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? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?*

Liikenneverkon nykyinen kunto ei ole hyväksyttävällä tasolla. Korjausvelkaa tulisi vähentää. Varsinkin alempi asteinen tieverkon kunto on heikentynyt merkittävästi. Liikenneverkko kokonaisuutena on oleellinen osa alueiden kilpailukykyä ja elinvoimaisuutta.

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

Ongelmia ja korjausvelkaa on kaikilla liikenneverkon osilla. Vähentäminen tulisi kohdentaa elinkeinoelämän kannalta kriittisiin kohteisiin.

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

Rahoituksen taso tulisi jatkossa saada sellaiseksi, että korjausvelka saataisiin pienenemään vuosi vuodelta. Perusväylänpidon rahoituksen tasosta on saatava yli hallituskausien ulottuva ratkaisu, jotta korjausvelkaa voitaisiin vähentää pitkäjänteisesti ja nykyistä suunnitelmallisemmin. Kuten edellä todettiin, kohdentaminen tulee tapahtua elinkeinoelän toimintaedellytykset huomioiden. Rahoituksen kohdentamisessa tulee tunnistaa alueelliset erot liikennevirroissa. Kohdentaminen ei voi perustua pelkästään liikennemääriin vaan tarkastelussa tulee olla mukana myös liikennetyypit esim. raskasliikenne sekä niiden merkitys alueelle. Itä-Suomessa alempi asteisella tai vähäliiketeisellä tieverkolla liikkuu päivittäin elinkeinoelämän, mm. maa- ja metsätalous, kannalta merkittävää raskasta liikennettä.

1. **Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?**

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

Käytännössä aluetasolla on nähty kovan kilpailuttamisen vaikutukset heikkona väylänpitona (kesä- ja talvikunnossapito). Yleensä halpa tarjous on tarkoittanut huonoa laatua eli pääurakoitsija ei pysty täyttämään sille asetettuja vaatimuksia ja toisaalta aliurakoitsijoilta on jäänyt saamatta korvaus heidän tekemästään työstä. Kustannusten hillintä on erittäin vaikeaa ja osin epärealistista johtuen mm. ilmastossa tapahtuvista muutoksista (sateiden lisääntyminen ja perinteisen talven lyhentyminen). Kysymyksenä voisi esittää onko esimerkiksi väylänhoidon teknologiaan eli kaluston kehittämiseen panostettu riittävästi?

*Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?*

Kun enemmän vastuuta väylänpidosta siirtyy maakunnille, niin maakunnissa tunnetaan paremmin paikalliset olosuhteet ja tällöin investointeja pystytään sujuvammin ja nopeammin kohdentamaan mm. maakunnan elinkeinoelämän ja asukkaiden kannalta tärkeisiin kohteisiin.

*Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset?*

Liikennejärjestelmää pitäisi miettiä kokonaisuutena, mikäli kehittämisinvestoinneilla saataisiin vaikutettua kulkutapaosuuksiin, niin liikennemäärien kasvu sekä raskaassa liikenteessä että henkilöautoliikenteessä saataisiin taittumaan, niin perusväylänpidon kasvukin taittuisi. Raskaan liikenteen osalta kuljetuksia tulisi saada kehittämisinvestoinneilla enemmän raiteille ja vesiteille, jolloin raskaan liikenteen määrän kasvu päätieverkolla vähenisi. HTC-rekat eivät ole kestävä ratkaisu tieverkon kannalta. Kaupunkiseuduilla tulisi kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja kohdentaa kehittämisinvestointeja näitä kulkumuotoja tukeviin hankkeisiin.

*Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?*

Luopumisen sijaa tulisi etsiä keinoja kunnossapidon tehostamiseen ja oikeaan ajoitukseen. Digitaalisatio ja paikannusteknologia sekä tienpitäjän ja käyttäjien kumppanuudet tarjoavat uusia mahdollisuuksia tehostaa kunnossapitoa. Tämän tyyppisiä ratkaisuja on pilotoitu Pohjois-Savon ELYn alueella ja saadut kokemukset ovat tietääksemme olleet hyviä.

1. **Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?**

Erityisesti kehittämisrahoitusta tulee kohdentaa koko liikennejärjestelmän kannalta tärkeimpiin kohteisiin. Pitäisi pystyä katsomaan aivan lähitulevaisuutta kauemmaksi. Perusväylänpidossa pitäisi rahoitusta kohdentaa ensisijaisesti alueellisen elinkeinoelämän kannalta tärkeimpiin kohteisiin. Liikenneyhteydet ovat elintärkeä kriteeri yrityksille sijoittumispaikkaa valittaessa.