Pohjois-Savon liiton vastaus

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

kirjaamo@lvm.fi

kati.jussila@vm.fi

**Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

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

**Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla?**

* Ei ole, erityisesti alempi tieverkko on päässyt rapautumaan siihen kuntoon, että jatkossa alemmalle tieverkolle tarvitaan jatkossa mittavia investointeja. Pelkällä perusväylänpidonrahoituksella niitä ei pystytä korjaamaan. On harkittava, onko

väylien palvelutaso määriteltävä lainsäädännössä. Määrittely voidaan tehdä esim. tavaraliikenneketjuittain. Esimerkkejä: teollisuudessa tuotannosta satamaan keskinopeus tunnissa 70 km/h, joka edellyttää valtateillä 100 km/h nopeutta. Maatilakuljetukset pitää pystyä hoitamaan vähintään 50 km/h. Väyläverkostoa pitää pystyä käyttämään suurimmilla sallituilla akselipainoilla Yhteiskunnan tulee tarjota kilpailukykyinen infra.

**Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?**

* Korjausvelkaa pitäisi vähentää

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

* Vähentäminen tulisi kohdentaa elinkeinoelämän kannalta kriittisiin kohteisiin, Pohjois-Savossa vähentäminen tulisi erityisesti kohdentaa alemmalle tieverkolle, minkä merkitys jatkossa korostuu maatalouden, biotalouden ja matkailun kasvun myötä.

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

* Rahoituksen taso tulisi jatkossa saada sellaiseksi, että korjausvelka saataisiin pienenemään vuosi vuodelta seuraavan 10 vuoden aikana. Jatkossa rahoitusta tulisi kohdentaa enemmän päätieverkolle mm. päällystystöihin sekä rataverkolle, joka tulisi saada sellaiseen kuntoon, että henkilöliikenteessä päästäisin saavutettavuudessa Kuopio-Helsinki 3 h tasoon.

**2) Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?**

**Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti?**

* Kilpailutuksessa pitäisi hinnan lisäksi huomioida entistä enemmän myös laatu. Esim. päivittäisessä kunnossapidossa tienpitäjän laadunvalvonta on usein puutteellista. Urakoitsija yrittää luonnollisesti minimoida kulunsa, jolloin laatukriteereitä ei välttämättä pystytä tai edes haluta noudattaa. Tienpitäjän mahdolliset sanktiot ovat niin pieniä, että ne eivät toimi pelotteena urakoitsijalle. Tämä korostuu sekä alemmalla tieverkolla että erityisesti esim. kaupunkiseuduilla kävely ja pyöräilyvälillä, joissa esim. talvikunnossapito on erityisen tärkeää.

**Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?**

* Tienpidon vastuun siirtyessä maakunnille voidaan tunnistaa paremmin paikalliset olosuhteet. Investointeja pystytään sujuvammin ja nopeammin kohdentamaan mm. maakunnan elinkeinoelämän ja asukkaiden kannalta tärkeisiin kohteisiin. Valtiolle jää tieomaisuus, jolloin maakunnan tienpidon päivittäinen helppous tai vaikeus johtuu tien kunnosta. Pohjois-Savon tilanne on tältä osin heikko, alempiasteinen tieverkko on osittain jo tullut ja tulee jatkossa raskaan peruskorjauksen piiriin. Valtateillä on. n 400 milj. euron kehittämistarpeet, joiden osalta kaavavaraukset ovat kunnossa, yleissuunnitelmatkin monelta osin laadittu, mutta investoinnin ajankohdasta ei ole tietoa. Maanomistajille sekä nykyisen että tulevan varauksen alueella tämä aiheuttaa paljon hankaluuksia.

**Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset?**

* Liikennejärjestelmää pitää suunnitella kokonaisuutena. Mikäli kehittämisinvestoinneilla pystytään vaikuttamaan kulkutapaosuuksiin, niin liikennemäärien kasvu sekä raskaassa liikenteessä että henkilöautoliikenteessä saataisiin taittumaan ja perusväylänpidon kasvukin taittuisi. Raskaan liikenteen osalta kuljetuksia tulisi saada kehittämisinvestoinneilla enemmän raiteille ja vesiteille, jolloin raskaan liikenteen määrän kasvu päätieverkolla vähenisi. Kaupunkiseuduilla tulee kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja kohdentaa kehittämisinvestointeja näitä kulkumuotoja tukeviin hankkeisiin.

**Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua?**

**Mistä ja millä perustein?**

* Alemmalla tieverkolla voitaisiin ehkä luopua kaikkein vähäliikenteisimmästä tieverkosta, mutta vastaavasti tämä edellyttäisi mittavaa yksityisteiden avustusten nostoa, jonka pitäisi kohdentua peruskorjauksen lisäksi myös päivittäiseen kunnossapitoon.
* Myös kaupunkiseuduilla voitaisiin luopua esim. osasta kevyenliikenteen väylistä ja siirtää ne kuntien ja kaupunkien vastuulle, tässäkin tapauksessa tarvitaan kompensaatiota kunnille esim. valtionosuuksien kautta.

