

# Suomen infrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito huomioiden asiakastarpeet

**Vaarantuuko liikenteen kasvun edellyttämät uudet tiehankkeet 704 miljoonan leikkauksella?**

Resurssit on tarkoitus kohdentaa entistä selkeämmin olemassa olevan verkon ylläpitoon ja liikenneverkon kunnosta huolehtimiseen. Hallituskauden aikana on tarkoitus tehdä selkeä rahoituksen painopisteen muutos liikenneverkon kunnan hyväksi. Nimeämättömiin hankkeisiin varastusta rahoituksesta siirretään perusvaylänpitoon sekä yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa. Nykyisen liikenneinfran pitäminen liikennöitävässä kunnossa mahdollistaa omalta osaltaan myös tulevaisuuden liikenteen kasvun.

Täytyy vielä huomauttaa, että vuosina 2016-2019 supistetaan vielä aloittamattomiin ja nimeämättömiin liikenneinvestointeihin varattua määrärahaa yhteensä 484 miljoonaa euroa, mutta tästä summasta siis 364 miljoonaa euroa siirretään perusvaylänpitoon. Ja kun korjausvelan vähentämiseen ollaan saamassa hallituskaudella 600 miljoonan euron lisäpanostus, liikenneinfrassa olemme kyllä plussan, emme suinkaan miinuksen puolella kuten kysymyksessä esitit.

Laadukas liikenneverkko edellyttää joissain tapauksissa investointeja. Niiden tulee olla entistä täsmällisemmin kohdennettuja, yhteiskunnan kannalta hyödyllisiä sekä tarkoin arvioituja niin nykyisen että tulevaisuudenkin liikennejärjestelmän ja -palvelujen kannalta.

Liikenne on tarpeen nähdä palveluna ja infrastruktuurin kehittäminen tulisikin liittää kiinteästi palveluiden kehittämiseen. Asiakkaiden tarpeet ovat keskeinen tarkastelukulma.

**Onko hallitus miettinyt korvaavia rahoitusmalleja välttämättömien uudishankkeiden toteutukselle? (esim. Ka-**



**Anne Berner**  
liikenne- ja viestintäministeri

**nadassa rahoitetaan uusia yhteyksiä käyttömaksuilla. Kun käyttäjiltä on kerätty tienrakentamiseen käytetty raha, tien käyttömaksu poistuu.)**

**Näetkö mahdollisuuksia eräänlaiselle joukkorahoitukselle liikennehankkeissa? (Alueella sijaitsevat tai alueelle suuntaavat yritykset osallistuisivat yhdessä tienpitäjän kanssa väylien rakentamiskustannuksiin?)**

Hallituksessa ei ole vielä käsitelty infrastruktuurin rahoittamisen uusia malleja. Suomessa käytössä oleville ns. vaihtoehtoisille rahoitusmalleille on yhteistä, että investoinnin maksaa lopulta aina valtio tai kunnat ja hankkeet vain jaksotetaan pitemmälle aikavälille.

Käyttäjämaksut olisivat luonnollisesti yksi mahdollisuus täydentää valtion- ja

kuntien talousarvio- ja rahoitusta. Uusia rahoitusmalleja on hyvä selvittää ennakkoluulottomasti. Käyttäjämaksujen käyttöönottoa täytyy kuitenkin selvittää vielä lisää.

Kyllä meidän pitää olla avoimia kaikille uusille malleille kuten esim. joukkorahoitukselle. Tässä joukkorahoituksessa olisi ilmeisesti kuitenkin kyse enemmänkin siitä, että hankkeesta hyötyvät tahot (esim. yritykset) osallistuisivat myös investoinnin rahoittamiseen.

**Riiaassa 22.6.2015 pitämässäsi puheessa korostit digitalisoinnin tärkeyttä liikenteen sujuvoittamisessa. Millä konkreettisilla keinoilla liikenteen hallinnan digitalisointiin panostetaan?**

Tulevaisuudessa digitalisaatio ja automatisaatio muuttavat infran vaatimuksia. On varmistettava erityisesti se, että infra sopii liikenteen älykkäille palveluille.

