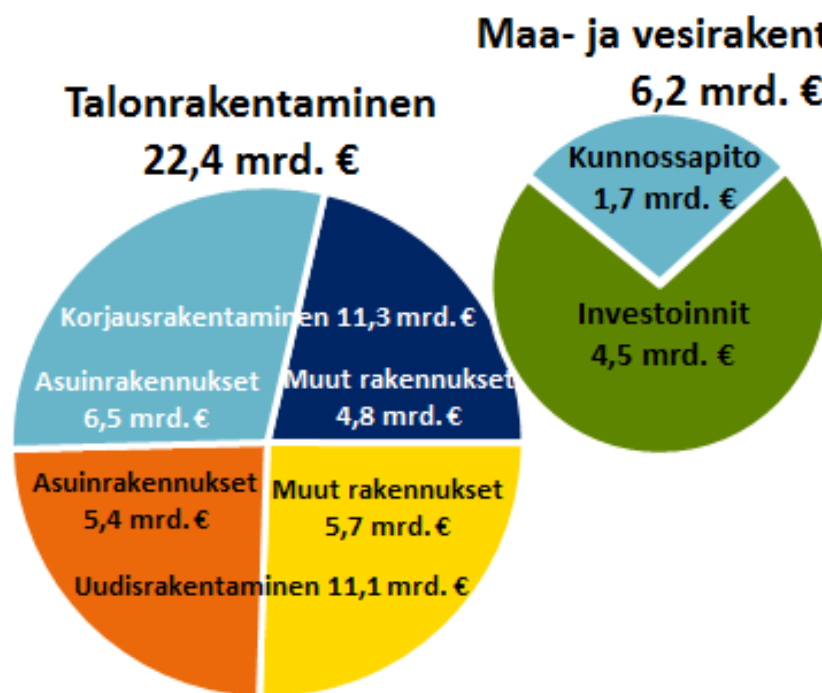
Heikki Jämsä, PANK
menetelmäpäivä



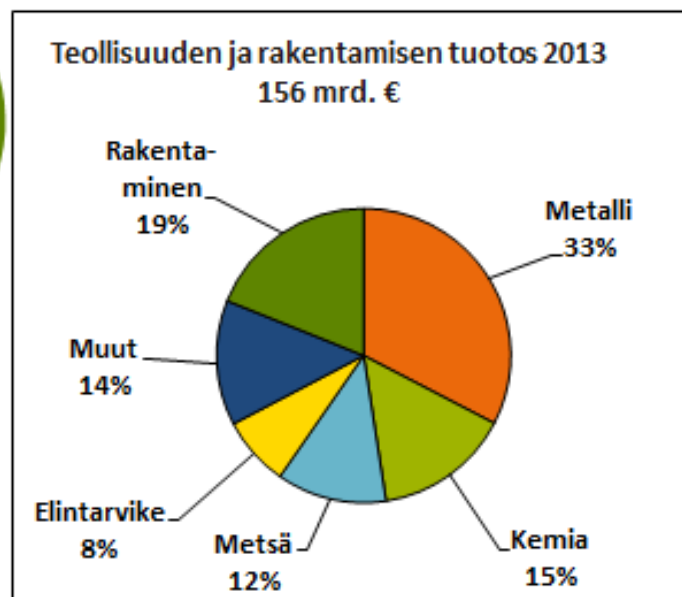
Rakennustuotannon arvo vuonna 2013

Rakennustuotannon arvo vuonna 2013

Yhteensä 28,6 mrd. €



Lähde: Forecon Oy, Tilastokeskus



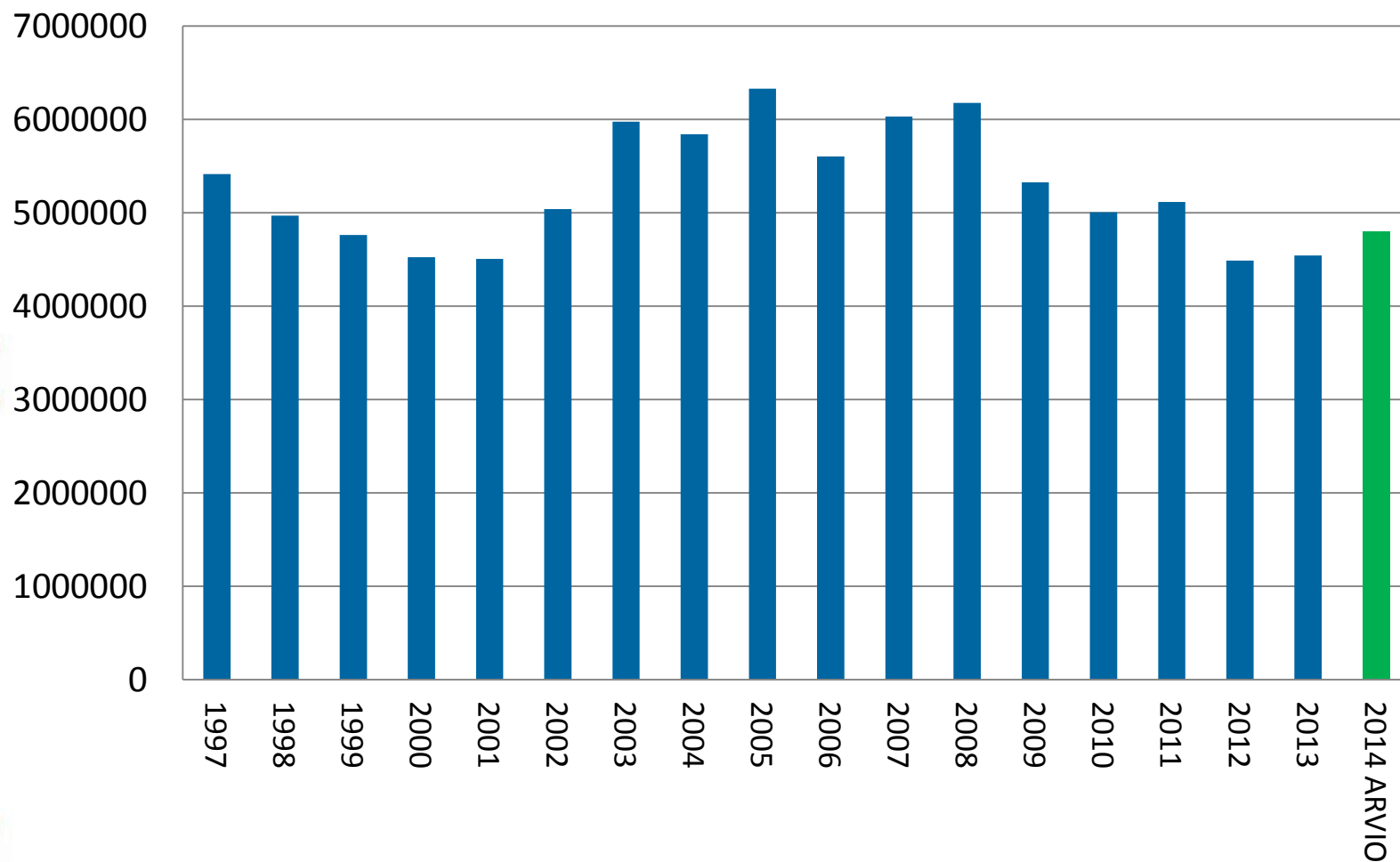
Rakennusteollisuus

30.10.2014

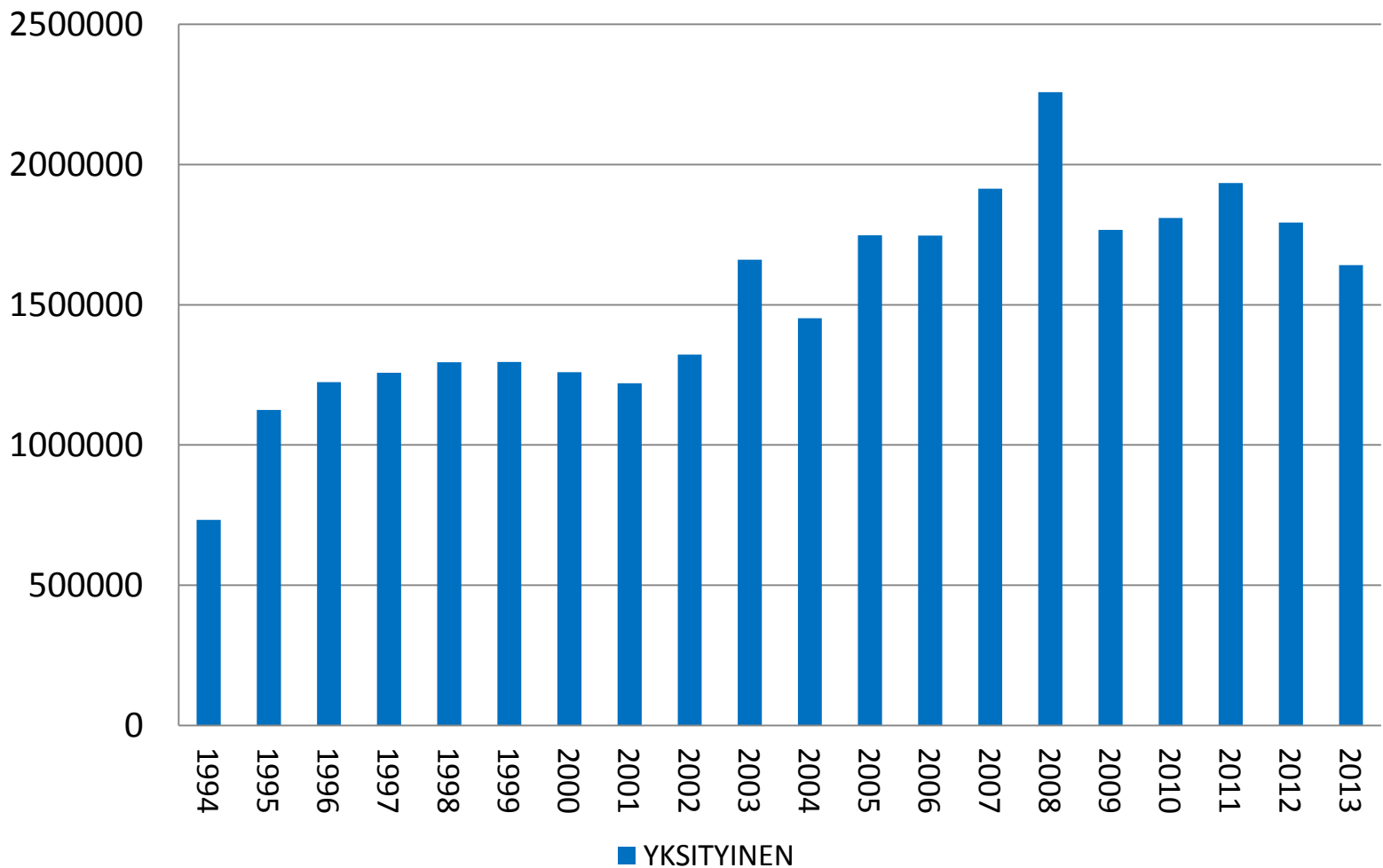
Rakentamisen määrä

Rakentaminen, määrän muutos, %	2014	2015	2016
Talonrakentaminen, yhteensä	-3,6	-0,4	4,0
Uudisrakentaminen	-9,1	-3,0	5,9
Asuntojen uudisrakentaminen	-15,0	-5,0	8,0
Muu uudisrakentaminen	-3,6	-1,1	3,9
Korjausrakentaminen	2,5	2,5	2,0
Maa- ja vesirakentaminen	-1,0	-1,0	2,0
Rakentaminen, yhteensä	-3,0	-0,5	3,5

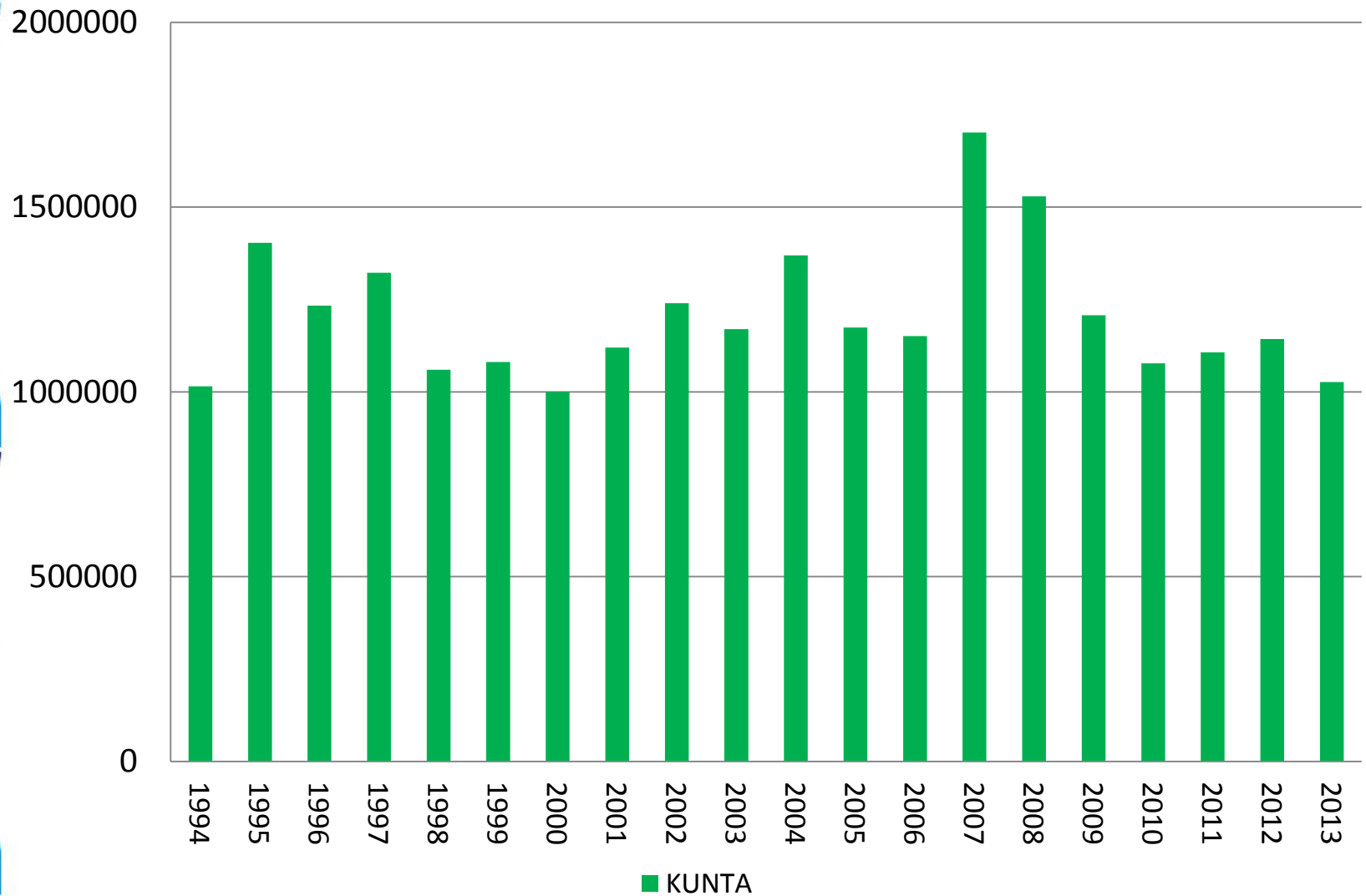
ASFALTTITUOTANTO (TONNIA) YHTEENSÄ



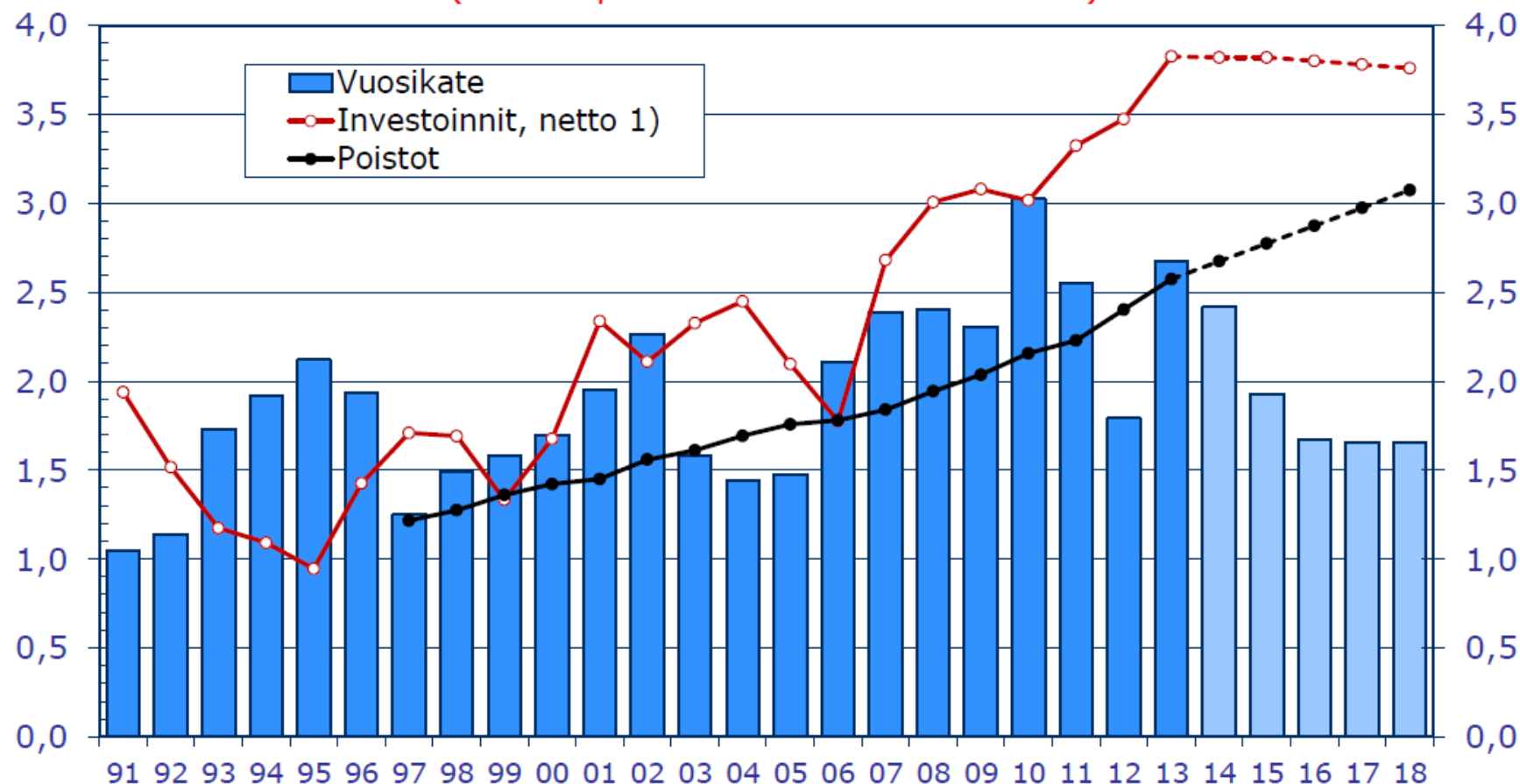
ASFALTTITUOTANTO (TONNIA), YKSITYINEN



ASFALTTITUOTANTO (TONNIA), KUNNAT



Kuntien ja kuntayhtymien vuosikate, poistot sekä investoinnit¹⁾ 1991-2018, mrd. € (käyvin hinnoin) (arviot painelaskelman mukaan)

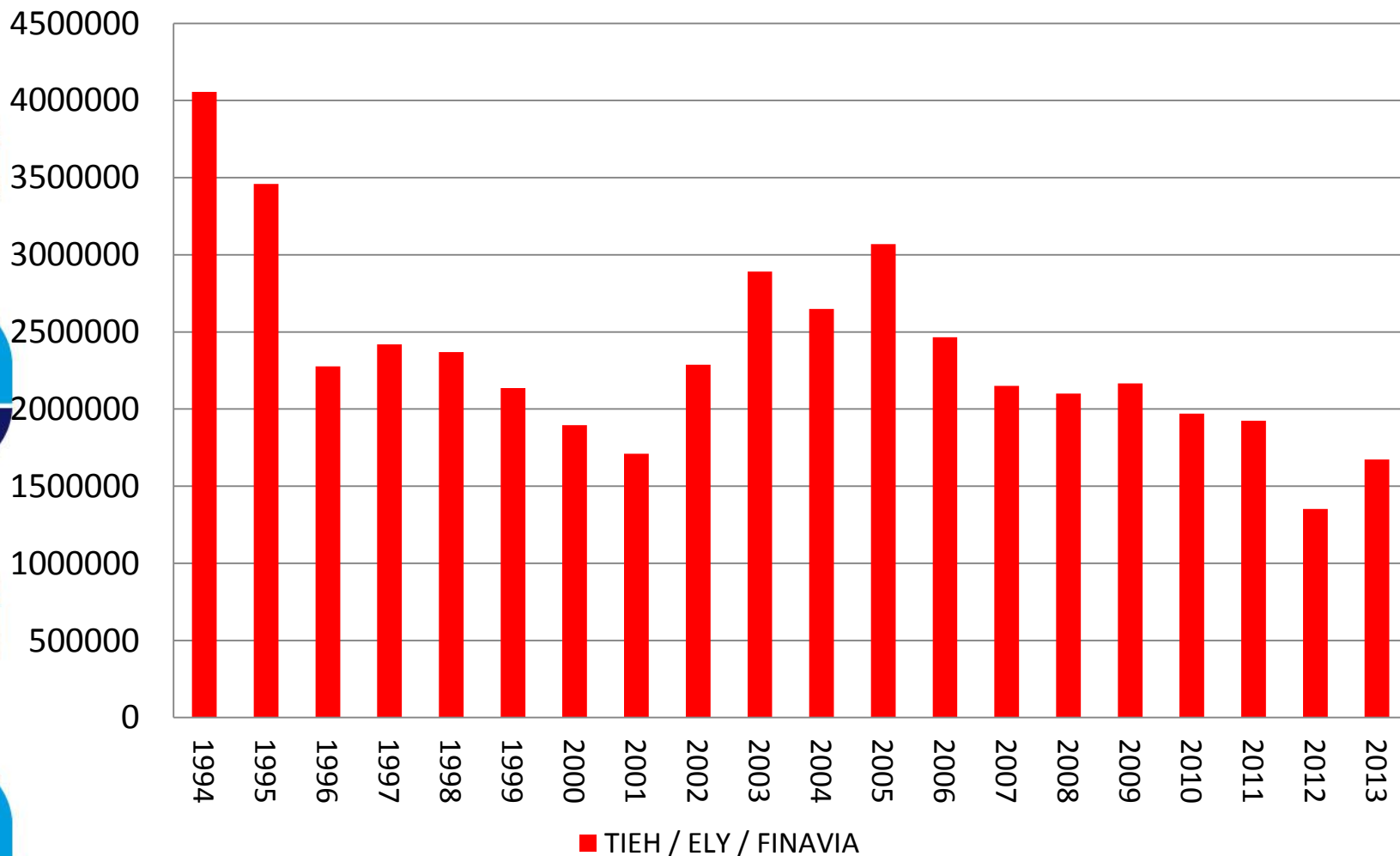


Lähde: Vuodet 1991-2013 Tilastokeskus.