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

**Millä perustein?**

* Kehittämisrahoitusta tulee kohdentaa koko liikennejärjestelmän ja erityisesti vientiteollisuuden kannalta tärkeimpiin matka- ja tavaraketjujen pullonkauloihin. Pohjois-Savo on rikas luonnonvaroistaan, apatiittia lannoitteeksi, puuta monenlaisiksi tuotteiksi, nurmiviljelyä maitotuotteiksi, marjoja maailmalle. Näiden ohessa on kehittynyt globaalia teknologiateollisuutta ja palvelutoimintaa. Pohjois-Savon keskeiset vientiteollisuuden väylät ovat vt 5, vt 23 ja Savon rata.Vt 9, Iisalmi-Ylivieskaradan ja Yaran yhteyden sähköistäminen Savon radalle ovat myös tärkeitä.
* Perusväylänpidossa pitäisi rahoitusta kohdentaa ensisijaisesti alueellisen elinkeinoelämän kannalta tärkeimpiin kohteisiin. Liikenneyhteydet ovat elintärkeä kriteeri yrityksille sijoittumispaikkaa valittaessa. Logistiikkakustannukset tulee säilyttää kilpailukykyisinä. Pohjois-Savoa kehitetään jatkossa yhtenä työssäkäyntialueena, jolloin työssäkäynti tulee priorisoida seuraavana.
* **Itä-Suomessa on toteutettu uusia liikennehankkeita vuosien 2004-2017 välillä kaikkein vähiten, kokonaismääränä ja asukaskohtaisella vertailulla. Esim. suhteessa Pohjois- ja Etelä-Suomeen alle puolet asukaskohtaisessa vertailussa.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Liikennehankkeet 2004-2017/asukas** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | Väestö | Milj. € | € | €/as. |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   | Pohjois-Suomi | 666 160 | 1 071 | 1 071 000 000 | 1 608 | Lappi, Kainuu, Pohjois-Pohjanmaa |  |  |  |  |  |
|   | Länsi-Suomi | 1 954 377 | 1 844 | 1 844 000 000 | 944 | Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa, Pirkanmaa, Satakunta, Ahvenanmaa, Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa |
|   | Itä-Suomi | 560 836 | 463 | 463 000 000 | 826 | Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo |  |  |  |  |
|   | Etelä-Suomi | 2 321 924 | 4 516 | 4 516 000 000 | 1 945 | Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme, Kymenlaakso, Etelä-Karjala |  |  |  |
|   | **Koko maa** | **5 503 297** | **7 894** | **7 894 000 000** | **1 434** |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | Lähde: Maaseudun tulevaisuus (LVM) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**Sidosryhmiltä pyydetään näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin:**

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

* osa liikenneverkon rahoituksesta liittyy verkon ylläpitoon ja osa kehittämisinvestointeihin. Investoinnit alentavat ylläpitokustannuksia ja tuovat yhteiskunnalle välillisinä aluetaloudellisina vaikutuksina muita hyötyjä. Kehittämisinvestointien eriyttäminen on yksi mahdollisuus. Liikenteestä saadaan valtion budjettiin n. 3 kertaa enemmän rahoitusta kuin mitä valtio liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämisinvestointeihin käyttää. **Toimivan ja kilpailukykyisen yhteiskunnan perustehtävänä on tarjota kilpaileviin maihin verrattuna tasokas infra, jonka perusteella lainsäädäntö antaa mahdollisuuden kehittää niin tehokasta ja ketterää liikennejärjestelmää yhdessä markkinoiden kanssa kuin on mahdollista.**

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

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

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

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

* **valtion tulee valmistella pitkän tähtäimen 10-12 vuoden liikennejärjestelmästrategia** **maakuntien kanssa yhteistyössä**, mikä onkin esityksenä maantielain muuttamisessa. Näin pystytään kustannustehokkaasti viemään hankkeita suunnittelulla ja toteutuksella eteenpäin tasaisella tahdilla, joka on yksityisen sektorin kannalta ennakoitavaa ja luotettavaa toimintaa valtiolta veronmaksajien rahoilla. On oltava myös tavoitteita 20-30 vuoden päähän, joihin pystytään varautumaan mm. maakuntakaavoituksessa siten, että mahdollisuus toteuttaa säilyy maakuntakaavan ohjatessa yksityiskohtaisempaa kaavoitusta.
* Erilaisia tienkäyttömaksujen mahdollisuuksia punnittaessa on tärkeää miettiä niiden vaikutuksia erilaisin alueisiin, yrityksiin ja suhdetta jo voimassa olevaan verotukseen. Alueilla, jossa on mahdollisuus markkinaehtoisen ja toimivaan joukkoliikenteeseen, tienkäyttömaksut voivat olla suurempia ja pitääkin olla, jotta voidaan nostaa toimivan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Tienkäyttömaksut, raskaan liikenteen vinjettiä lukuun ottamatta, ovat ajankohtaisempia ajassa jolloin henkilöliikenne on selkeästi sähköistymässä ja polttoaineverotuksen kertymä valtiontaloudelle sitä kautta selkeästi laskemaan päin.