

9.10.2017

Liikenne - ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

kati.jussila@vm.fi

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Kommentit parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä pyytää sidosryhmiltä kommentteja perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista. Sidoryhmiltä pyydetään näkemyksiä seuraaviin 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?
 - Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppisiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?
 - Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?
- 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?
 - Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin

9.10.2017

paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon
lisäkustannukset?

Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua?

Mistä ja millä perustein?

- 3) Jos perusväylänpitotoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?
- 4) Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?
- 5) Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?
- 6) Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyteen, 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?

Etelä-Karjalan liiton näkemykset esitettyihin 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?
 - Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?
 - Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?

Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Hyvä kunto on sellainen teknis-taloudellinen taso, jolla väylän palvelutaso on väylän liikennemäärään ja merkittävyyteen nähden riittävä ja palvelutason

9.10.2017

ylläpitäminen ei tule kohtuuttoman kalliiksi.

Parlamentaarisen työryhmän ehdotuksessa liikenneväylien korjausvelan vähentämisestä ja uusien rahoitusmallien käytöstä (LVM:n julkaisu 35/2014) todetaan, että korjausvelan määrä oli vuonna 2014 noin 2,4 miljardia euroa ja silloisella rahoituksella korjausvelka lisääntyisi noin 100 milj. euroa vuodessa eli vuoteen 2018 mennessä 2,8 mrd. euroon ja vuoteen 2027 mennessä 3,7 mrd euroon.

Julkaisussa todetaan edelleen, että korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttäisi 100 milj. euron lisärahoitusta perusväylänpitoon, ja jotta korjausvelkaa voidaan poistaa keskeiseltä verkolta ja vähentää korjausvelan kasvua muulla verkolla, tarvitaan vähintään 150 milj. euron tasokorotus vuodessa perusväylänpidon määrärahaan.

LVM:n ja Liikenneviraston tiedotteessa 15.8.2017 todetaan, että tieverkon korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä, mutta korjausvelan kokonaismäärä on tällä hetkellä kuitenkin vielä 2,5 mrd. euroa.

Koska korjausvelan määrä on edelleen 2,5 mrd. euroa, ei liikenneverkon nykyistä kuntoa voida pitää hyväksyttävänä tasona. Korjausvelan ei voida myöskään antaa kasvaa, vaan sitä pitää vähentää, jotta liikenneverkon kunto saadaan hyväksyttävälle tasolle.

Liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaisesti keskeisten liikenneverkkojen kunnon ei anneta heikentyä eikä korjausvelan anneta lisääntyä keskeisellä liikenneverkolla. Näin ollen korjausvelan lisääntyminen kohdistuu lähinnä vähäliikenteisten väylien rakenteisiin (mm. päällysteet, sillat, ratapihat, varusteet ja laitteet). Korjausvelan suurimmat kielteiset taloudelliset vaikutukset elinkeinoelämälle syntyvät keskeisellä verkolla, ja sen vuoksi on oleellista, että lisärahoituksen turvin poistetaan korjausvelka ensisijaisesti keskeiseltä väyläverkolta. On kuitenkin tärkeää, että korjausvelan kasvu myös muulla verkolla saadaan hidastumaan. Tavoitteena tulee olla, että korjausvelka vähenee ja pidemmällä aikavälillä poistuu eikä sitä enää synny.

Etelä-Karjalassa elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, alueen kehittymisen ja työllisyyden sekä ihmisten arkipäivän liikkumisen kannalta tärkeillä väylillä on tasopuutteita mm. seuraavilla yhteysväleillä:

- ST387 yhteys Etelä-Karjalasta Vaalimaalle
- VT13 Lappeenranta–Mikkeli
- VT6 Imatra–Joensuu
- KT62 Imatra–Puumala
- Karjalanrata välillä Imatra–Joensuu

9.10.2017

- Ratayhteys Imatra–Venäjän raja
- Puukuljetusten sekä teollisuuden ja maatalouden kuljetusten kannalta merkittävät vähäliikenteiset väylät (esim. Ylämaantie Lappeenrannassa)

Korjausvelan vähentäminen tulee kohdistaa erityisesti huonokuntoisille pääväylille (tiet, radat ja sillat), joita käytetään elinkeinoelämän ja rajaliikenteen reitteinä. Korjausvelkarahaa tulee osoittaa em. pääväylien lisäksi myös alemmalle tieverkolle, mukaan lukien sellaiset sillat ja yksityistiet, joita puukuljetukset sekä teollisuuden ja maatalouden kuljetukset käyttävät ympäri vuoden. Myös matkailun merkitys tulee huomioida korjausvelkakohteiden arvioinnissa. Korjausvelkaa tulee osoittaa myös kevyenliikenteenväylille. Siinä liikenneturvallisuus ja matkailupalvelujen kehittäminen ovat tärkeitä perusteluja.

