

Muistio

Outi Nietola

9.10.2017

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

Metsäteollisuuden näkemykset parlamentaarisen työryhmän sidosryhmäkuulemiseen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

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?
- 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?

Liikenneverkon kunto ei ole nykyisellään hyväksyttävällä tasolla. Digitalisaation hyödyntäminen ei poista tarvetta pitää väyläverkko elinkeinoelämän tarpeita vastaavassa kunnossa. Korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja korjausvelan vähentämiseen tulee ehdottomasti panostaa jatkossakin.

Riittävä taso väylien kunnossa tarkoittaa metsäteollisuuden näkemyksen mukaan tasoa, jolla koko kuljetusketjun toimivuus voidaan taata. Tiestön osalta tämä tarkoittaa esimerkiksi kantavuuden nostoa ja painorajoitusten poistoa toimialalle tärkeiltä teiltä ja silloilta, rautateiden osalta raakapuun terminaaliverkoston toteutusta. Edellä mainittuihin on saatu rahoitusta käynnissä olevasta korjausvelkaohjelmasta.

Kunnossapidon lisärahoituksella on Liikenneviraston mukaan saatu korjausvelan kasvu pysähtymään. Myös tutkimusten mukaan panostukset liikenneväyliin kannattavat: esimerkiksi alemman tieverkon painorajoitusuhan alla olevien tieosuuksien ja painorajoitettujen siltojen korjaaminen alentaa PTT:n arvion mukaan elinkeinoelämän logistiikkakustannuksia noin 50 miljoonaa euroa vuodessa. Raakapuukuljetusten kustannuksia alemman tiestön kunnan parantamistoimien on arvioitu laskevan 2-3 prosenttia. Parantuneet liikennöintiolosuhteet myös pienentävät kuljetusten ympäristövaikutuksia ja lisäävät liikenneturvallisuutta.

Oleellista on saada rahoitus tasolle, jolla korjausvelka ei kasva vaan vähenee hallitusti. Tämä vaatii alustavien arvioiden mukaan vähintään 200 miljoonan euron pysyvää vuosirahoitustason nostoa. Lisäksi tärkeää on yksityisteiden rahoituksen turvaaminen. Välttämätöntä on rahoituksen pitkäjänteisyyden lisääminen yli hallituskausien. Tätä tukee ehdotuksessa laiksi liikennejärjestelmistä ja maanteistä oleva kirjaus 10-12 vuoden tähtäimen rahoitus- ja toimenpideohjelmasta.

Outi Nietola

13.10.2017

Muistio

Väylärahoituksen kohdentamisessa elinkeinoelämän tarpeita vastaavasti oleellista on elinkeinoelämän ja viranomaisten yhteistyö. Metsäteollisuus jatkaa mielellään vuoropuhelua väyläviranomaisten kanssa ja antaa rahoituksen kohdentamisen tueksi näkemyksensä toimialan kannalta keskeisistä kunnostuskohteista sekä valtakunnan että alue-/paikallistasolla.

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?*

Hyvä keino väylänpidon tehostamisessa ja kustannusten hillinnässä on ennakoivan kunnossapidon lisäksi väyläomaisuuden hallinta ja sen kehittäminen. Pitkäjänteinen rahoitus varmistaa, että kunnostuskohteille voidaan valita elinkaarinäkökulmasta tehokkain toimenpide eikä jouduta rahoituksen puutteessa turvautumaan väliaikaisiin hätäratkaisuihin (kuten paikkauksiin).

Yksi vaihtoehto on myös pohtia eri suunnitteluratkaisujen mahdollisuuksia ja vaikutusta lopputulokseen. Elinkeinoelämän näkökulmasta oleellista on, miten valitut toteutusratkaisut vaikuttavat kuljetusketjun sujuvuuteen. Joskus kevyempikin suunnitteluratkaisu voi olla riittävä vastaamaan elinkeinoelämän tarpeisiin.

Lisäksi väylien suunnittelu- ja rakentamiskustannuksia voidaan pienentää ja prosessia tehostaa käyttämällä ja edelleen kehittämällä toteutusmalleja, jotka perustuvat entistä tiiviimpään yhteistyöhön tilaajan ja palvelujen tuottajan/urakoitsijoiden välillä. Esimerkki tällaisesta on allianssimalli.

Väyläverkon jostain osasta luopuminen edellyttää perusteellista arviota ja keskustelua suoraan verkon käyttäjien kanssa ennen päätöksentekoa. On myös erittäin tärkeää ottaa huomioon, että raskaan liikenteen osalta keskimääräinen vuorokausiliikenne ei usein anna oikeaa kuvaa yksittäisen tien merkityksestä elinkeinoelämälle. Esimerkiksi metsäteollisuuden raakapuukuljetuksia kulkee paljon alemmalla tiestöllä, jolla liikennemäärät voivat olla maltillisia mutta tien taloudellinen merkitys paikalliseen, alue- ja jopa valtakunnan talouteen suuri.

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

Tavoitteena tulee olla rahoitustason pysyvä nosto ja korjausvelan vähentämisen säilyminen prioriteettina myös tulevilla hallituskausilla. Kunnostuskohteiden priorisoinnissa avainasemassa on väyläviranomaisten tiivis yhteistyö elinkeinoelämän kanssa (ks. myös kysymys 2).

Outi Nietola

13.10.2017
Muistio

Rahoitusmallit

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 kestävyys- ja 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?

Keskeistä on pitkäjänteisyyden lisääminen yli hallituskausien liikennejärjestelmän 10-12 -vuotisen rahoitus- ja toimenpideohjelman muodossa.

Vaihtoehtoisten rahoitusmallien tarkastelussa lähtökohtana tulee olla, etteivät ne nosta logistiikkakustannuksia ja heikennä metsäteollisuuden kilpailukykyä. Alemman tieverkon rahoitus on turvattava, eikä raskaan liikenteen tiemaksuja tule ottaa käyttöön. Ratavero ja väylämaksut tulee poistaa ja jäänmurto rahoittaa valtion budjetista.

Keskeinen kysymys on myös väyläverkoston hallinnointi, ylläpito ja kehittäminen jatkossa. Liikenneverkkoa on kehitettävä kokonaisuutena ja kuljetusketjujen on toimittava myös yli maakuntarajojen. Liikenneväylien hallinto ja rahoitus tulee säilyttää valtakunnallisina ja Liikenneviraston rooli rahoituksen ohjaamisessa ja hallinnoinnissa vahvana, kuten ehdotukseen laiksi liikennejärjestelmistä ja maanteistä on kirjattu. Liikenneväylien rahoitus ei saa joutua kilpailemaan sosiaali- ja terveystoimen rahoituksen kanssa.

Väylähallinnon ja rahoitukseen liittyvien uudistusten valmistelussa tärkeää on avoin ja aito vuoropuhelu sidosryhmien kanssa ja asiakasnäkökulman pitäminen valmistelun lähtökohtana.