

29.1.2015

Valtionvarainvaliokunnan liikennejaosto, liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto parlamentaarisen työryhmän ehdotukseen Liikenneväylien korjausvelan vähentämisen ja uusien rahoitusmallien käyttö, Lvm 35/2014

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi otsikon asiassa ja toteaa lausunnon saan seuraavaa.

Yleistä

Liikenneväylien korjausvelan vähentämistä ja uusien rahoitusmallien käyttöä selvittänyt työryhmä on tehnyt erinomaista työtä.

Pitkään yleisessä tiedossa olleet haasteet Suomen liikenneverkon kunnan varmistamiseksi ovat raportin myötä saaneet niille kuuluvan huomion ja painoarvon. Retoriikan ja juhlapuheiden jälkeen asia on saatu kirjoitettua myös paperille – parlamentaarisesti ja yksimielisesti.

Nämä kaksi seikkaa – parlamentaarisuus ja yksimielisyys – nostavat työryhmän tekemän työn aikaisempien selvitysten yläpuolelle.

INFRA ry edellyttääkin, että nyt yksimielisesti puoluetaustasta riippumatta tehdyt esitykset siirtyvät strategisena tavoitteena tulevan hallituksen hallitusohjelmaan ja konkreettisina toimenpiteinä hallitusohjelmaa täydentävään toimintasuunnitelmaan.

Yksityiskohtaiset perustelut

Perusväylynpito

Työryhmän raportissa esitetään kolme tavoitetta; korjausvelan kasvun pysäyttäminen, korjausvelan vähentäminen ja ostovoiman turvaaminen.

Tavoitteet saavutetaan ainoastaan perusväylänpidon määrärahan tuntuvalta tasokorotuksella, mitä työryhmä raportissaan ehdottaakin.

Korjausvelasta käsitteenä sekä sen suuruudesta on esitetty erilaisia näkemyksiä ja asiantuntija-arvioita. Vallitsevan näkemyksen mukaan *korjausvelalla tarkoitetaan sitä summaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon*. Tämä on todettu myös työryhmän raportissa.

29.1.2015

Suomen kattavasta väyläverkostosta johtuen korjausvelan poistamiseksi vaadittava summa (lisämääräraha) liikkuu asiantuntija-arvioiden mukaan vuositasolla 100...300 miljoonan euron välillä. Nykyistä väyläverkostoa ja sen tarjoamaa palvelutasoa on kyettävä tarkastelemaan kriittisesti ja tarvittaessa priorisoimaan perusväylänpidon toimenpiteitä.

Asiantuntija-arvioihin viitaten korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi esitetyt yhteensä 150 miljoonaa euroa vuodessa riittävät tarkoituksensa mutta edellyttävät samalla toimenpiteiden priorisointia elinkeinoelämän tarpeiden perusteella.

Ostovoiman turvaamiseksi työryhmä esittää vuositasolla arviolta 50 miljoonan euron lisäystä. Päätökset ostovoiman turvaamisesta myös tulevana vuosina ovat kauaskantoista politiikkaa ja osoittavat sitoutuneisuutta.

INFRA ry on pitkään ajanut ostovoiman turvaamista. 50 miljoonan euron lisäsaatus tässä suhdannetilanteessa ja nykyisellä kustannusnousuvauhdilla kuulostaa houkuttelevalta.

Absoluuttisen summan (esim. 50 milj. €/v) vuosittain perusväylänpidon ostovoiman turvaamiseksi allokoimisen sijaan INFRA ry näkee ostovoiman turvaamisen tehtävän mieluummin sitomalla koko perusväylänpidon määräraha maarakennuskustannusindeksiin, mikä toisi näkemyksemme mukaan suuremman varmuuden määrärahan saamiseksi kuin vuosittaiselle päätöksenteolle altistaminen.

Maarakennuskustannusindeksiin sitominen olisi myös dynaamisempi toimintatapa, vastaisi reaaliaikaisesti markkinatilanteeseen ja loisi lisää pitkäjänteisyyttä. Tällä hetkellä (joulukuu 2014) maarakennuskustannusindeksin nousuvauhti vuodentakaisesta on -1,5 %, kun taas vuonna 2008 maarakennuskustannusindeksin vuosimuutos oli jopa yli 10 %.

Yksityistiet

Työryhmän raportissa todetaan, että yksityisteiden avustamiseen on varattava niiden merkitykseen nähden, mm. maaseutu- ja metsäpoliittiset tarpeet huomioiden, riittävä ja vakaa määräraha. Määrärahan nykytaso on täysin riittämätön.

Luonnonvarateollisuuden ja biotalouden kannalta yksityistiet ovat merkittävässä asemassa. Yksityisteiden huono kunto muodostaa usein pullonkaulan logistiseen ketjuun, mikä puolestaan heikentää yritysten tehokkuutta ja nostaa tuotteiden ja palveluiden hintoja.

Vuoden 2015 talousarviossa yksityisteille varattu määräraha on viisi miljoonaa euroa, josta losseihin ja tulvavahinkojen korvaamiseen on osoitettu kaksi miljoonaa euroa. Valtiontukeen oikeuttavia yksityisteitä Suomessa on vajaat 60 000 km.

29.1.2015

Pellervon taloustutkimuksen tekemässä laajassa tutkimushankkeessa (raportti julkaistaan 5.2.2015) todetaan, että Ruotsissa, jossa valtiontukeen oikeutettuja yksityisteitä on reilut 70 000 km, on Ruotsin valtion vuoden 2015 budjetissa allokoitu yksityisteiden tukemiseen lähes 130 miljoonaa euroa.

INFRA ry yhtyy työryhmän näkemykseen, jonka mukaan yksityisteiden määrärahan nykytaso on täysin riittämätön. Suomen Tieyhdistyksen asiantuntija-arvion mukaan yksityisteiden määrärahan tulisi olla luokkaa 30...35 miljoonaa euroa.

Väyläverkon parantaminen

Työryhmä esittää, että alueellisesti tärkeisiin pieniin liikenneolosuhteiden parannustoimiin lisätään 50 miljoonaa euroa vuodessa kohdentamalla kyseinen summa kehittämisinvestoinneista vuodesta 2018 lähtien.

INFRA ry yhtyy alalla tällä hetkellä vallitsevaan näkemykseen, jonka mukaan valtion budjettimäärärahoista on ensisijaisesti priorisoitava perusväylänpitoa.

INFRA ry haluaa kuitenkin muistuttaa valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa ja liikenne- ja viestintävaliokuntaa kehittämisinvestointien välttämättömyydestä.

Suomi on asetuksella sitoutunut rakentamaan EU:n edellyttämään tasoon EU:n Suomen alueelle ulottuvat ydinverkon osat vuoteen 2030 ja kattavan verkon osat vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneviraston tekemien asiantuntijalaskelmien mukaan Suomessa sijaitsevan ydinverkon rakentaminen EU:n vaatimaan tasoon edellyttää 400 miljoonan euron vuosittaisia investointeja vuodesta 2015 vuoteen 2030. Lisäksi kattavan verkon rakentaminen EU:n vaatimaan tasoon edellyttää 170 miljoonan euron investointeja vuodesta 2015 vuoteen 2050. Yhteensä siis 570 miljoonaa euroa vuodessa seuraavien 15 vuoden ajan, ja siitä eteenpäin 170 miljoonaa euroa vuodessa vuoteen 2050 saakka.

Valtiontalouden kehyksissä kehittämisinvestointeihin varatut noin 380 miljoonaa euroa vuodessa on auttamatta liian pieni summa EU:lle tehdyn lupauksen pitämiseksi.

Kansainvälisen valuuttarahaston (IMF) tekemän kattavan – 17 OECD maata, mukaan lukien Suomi, ja vuosia 1985 – 2013 käsittävä tilastoaineisto – ja monipuolisin tilastomatemaattisin menetelmin tehdyn tutkimuksen mukaan hyvin määritellyt ja tehokkaasti toteutetut julkiset infrainvestoinnit lisäävät talouskasvua sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Monien julkisten infrainvestointien talouskasvu- ja työllisyysvaikutukset ovat olleet niin merkittäviä, että jopa velkarahoitteiset hankkeet ovat alentaneet julkisen velan bruttokansantuoteosuutta hankkeiden hyötyjen toteutuessa.

29.1.2015

IMF:n tutkimuksen mukaan infrainvestointien bruttokansantuoteosuuden yhden prosenttiyksikön nousu kasvattaa bruttokansantuotetta lyhyellä aikavälillä (toteutusvuonna) 0,4 prosenttia ja pitkällä aikavälillä (neljä vuotta toteutuksesta) 1,5 prosenttia. Bruttokansantuotteen nousu pienentää julkisen velan bkt-osuutta.