Vuosien 2014-2018 arviot PPO 3.4.2014.

1) Investoinnit, netto = Käyttöomaisuusinvestoinnit - rahoitusosuudet - käyttöomaisuuden myyntitulot.

ASFALTTITUOTANTO (TONNIA), Tiet/lentokentät





Tienkäyttäjät entistä tyytymättömämpiä tiestön kuntoon

Liikennevirasto 19.11.2014

Liikenneviraston tienkäyttäjä- tyytyväisyystutkimus

VALTAKUNNALLINEN RAPORTTI - KESÄ 2014

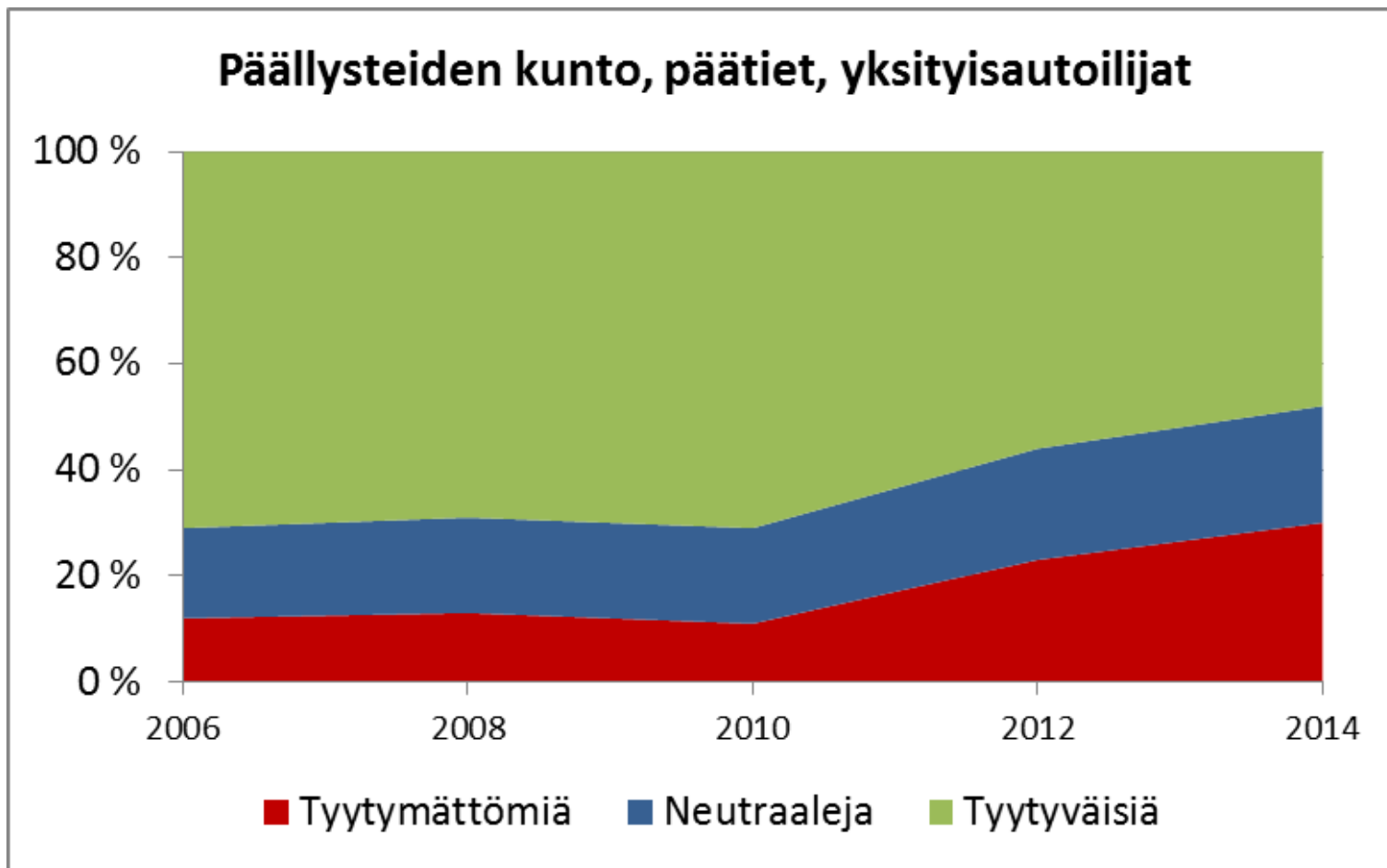




Huolena teiden kunto

- Tähän saakka sekä ammattiautoilijat että yksityishenkilöt ovat olleet melko tyytyväisiä pääteiden päällysteiden kuntoon, mutta nyt tyytyväisiä on enää
 - vajaa puolet yksityishenkilöistä ja
 - vain 30 prosenttia raskaan liikenteen vastaajista.
- Eniten molempien vastaajaryhmien tiellä liikkumista häiritsivät päällystevauriot ja urat.

Tienkäyttäjien tyytyväisyys päällysteiden kuntoon (yksityisautoilijat, keskeinen tieverkko)

