

# Missä menet, Suomi-infra?

Uusien avausten vuosi 2015

---

**INFRA** kuntoon.fi

---



*Korjausvelkatyöryhmä:*

**Rahoitus ja  
rakenteet  
remonttiin.**

# Kohti yhteistä tilannekuvaa

- Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 28.2.2014 **parlamentaarisen työryhmän** etsimään ratkaisuja liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Tavoite: **yhteinen tilannekuva ja ehdotus kilpailukyvyn kannalta tarkoituksenmukaisesta liikenneverkon kunnosta.**
- [Loppuraportti](#): väyläverkon rahoitustason nosto on **välttämätön rakenneuudistus** kestävyysvajeen korjaamiseksi. Asiasta on **päätettävä hallitusneuvotteluissa.**

# Työryhmän esitys

- Hallituksen on sitouduttava korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja jo syntyneen velan (2,4 mrd €) vähentämiseen.
- Miten?
  - 1. Perusväylänpitoon +150 milj. €/v**
    - Turvaa rahoituksen ostovoiman ja pysäyttää korjausvelan kasvun.
  - 2. Korjausvelan vähentämiseen +50 milj. €/v**
    - Kutistaa velan 1,9 mrd:iin 12 vuodessa.

# Lisäksi...

- Kohdennetaan kehittämisinvestoinneista 50 milj. € vuodessa alueellisesti tärkeisiin pieniin liikenneolosuhteiden parannuksiin (alikulut, kevyen liikenteen väylät, liittymät jne.) 2018 alkaen.
- Kehitetään Suomen TEN-T-verkkoa osana Euroopan liikenneverkkoa huomioiden Suomen harva asutus, strateginen asema ja erillisuus EU:n muusta liikenneverkosta.
  - Varmistetaan EU-tukien saanti.

# Rahoitusmallit

- Täydennetään valtion budjettirahoitusta uusilla rahoitusmalleilla.
  - 1. Elinkaarirahoitus tai valtion sisäinen laina**
    - Menot jaksottuvat pitkälle ajalle. Jaksottamisen vuosikustannukset eivät saa kuitenkaan sitoa liian suurta osaa valtion kehittämisinvestointimäärärahoista.
  - 2. Valtion talousarvion ulkopuolinen liikennerahasto**
    - Täydentää valtion vastuulle kuuluvien sekä valtion ja muiden tahojen yhteishankkeiden rahoitusta. Tuo joustoa kehittämisinvestointien rahoittamiseen.
  - 3. Hyötyjä maksaa -malli**
    - Kun liikennehankkeista seuraa maankäyttö- ja kaavoitushyötyjä, osa hyödyistä tulisi ohjata hankkeen rahoitukseen. Jos investointi hyödyttää selkeästi yritystä/yrityksiä, ne osallistuvat rahoitukseen.
- Käyttömenoille ja pitkäkestoisille investoinneille omat, erilliset budjetit (ns. pääomabudjetointi).

# Rakenteelliset uudistukset

- Kohdennetaan määrärahat suunnitelmallisesti, läpinäkyvästi, pitkäjänteisesti ja vaikutuksia arvioiden. Laaditaan aina hallituskauden alussa **12-vuotinen liikennepoliittinen tavoitesuunnitelma**.
  - Sisältö: liikennepoliittiset tavoitteet ja periaatteet liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen jatkuvalla ylläpidolle ja kehittämiselle.
  - Hyöty: liikennepoliitiikan uusiin keinoihin sisältyvä potentiaali hyvinvoinnin, työllisyyden, talouskasvun ja kilpailukyvyn parantamiseksi saadaan täysimääräisesti käyttöön.
- Jokainen hallitus varmistaa päättämiensä liikenneinvestointien rahoituksen. Kehittämiss-hankkeen rahoitus varataan kokonaisuudessaan samalla, kun sen aloituksesta päätetään (pl. elinkaarihankkeet).
  - Käytössä on myös viisivuotinen siirtomääräraha, josta on laki jo olemassa.

