

Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asia: HE 30/2015 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2016

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa seuraavaa.

Painotukset perusväylänpitoon onnistunutta liikennepoliittikkaa

Hallitusohjelmassa ja edelleen julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2016 – 2019 (VNS 1/2015) on päätetty kohdistaa kärkihankerahoitusta 600 milj. € perusväylänpitoon korjausvelan vähentämiseksi. Lisäksi vuosina 2017 – 2019 on tarkoitus siirtää kehittämishankkeisiin varatuista määrärahoista vuositasolla 90 – 140 milj. € korjausvelan kasvun estämiseen. Nämä satsaukset näkyvät osaltaan myös vuoden 2016 talousarviossa.

Yhteensä perusväylänpitoon ollaan tällä hallituskaudella kohdistamassa noin miljardi euroa aikaisempaa enemmän.

Infra-alan toimijat sekä elinkeinoelämän edustajat ovat jo useiden vuosien ajan ilmaisseet huolensa korjausvelan kiihtyvistä kasvusta ja perusväylänpidon määrärahan tasonnoston tärkeydestä. Tällä perusteella 600 milj. € ylimääräinen satsaus sekä painopisteen siirto investoinneista perusväylänpitoon ovat perusteltuja.

Nykyinen hallitus on ensimmäinen, joka on ottanut elinkeinoelämän huolen niin tosissaan, että on päättänyt lisärahoituksesta perusväylänpitoon. Kiitos tästä kuuluu sekä nykyiselle hallitukselle että edellisen hallituksen aikana työnsä päättäneelle parlamentaarille korjausvelkatyöryhmälle.

Liikenneverkon toimivuus parantaa teollisuuden kilpailukykyä

Korjausvelan pysäyttämiseksi ja pienentämiseksi tähtäävät toimenpiteet on tarkoitus kohdentaa asiakastarpeiden perusteella mm. vilkasliikenteisten seutu- ja yhdysteiden päällysteiden ja rakenteiden parantamiseen, maantie- ja ratasiltojen kuntoon, ratapihoihin ja ratojen turvalaitteisiin sekä biotalouden toimintaedellytysten turvaamiseen ja raakapuuterminaalien kehittämiseen.

INFRA ry tukee yllä mainittuja hallituksen suunnittelemaa kohdennuksia. Esimerkiksi teiden kunnan parantaminen päällysteisiin satsaamalla on tällä hetkellä erityisen tehokasta ja kansantaloudellisesti kannatettavaa, kun Tilastokeskuksen julkaisema bitumi-indeksi on pudonnut vuoden takaisesta jopa 47 %. Bitumin osuus päällystekustannuksissa on noin kolmasosa.

Kansantalouden kannalta kaikki liikenneverkon toimivuutta parantavat toimenpiteet, jotka sujuvoittavat elinkeinoelämän kuljetusketjuja ja erityisesti vientiteollisuuden toimintaedellytyksiä, tulisi priorisoida kärkeen yksittäisistä kohteista päätettäessä.

Väylänpidossa ja väylärakentamisessa suuri tuottavuuspotentiaali

INFRA ry:n näkemyksen mukaan väylänpidossa ja väylärakentamisessa on edelleen saavutettavissa suuria kansantaloudellisia hyötyjä ja merkittävää tuottavuuden kasvua eikä kaikkia potentiaalisia tehoja tietomalleista, automatisaatiosta ja digitalisaatiosta ei ole vielä ulosmitattu.

Digitalisaatio, tuotemallit ja koneautomaatio ovat viime vuosina yleistyneet infrarakentamisessa. Valtio voisi omalla esimerkillään kuitenkin edelleen nopeuttaa tätä toivottavaa kehitystä mm. kehittämällä hankintamenettelyjä siten, että uudesta teknologiasta muodostuu merkittävä kilpailutekijä alan toimijoille.

Tämä edellyttää selkeätä viestiä tilaajana toimivalta Liikennevirastolta. Kun palveluntarjoajille selkeästi ilmoitetaan mihin teknologioihin tullaan tulevana vuosi-
na satsaamaan ja kuinka paljon, on palveluntarjoajien huomattavasti helpompaa kohdistaa omat kehittämispanostuksensa ko. teknologioita hyödyntäviin hankkeisiin.

INFRA ry ja Liikennevirasto ovat parin viime vuoden aikana tiivistäneet yhteistyötään hankintojen suunnittelussa ja yhteisten pelisääntöjen luomisessa. Yhteistyön tulokset ovat olleet positiivisia alan kehittämisen näkökulmasta. Myös kuntien edustajat on kutsuttu mukaan kehittämään hankintayhteistyötä yhdessä urakoitsijoiden (INFRA ry) ja Liikenneviraston kanssa. Kuntien edustus on kuitenkin valitettavasti jäänyt riittämättömäksi.

INFRA ry:n näkemyksen mukaan yhteiset ja kaikkien osapuolten hyväksymät pelisäännöt sekä hankintayhteistyö valtion ja kuntien välillä lisäävät tehokkuutta ja saisivat aikaan merkittäviä säästöjä julkisissa hankinnoissa. Liikenneviraston hankintamenettelyjen parhaat käytännöt tulisi jalkauttaa soveltuvin osin kuntasektorille kuntien teknisten palveluiden hankinnan tehostamiseksi.

Väyläinvestoinnit saavat valtavat yksityiset investoinnit liikkeelle

Vaikka perusväylänpitoon satsaaminen onkin perusteltua ja teollisuuden tahtotilan mukaista, haluaa INFRA ry muistuttaa myös kehittämishankkeiden tärkeydestä taloudellista kasvua mahdollistavina investointeina.

Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2016 – 2019 on linjattu, että kehyskaudella jatketaan jo päätettyjen hankkeiden toteuttamista ja lisäksi toteutetaan kasvua tuottavia elinkeinoelämän investointeja tukevia hankkeita.

Talousarvioesityksessä puolestaan asetetaan Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muiksi tavoitteiksi mm. innovatiivisten kokeilujen ja hankintojen edistäminen. Lisäksi parlamentaarisen korjausvelkayöryhmän raportissa todetaan, että uusia kehittämisinvestointien rahoittamismalleja tulisi kokeilla ennakkoluulottomasti.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta, Talpo linjasi 20.10.2015 antamassaan tiedotteessa seuraavasti. *Valtio sitoutuu neuvottelemaan Helsingin seudun 14 kunnan, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseutujen kanssa maankäytön, asumi-*

sen ja liikenteen (MAL) sopimukset vuosille 2016–2019. Valtion pyrkimyksenä on lisätä merkittävästi asuntotuotantoa erityisesti Helsingin seudulla. Lisäksi on tärkeää, että valtion liikenteeseen sekä asuntotuotantoon kohdistuvia rahoitusvälineitä ja tukia tarkastellaan kokonaisuutena, jotta niiden vaikuttavuus paranee ja saavutettava hyöty on mahdollisimman suuri. On tärkeää korostaa myös innovatiivisten ehdotusten ja uusien rahoitusmallien tärkeyttä uusien hankkeiden rahoittamiseksi.

INFRA ry esittää, että hallitus päättäisi kokeiluna luoda liikennehankkeisiin sijoitettavan investointirahaston, johon valtio ja eläkeyhtiöt sijoittaisivat oman pääoman ehtoisen ankkurisijoituksen. Ankkurisijoitusta vastaan rahasto hakisi markkinoilta vierasta pääomaa arviolta noin kolminkertaisen määrän.

Rahaston perustaminen olisi valtion osoitus sitoutumisestaan ja samalla kunnille porkkana sitoutua asuntotuotannon lisäämiseen valtion kanssa solmittavissa MAL-sopimuksissa. Ilman riittävän konkreettista porkkanaa MAL-sopimukset uhkaavat jäädä torsoiksi.

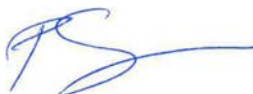
Mikäli rahasto sijoittaisi esimerkiksi Raide-Jokeriin (kustannusarvio 280 milj. € / valtion osuus 30 %), olisi valtion mahdollista sysätä 84 milj. € sijoituksella liikkeelle jopa 80 000 asunnon rakentaminen vuoteen 2050 mennessä. Rahassa mitattuna 80 000 asunnon rakentaminen tarkoittaisi noin 16 mrd. € yksityisiä investointeja, joista yhteiskunta saisi verotuloina jopa 7 mrd. €.

Strateginen suunnitelma liikkumisen ja logistiikan tarvitsemista palveluista ja investoinneista

Pitkäjänteinen, vähintään kymmeneksi vuodeksi, laadittu kansallisen tason strateginen suunnitelma liikkumisen ja logistiikan tarvitsemista palveluista ja investoinneista loisi elinkeinoelämälle sekä kasvukeskusten kunnille ja asukkaille näkyvän pitkäksi aikaa antaen niille varmuuden suunnittelemiensa investointien kannattavuudesta.

Molemmissa läntisissä naapurimaissamme on liikenteelle laadittu pitkän tähtäimen suunnitelmat. Yhä kasvavassa alueiden välisessä kilpailussa on myös Suomen annettava kansalaisilleen sekä kansallisille ja kansainvälisille toimijoille uskottava lupaus liikkumisen edellytysten kehittämiseksi sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukemiseksi ja kasvuedellytysten rakentamiseksi.

INFRA ry



Paavo Syrjö

Toimitusjohtaja