Tavoitteena on tarkastella liikennehankkeita jatkossa digitalisaation ja automatisaation näkökulmasta. Esimerkiksi automatisaation etenemisellä on suuri vaikutus infrastruktuurihankkeiden suunnitteluun, ja siitä seuraa myös uudenlaisia vaatimuksia perinteiselle infrastruktuurille. Miten suunnittelun tulisi kehittyä ja millaisia vaatimuksia fyysiseen, olemassa olevaan infrastruktuuriin kohdistuu, on toistaiseksi vielä tarkemmin hahmottamatta, mutta työ on käynnissä. Myös perinteisellä tavalla arvioituja ja suunniteltuja hankkeita tulisi pystyä tarkastelemaan uudelleen.

Digitalisointiin panostetaan purkamalla kehitystä haittaavaa sääntelyä ja arvioimalla liikennepalveluiden kehittämiseen tarvittavan tiedon käyttöön, yksityisyyden suojaan ja tiedon omistajuuteen liittyvän lainsäädännön kehittämistarpeet.

Tärkeää on myös jatkaa liikennesektorin julkisten tietovarantojen avaamista avoimen datan ja avoimien rajapintojen periaatteella.

Ministeriö julkaisi 1.9.2015 liikenteen älykkään automaation edistämissuunnitelman, jossa tunnustetaan vaadittavat toimenpiteet automaatioon varautumiseksi sekä sen hyötyjen mahdollisimman tehokkaaksi realisoimiseksi.

**Onko puheessasi mainitsemastasi yhteistyöstä eri Euroopan maiden välillä olemassa tarkempia suunnitelmia? (miten toteutetaan ja kenen kanssa?)**

Keskusteluja eri Euroopan maiden kanssa käydään jatkuvasti ja yhteistyön muotoja haetaan. Yhteistyön tarkemmat suuntaviivat hahmottuvat tulevaisuudessa.

**Puheessasi keskitytään pääasiassa liikenteen hallinnan digitalisointiin. Onko infrarakentamisen tietomallipohjaiseen hankkeiden elinkaaren hallintaan aina suunnittelusta, rakentamiseen ja edelleen ylläpitoon ajateltu yhteiskunnallista panostusta? (Suomessakin pikkujalaa yleistyvällä hankkeiden tietomallipohjaisella hallinnalla (suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito) on saatu maailmalla selkeitä säästöjä infrahankkeiden rakentamis- ja ylläpitokustannuksiin.)**

Liikennehankkeiden tietomallipohjaista hallintaa toki edistetään, mutta sitäkin kehitettäessä ja tarkastellessa on tärkeää ottaa huomioon liikenneinfraan kohdistuvat tulevaisuuden tarpeet ja vaatimukset nimenomaan digitalisaation ja automaation näkökulmasta.

**Digitalisoinnin ja tietomallipohjainen hankkeiden hallinta vaatii uudenlaisia osaajia. Miten liikenneministeriössä huomioidaan koulutukseen vaadittavat panostukset? (Tai miten varmistetaan, että Suomesta löytyy tarvittavat osaajat tavoitteiden saavuttamiseksi.)**

Uskon, että Suomi on tällä hetkellä edelläkävijä tällä saralla. Toki oikeanlaiseen koulutukseen pitää kiinnittää huomiota, mutta tärkeintä on olla uusimman ja ajantasaisimman tiedon äärellä koko ajan, jotta osaaminen myös säilyy.

**Miten varmistetaan ettei digitalisoinnin kehittämisessä ja käyttöönotossa yritetä harpata suoraan huipulle ja pudota sieltä saavuttamatta odotettuja tavoit-**

**teita? (Usein uusia asioita kehitettäessä unohtuu käyttää tarvittava määrä väliaskelmia huipulle pääsemiseksi.)**

Huolellinen valmistelu ja laaja yhteistyö eri toimijoiden kesken niin kansallisesti kuin kansainvälisestikin on tärkeää.

Liikenteen digitalisaatio on jo käynnissä ja se tapahtuu meistä huolimatta. Tärkeintä on olla kehityksen eturintamassa, jotta siitä saadaan irti mahdollisimman suuret hyödyt.

**Miten mielestäsi Suomen infraa pitäisi kehittää?**

Liikenneinfra tulee kehittää asiakastarpeet edellä. Huomioon tulee ottaa niin elinkeinoelämän kuin asukkaidenkin tarpeet.

Liikenneinfrastruktuurin ylläpidossa ja kehittämisessä tulee varautua tiedon, digitalisaation, automaattisen liikenteen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden mahdollistamiin ja vaatimiin suuriin muutoksiin.

Resurssit tulee kohdentaa selkeästi olemassa olevan verkon ylläpitoon ja liikenneverkon kunnosta huolehtimiseen. Ensijaisia hankkeita ovat elinkeinoelämän toimintaedellytysten, kasvun ja työllisyyden turvaamiseen sekä digitalisaation ja automaation mahdollistamiseen ja edistämiseen liittyvät hankkeet.

**Onko väylien uudiskohteisiin mietitty uusia rahoitusmuotoja tai nykyisten rahoitusmuotojen painotusta?**

Infrastruktuuri-investointien vaihtoehtoisia rahoitusmalleja on selvitetty aiempina vuosina runsaasti. Viime vuonna asiaa käsittelee ns. parlamentaarinen korjausvelkaryhmä. Työryhmän työ toimii hyvänä pohjana jatkovalmistelulle, mutta mitään päätöksiä eri rahoitusmallien käyttöönotosta ei ole tehty.

**Miten varmistetaan, että alan ammattilaisten ääni saadaan kuuluviin tehokkaamman infran suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon näkökulmasta? (Nykyisissä toimintatavoissa on paljon tehostamisen varaa ja tilaa uusille toteutustavoille ja ajatuksille)**

Tavoitteena on tehokas tienpito niin suunnittelun, rakentamisen kuin ylläpidonkin näkökulmasta. Luotan siihen, että Liikennevirastossa asiantuntijavirastona on ajantasainen ammattitaito ja osaaminen väylänpidon suhteen.

**Kansainvälisen heikohkon taloudellisen tilanteen johdosta kansainvälinen kaupankäynti on vähentynyt merkittävästi. Millä keinoilla varmistutaan, että taloudellisen tilanteen kohentuessa Suomen infra on sen edellyttämässä kunnossa? (esim. Hamina-Vaalimaa hanke näyttäisi olevan tällä hetkellä noin 10 vuotta myöhässä.)**

Liikennepolitiikan tavoitteena on luoda elinkeinoelämälle edellytyksiä pärjätä globaalissa kilpailussa sekä antaa kansalaisille mahdollisuudet toimivaan ja turvalliseen arkeen. Tavoitteena on parantaa liikenneverkon kuntoa ja mahdollistaa liikennejärjestelmän uudistaminen nimenomaan digitalisaatiota hyväksi käyttämällä.

Elinkeinoelämän kilpailukyky ja investoinnit biotalouteen edellyttävät toimivaa liikennejärjestelmää ja laadukasta infrastruktuuria koko Suomessa. Liikennejärjestelmää kehitetään toimintavarmaksi, turvalliseksi, ympäristöystävälliseksi, ennakoitavaksi ja esteettömäksi. Lisäksi valmistellaan sen soveltuvuus automaattiliikenteelle.

**Onko hallituksessa ollut esillä mahdollisen erillisen infrayhtiön perustaminen hoitamaan Suomen infran rakennuttamista?**

Hallituksessa ei ole vielä käsitelty infrastruktuurin rahoittamisen uudelleen järjestelyjä.

**Voitaisiinko mahdollinen infrayhtiö eriyttää valtion budjetista erilleen jolloin velanotto elinkaari ajattelumallilla olisi yhteiskunnan kannalta tärkeää?**

Kuten todettua näitä asioita ei ole vielä käsitelty.

**Säilyykö budjettirahoituksessa lähivuosina perustienpidon osuus samalla tasolla vai kasvaako se?**

Perusväylänpitoon on tulossa lisärahoitusta tällä hallituskaudella, josta osa luonnollisesti kohdistuu myös perustienpitoon.

**Säilyykö investointihankkeiden rahoitus entisellään?**

Hallitusohjelmassa on määritelty suuntaviivat niin perusväylänpidon kuin investointihankkeidenkin lähivuosien rahoituksen tasolle.

Haastattelija: Matti Vuolamo