Rahoitusmallit

Työryhmän raportissa todetaan, että talousarviorahoituksen tulee jatkossakin olla keskeinen tapa rahoittaa kehittämisinvestointeja. INFRA ry yhtyy tähän näkemykseen. Edelleen raportissa todetaan, että talousarviorahoitusta on täydennettävä muilla rahoitusmalleilla, joita on kokeiltava ja otettava käyttöön ennakkoluulottomasti.

Raportissa käydään ansiokkaasti läpi erilaisten vaihtoehtoisten rahoitusmallien hyviä ja huonoja puolia laitamatta niitä paremmuusjärjestykseen.

Näin pitääkin menetellä. Ei ole järkevää tuomita yhtä mallia totaalisen huonoksi ja toista autuaaksi tekeväksi. Kukin hanke, kulloinenkin suhdannetilanne ja ajankohdan poliittinen ilmapiiri luovat viitekehysten, jossa juuri siihen tilanteeseen sopivan ratkaisumallin löytämiseksi on oltava tarjolla erilaisia vaihtoehtoja.

Mikäli EU:lle tehdyt lupaukset ydin- ja kattavan verkon rakentamiseksi aiotaan pitää ja mikäli nyt voimassa olevia päätöksiä kehysmäärärahojen suuruudesta ei haluta muuttaa, tarjoutuu yhdeksi ratkaisuksi uusien ja innovatiivisten rahoitusmallien laajamittainen hyödyntäminen. Etenkin mallit, joissa hyödynnetään yksityisiä rahoituslähteitä sekä hyötyjä maksaa –periaatetta kasvattaisivat rahoitusvolyymiä. IMF:n tekemään tutkimukseen viitaten nämä elinkeinoelämän kannalta tarpeelliset infrainvestoinnit kasvattaisivat bruttokansantuotetta ja pienentäisivät julkisen velan bkt-osuutta.

Päätöksenteon tueksi Suomessa pitäisi perinteisen h/k-suhteen rinnalle ottaa käyttöön laajennettu h/k-suhde. Nykyisellä h/k-suhteella arvioidaan hankkeen lähinnä liikenneverkkoon ja matka-aikoihin kohdistuvat vaikutukset. Jotta hankkeen todelliset alue- ja kansantaloudelliset hyödyt, jotka ovat huomattavasti liikenneverkkoon ja matka-aikaan kohdistuvia vaikutuksia laajemmat, saataisiin päätöksenteon taustaineistoksi, esittää INFRA ry Liikenneviraston johdolla laadittavan, laajennetun h/k-suhteen kehittämiseksi tehtävän hankkeen aloittamista.

Rakenneuudistukset

Raportissa todetaan, että liikennejärjestelmän suunnitteluun tarvitaan poliittista ohjausta ja pitäjännteisyyttä. Lääkkeeksi työryhmä tarjoaa laajassa poikkihallinnollisessa ja parlamentaarisessa yhteistyössä laadittavaa kunkin hallituskauden alussa laadittavaa pitkäjänteistä 12-vuotista liikennepoliittista tavoitesuunnitelmaa.

29.1.2015

INFRA ry on täysin samaa mieltä parlamentaarisesti sitovan vähintään kolmen hallituskauden mittaisen liikennepoliittisen tavoitesuunnitelman tärkeydestä. Se loisi infra-alalle kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä auttaen elinkeinoelämää tekemään strategisia investointipäätöksiä nykyistä huomattavasti paremmin. Lisäksi se mahdollistaisi suuremmat panostukset tutkimus- ja kehittämistoimintaan, resurssien tehokkaaseen käyttöön ja suunnitteluun tuottavuuden lisäämiseksi.

Pellervon taloustutkimuksen tutkimushankkeessa on vertailtu Suomen ja Ruotsin liikenneinframäärärahoja ja siihen liittyvää päätöksentekoa. Ruotsin valtio panostaa liikenneinfrainvestointeihin kuusinkertaisesti ja perusväylänpitoon yli kaksinkertaisesti Suomen valtioon verrattuna. Ruotsin liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa 12-vuotinen infrastruktuuriohjelma, josta Ruotsissa on saatu hyviä kokemuksia. Ruotsissa liikenneinfranhankkeita perustellaan elinkeinoelämän kuljetusten tarpeilla, asunorakentamisen kautta syntyvällä yhdyskuntarakenteen tiivistymisellä ja väylästäön välityskyvyn parantamisella. Kuljetusyhteyksien parantamisen lisäksi Ruotsi pyrkii huolehtimaan myös henkilö- ja joukkoliikenteen kehittymisen mahdollisuuksista. Erityistä huomiota kiinnitetään työmatkaliikenteeseen.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja