

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[Kirjaamo@lvm.fi](mailto:Kirjaamo@lvm.fi); [kati.jussila@vm.fi](mailto:kati.jussila@vm.fi)

Kuuleminen

11.10.2017

## Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK r.y. esittää seuraavia näkemyksiä

### Yleistä:

Tieverkkomme heikentyvä tila on yksi suurimmista maamme talouskasvun sekä kehittymisen uhkista. Suomen tulevaisuuden perustuessa entistä selkeämmin bio-kiertotalouteen, on välttämätöntä varmistaa arvoketjujen sujuva toiminta metsästä maailman markkinoille ja pellolta ruokapöytään. Lisäksi kasvussa oleva Suomeen suuntautuva ja luontoon tukeutuva matkailu tarvitsee toimivan infrastruktuurin kaikkialla Suomessa. Teiden huono kunto lisää kuljetuskustannuksia ja heikentää kilpailukykyä.

### Vastaukset kuulemisen kysymyksiin:

#### 1) Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?

***Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?***

MTK:n näkemyksen mukaan korjausvelka ei ole hyväksyttävällä tasolla eikä korjausvelkaa voi kasvattaa. Kyseessä on koko maan elinvoimaisuuden kannalta keskeinen tekijä, jonka kuntoa pitää saada kohotettua pitkäjänteisesti, pelkkä ylläpito ei riitä. Julkisuudessa olleiden arvioiden lisäksi pitää myös huomata, että yksityistieverkon korjausvelan määrä ei edes sisälly lukuihin.

Tiestön tulisi olla liikennöitävissä ympäri vuoden, esimerkiksi puutavarankuljetukset käyttävät koko tie- ja rataverkkoa. Toimiva logistiikka tuottaa kustannussäästöjä puunkorjuussa ja kustannustehokkuus kuljetuksissa kasvaa. Lisäksi tarve tienvarsivarastoinnille vähenee. Korjausten painotus ei saa olla pelkästään valtateilla vaan vähintään yhtä vahvasti, ellei kipeämminkin tarvita kunnostuksia 3-5 numeroisille teille. Useilla teillä on edelleen heikkokuntoisia siltoja, jyrkkiä mäkiä ja mutkaisuutta. Myös tierunko on saattanut painua ja vaurioitua, eikä kuivatus toimi kunnolla

Korjausvelan määrän ja vaikutusten arvioimiseksi tarvitaan kuljetusketjuanalyysijä, joiden kautta havainnollistuu, mikä vaikutus on, jos osa verkosta ei toimi. Pellervon taloustutkimuksen mukaan, jos painorajoitteiset sillat ja tieosuudet kunnostettaisiin ja tiestön kuntoa parannettaisiin, metsä- ja elintarviketeollisuuden tuotantolaitosten kuljetuskustannukset alenisivat yli viisi prosenttia nykyisestä. PTT:n mukaan päätieverkon (TEN-verkon) kunto on Suomessa hyvä. Alemman asteisten teiden kunto on vain kohtuullinen kansainvälisellä IRI-tunnusluvulla arvioituna. Alempiasteisen tieverkon kunto vaikuttaa varsinkin luonnonvara-alojen kuljetuskustannuksiin ja kuljetusyrityksiin. Erityisesti painorajoitteisetsillat ja tieosuudet sekä korvaavien vaihtoehtoisten reittien etäisyys

kasvattavat nykyisin kuljetusten pituuksia ja matka-aikoja ja lisäävät täten kuljetuskustannuksia. Kahdeksanvuotisella 20 miljoonan euron perustienpidon vuosittaisella lisärahoituksella alennettaisiin metsäteollisuuden raakapuun kuljetuskustannuksia vuosittain 25 miljoonalla eurolla. Koko teollisuuden kuljetuksissa säästö olisi kaksinkertainen.

Valtakunnallisten tietojen lisäksi tulee korjausvelan määrää tarkastella myös alueellisesti ja paikallisesti.

***Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppisiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?***

Liikenneverkko on toiminnallinen kokonaisuus ja siitä on vaikea valita rusinoita pullasta. Ongelmia on käytännössä kaikkialla, joten priorisointi on valtakunnan tasolla äärimmäisen vaikeaa. Huomioitava on myös korjausvelan vaikutus vaikkapa turvallisuuteen, taloudellisuuteen sekä tehokkuuteen.

Kriittistä on se, jos teiden kunto päästetään tilanteeseen, jossa esimerkiksi tien rungot alkavat pettä. Tällöin kevyempi korjaus ja ylläpitotarve muuttuu suureksi korjaustarpeeksi ja hinta pomppaa pilviin. Tällä hetkellä monet alemman tieverkon asfaltoidut tiet kärsivät huonosta veden ohjailusta. Kun tien reunaan ajan myötä muodostuvaa maavallia ei poisteta, vesi ei pääse poistumaan tieltä, jolloin se ajan myötä syövyttää reuna-asfaltin ja sitä kautta koko tietä. Korjausvelan vähentämisessä kannattaakin painottaa kohteita, jotka ovat muuttumassa kevyen korjaustarpeen kohteista suurta remonttia vaativiksi kohteiksi. Tällaisia kohteita löytyy valta- ja kantateiden ulkopuolelta.

Tieverkkoa parannettaessa on syytä arvioida tulisiko esimerkiksi asfaltointi tai sorastus tehdä paksumpana kerroksena. Kertaluonteisesti kustannus on korkeampi, mutta pidemmällä aikavälillä syntyy säästöjä.

Korjausvelkakohteiden valinnassa tulee etenkin painottaa kohteita, joissa ei ole vaihtoehtoja reittiä. Lisäksi on huomioitava, että julkisten teiden huono kunto saattaa ohjata liikennettä yksityisteille ja tätä kautta siirtää kustannukset yksityisten maksettavaksi.

Huomioitava on myös, että liikenteen teknologinen kehitys voi eriytyä maaseuduilla ja kaupungeissa. Esimerkiksi täyssähköautot todennäköisesti yleistyvät nopeammin kaupungeissa. Maaseudulla puolestaan biokaasuautoissa on enemmän potentiaalia. Tämän oletettava kehitys kannattaa huomioida esimerkiksi tankkaus- ja latausasema verkoston suunnittelussa.

***Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?***

Perusväylänpidon rahoituksen taso tulee pysyvästi nostaa tämän hetken korjausvelkarahoituksen suuruiseksi. Kohdentamisessa tarvitaan yli hallituskausien ulottuvaa sitovaa suunnitelmaa. Tässä olisi kattavasti aikataulutettu koko maan perusväylänpidon kohteet ja niille tarvittava rahoitus. Suomen biotalousstrategian tavoitteena on lähes kaksinkertaistaa Suomen biotalouden tuotos 100 miljardiin **euroon** vuoteen 2025 mennessä ja luoda 100 000 uutta työpaikkaa.

Tämä edellyttää pysyvää lisärahoitusta alempaan tieverkkoon, yksityisteihin sekä rataverkon palvelukykyyn. Biotalouskasvu puolestaan lisää valtion verotuloja ja mahdollistaa niiden käytön esimerkiksi alemman asteen tiestöön. Suomen kannalta olisi kohtalokasta, jos resurssit kohdennettaisiin ensisijaisesti pääliikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon. Pullonkaulojen, kuten jyrkät mäet, heikko tierungonkunto, kosteus, jne. korjaaminen ja säännöllinen ylläpito pienentävät vuotuisia kuluja

**2) Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten? Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti? Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?**

Toimintaympäristön tulevat muutokset sekä aiheuttavat vaikeuksia (ilmastonmuutos ja leudot talvet sekä tien kulumien) että mahdollisuuksia (digitalisaatio, reaaliaikainen seuranta ja toimenpiteiden ajoitukset ja kohdennukset)

**Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset? Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?**

Suomessa on hyvinkin kattava tieverkko. Uusinvestointien tarvetta on syytä tarkasti harkita. Jos investointeja tehdään, pitäisi myös harkita osallistuvatko hyötyjät aiempaa enemmän kustannuksiin. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyömalleja tulee edistää. Jos uusinvestointeja tehdään, on niiden syytä olla mukana pitkän tähtäimen suunnitelmassa.

Myös mittasuhteet investointitarpeissa huomioitava. 5 minuutin nopeutus reitille vs. sillan pettäminen toisaalla aiheuttavat erilaisia hyötyjä tai haittoja.

**3) Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?**

MTK:n näkemyksen mukaan tilannetta, jossa perusväylänpitoon ei ole tulevaisuudessa riittävästi rahoitusta ei voi syntyä.

Ensisijaisesti olemassa olevan verkon kunnosta tulee huolehtia. Rahoitusta ei tule olemaan niin paljoa, että kaikki saataisiin kerralla kuntoon. Liikenneverkossa ei tule asettaa vastakkain esimerkiksi kaupunkeja ja maaseutuja. Kaupunkien energia- ja ruokahuolto sekä vientisatamat ovat täysin riippuvaisia myös alemman asteen verkoston kunnosta.

MTK huomauttaa myös, että maaseudulla tieverkko on monasti ainoa kulkuväylä ja tästä syystä mahdolliset rataverkon parantamiset eivät edistä maaseudun kulkemista.

Rahoitusmallien käytettävyyttä sekä korjausvelkakohteiden valintaa pohdittaessa pitää myös hankkeiden hyötykustannusarviomallia tarkastella kriittisesti. Esimerkiksi muutamilla kantateilla liikennemäärät voivat olla vähäisiä, mutta esimerkiksi metsäteollisuuden kuljetusten kannalta välttämättömiä. Hyötykustannussuhteessa tulee olla mukana myös aluetaloudellisten vaikutusten analyysi.

**4) Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?**

Kuten aiemmista vastauksista selviää, MTK:n näkemyksen mukaan talousarviorahoitus tulee kytkeä pitkän aikavälin suunnitelmaa ja hallituskausittaiset poukkoilut pitää saada poistettua.

Talousarviossa tulee tosin olla pieni osa, joka on suunnattavissa akuutteihin menoihin, joita väyläverkolla väistämättä syntyy.

**5) Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?**

MTK huomauttaa, että liikenteestä ja autoilusta kerätään jo nykyisesti runsaasti muilla aloilla käytettävää rahoitusta. Kustannustaakkaa ei autoilijoille voida rajattomasti lisätä etenkin niillä alueilla, missä vaihtoehtoisia liikkumismuotoja ei ole tarjolla. Tietullit ja kilometrimaksut ovatkin selkeästi vain ruuhkasuomessa pohdittava asia. Maakuntaudistuksen yhteydessä on mahdollisuus pilotoida uuden tyyppisiä infrasuunnittelu- ja rahoitusjärjestelmiä.

MTK huomauttaa, että Suomen teillä kulkee runsaasti ulkomaisia rekkoja. Nämä käyttävät paljolti ulkomailla tankattua polttoainetta, eivätkä näin kerrytä kotimaisia tuottoja, vaan käytännössä aiheuttavat väyläverkon kulumista ja korjaustarvetta. Kohdistamalla ulkomaisille rekoille tiemaksut saataisiin väyläverkon kunnostukseen lisävaroja. Jos EU säädökset eivät mahdollista maksujen kohdistamista ulkomaisille kuljetusyrityksille, tulisi kotimaisille kuljetusyrityksille palauttaa nämä heidän maksamansa raskaan liikenteen tiemaksut.

MTK kannustaa myös pohtimaan EU:n koheesiorahojen käyttämistä aiempaa enemmän infran kehittämiseen. Koheesiorahat ovat erityisen mielenkiintoisia, kun pohditaan Suomen liikenneverkon kansainvälistä kehittämistä. Esimerkkeinä jäämeren rata ja Helsinki Tallinna tunneli.

**6) Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?**

Infrarakentamisessa tuottavuuden kasvamattomuus on eräs ongelmista. Hyviä kokemuksia hankkeiden toteuttamisessa on saatu allianssimallilla. Tällöin hankekumppanit, kuten tilaaja, urakoitsija jne., muodostavat allianssin, jossa sopimuksella jaetaan hankkeen hyödyt ja riskit.

MTK huomauttaa myös, että kunnilla voisi olla isompi merkitys haja-asutusalueiden tieverkon rahoittamisessa. Ohjaamalla selkeä osan kiinteistövero- ja tulo- ja kunnosta huolehtimiseen varmistetaan liikenneverkon alkulähteen toimivuus.

On myös syytä huomioida, että infran rahoituksessa korkokuluilla on suuri merkitys. Valtion lainanoton korko on alhaisempi kuin yksityisten rakennuttajien ja tämä tulee ottaa vaihtoehtoisanalyseissa huomioon.

**7) Onko eri rahoitusmallien käytettävyydessä eroa eri väylämuotojen (tiet, rautatiet, vesiväylät) tai perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien välillä?**

Eri väylämuodoissa käyttäjäkunta sekä tavat ovat hyvin erilaisia. Tienkäyttöön perustuvia maksuja voidaan ajatella esimerkiksi suurten ruuhkien sekä hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueilla. Syrjäisemmillä alueilla vaihtoehtoja kulkemiselle ei ole.

Lentoasemilla toteutettu malli voi osin toimia myös rautateillä sekä niihin kytkeytyvillä terminaaleilla. Tuskin kuitenkaan tieliikenteessä.

**8) Kuinka väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voitaisiin mielestänne edistää ja mitkä rahoitusmallit edistävät sitä parhaiten?**

Pitkän aikavälin suunnitelmalla, johon sitoudutaan yli hallituskausien. Rahoitusperustan muodostaa valtion talousarviorahoitus.

Antti Sahi  
Toiminnanjohtaja

Marko Mäki-Hakola  
Elinkeinojohtaja