

Työllisyys- ja työehdot osasto/SH

21.10.2015

Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Korjausvelkaohjelma käynnistyy

Liikenneverkon korjausvelkaa taitetaan kolmivuotisella 600 miljoonan euron ohjelmalla, josta ensimmäiset 100 miljoonaa käytetään ensi vuonna.

Toimenpiteet on tärkeää priorisoida laaja-alaisen arvioinnin perusteella, ei vain muutaman teollisuuden alan tai ainoastaan tavaraliikenteen näkökulmasta. SAK:n mukaan parannuskohteiksi on valittava kansantalouden kannalta tuottavimmat kohteet.

Ennakkokäsityksemme on kuitenkin, että tie- ja rataverkon siltojen kantavuuksien nostamisella ja peruskorjauksilla saavutettaisiin suurimmat hyödyt. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat kaikkein tuottavimmat yritykset, joissa yritysten toimintaedellytyksiä parannetaan lisäämällä osaavan työvoiman liikkuvuutta.

Korjausvelan taitto rahoitetaan leikkaamalla investoinneista

Hallitus on ilmoittanut rahoittavansa kärkihankkeet osinkotuloilla ja valtionomaisuuden myyntituloilla. Tosiasiallisesti korjausvelkaohjelman lisäykset perusväylänpitoon rahoitetaan liikennesektorin sisäisin siirtein eli leikkaamalla liikenneinvestoinneista. Juha Sipilän hallituksen aikainen investointivolyymi on yli miljardi euroa pienempi, kun sitä verrataan edellisen hallituksen päättämään viimeiseen valtiontalouden kehukseen.

Valtiontalouden tarkastusviraston entinen johtaja Tuomas Pöysti ilmaisi äskettäin huolensa siitä, miten valtiolla on vaikeina aikoina suuri riski ali-investoida. Liikenneinfrastruktuurin osalta tämä riski toteutuu.

Suomi kulkee vastavirtaan

Ruotsi investoi muun muassa kasvukeskusten linkittämiseen toisiinsa, kun esim. Tukholman raideyhteyksiä nopeutetaan merkittävästi Göteborgiin ja Malmöön. Matka-aika Tukholmasta Kööpenhaminaan aiotaan puolittaa. Talouden kasvupotentiaalia kasvatetaan tuottavien infrainvestointien kerrannaisvaikutusten kautta.

Liikenneministeriöllä tai liikennevirastolla ei ole olemassa päivitettyä investointiohjelmaa. Sen sijaan ministeriö kampanjoi aktiivisesti sitä, että tulevaisuudessa investoinnit voidaan välttää kehittämällä liikenteen palveluja.

Aiemmat PTT:n vertailut Ruotsiin osoittavat, että Suomi investoi liikenneinfrastruktuuriin kuusi kertaa vähemmän. Ero Ruotsiin on nyt edelleen kasvamassa. Naapurimaassa uskotaan liikenneinvestointien luovan kasvuedellytyksiä.

TYTY/SH

21.10.2015.

Esimerkiksi Ruotsin TEN-T hakemuksen liikennehankkeiden arvo oli 17 miljardia ja Suomella vaivaiset 600 miljoonaa. Suomen summa tippui tästäkin puoleen, kun Pisara-radan rahoitus vedettiin pois. Ruotsin TEN-T haussa olleiden hankkeiden arvo on 78-kertainen Suomeen verrattuna.

Samaan aikaan Ruotsi on myös liikennepalveluiden kehittämisessä kehityksen kärjessä eli siellä ei aseteta investointeja ja liikenteen palveluistumista vastakkain.

Hallituskausittain Suomessa on käynnistetty 1,2 - 2 miljardin kehittämisinvestoinnit. Tästä hallituskaudesta uhkaa muodostua kausi, jolloin investointitaso ajetaan alas.