Korjausvelan määrittämisessä on tehtävä tiivistä yhteistyötä maakuntien kanssa. Yhteistyössä tulee huomioida myös väylien vaikutusalueeseen kuuluvat muut maakunnat, jotka tulee ottaa mukaan suunnittelukokouksiin ja neuvotteluihin. Selkeä maakunnittainen korjausvelkasuunnitelma pitemmällä aikajänteellä luo positiivista viestiä maakunnan toimijoille ja alueelle kohdistuville elinkeinotoiminnoille.

Todettakoon, että väylien parantamisella ja rahoituksen toteutussuunnitelmalla on vahva elinkeinopoliittinen merkitys. Infran merkitys kilpailukytekijänä pitää ymmärtää aikaisempaa paremmin.

Globaalissa taloudessa liikenteen merkitys korostuu, kun tuotanto erikoistuu, maiden ja mannerten välinen riippuvuus kasvaa ja siten yhteydenpito ja kuljetustarpeet lisääntyvät. Suomelle liikenne on keskeinen kilpailukytekijä, koska keskeiset markkinat ovat kaukana, maa on laaja ja kuljetusetäisyydet pitkiä. Logistiikkaketjujen tulee toimia saumattomasti ja on siis aina katsottava koko ketjun toimivuutta ja liikenneinfran sallimaa mahdollisuutta kustannustehokkaisiin kuljetuksiin.

Kun yritykset tekevät valintojaan liiketoiminnan sijoittamisesta joko Suomeen tai jonnekin muualle, analysoivat ne tarkkaan infraa ja logistiikkapalveluja. Liikenneinfran kehittämiseen tarvitaan 10–15 vuoden aikajänteellä tehtävä suunnitelma, joka ulottuu yli hallituskausien. Pitkän ajan tähtäin ja johdonmukainen eteneminen ovat yrityksille tärkeitä, koska ne itse joutuvat tekemään investointejaan jopa vuosikymmeniksi eteenpäin. Mitä pitemmälle valtio pystyy infran kehittämistä linjaamaan, sitä luottavammin yritykset voivat suunnitella toimintaansa ja tulevia investointejaan Suomessa.

9.10.2017

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

Väylänpidon kustannusten noususta iso osa on sellaisia, joihin väylänpidon tehostamisella ei voida vaikuttaa (mm. öljyn hinta, mikä näkyy bitumin hinnassa ja siten päällystetöissä). Uudenlaisella yhteistyöllä voidaan kuitenkin hillitä kustannusten nousua.

Väylänpidon suunnitteluun tulisi ottaa mukaan maakunnat ja kartoittaa tärkeimmät korjausvelkakohteet maakuntien kanssa. Maakunnittaisella työllä saadaan kartoitettua maakuntien kiireellisimmät ja tärkeimmät lähiajan ja pidemmän ajan parantamiskohteet sekä arviot kustannuksista ja toteuttamisen aikatauluista. Maakuntaudistuksessa on tärkeää, että maakunnat saavat vahvemman aseman liikenneväylien kehittämisessä. Tämä uudistus lisää paikallistuntemusta sekä alueen liikennetarpeiden ja elinkeinoelämän huomioonottamista entistä paremmin.

Nykyiset palvelumarkkinat eivät toimi tehokkaasti. Maakuntien ääntä ei kuunnella riittävästi ja kilpailussa pienemmillä toteuttajilla ei ole riittäviä osallistumismahdollisuuksia. Myöskään uusia innovaatioita ei kehitetä eikä oteta käyttöön riittävän tehokkaasti. Samoin väyliin kohdistuvien rahoitusmuotojen kehittäminen ei ole riittävää.

Myös digitalisaatiopalvelujen kehittäminen pitää ymmärtää maakuntien ja koko Suomen kilpailukyvyn kannalta tärkeäksi tekijäksi. Miten varmistamme, että saavutamme maailman markkinat kustannustehokkaasti, ennustettavasti ja kilpailijoita paremmin? Tärkeinä tekijöinä ovat väylien kunto, logistiikan sujuvuus ja digitaaliset palvelut.

Kysymys jostain valtion verkon osasta luopumisesta ei näillä näkymin ole ajankohtaista Etelä-Karjalassa.