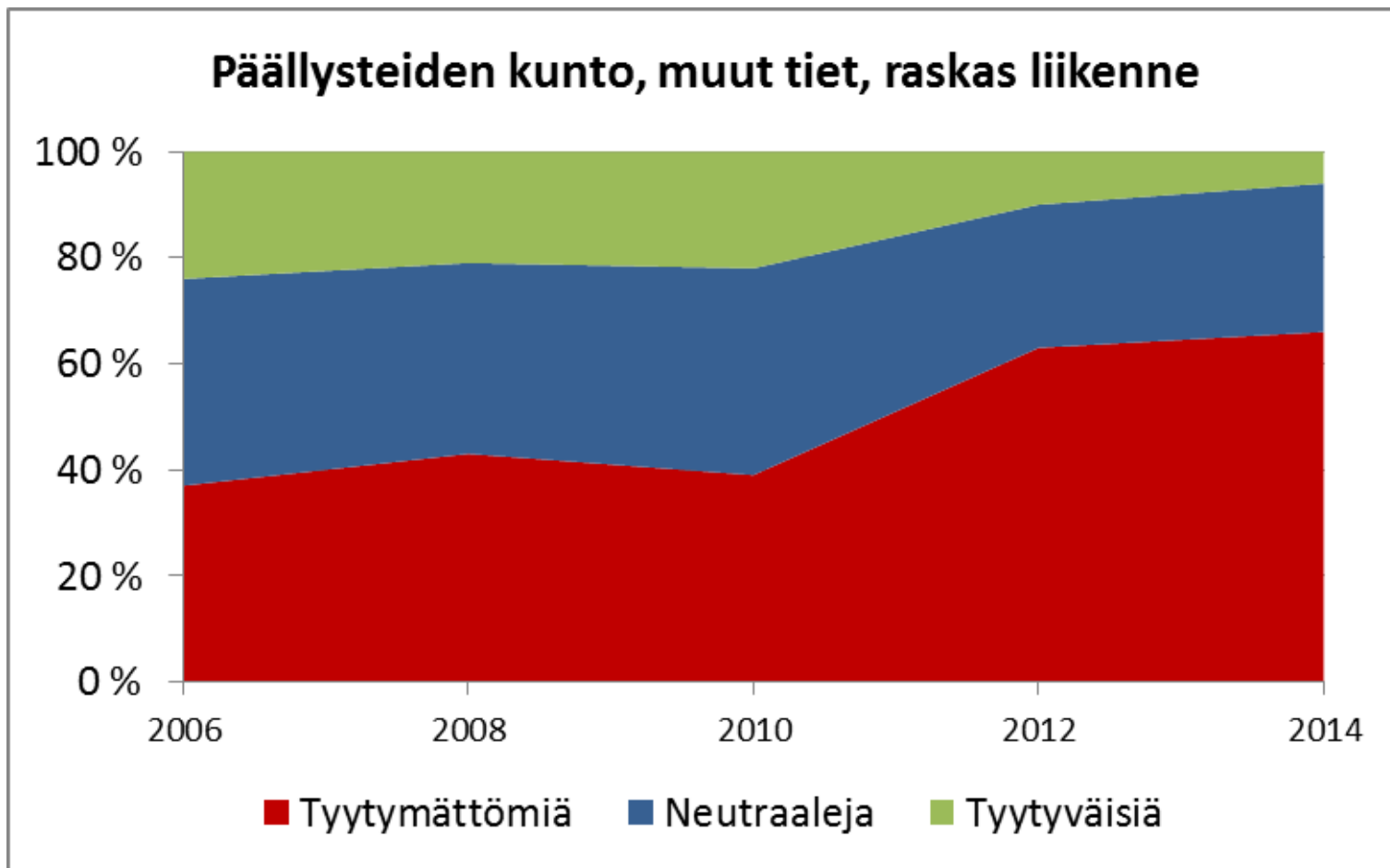




Ammattiautoilijat erityisen kriittisiä

- Varsinkin ammattiliikenteen eli raskaan liikenteen edustajien tyytyväisyys on laskenut selvästi.
- Tyytymättömyys muiden teiden kuntoon on entisestään lisääntynyt.
 - Peräti 60 prosenttia ammattiautoilijoista on erityisen tyytymätön muun tiestön kuntoon.
 - Tässä ryhmässä korostuvat muun muassa metsäteollisuuden raakapuukuljetuksia ajavat autoilijat.
- Myös yksityishenkilöiden tyytyväisyys maanteiden tilaan ja kuntoon on vähentynyt
 - Heistäkin tyytymättömiä on nyt jo reilu kolmannes

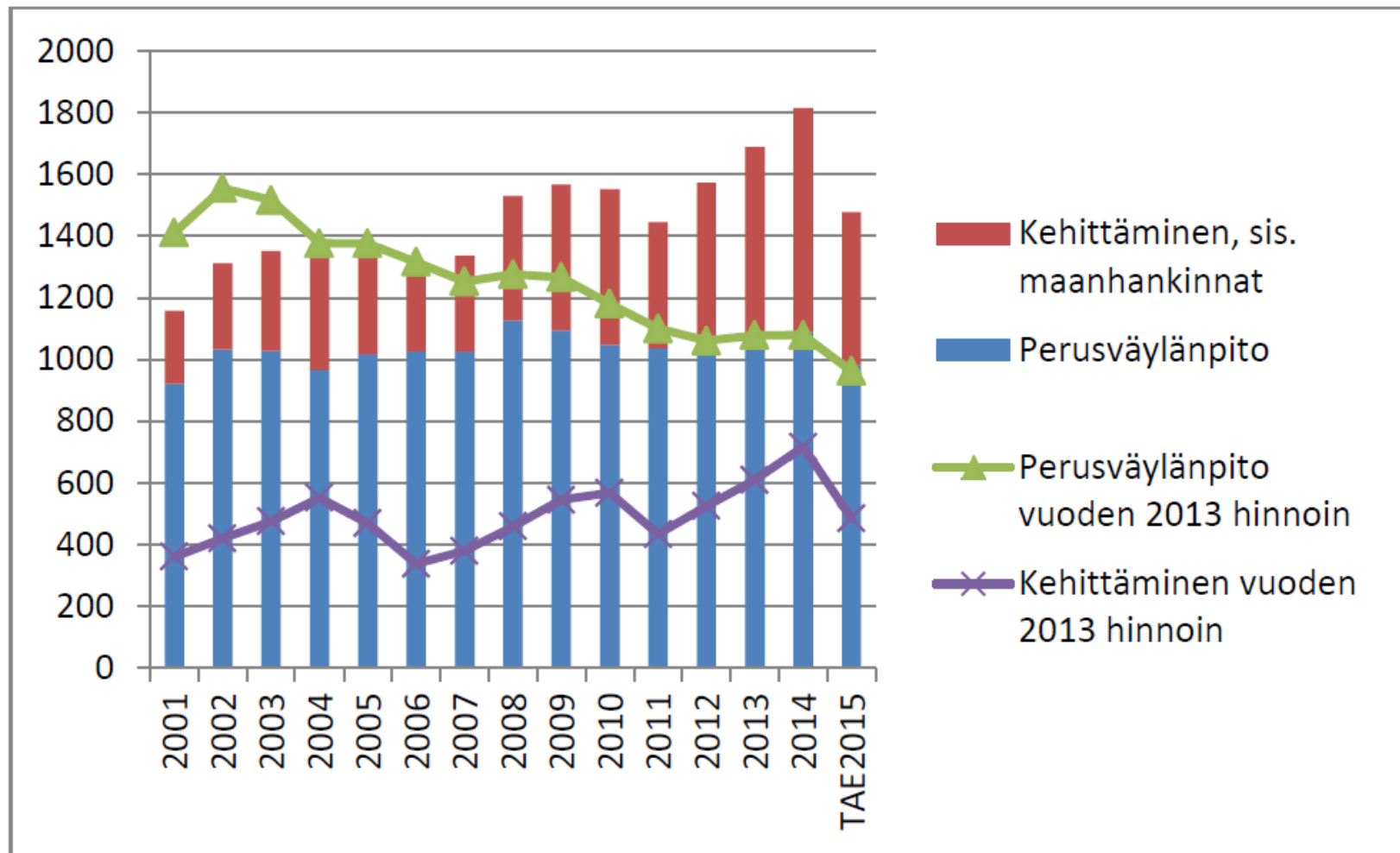
Tienkäyttäjien tyytyväisyys päällysteiden kuntoon (raskas liikenne, muu päällystetty tiestö)





Onko muita keinoja kuin nopeusrajoitusten alentaminen?

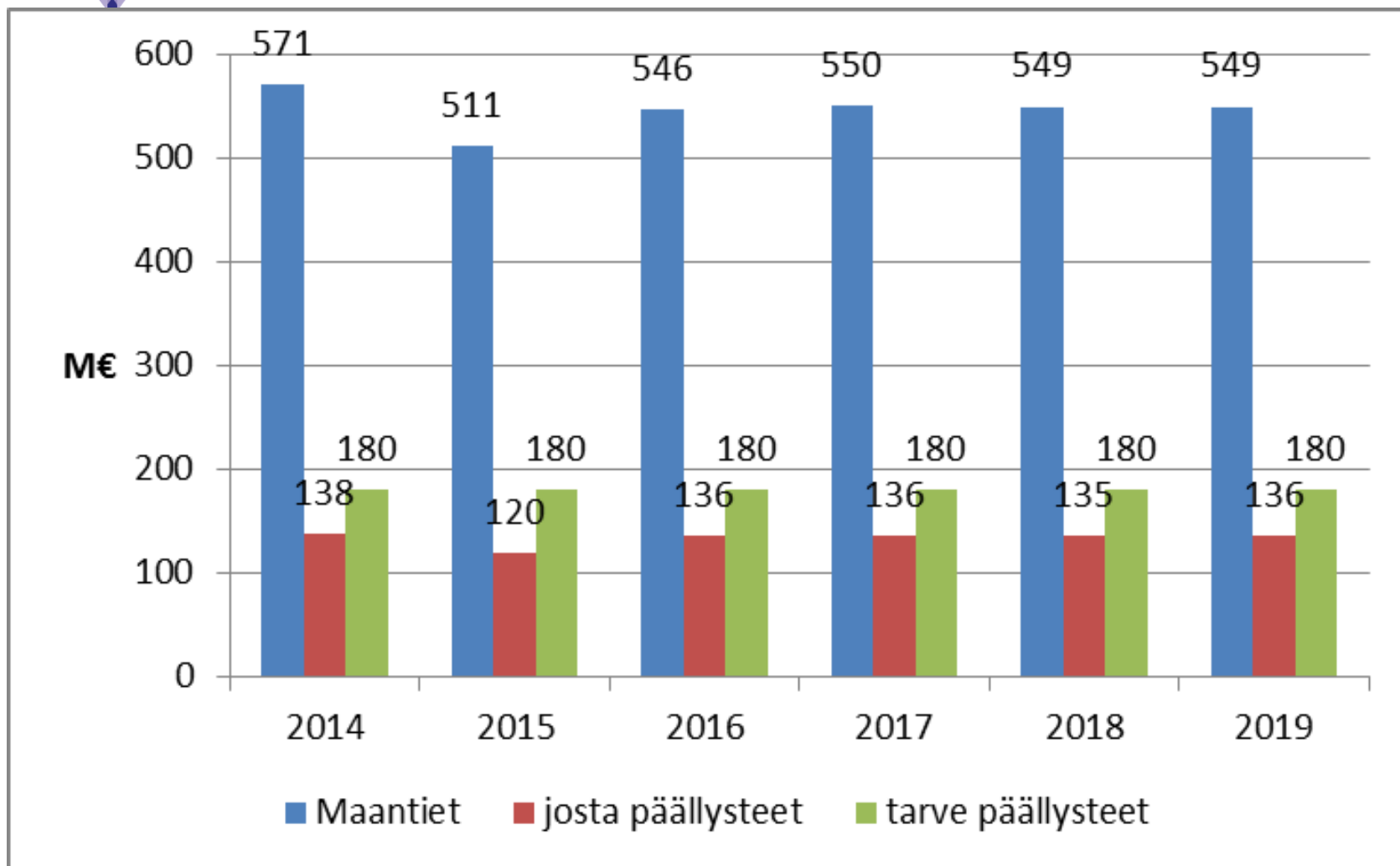
- Teiden huonon kunnon vuoksi tienpitäjä joutuu harkitsemaan nopeusrajoitusten alentamista 100 km tuntinopeudesta 80 kilometriin **tai 70 kilometriin** tai alemmaksi.
- Tutkimuksen mukaan tienkäyttäjät suhtautuvat huonokuntoisten teiden nopeusrajoitusten alentamiseen ymmärtäväisesti.
 - Yksityisistä vastaajista 72 prosenttia ja ammattiautoilijoista 52 prosenttia hyväksyy nopeusrajoitusten alentamisen, jos tien huono kunto sitä edellyttää.