Samaan aikaan Suomella on historiallisesti ainutlaatuinen tilaisuus investoida, kun valtio saa rahaa käytännössä nollakorolla. Hyvin kohdennetut liikenneinvestoinnit maksavat sijoitetun euron moninkertaisesti takaisin.

SAK:ta huolestuttaa, että Suomi voi jäädä jälkeen pohjoismaiden taloudellisesta kehityksestä, eikä houkuttele yrityksiä sijoittumiskohteena, koska se ei investoi riittävästi infrastruktuuriin.

SAK kehottaakin hallitusta laatimaan pitkän tähtäimen Suomen liikenteen kehittämisohjelman keskittyen kolmeen pääteemaan:

1. liikennepalveluiden kehittämiseen
2. liikenneinfrastruktuurin investointiohjelman laatimiseen
3. kunnossapidon elinkaariajattelun vahvistamiseen

Kehittämisohjelman laadinnassa tulee huomioida erityisesti työ- ja elinkeinorakenteen muutokset, nopea kaupungistuminen, jota siirtolaisuus kiihdyttää, sekä kasvuvyöhykkeistyminen muutamien liikennekäytävien ympärille.

Kansallinen infrastruktuurirahasto

Valtiontalouden kehysmenettely estää pitkäjänteisen investointipolitiikan. Tämän vuoksi tulee perustaa kansallinen infrastruktuurirahasto. Valtio pääomittaisi 200 miljoonalla rahastoa, johon eläkeyhtiöt ovat valmiita sijoittamaan vastaavan summan. 400 miljoonaan pääomalla kyetään käynnistämään 1,6 miljardin investoinnit.

Jyrki Kataisen valmisteleva EU:n investointirahasto voisi rahoittaa kansallisen infrastruktuurirahaston investointeja. Mikäli EU:n investointirahoja halutaan hyödyntää, tulee hankkeista tehdä rahoituspäätökset seuraavan kolmen vuoden aikana. Kansallisen investointinäkemyksen laadinnalla on kiire.

TYTY/SH

21.10.2015.

SAK:n ehdotukset investointikohteiksi:

1. **Raide-Jokeri:** Kustannusarvio noin 280 milj. euroa. Valtion osuus 30 % (84M€). Synnyttää radan varteen 80 000 asuntoa vuoteen 2050 mennessä. Raide-jokeri toisi siihen sijoitetut eurot asuntorakentamisen verotuloina 25-kertaisesti takaisin.
2. **Tampereen pikaraitiotie:** Kustannusarvio noin 250 milj. euroa. Valtion osuus 30 % (75 M€). Generoi 36 000 – 45 000 asunnon rakentamisen vuoteen 2040 mennessä. Pikaraitiotie toisi siihen sijoitetut eurot yksistään asuntorakentamisen verotuloina 12-kertaisesti takaisin.
3. **Espoon kaupunkirata:** Kustannusarvio 220 milj. euroa. Valtion osuus 50 % (110M€). Luo radan varteen arviolta 25 000 asuntoa vuoteen 2050 mennessä. Kaupunkirata toisi siihen sijoitetut eurot yksistään asuntorakentamisen verotuloina 9-kertaisesti takaisin.
4. **Pasila-Riihimäki lisäraide:** Kustannusarvio 215 milj. euroa. Parantaa koko Suomen raideliikenteen toimintavarmuutta ja tukee Helsinki-Hämeenlinna-Tampere (HHT) -kasvukäytävän kehitystä. Ratavaikutusalueella on syntynyt yli 80 % Suomen työpaikoista 10 vuoden aikana.
5. **Imatra-Luumäki kaksoisraide:** Kustannusarvio 180 milj. euroa. Lisäkapasiteetti mahdollistaa metsä- ja metalliteollisuuden häiriöttömät kuljetukset satamiin Itä-Suomen alueelta sekä mahdollistaa henkilöliikenteessä nopeuksien noston.
6. **Lahden eteläinen kehätie:** Kustannusarvio 275 milj. euroa. Valtion osuus 72 % (198M€). Hanke sujuvoittaa teollisuuden Suomen poikittaisia kuljetuksia ja mahdollistaa tiiviimmän kaupunkirakenteen keskusta-alueelle.
7. **Oulu-Kemi tieyhteys.** Kustannusarvio 100 milj. euroa. Valtion osuus 70 % (70 M€). Pohjois-Suomen teollisuuden ja työmatkaliikenteen vilkas kuljetusväylä.

Muita huomioita talousarvioesityksestä

Ensi vuonna käynnistetään Helsingin ratapihan 60 miljoonan parantamishanke. Ahtaan ratapihan välityskykyä lisätään rakentamalla lisää muun muassa poikittaisraiteita ja muuttamalla opastinjärjestelmiä. Jotta hankkeesta saadaan hyödyt irti, tulee Pasila-Riihimäki II hanke käynnistää tällä hallituskaudella.

Hallitus poisti valtiovarainministeriön budjettiesitykseen sisältyneen Yaran Soklin kaivosyhteyksien 140 miljoonan euron rahoituksen. Yara ilmoitti syyskuussa luopuvansa hankkeesta. Päätös saattaa olla lopullinen Yaran osalta, koska kaivoslupa vanhenee lähivuosina.

Äänekosken biotuotetehtaan liikennejärjestelyt etenevät viime vuoden viimeisessä lisätalousarviossa päätetyllä tavalla.

TYTY/SH

21.10.2015.

Vuoden 2016 talousarvioesitys sisältää väylämaksujen puolituksen ja rataveron poiston rikkidirektiivin vaikutusten lieventämiseksi siten, kuin työmarkkinajärjestöt ja valtiovalta ovat sopineet työllisyys- ja kasvusopimuksessa.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoista leikataan 15 miljoonaa euroa, joista 12,3 miljoonaa kohdennetaan VR:n junaliikenteen ostoihin. Junaliikenne hiljenee lopullisesti 28 juna-asemalla. Joiltakin yhteysväleiltä liikenne loppuu kokonaan ja joillakin väleillä harvenee.

SAK:n näkemykset

- *Korjausvelkaohjelman toimenpiteet tulee kohdentaa kansantalouden kannalta vaikuttaviin kohteisiin, mikä edellyttää laaja-alaista asiantuntijavalmistelua.*
- *Mikäli raha kohdennetaan elinkeinoelämän kannalta tärkeimpiin kohteisiin, sillä voidaan vähentää teollisuuden kuljetusten häiriöttömyyttä ja sujuvoittaa työvoiman liikkuvuutta pieneltä osin.*
- *Suomi ali-investoi liikenneinfrastruktuuriin.*
- *Hankearviointia on uudistettava siten, että se huomioi paremmin perinteisten liikenneinvestointien alue- ja kansantalouden tason kerrannaisvaikutukset sekä luo ylipäättään mallin arvioida liikenteen palveluistamisinvestointeja.*
- *Hallituksen on pikaisesti laadittava ”kevennetty liikennepoliittinen selonteko”, joka keskittyy liikennepalveluiden kehittämiseen, investointiohjelmaan ja liikenneverkon toimintakyvyn ylläpidon elinkaariajattelun kehittämiseen*
- *Hallituksen on perustettava kansallinen infrastruktuurirahasto, joka mahdollistaa investointikustannusten jaksottamisen valtiontalouden kehysmenettelyssä sekä hyödynnettävä EU:n investointirahaston varoja.*
- *Suomi on kansainvälisesti eturintamassa liikenteen palveluiden kehittämisessä ja digitalisaation hyödyntämisessä.*
- *SAK kehottaa investointiohjelmassa keskittymään asuntorakentamista vivuttaviin joukkoliikennehankkeisiin kaupunkiseuduilla ja teollisuuden kuljetusten sujuvoittamiseen kasvukeskusten ulkopuolella.*

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry