



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
kati.jussila@vm.fi
PL 31
00023 Valtioneuvosto

LAUSUNTO
13.10.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä, sidosryhmäkuuleminen perusväylänidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara-liikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa. Osaamisemme ei riitä vastamaan kaikkiin kysymyksiin.

Seuraavassa näkemyksiä esitettyihin kysymyksiin:

1. Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?

Liikenneverkon nykyinen kunto on vielä kohtuullinen, vaikka esim. päällystetystä tieverkosta osa on huonossa tai erittäin huonossa kunnossa. Korjausvelan ei voi antaa enää kasvaa, vaan sitä pitää vähentää, muuten elinkeinoelämän kuljetuksille syntyy merkittävää haittaa ja lisäkustannuksia.

Emme ota kantaa kuin tieverkkoon. Tieverkon osalta päätieverkolla ei saisi olla korjausvelkaa ollenkaan. Tärkeysjärjestys on pitkälti laskeva kohti alempiasteista tieverkkoa. Kutenkin on otettava huomioon elinkeinoelämän kannalta tärkeät kuljetusreitit.

Perusväylänpidon rahoituksen taso tulee määritellä siten, että kaikki korjausvelka saadaan poistettua. Koko perusväylänpidolle kunnossapito mukaan lukien pitää määrittää eri tieluokille palvelutasot, jotka pitää saavuttaa. Talvikunnossapidon merkitys on suuri tiekuljetuksille.

Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä?

Liittomme ei ole väylänpidon asiantuntija. Käsittääksemme palvelumarkkinat toimivat melko, ellei hyvin tehokkaasti. Parantamisen varaa on aina. Teknologia ja menetelmät kehittyvät, mutta mitään nopeita hyppäyksiä ei ole näkyvissä. Digitalisaatio on mahdollisuus tässäkin toiminnassa. Ainakaan tieverkon osalta on vaikea nähdä, että jostain osasta luovuttaisiin kokonaan. Asutus keskittyy suuriin kaupunkeihin ja pinta-alaltaan suurimmassa osassa maatamme asukastieheys harvenee. Kun liikenne vähenee merkittävästi, voitaneen tällaisten teiden palvelutasoa alentaa.

2. Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitus tulisi priorisoida?

Rahoituksen priorisoinnissa tulee lähteä siitä, että päätieverkosto on tärkein. Jo nyt alempi tieverkko on joutunut joustamaan liikaa. Tästä seuraa se, että alempi tieverkko pääsee niin huonoon kuntoon, että sen korjaaminen ja ylläpito ovat kokonaisuutena kalliimpaa, jos

siitä olisi pidetty riittävässä kunnossa. Eli ei pidä pahentaa tulevaisuuden tilannetta. Lisäksi olisi valittava liikenteellisin perustein muutama tieverkon yhteysväli, joista kehitetään korkeimman palvelutason superkäytäviä.

4.-7 Kohdat

Liitollamme ei ole osaamista vastata näihin kysymyksiin. Näkemyksemme on, että tieliikenteeltä kerätään veroja moninkertaisesti verrattuna siihen, mitä paljon käytetään perustienpitoon ja tieverkon kehittämiseen.

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

Tarvitaan 12 vuoden päähän ulottuva suunnitelma liikenneinvestoinneista, joka perustuu faktoihin ja tarpeeseen. Lisäksi tarvitaan visio 30 vuoden päähän. Visio linjaa isot asiat, joita halutaan mahdollistaa 30 vuoden aikajänteellä.

Pitää saada aikaan järjestelmä, jossa suunnitelmaa toteutetaan, vaikka hallitus vaihtuu. Mallia voisi ottaa puolustuspolitiikan valmistelusta. Tehdään parlamentaarinen valmistelu 12 vuoden suunnitelmalle. Näkökulmana tulee olla koko Suomen kilpailukyky. Taustalla tulee olla perusteelliset asiantuntijaviranomaisten selvitykset ja analyysit. Liikennevirastolla on jo nykyisellään aika hyvä asiantuntijuus tehdä kyseiset suunnitelmat. Jatkossa tulee erityisesti ottaa huomioon suurimpien kaupunkien kehitystarpeet. Elinkeinoelämän tulee osallistua prosessiin vahvasti, jotta varmistetaan mm. pitkäaikaiset investoinnit. Ruotsista voidaan hakea kokemuksia ja ideoita käytännön toteutukseen.

Yleiskommentti

Tällä hallituskaudella kehittämishankkeista on siirretty rahaa perusväylänpitoon. Tämä on ollut hyväksyttävä tilapäinen toimenpide, joka on osana johtanut siihen, että korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä. Kuitenkin myös liikenneverkon kehittämishankkeita tarvitaan, joten tällä linjalla ei voida jatkaa. Kokonaisuutena liikenneverkon kehittämiseen ja perusväylänpitoon tulee saada kestävä rahoitustaso, joka on nykyistä suurempi.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,4 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 7000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4500 henkilöä.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja