

13.10.2017

**Liikenne- ja viestintäministeriö**

kirjaamo@lvm.fi

kati.jussila@lvm.fi

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän pyynnöstä näkemyksensä työryhmän kysymyksiin.

**Liikenneväylien kunto ja korjausvelka:**

- 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?  
**SKAL:** Liikenneverkon kunto ei ole nykyään hyväksyttävällä tasolla niin turvallisuuden kuin palvelukyvyinkään osalta. Korjausvelkaa pitäisi vähentää määrätietoisesti.
  - Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppisiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?  
**SKAL:** Korjausvelan vähentämistä tulisi kohdistaa tiestölle, jossa kulkee suurin osa tavaroista ja ihmisistä. Korjausvelan poiston perusteina tulee käyttää kaupan ja teollisuuden kuljetusten häiriöttömyyden ja tehokkuuden varmistamista sekä pullokaulojen (kuten painorajoitukset) synnyn ehkäisemistä.
  - Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?  
**SKAL:** Perusväylänpidon rahoituksen tasossa tulisi pyrkiä hallitusti ja tasaisesti pienentämään korjausvelkaa. Myös päivittäisen hoidon taso tulee määrittää sellaiseksi, että liikenneverkon käyttäminen on turvallista kaikille käyttäjäryhmille kaikkina vuodenaikoina.
- 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?  
**SKAL:** Väylänpidon palvelumarkkinat eivät palvelun laadun kannalta toimi tehokkaasti. Tienhoitourakoiden ketjuttaminen ja valvonnan vähyyys aiheuttavat ongelmia talvihoidon laadussa. Maakuntahallintouudistuksessa tulee turvata palvelun ostoon riittävät resurssit. Laadun valvontaan tulisi maantielain uudistuksessa määrittää erillinen valvontaviranomainen. Nykyistä tehokkaampi valvonta on edellytys sille, että tienhoidon hankintamalleja voidaan joustavoittaa nykyisestä.
  - Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset? Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?  
**SKAL:** Valtion infraverkko on tyypillinen julkishyödyke, jonka osastakaan luopuminen aiheuttaa enemmän riskejä kuin tuo hyötyjä.
- 3) Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?

**SKAL:** Rahoituksen painopisteen tulee olla perusväylänpidossa ja korjausvelan poistamisessa, kunnes liikenneverkko on saatu nykyistä huomattavasti parempaan kuntoon. Kehittämishankkeiden hyötykustannussuhde tulee olla positiivinen. Tieverkolta löytyy runsaasti nopeasti käynnistettävissä olevia kehityshankkeita, joiden hyödyt suhteessa kustannuksiin ovat suuret.

### **Väylänpidon rahoitusmallit:**

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

**SKAL:** Toimialan kehittämistä ja innovaatioiden syntymistä edesauttaa se, että liikenneverkon rahoituksesta on riittävän varma näkemys pidemmälle, yli hallituskausien ulottuvalle ajalle. Pidempi rahoituskehys mahdollistaa synergiaetuja hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

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

**SKAL:** Työryhmän tulisi tarkastella tarkemmin liikenneverkon hinnoittelua / yhtiömallia. Tällä vastattaisiin nykyisen päästöperusteisen liikenteen verotuksen rakenteelliseen ongelmaan – kun päästöt puolittuvat, myös verotulot puolittuvat. Käyttäjä maksaa periaatte toisi ulkomaiset ajoneuvot maksamaan Suomen tieverkon käytöstä.

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?

**SKAL:** Parlamentaariset työryhmät ovat hyvä keino edistää väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä.

Petri Murto  
johtaja, asiantuntijapalvelut  
toimitusjohtajan varamies