# Liikenne – kaikkia varten

- Liikennepolitiikan tarkoitus on luoda **hyvinvointia, kasvua ja kilpailukykyä**. Liikennejärjestelmän kehittäminen ei ole arvo itsessään, vaan se palvelee yhteiskunnan muita toimintoja. Järjestelmän suunnittelu ja toteuttaminen on **monialaista ja poikkihallinnollista yhteistyötä**.
  - Liikenne-, alue-, elinkeino- ja innovaatiopolitiikka tavoitteelliseen yhteistyöhön!
- Suomelle liikenne on keskeinen kilpailutekijä, koska keskeiset markkinat ovat kaukana ja kuljetusetäisyydet ovat pitkiä.



*Pellervon taloustutkimus PTT:*

**Kestävää kasvua  
infrastrasta, investoida  
kannattaa nyt.**

# Infra ja kansantalous

- PPT selvitti infran kansantalousvaikutuksia
  - Pasi Holm, Jyri Hietala, Valteri Härmälä.  
PTT raportteja 249: LIIKENNEVERKKO JA KANSANTALOUS.  
Suomi–Ruotsi vertailua. Helsinki 2015.  
<http://ptt.fi/wp-content/uploads/2015/02/rap249.pdf>
- Päättarkastelussa
  - Kansainvälinen valuuttarahasto IMF:n tilastoaineisto (mukana 17 OECD-maata) 1985–2013
  - Suomen ja Ruotsin väyläpolitiikan ja -rahoitusmallien erot.

# Kasvun eväät

- IMF:n tilastoaineisto (17 OECD-maata) 1985–2013:
  1. Hyvin määritellyt ja tehokkaasti toteutetut julkiset infrainvestoinnit a) **lisäävät talouskasvua** ja b) **alentavat julkisen velan osuutta bkt:stä**.
  2. Matalan korkotason aikana **kannattaa tehdä julkisia infrainvestointeja**.
- Miten?
  - Infrahankkeet **kasvattavat kokonaiskysyntää**.
  - Lyhyt aikaväli = **lisää työpaikkoja ja materiaaliostoja**.  
Pitkä aikaväli = **logistiikkakustannukset pienenevät**.
  - Jos infrainvestointien osuus bkt:stä nousee 1 %-yksikön, bkt kasvaa toteutusvuonna 0,4 % ja neljä vuotta toteutuksesta 1,5 %. **Bkt:n kasvu vähentää julkisen velan bkt-osuutta**.

