Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

INFRA ry:n lausunto

INFRA ry kiittää saamastaan lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Vuoden 2018 varsinaisessa talousarvioesityksessä liikenneverkkoon kohdistettavaksi määrärahaksi esitetään noin 2 miljardia euroa – enemmän kuin koskaan aikaisemmin.

Määrärahasta noin 65 % kohdistetaan perusväylänpitoon ja 16 % väyläverkon kehittämiseen. Lisäksi elinkaarihankkeisiin, Länsimetron avustukseen ja raideliikennehankkeisiin (Raide-Jokeri, Tampereen raitiotie) kohdistetaan noin 8 %.

Suurin selittävä tekijä vuoden 2018 määrärahatason nousulle on ns. 600 milj. €:n korjausvelkapaketista vuodelle 2018 kohdistettavat 300 milj. €.

Perusväylänpito

Perusväylänpidon määrärahoilla liikenneverkko pidetään liikennöitävässä kunnossa, minkä vuoksi sillä on suuri merkitys elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimivuudelle ja kilpailukyvylle.

Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa väyläverkoston korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi sovittiin ylimääräisestä 600 milj. €:n määrärahasta, josta vuodelle 2016 kohdistettiin 100 milj. €, vuodelle 2017 200 milj. € ja vuodelle 2018 300 milj.€.

Lisäksi väyläverkon kehittämisen eli investointien momentilta sovittiin siirrettäväksi lisärahoitusta korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja korjausvelan pienentämiseen. Vuodelle 2018 tästä lisärahasta on allokoitu 153 milj. €.

Tutkimukset ja selvitykset sekä tienkäyttäjiltä saatu palaute osoittavat, että perusväylänpitoon kohdistettu lisärahoitus on tullut tarpeeseen ja toiminut suunnitellulla tavalla. Korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä ja korjausvelkaa päästään ensi vuonna pienentämäänkin.

INFRA ry haluaa kuitenkin muistuttaa, että lisämääräraha tullaan käyttämään loppuun vuoden 2018 aikana. Mikäli perusväylänpidon määrärahataso romahtaa takaisin vuoden 2015 tasolle, jatkuu korjausvelan kasvu kiihtyvällä tahdilla ja nyt

INFRA ry
Y-tunnus: 0116966-8

Unioninkatu 14
00130 Helsinki

info@infra.fi
+358 9 129 91

www.infra.fi

tehdyt toimenpiteet valuvat hukkaan. Tämä olisi myös ehdottoman väärä ja vahingollinen viesti elinkeinoelämälle ja ulkomaisille investoreille.

Tästä syystä on ensiarvoisen tärkeätä, että nykyinen hallitus, mutta myös tulevat hallitukset sopivat perusväylänpidon tasonnostosta toistaiseksi. Jo 200 milj.€:n vuosittaisen lisärahoituksen turvin korjausvelkaa saadaan todistetusti pienennetyksi.

INFRA ry haluaa myös muistuttaa, että 300 milj. € lisäsatsaus liikenneverkkoon vuonna 2018 ei tule kuumentamaan, saati ylikuumentamaan alaa. Infra-alan volyymi vuonna 2016 oli noin 8,5 mrd. €, josta 300 milj. € (lisärahoitus vuodelle 2018) on ainoasataan 3,5 %.

Alan palveluntarjoajien kannalta on kuitenkin tärkeätä, että hankkeiden tarjouskyselyt tehdään mahdollisimman tasaisesti eikä yhdessä ryppäässä ja että tarjousten tekemiseen annetaan riittävästi aikaa. Tällä taataan myös mahdollisimman tehokas kilpailu ja määrärahojen käyttö.

Kehittäminen / investoinnit

Valitettavasti kehittämisinvestointien määrärahasta ei voida sanoa samaa kuin perusväylänpidon määrärahasta. Kehittämisinvestointeihin on käytettävissä vajaat sata miljoonaa euroa vähemmän kuin kuluvana vuonna.