9.10.2017

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

Kuten jo kysymyksen 2 kohdalla on esitetty, maakunnat voivat priorisoida maakuntien kannalta tärkeimmät hankkeet. Näistä tulee neuvotella Liikenneviraston ja LVM:n kanssa. Rahoitusta tulee priorisoida erityisesti Suomen elinkeinoelämän kannalta tärkeisiin kohteisiin. Yksi tärkeä kohde on rajaliikenne, tie- ja raideyhteydet valtakunnan rajalle ja merisatamiin. Rajalle johtavien liikenneväylien kehittäminen parantaa saavutettavuutta maailman markkinoille ja maailmalta Suomen talousalueille.

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

Liikenneverkon rahoitusmallia tulee kehittää siten, että liikenneverkon rahoitukseen voidaan käyttää erilaisia rahoitusmuotoja ja verotuloista voidaan korvamerkitä suurempi osa nykyisistä liikenteestä kerättävistä veroista liikenneväylien ja niihin liittyvien palvelujen kehittämiseen (nykyisin veroja kerätään liikenteestä 6-7 mrd. euroa vuodessa, mutta liikenneverkkoon osoitetaan vain reilu 2 mrd. euroa vuodessa).

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

Rahoitusmalleista tulee tarkastella talousarviorahoituksen lisäksi mahdollisuutta yksityiseen rahoitukseen Public-Private -periaatteella ja verotulojen suurempaa jakautumista liikenteeseen sekä valtion Infra Oy:n perustamista.

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

Kestävä rahoitusmalli olisi valtion Infra Oy:n perustaminen ja siihen yksityisen rahoitusmahdollisuuden sisällyttäminen. Tässäkin olisi hyvä, jos tehtäisiin pitemmän aikavälin suunnitelma rahaston käytöstä ja toteutettavista toimenpiteistä yhteistyössä maakuntien kanssa.

9.10.2017

Maakuntien osallistuminen ja yhteistyö Infra Oy:n käyttöön liittyen voi olla hankalaa, mutta siihen tulisi kehittää sopiva järjestelmä niin, että maakunnilla olisi mahdollisuus vaikuttaa rahoituksen jakautumiseen.

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

Koko rahoitusmallissa olisi tärkeää, että rahoituksessa olisi riittävää joustavuutta sekä perusväylänpidossa että kehittämisinvestoinneissa. Todettakoon, että Public-Private -rahoitus soveltuu kokonaisuudessaan paremmin kehittämisinvestointeihin.

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

Väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voidaan edistää tekemällä päätös koko hankekokonaisuudesta, ja toteuttaa sitä vaiheittain yhteisesti sovitulla aikataululla. Näin rahoitusta voidaan suunnitella etukäteen ja liikennehankkeiden toteutumisesta on tietoa myös alueen elinkeinoelämälle ja alueen muille toimijoille. Se edesauttaa myös yritysten kehittämissuunnittelua pitemmällä aikavälillä.

Toteuttamisen eri vaiheita tulisi pystyä rahoittamaan erilaisilla rahoitusmalleilla. Raportissa on esitetty rahoitusmuotoina talousarviorahoitus, elinkaarimalli, liikenneverkon hinnoittelu/yhtiömalli sekä valtion sisäisen lainanannon malli. Todettakoon, että aiemmin esitetty Infra Oy:n perustaminen sekä elinkaarimalli mahdollistaisivat hyvin suurten liikennehankkeiden vaiheittaisen toteuttamisen ja toisivat pitkäjänteisyyttä väyläinvestointeihin.

Myös uusia esitettyjä malleja olisi hyvä testata; esim. valtion liikennerahasto, jolla tarkoitetaan valtion talousarvion ulkopuolista rahastoa, joka toteuttaisi liikenneväyläinvestointeja ilman valtion talouden kehysrajoituksia sekä Valtion sisäisen lainanannon malli. Tämä malli, sellaisena kuin se on Ruotsissa käytössä, mahdollistaisi Suomen olosuhteisiin sovitettuna Liikennevirastolle joidenkin suurten liikenneinvestointien jaksottamisen varsinaista rakennusaikaa useammalle vuodelle, vaikkapa kymmenen vuoden ajanjaksolle. Vuotuisia kehittämismomentin määrärahoja ja siten liikenne- ja viestintäministeriön määrärahakehystä rasittaisivat ko. hankkeiden osalta ainoastaan korot ja kuoletukset, eikä koko hanke tai suuri osa siitä, kuten normaalin talousarviorahoituksen ollessa käytössä. Tähän

9.10.2017

maliin sopisi mm. Luumäki-Imatra kaksoisraiteen Imatralta rajalle kulkeva rataosuus, kolmioraide sekä Pelkolan ratapihan toteuttaminen vaiheittain.



Matti Viialainen
maakuntajohtaja



Sonja Tynkkynen
liikenneasiantuntija