# Kaikki irti taantumasta

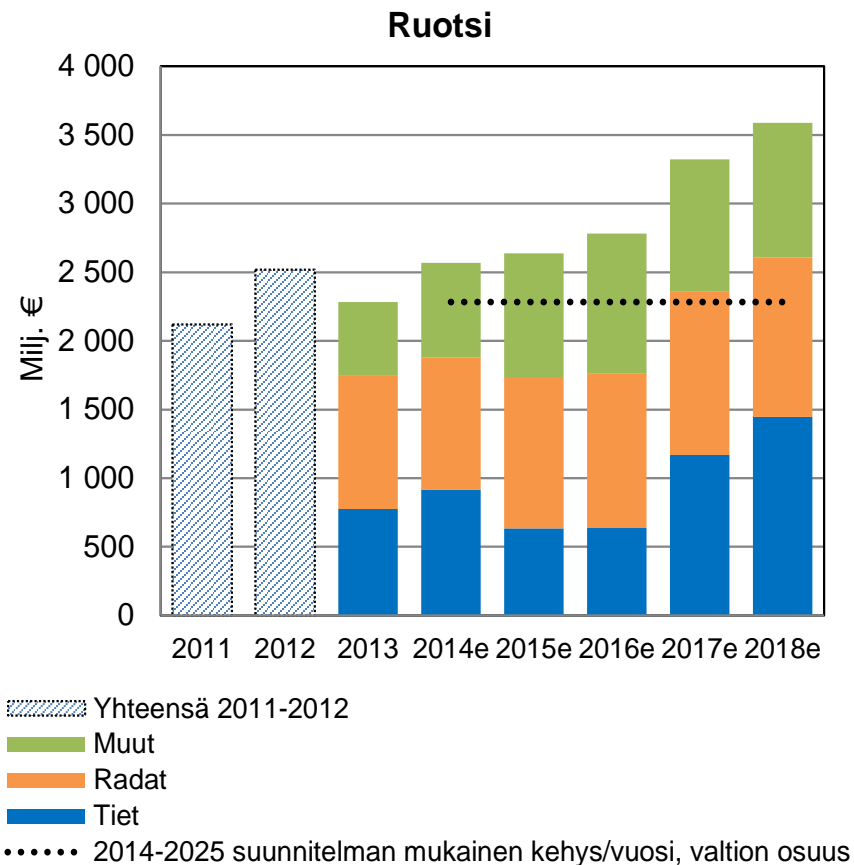
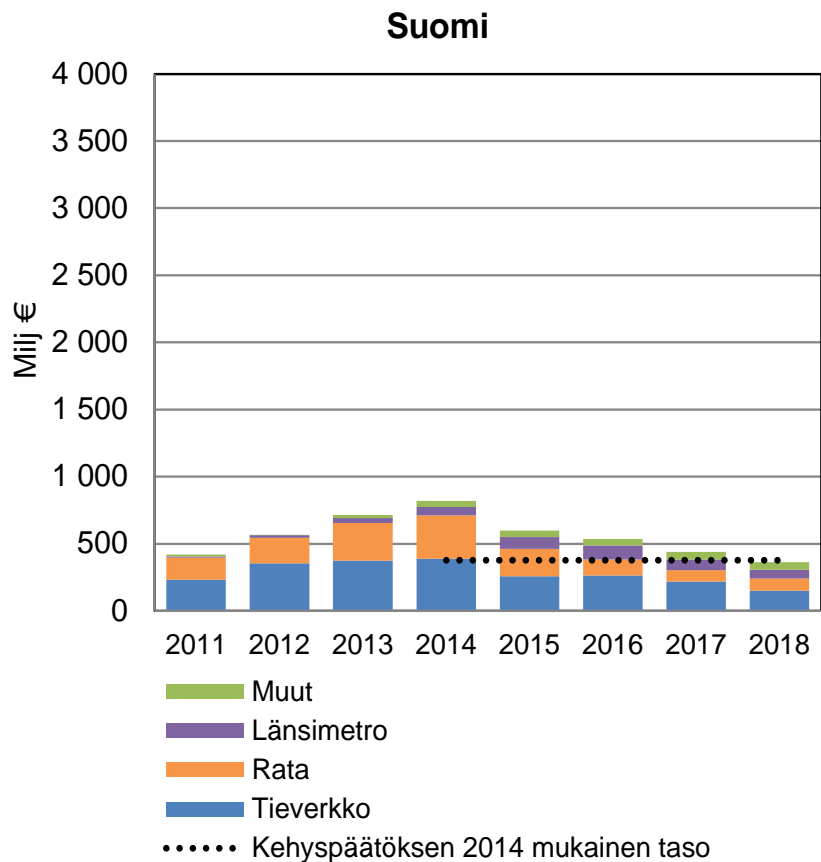
- IMF suosittaa perusteltujen julkisten infrahankkeiden ajoittamista suhdannetaantumisiin, jolloin työvoimaa ja kapasiteettia riittää, eikä ylikuumenemisen vaaraa ole.
- Suomen julkisen talouden tilanne on kohtuullinen ja valtion lainanoton korkotasoa erittäin matala. PTT:n IMF-analyysi rohkaisee liikenneinfrainvestointeihin.

# Ruotsi-Suomi 6-0?

- Ruotsissa 12-vuotinen infraohjelma, Suomella ei.
  - Ruotsissa liikennehankkeita perustellaan elinkeinoelämän kuljetustarpeilla, yhdyskuntarakenteen tiivistymisellä ja väyläverkon välityskyvyn parantamisella. Myös henkilö- ja joukkoliikenne, etenkin työmatkaliikenne huomioidaan.
- Ruotsi hyödyntää valtion halvan lainakoron, Suomi ei.
  - Jos valtiopäivät päättää jaksottaa hankerahoituksen tulevien vuosien budjetteihin, rahoitus hoituu valtionkonttorin lainalla. Tuleviin budjetteihin kohdennetaan hankkeisiin liittyvät lainanlyhennykset ja korkomenot.
  - Näin korkokustannukset ovat alhaisemmat kuin suomalaisessa elinkaarimalleissa, koska valtion lainanoton korko on alhaisempi kuin yksityisen rakennuttajan tai rahoittajakonsortion.

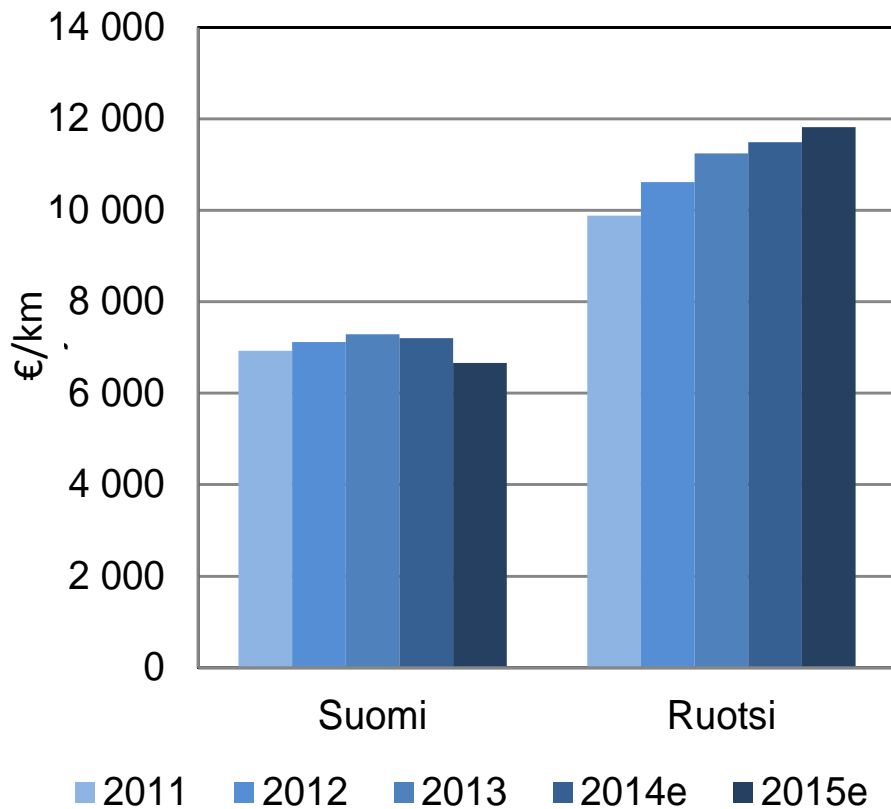
- Ruotsi käyttää ruuhkamaksuja liikenneinfrahankkeisiin, Suomi ei.
  - Hyvässä julkisessa taloudenpidossa verotulot ohjataan valtion ja kuntien yleiskatteeseen eikä niitä korvamerkitä tiettyihin käyttötarkoituksiin.
  - Suomen maksuperustelain mukaiset **maksut, kuten ruuhkamaksut ja muut tienkäyttömaksut, olisi sen sijaan mahdollista ja tarkoituksenmukaista korvamerkitä liikennehankkeisiin.**