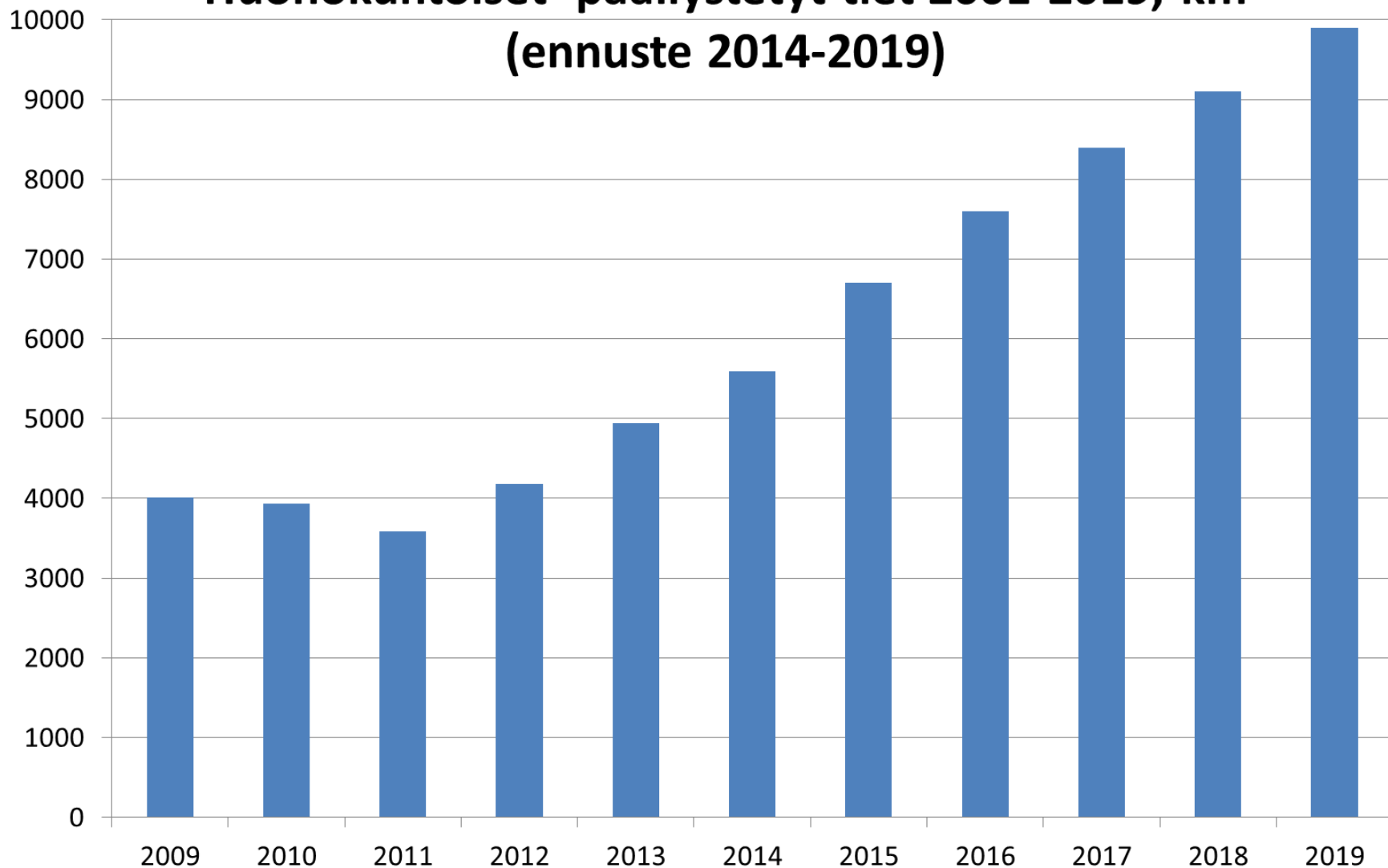


Tienpidon rahoituskehys 2015-2019

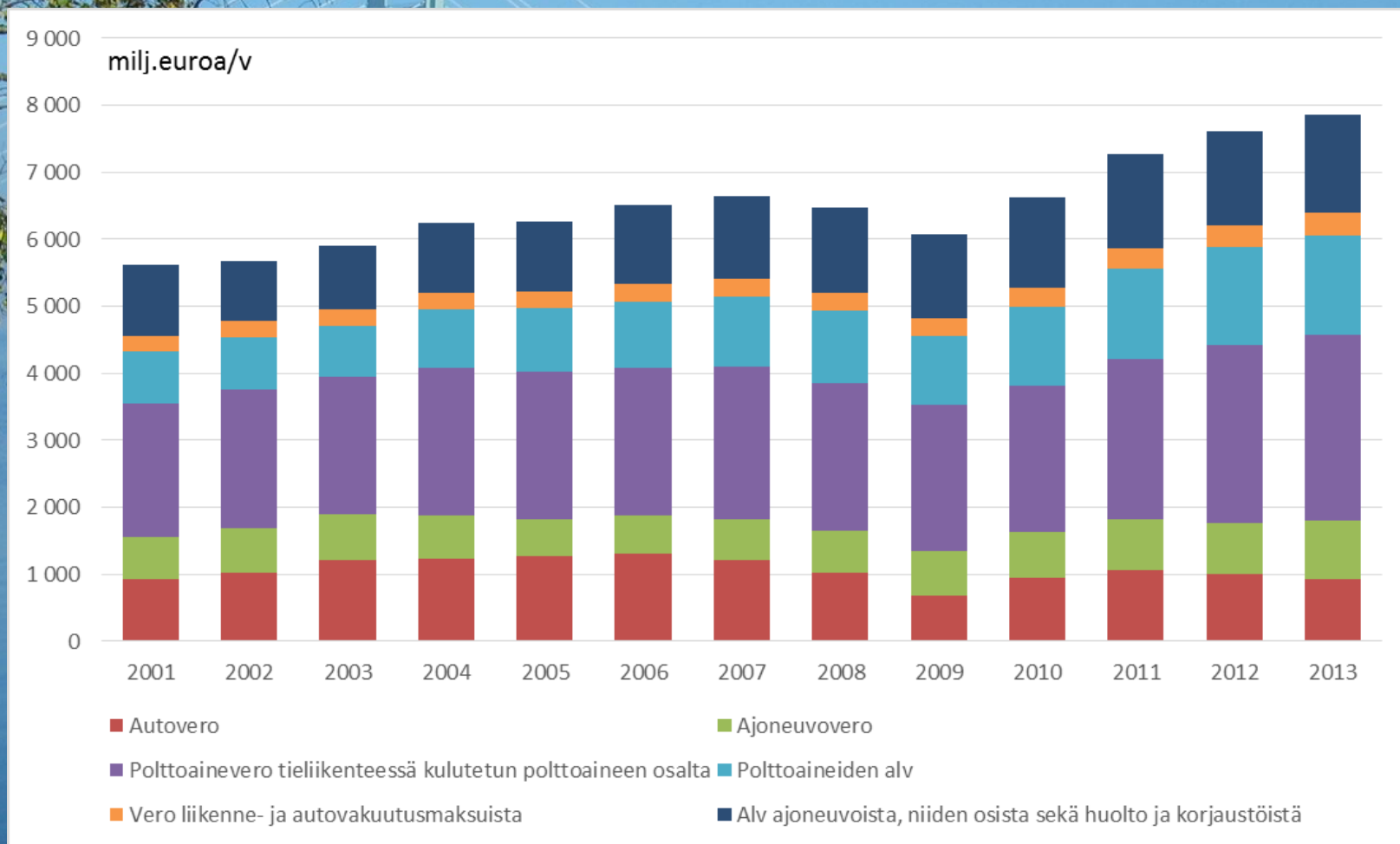
1 snt polttoaineen hinnasta = 50 milj.€/vuosi



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



VALTION TULOT TIELIIKENTEESTÄ



AUTO- JA TIEFORUM

17.3.2015

Heikki Jämsä, PANK
