



kirjaamo@lvm.fi, kati.jussila@vm.fi

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän lausuntopyyntö perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista, 11.9.2017

ASIAANTUNTIJALAUSUNTO PERUSVÄYLÄNPIDOSTA, KORJAUSVELASTA JA RAHOITUSMALLEISTA

Tausta

Liikenneverkkoa pidetään kunnossa perusväylänpidon toimin rahoituksen ollessa miljardin euron luokkaa jakautuen tie- ja rataverkkoon sekä vesiväyliin. Perusväylänpidosta $\frac{3}{4}$ on sidottu pitkäkestoihin indeksisidonnaisiin sopimuksiin, joten kovin nopeita merkittäviä muutoksia rahoituskehityksen kohdentamisessa ei ole tehtävissä. Samanaikaisesti liikenneverkon korjausvelka on 2,5 miljardin euron luokkaa, jonka kasvu on saatu pysäytettyä vuosille 2016-2018 suunnatun erillisen korjausvelkarakoituksen kautta. Lisäksi liikenteen digitalisaatio ja automatisaatio etenevät ja uusille digitaalisten palvelualueiden toiminnalle pitää luoda edellytykset kehittyä. Tätä taustaa vasten Lapin liitto arvioi liikenneväylien kuntoon, korjausvelkaan ja rahoitukseen liittyviä kysymyksiä Lapin alueen näkökulmasta.

Liikenneväylien kunto ja korjausvelka

Lappi on maantieteellisesti laaja maakunta, jossa alueen eri osilla on erilaiset profiilit. Lappi tuottaa noin 10 % Suomen viennistä, vaikka alueella asuu noin 3 % Suomen väestöstä. Elinkeinoelämä koostuu karkeasti Kemi-Tornio alueen metsä- ja metalliteollisuudesta, eri puolilla aluetta sijaitsevasta pk-teollisuudesta, kaivostoiminnasta, energiantuotannosta, matkailuliiketoiminnasta ja erilaisesta ajoneuvotestaamiseen liittyvästä liiketoiminnasta. Lappi kehittyy voimakkaasti ja alueelle investoidaan paljon mm. matkailun, kaivostoiminnan ja biotuotannon rakenteisiin. Liikenneväylien kuntoa tarkasteltaessa keskeistä on elinkeinoelämän kuljetus- ja työmatkaliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen. Tämä edellyttää liikennejärjestelmätason tarkastelua, että tunnistetaan tärkeimmät matka- ja kuljetusketjut sekä niiden kehittämistarpeet infrastruktuurin osalta.

Päätieverkolla tärkeää on riittävä välityskyky ja kunto teollisuuden tarpeisiin ottaen huomioon nykyisten raskaan liikenteen mittojen ja massojen kasvun mahdollistaman suuremman kuljetuskapasiteetin hyödyntäminen täysimääräisesti kustannustehokkaiden kuljetusratkaisujen toteuttamiseksi ja siten teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi. Nykyisellään haasteita aiheutuu mm. siltojen kantavuuksien osalta. Lisäksi tulisi kehittää valmiuksia yhä suurempien HCT-kuljetuskaluston käytettävyydelle tarpeellisin osin kuljetusten kustannus- ja energiatehokkuuden parantamiseksi.

Metsäteollisuuden ja todennäköisten biotuotantoinvestointien kasvavat raakapuukuljetustarpeet edellyttävät alemman tieverkon kunnosta huolehtimista. Lapin alueella rautatieverkkoa on melko vähän, mutta raakapuu- ja kaivostuotteiden kuljetusmäärien kasvaessa myös rataverkon kunto ja kantavuus sekä terminaalien toiminta on syytä varmistaa.

Lappi sijaitsee keskellä Barentsin aluetta naapureina Ruotsi, Norja ja Venäjä. Lapin näkökulmasta liikenneverkkojen osalta tarvitaan myös rajat ylittävää tarkastelua ja kehittämistä. Enenevässä määrin Lapin tieverkko toimii osana Norjan sisäisiä kuljetusreittejä ja poikittaisyhteyksillä on silloin kasvava merkitys raskaan liikenteen kuljetusreiteinä.

