



13.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[kati.jussila@vm.fi](mailto:kati.jussila@vm.fi)

Viite: LVM011:00/2017

## Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

**Yleistä** Käytännössä kaikki yhteiskunnan toiminnot ovat riippuvaisia logistisista ja liikenteellisistä toiminnoista. Niiden varassa ovat kansalaisten hyvinvointi ja päivittäinen liikuminen kuin myös elinkeinoelämän menestyminen ja yritysten tuomat työpaikat. Tätä taustaa vasten Palta katsoo, että Suomen tulee pitää liikenneinfrastruktuaan aiempaa parempaa huolta sekä pyrkiä jatkuvasti kehittämään sitä kilpailukykyisemmäksi.

### 1) Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määrittää?

- **Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla?**

Palta katsoo, että Suomen liikenneverkkojen kunto ei ole nykyisellään hyväksyttävällä tasolla. Liikenneväylien rahoitusta on lisätty kuluvalle hallituskaudella yhteensä noin 600 miljoonalla eurolla ja liikenneväylien kunnan heikentyminen on saatu pysäytettyä. Liikenneverkkoon kohdistuu em. merkittävästä lisäpanostuksesta huolimatta edelleen noin 2 470 miljoonan euron korjausvelka, josta maanteille kohdistuu 1 300 M€, rautateille 1 130 M€ ja vesiväyliin 40 M€. Maanteiden korjausvelasta 200 M€ kohdistuu vilkasliikenteisille teille.

Palta katsoo, että tulevilla hallituskausilla tätä liikenneverkon lisärahoitusta on jatkettava ja huolehdittava korjausvelan pienentämisestä taloudellisesti järkevälle tasolle. Palta katsoo, että liikenneverkon perusrahoituksen määrään tulisi tehdä 250 - 300 milj. euron määräaikainen tasokorotus, kunnes korjausvelka on saatu pienennettyä hyväksyttävälle tasolle.

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

Liikenneverkon korjausvelan järkevän tason ja hoidon määrittelyssä Liikennevirastolla on Suomessa paras asiantuntemus. Liikenneviraston tulee tuntea liikenneverkon koko asiakaskunta ja niiden tarpeet. Liikenneväylien tason tulee vastata liikenneverkon tarpeita ja yhteiskunnan asettamia tavoitteita, kuten liikenneturvallisuustavoitteet. Palta katsoo, että Liikenneviraston ydinasiantuntemusta on luokitella väylät ja niiden taso tarpeiden mukaisesti ja suunnitella ja kehittää väylänpitoa tarvetta vastaavasti.

13.10.2017

Palta toteaa, että yritykset ovat aiempaa tyytyväisempiä Liikenneviraston asiantuntumukseen ja asiakkuustoimintaan. Tähän on vaikuttanut elinkeinoelämän tarpeiden selvittäminen esimerkiksi nykyisen hallituksen lisärahoituksen kohdentamisessa väylille. Yritysten kontaktointi suoraan ja kuuleminen myös uudella alustatyypillä väylillä on vaikuttanut tyytyväisyyteen. Tätä yhteistyömuotoa Liikenneviraston on syytä jatkaa.

Liikenneverkon kunnossapidossa tärkeätä on se, että hyvässä kunnossa pyritään pitämään ainakin ne liikenneverkon osat, joiden hyvä ja asianmukainen kunto on kansantaloudellisesti perusteltavissa ja järkevää, ja että liikenneverkon kunnostustoimet toteutetaan rakennusteknisesti oikeaan aikaan.

Palta katsoo, että Suomen liikenneverkkoa tulee ylläpitää ja kehittää elinkeinoelämän tarpeisiin perustuen ja kaikkien liikennehankkeiden tulee perustua läpinäkyviin kansantaloudellisiin kannattavuuslaskelmiin (niin perusväylänpidon kuin kehittämistoimien osalta).

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

Palta kannattaa ajatusta, että Suomen liikenneverkoston kehittämiseksi laadittaisiin Ruotsin ja Norjan tapaan useamman vaalikauden kattava ohjelma, jossa esitetään pitkän tähtäimen tavoitteet liikenteelle sekä rahoitus ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi.

## 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?***

Paltan käsityksen mukaan väylänpidon palvelumarkkinat toimivat melko, ellei hyvin tehokkaasti. Kaikki väylien kunnossapito- ja ylläpitotyöt on jo vuosikautia kilpailutettu alueurakoina koko maassa. Tiedossamme ei ole, että tässä markkinassa olisi merkittäviä puutteita tai rakenteita, jotka estäisivät kilpailutetun ja terveen markkinaehtoisen hankinnan väylänpidossa.

Parantamisen varaa toki aina voi olla väylien hoidon ja ylläpidon kustannusten hillinnässä. Yksi tarkasteltava kohde olisi väylien hoidon ja kunnossapidon hankinta-/kilpailutusmenettelyn tehostaminen/parantaminen. Alan tuottavuutta ja markkinoiden ennakoitavuutta voisi parantaa se, että merkittävä osa seuraavan vuoden päälystysurakoiden kilpailuttamisesta käynnistettäisiin hyvissä ajoin ennen edellisen vuoden aikana tai, että kilpailuttamismenettelyt porrastettaisiin tasaisemmin ympäri vuotuisiksi.

Toimintaympäristön tulevat muutokset tulevat aiheuttamaan vaikeuksia (ilmastonmuutos ja leudot talvet sekä tien kuluminen), että mahdollisuuksia (digitalisaatio, reaaliaikainen seuranta ja toimenpiteiden ajoitukset ja kohdennukset).

13.10.2017

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

Suomessa on hyvinkin kattava liikenneverkko. Lähtökohta liikenneverkon ylläpidossa ja kehittämisessä tulee olla se, että kaikki hankkeet perustuvat läpinäkyviin ja kriittistä tarkastelua kestäviin kansantaloudellisiin kannattavuuslaskelmiin. Laskelmissa tulee ottaa huomioon kaikki liikenteeseen vaikuttavat megatrendit ja ennusteet (kaupungistuminen, ilmastonmuutos jne.)

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

Paltan käsityksen mukaan Liikennevirastolla on varsin hyvää ja ajantasaista dataa siitä, mitä ja kuinka paljon eri liikennettä liikkuu Suomen liikenneverkolla. Paltan käsityksen mukaan tästä datasta on mahdollista tehdä selkeitä priorisointeja eri liikennehankkeiden tärkeyden välillä. Lähtökohtana tulee olla, että Suomessa on kattava, tehokas ja hyväkuntoinen liikenteen runkoverkko, josta hyötyvät niin elinkeinoelämän kuljetukset kuin myös henkilöliikenne.

Palta katsoo, että Suomen liikenneverkon ylläpidossa ja kehittämisessä elinkeinoelämän tarpeita tulee priorisoida ja kaikkien liikennehankkeiden tulee läpinäkyviin kansantaloudellisiin kannattavuuslaskelmiin (niin perusväylänpidon kuin kehittämis toimien osalta).

### **4 – 8) Väylänpidon rahoitusmallit**

Vaikka logistiikan ja hyvin toimivan liikennejärjestelmän merkitys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä on tunnustettu jo pitemmän aikaa monissa tehdyissä tutkimuksissa, raporteissa ja strategioissa, niin Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen ja ylläpitoon käytetään kuitenkin noin 3 % valtion budjetista huolimatta siitä, että liikennejärjestelmän välillinen vaikutus yhteiskunnassa syntyviin kustannuksiin (ml. talouskasvun hidastuminen) on moninkertainen verrattuna liikennejärjestelmän rahoitukseen.

Lähtökohta liikenteen eri rahoitusmalleja pohdittaessa tulee olla se, että Suomen elinkeinoelämän logistiikkaketjun kokonaismaksurasitetta ei tule nostaa uusilla liikenteeseen kohdistettavilla maksuilla, koska kokonaismaksurasite on Suomessa jo korkealla tasolla suhteessa kilpailijamaihimme.

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Riitta Varpe  
toimitusjohtaja

Petri Laitinen  
Logistiikan toimialapäällikkö