# Liikenneinfrainvestoinnit Suomi vs. Ruotsi

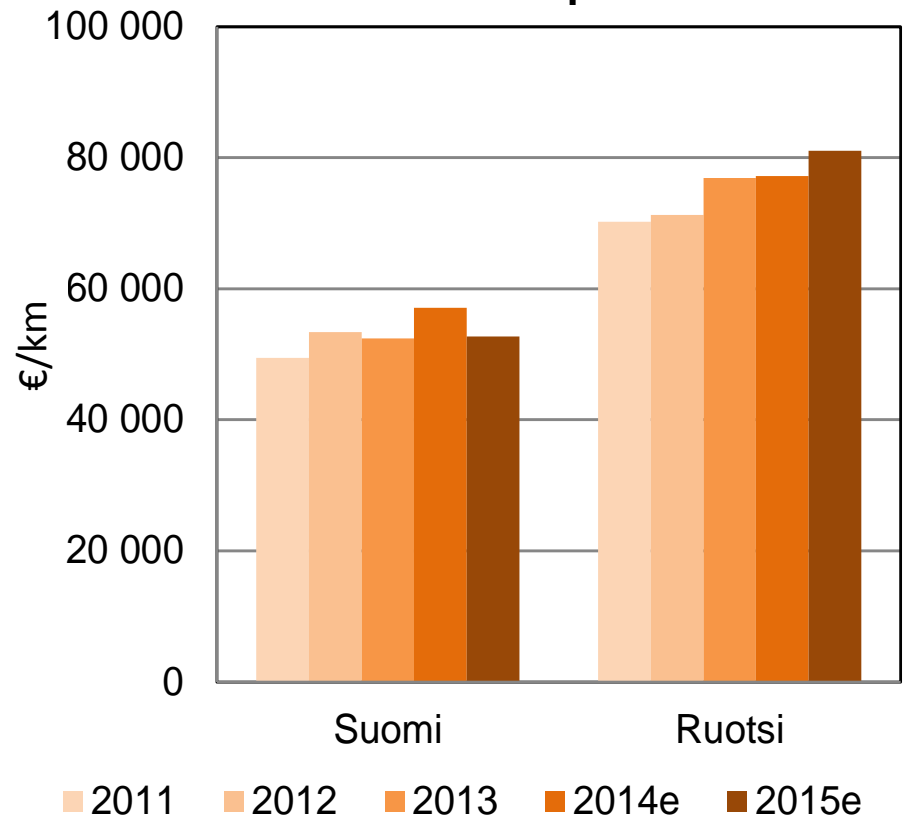


# Perusväylänpidon kustannukset €/km 2011–2015

## Tienpito

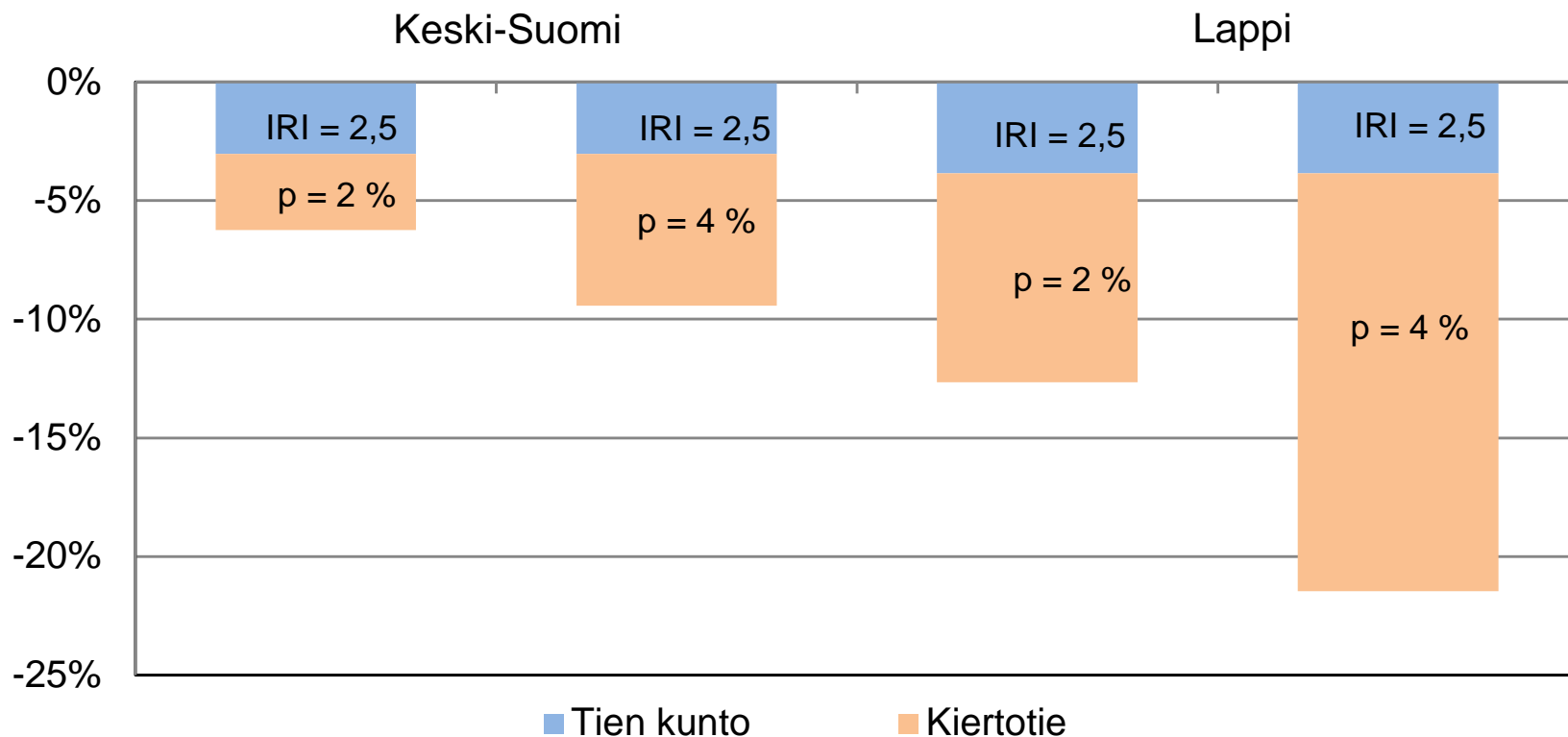


## Radanpito





# PTT: huononeva tiestö heikentää kuljetusyrittysten kannattavuutta 5–20 %



Taloudellinen tulos: liiketulos, v. 2012  
Luokka: Tieliikenteen tavarankuljetukset

# Säästöä maanteillä

- Jos väylät kunnostetaan, **metsäteollisuuden** raakapuun kuljetuksissa saavutetaan 25 milj. euron säästö/v (6,8 %).
  - Metsäteollisuuden investointien myötä kasvava puuntarve nostaa kustannussäästön tulevaisuudessa n. 30 milj. euroon.
- **Koko teollisuuden** kuljetuksissa 50 milj. euron säästöpotentiaali/v (5,4 %).

# Säästöä kaupungin kaduilla

- Kaupunkiseutujen liikennehankkeiden kansantaloushyöty muodostuu **kaupunkirakenteen tiivistymisestä ja uusista asunnoista**.
  - Esim. pk-seudun rata- ja metrohankkeilla tavoitellaan 34 asuntoa per miljoona investoitua euroa. Tukholman seudun metrolaajennuksen asuntotuottosuhte on sama.
- Hyötyjä arvioidaan **hyötykustannuslaskelmilla**. Liikenneverkkoon ja matka-aikoihin kohdistuvien vaikutusten lisäksi arvioitava asuntorakentamisen kiihtymistä, yhdyskuntarakenteen tiivistymistä sekä kiinteistöjen ja maan arvonnousua.