Liikenneverkon hoitoa ei voi Lapin olosuhteissa heikentää nykyisestä yhtään, vaan päinvastoin olisi tarpeen nostaa hoitotasoa nykyisestä perustuen kasvaviin matkailun ja teollisuuden liikennevirtoihin. Lapissa tehdään digitalisaatioon liittyen kehittämistä, testausta ja pilotointia, jossa liikenneverkon hoidon digitalisoiminen, analysoiminen ja parantaminen ovat yhtenä osa-alueena. Tällaista kehittämistä on syytä jatkaa, koska sen avulla on mahdollista kohdentaa hoitotoimenpiteitä tarkemmin ajallisesti ja paikallisesti tarpeeseen Lapin haastavissa talviliikenneolosuhteissa.

Yhteenvedon voidaan tästä todeta, että liikenneverkon ja kuljetusvirtojen kokonaistarkastelu on tärkeä lähtökohta määritettäessä tärkeimmät henkilö- ja tavaraliikenteen väylät, joiden kunto ja välityskyky on pidettävä hyvällä tasolla tai parannettava tarvittavalle tasolle. Lapin alueella koko päätieverkon vt4, vt21 ja kt82 kunto, kantavuus ja kapasiteetti edellyttävät tarkempaa tarkastelua ja tarvittavia kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi alempi tieverkko raakapuukuljetusten alueella edellyttää tarkastelua ja toimenpiteitä kasvavien puukuljetusten operoimiseksi. Toivommekin liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä ja ylläpitämisessä asiakastarpeiden ymmärrystä, niiden tarpeisiin reagoimista ja systemaattista ennakkointia pitkäjänteisen kehittämisen turvaamiseksi sekä elinkeinoelämän myönteistä kehitystä tukeviin nopeisiin kehittämistarpeisiin reagoimiseksi.

Väylänpidon rahoitusmallit

Lapin alueella talousarviorahoitus tulee olla pääasiallinen liikenneinfrastruktuurin kehittämisen rahoitusmalli jatkossakin. Suuremmissa investoinneissa erilaiset elinkaarimallit kustannusten jaksottamiseksi pidemmälle aikavälille ja joissakin yksittäisissä teollisuusinvestointeihin liittyvissä tapauksissa jälkirahoitus voi tulla kysymykseen. Suoritepohjaisten käyttömaksujen arvioinnissa tulee ottaa huomioon Lapin alueen perusominaisuudet laajana ja pitkien etäisyyksien alueena, jossa joukkoliikenteen palvelutaso on saatavuudeltaan alhainen tai sitä ei ole lainkaan. Siten käyttömaksuihin perustuva rahoitus ei sovi perusominaisuuksiltaan Lapin kaltaisen alueen liikenneinfrastruktuurin rakentamisen ja hoidon rahoitusmuodoksi.

Rahoituksen ja liikenneverkon palvelutason turvaamiseksi TEN-T ydinliikenneverkkoa tulee laajentaa pohjoiseen ja saada pohjoiset yhteydet osaksi eurooppalaisia keskeisiä ydinkorridoreja. Nykyisin EU:n arktinen strategia korostaa pohjoisten alueiden merkitystä ja suurta potentiaalia, mutta silti liikenneyhteydet korridoritasolla puuttuvat alueelle. Kiinnostus arktisen alueen liiketoimintojen kehittämiseen tulee vain kasvamaan, joten liikenneyhteydet on saatava pitkällä aikavälillä näiden tavoitteiden edellyttämälle tasolle, että alue on saavutettavissa eri liikenne- ja kuljetusmuodoilla ja on aidosti osa eurooppalaista liikennejärjestelmää.

Liikenneverkon rahoituksen näkökulmasta toivomme kokonaisuuden tarkastelua, että liikenneverkon kehittäminen ei jää vajavaiseksi tai tehdä muuten osaoptimointia, joka johtaa ei-toivottuun lopputulokseen. Esimerkiksi investoiminen Oulun sataman meriväylän syventämiseen tulee lisäämään raskasta liikennettä tie- ja rataverkolla, mikäli vastaavaa meriväylän syvennysinvestointia ei tehdä Kemian satamaan. Samoin Laurila-Tornio radan puuttuva sähköistäminen ja siihen liittyvä muu rautatieinfrastruktuurin kehittäminen tulee nähdä valtakunnan rajan ylittävän kehityskäytävän ja siten elinkeinoelämän toimintaedellytysten edistämisenä enemmän kuin paikallisen pullonkaulan poistamisinvestointina. Siten toivomme liikenneverkkoinvestointien rahoitusratkaisujen tarkasteluissa enemmän kokonaisuusnäkökulmaa, pitkäjänteisyyttä ja ennakkointia, jotta saavutetaan järjestelmätason kehitystä ja alueiden saavutettavuuden paranemista.

LAPIN LIITTO



Mika Riipi
maakuntajohtaja