PAREMMAN TIESTÖN JA TIELIIKENTEEN PUOLESTA
menetelmäpäivä

Lähde: Autoalan tiedotuskeskus

Raaka-öljyn hinta on laskenut selvästi kesästä lähtien

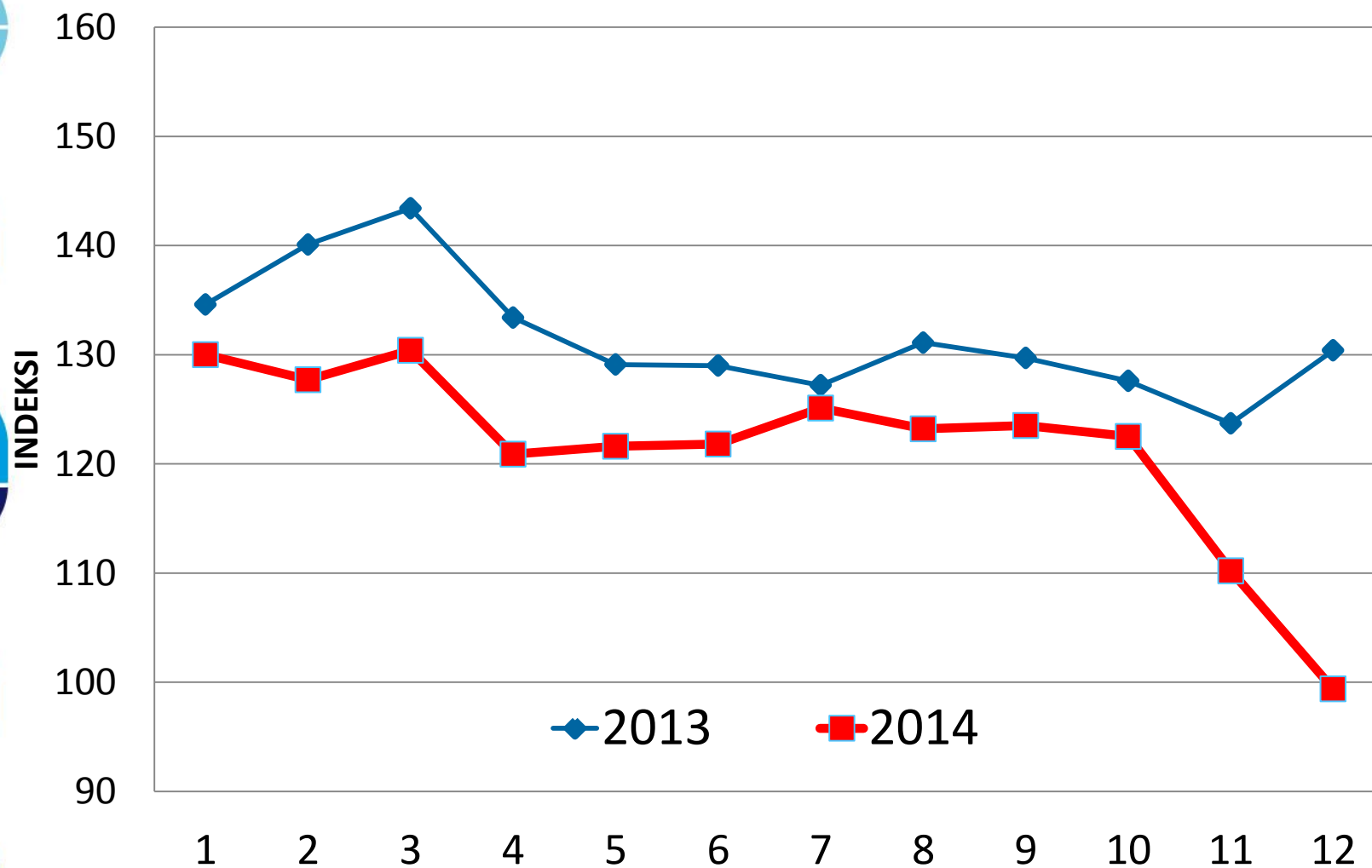
Raakaöljy (Brent)



Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT



BITUMI-INDEKSI (2010 = 100)



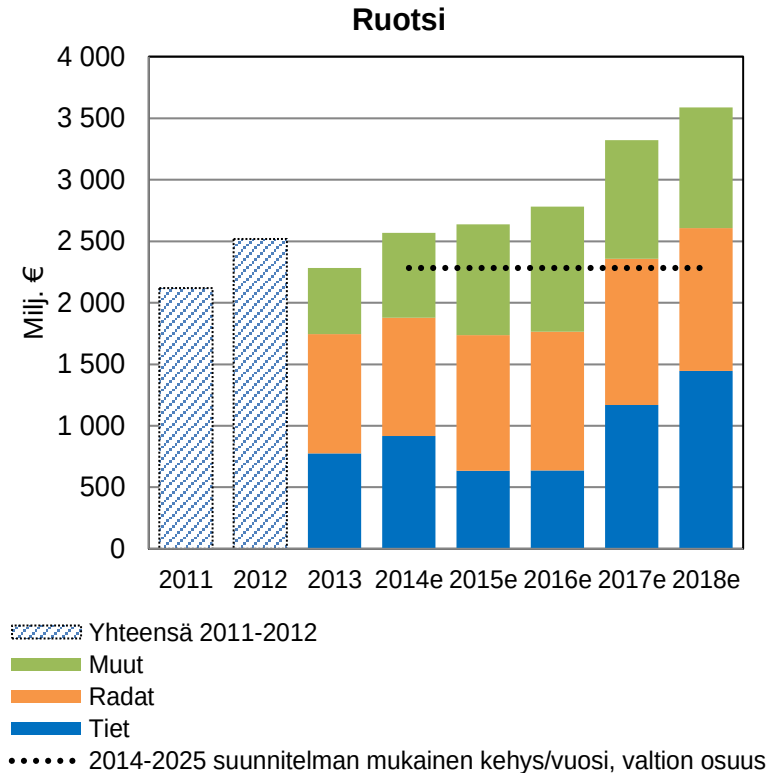
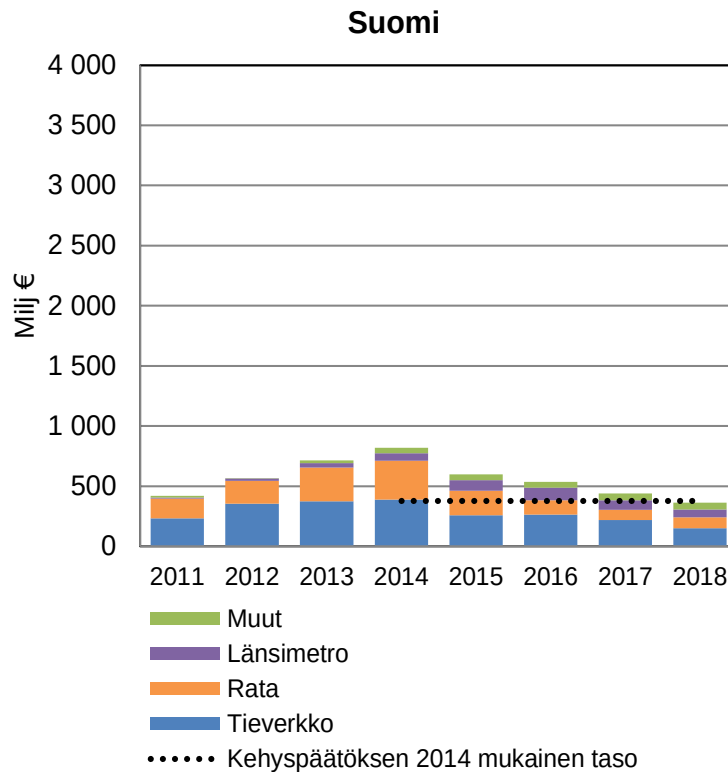


INFRA

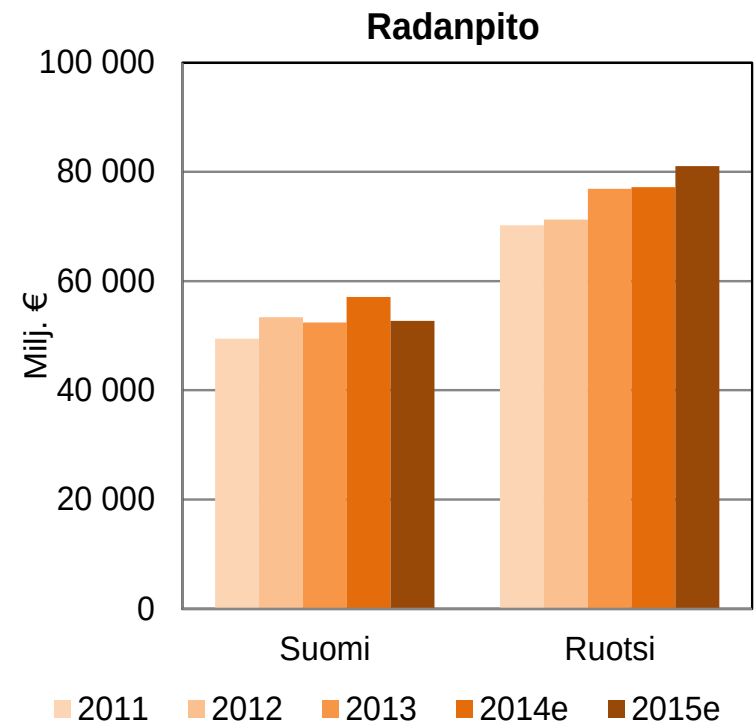
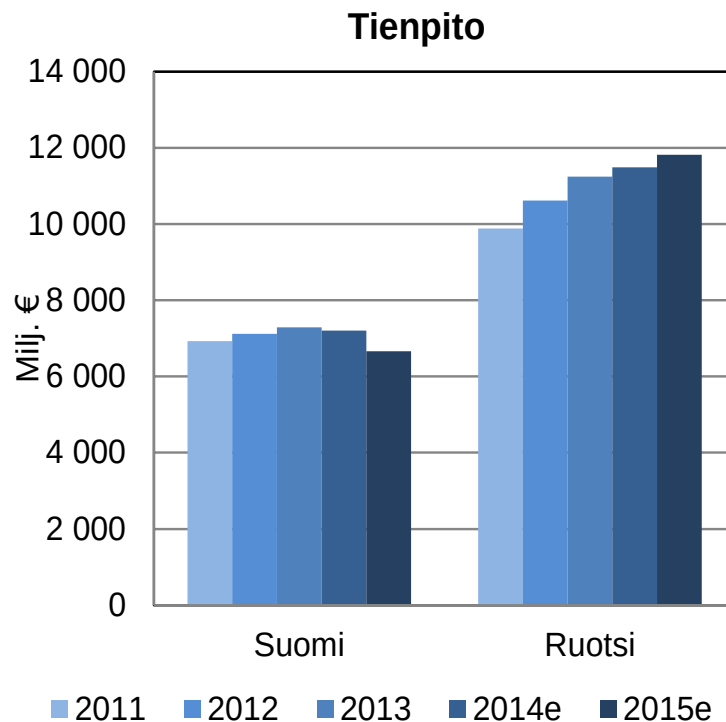
PTT-TUTKIMUS: LIIKENNEINFRAN KANSANTALOUDELLISISTA VAIKUTUKSISTA



LIIKENNEINFRAINVESTOINNIT SUOMESSA JA RUOTSISSA



Teiden ja ratojen perusväylänpidon kustannukset €/km 2011– 2015





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.

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



KORJAUSVELKA

- Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon.
- Hyvä kunto on sellainen teknis-taloudellinen taso, jolla
 - väylien rakenteellinen kunto ja palvelutaso ovat väylän liikennemäärään ja merkittävyyteen nähden riittävät ja
 - niiden ylläpitäminen ei tule kohtuuttoman kalliiksi.
- Korjausvelan määrä on tällä hetkellä
 - noin 2,4 miljardia euroa ja
 - kasvaa nykyisellä rahatasolla noin 100 milj. euroa vuodessa
 - toimintojen merkittävästä tehostamisesta huolimatta.



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.



Muu liikenneverkko

- Pääosa tieverkosta on yksityisteitä, joilla on runsaasti elinkeinotoiminnan harjoittamiseen liittyvää sekä yleistä liikennettä.
- 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.
- Suomen TEN-T-verkkoa kehitetään osana Euroopan liikenneverkkoa huomioiden Suomen liikennetarpeet harvaanasuttuna ja EU:n muusta liikenneverkosta erillisenä maana sekä Suomen strateginen asema Euroopan liikenneverkossa.
 - Varmistetaan EU-tukien saanti.

PANK RY

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



ÄLYLIIKENNE