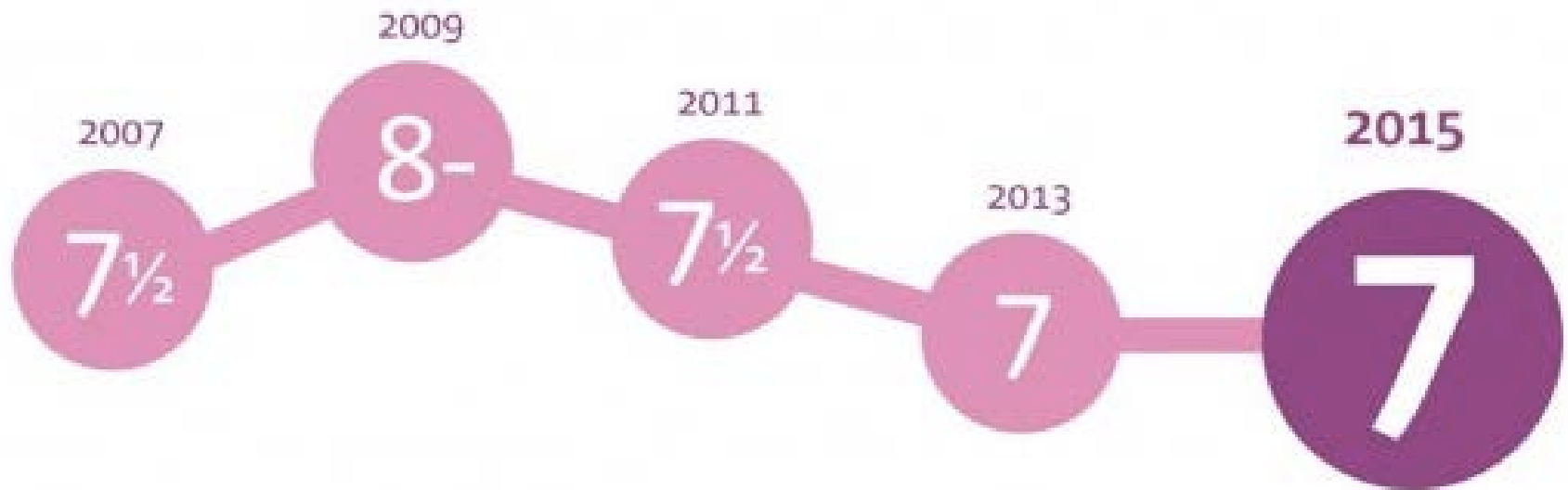
*ROTI 2015:*

**Luisu seis rahalla  
ja pitkän tähtäimen  
suunnittelulla.**

# Mikä ROTI?

- ROTI ([www.roti.fi](http://www.roti.fi)) on **rakennetun omaisuuden tilan ja kehityksen arvioinnin järjestelmä**. Pohjana on valtioneuvoston 2003 vahvistama kansallinen rakennuspoliittinen ohjelma.
- Perustuu asiantuntijapaneeleihin, joihin kutsutaan johtavia päätöksentekijöitä ja asiantuntijoita.
  - Kytkenät kotimaisiin ja kv-kehityshankkeisiin.
  - Asiantuntijapaneelit 2015: 1.) rakennukset, **2.) liikenneverkot**, 3.) yhdyskuntatekniset järjestelmät, 4.) koulutus ja kehitys, 5.) digitaaliset ratkaisut.

# Liikenneverkkojen tila



ROTI 2015

- ”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.”

ROTI 2015

# Vaadimme kunnilta ja valtiolta

- Liikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen on saatava 15 vuoden mittakaava.
- Rahoitustasoa on nostettava pysyvästi 300 milj. €/v lisäämällä **perusväylänpitoon, korjausvelan hallintaan ja pieniin parannuksiin ja kehityshankkeisiin** kuhunkin 100 milj. €/v.



---

**INFRA** kuntoon.fi

---



**Pidetään infra kunnossa.**

**INFRA** kuntoon.fi