Uusina kehittämishankkeina käynnistetään Kehä I Laajalahden kohta, Länsimetron jatkeen liityntäliikennejärjestelyt, Vuosaaren meriväylä ja Kokkolan meriväylä. Lisäksi elinkaarihankkeena aloitetaan Hailuodon kiinteä yhteyden rakentaminen.

Pitkäjänteisyyden puute näkyy etenkin kehittämisinvestointien määrärahoissa. Näkymä tulevaisuuteen on olemattoman lyhyt, kun jokainen hallitus tekee päätöksiä yksittäisistä hankkeista.

Suomen liikenneinfra kilpailee globaalisti. Monikansallisissa yrityksissä päätöksiä tehdään taloudellisiin analyyseihin perustuen, olipa sitten kyse investoinnista uuteen tuotantoyksikköön tai siitä, millä tehtaalla jonkin asiakkaan toimitus tuotetaan. Kyse on siis myös saman konsernin eri tuotantolaitosten keskinäisestä kilpailukyvystä. Logistiikkakustannuksilla on analyyseissä iso rooli.

Kaikissa elinkeinoelämän investointisuunnitelmissa arvioidaan liikenneverkon palvelukyky ja se, miten luotettavasti ja pitkäjänteisesti sitä ylläpidetään ja kehitetään.

Hallituskausittain muuttuva liikennepolitiikka ei luo vakautta, vaan pikemminkin estää investointeja ja luo epävarmuutta, mikä osaltaan vaikeuttaa myös kansallisten etujen ajamista EU:ssa.

EU:n TEN-T asetus on jäsenmaita velvoittava. Suomen maaperällä olevan TEN-T ydinverkon rakentaminen tulee saattaa valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. TEN-T ydinverkon parantamiskustannusten on arvioitu olevan noin 5 miljardia euroa.

Vuoden 2030 loppuun on aikaa 13 vuotta, mikä merkitsee lähes 400 miljoonaa euroa vuodessa. Nykyisellä tahdilla Suomi ei tule pääsemään meitä sitovaan tavoitteeseen.

INFRA ry
Y-tunnus: 0116966-8

Unioninkatu 14
00130 Helsinki

info@infra.fi
+358 9 129 91

www.infra.fi

Kesällä lausunnolla ollut maantielakiluonnos sisältää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, mikä puolestaan sisältää 10…12 vuoden mittaisen rahoitus- ja toimenpideohjelman. Tämä on erittäin positiivinen asia.

Nyt ei kuitenkaan ole aikaa hukattavaksi, ja työ liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseksi on saatava käyntiin ja uusia kehysten ulkopuolisia rahoitusmalleja käyttöön.

Pitkäjänteinen toimenpideohjelma mahdollistaa myös entistä paremmin EU:n rahoitusinstrumenttien hyödyntämisen. Näiden rahoitusinstrumenttien tehokkaampi hyödyntäminen edellyttäisi lisäksi, että ydinverkon osa Helsinki – Ruotsin raja (Tornio) ja siitä edelleen arktiselle alueelle saataisiin määriteltyä EU:ssa ydinverkkokäytävän osaksi.

Lopuksi

Päättäjien on luonnollisesti hankala päästä yksimielisyyteen aloitettavista kehittämishankkeista, kun jokainen haluaisi hankkeita omaan vaalipiiriinsä.

Liikenneverkon kehittämisen priorisointiin on tulossa lisää työkaluja, kun alan järjestöjen yhdessä WSP Finland Oy:ltä tilaama selvitys ”Tieverkko toimitusketjujen mahdollistajana” valmistuu marraskuussa.

Selvityksessä väyläverkolla kuljetettavaa tavaraa katsotaan perinteisen tonnipohjaisen katsantokannan sijaan arvopohjaisena (€). Tämä antaa uusia näkökulmia yhteysvälien arvottamiseen ja kehittämisinvestointien järjestyksen priorisointiin.

INFRA ry

Paavo Syrjö
toimitusjohtaja

INFRA ry
Y-tunnus: 0116966-8

Unioninkatu 14
00130 Helsinki

info@infra.fi
+358 9 129 91

www.infra.fi