



Liikenne- ja
viestintävaliokunnan pj. Martti
Korhonen:
Väylänpidon rahoitusnäkymät

Väylänpidon kehittämisen keskeiset tavoitteet tulevaisuudessa

- Laaja näkökulma tärkeä, liikennejärjestelmää tarkasteltava entistä kokonaisvaltaisemmin ja pitkäjänteisemmin. Painopisteet:
 - 1) Elinkeinoelämän toimintaedellytykset
 - 2) Tavallisen tienkäyttäjän näkökulma
 - 3) Liikenteen turvallisuus
 - 4) Alueiden tasapainoinen kehitys
 - 5) Ympäristö

Liikenneolosuhteet 2035

- Liikenneolosuhteet 2035 –raportti:
Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelma (PTS)
- Sisältää näkemyksen liikennejärjestelmän kehittämisestä
- kattaa kaikki väylänpidon ja väyläpalvelujen osa-alueet

Liikenneolosuhteet 2035

- Pyrkimyksenä toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi
- Suunnitelmassa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille

Mistä rahoitus ja riittääkö se?

- Suunnitelman lähtökohtana on 1 550 miljoonan euron vuotuinen rahoitustaso
- Sisältää noin 50 miljoonan euron suuruiseksi arvioidun vuotuisen tulorahoituksen ratamaksusta ja muista budjetin ulkopuolisista tulolähteistä
- Oletuksena on, että joihinkin merkittäviin kohteisiin, esimerkiksi kaivosten kuljetusyhteyksiin ja metroratkaisuihin, osoitetaan erillisrahoitus

Väylänpidon rahoitus puutteellista jo nyt!

- Vuoden 2011 taso 1 640 miljoonaa eli suurempi kuin 2035-raportissa esitetty
- Liikenteelle ja erityisesti perusväylänpitoon talousarviossa 2011 varattu rahoitus on silti tarpeeseen verrattuna huomattavan alhaisella tasolla
- Väylien rapautuva kunto ja kasvanut korjausvelka edellyttävät korkeampaa rahoitustasoa, jotta väyläverkosto pystyttäisiin pitämään edes nykyisessä kunnossa

Martti Korhonen

Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja

2.3.2011

Laiminlyönnit aiheuttavat lisäkustannuksia

- Nykyisellä tasolla väyläverkoston kunto heikkenee jatkossa entisestään → negatiivisia vaikutuksia Suomen kansantalouteen
- Väylien heikko kunto aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia kaikille teillä liikkujille, vaikeuttaa väylien käyttöä ja heikentää rajusti liikenneturvallisuutta
- Esitetyssä rahoitustasossa ei ole huomioitu myöskään kustannustason nousua

Laiminlyönnit aiheuttavat lisäkustannuksia

- Perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään liian alhaisella tasolla, ja vaarana on, että ajaudutaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin
- Jos vuosittainen korjausmäärä ei riitä pitämään väylien kuntoa edes nykytasolla, korjaustarve lisääntyy ja korjauskustannukset lisääntyvät sen myötä

Korjausvelka teillä

- Päälysteissä epätasaisuutta, vaurioita, painumia ja uria
- Sorateillä kelirikko-ongelmia ja painorajoituksia
- Tänä vuonna huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä lisääntyy 300 km ja huonokuntoisten siltojen määrä 20 sillalla
- Väylien kunto vaikuttaa olennaisesti liikenneturvallisuuteen ja liikenteen toimivuuteen

Korjausvelka radoilla

- Radanpidolle asetetut palvelu- ja kehittämistavoitteet jäävät saavuttamatta → toistuvia liikennerajoituksia ja –häiriöitä sekä vakavia turvallisuusriskejä
- Päälysrakenteen uusimistyöt laahaavat jäljessä → routavaurioita ja niistä johtuvia nopeusrajoituksia myös vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla
- Routaongelmien poistaminen edellyttäisi 200 miljoonan euron määrärahalisäystä viiden vuoden ajalle eli n. 40 miljoonaa euroa vuodessa

Korjausvelka vesiväylänpidossa

- Meri- ja sisävesiväylien palvelutaso ja turvallisuustaso heikkenevät erityisesti vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella, vaikka liikenne ja sitä myötä turvallisuusuhat kasvavat
- Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien kilometrimäärä lisääntyy
- Jäänmurron kohonneet kustannukset lykkäävät välttämättömiä väylien ohjauslaitteiden peruskorjauksia ja järjestelmien uusimisia

Ympäristönäkökulma hukassa

- Rahoitusratkaisut eivät tue riittävästi asetettujen liikenteen ympäristö- ja päästötavoitteiden saavuttamista
- Ympäristötavoitteisiin sitoutumisen tulisi näkyä myös veroratkaisuissa ja rahoituksen kohdentamisessa
- Panostukset joukkoliikenteeseen, erityisesti radanpidon ja raideliikenteen kehittämiseen, ovat puutteellisia

Pakkotilanne: perusväylänpito uusien hankkeiden edelle?

- Nykyisellä rahoitustasolla tullaan tilanteeseen, jossa pitää arvioida, miten paljon uusia hankkeita voidaan käynnistää, jotta perusväylänpidon rahoitustarpeista pystytään huolehtimaan
- Hankkeista säästyvien varojen käyttäminen perusväylänpitoon voi tuoda huomattavan parannuksen alemmanasteisen tieverkostomme kuntoon

Ratkaisuna verotulojen uusjako?

- Liikenteeltä kerätään vuosittain verotuloina kokonaisuutena yli 6 000 miljoonaa euroa ja koko liikennesektorille esitetään kuitenkin määrärahaksi ainoastaan 1 640 miljoonaa euroa.
- Liikenteestä kerättävistä veroista ja maksuista on korvamerkittävä nykyistä suurempi summa tieverkon kehittämiseen

Muita tarvittavia toimenpiteitä

- Perusväylänpitoon 200 miljoonan euron vuotuinen tasokorotus budjettiin
- Väyläinvestointien pitkäjänteisyyden kehittämiseksi ja riittävän pitkäjänteisen liikenteen suunnittelun mahdollistamiseksi tulee laatia vaalikauden ylittävä liikenteen rahoitussuunnitelma
- Infra Oy –malli kehittämishankkeisiin?

Kansallisomaisuus kuntoon!

- Pelkästään tieverkko on noin 15 miljardin euron kansallisomaisuus, jonka arvo heikkenee vuosi vuodelta, jos muutosta ei saada aikaan
- Sijoitus korjausinvestointeihin on sijoitus tulevaisuuteen

