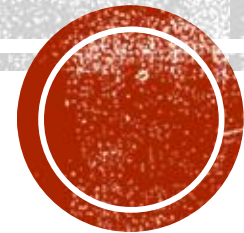


LVM BUDJETTI 2016

Kommentteja hesarin 10.01.2015 paperilehden
Korjausvelka budjettiraporttiin



LVM BUDJETIN 2016 MÄÄRÄRAHAVERTAILU

	väyläkm	%	väylänpito mill €	%	väylänpito kust.Euroa/ km	investointi varaukset mill €	€/km	investointi vertailu luku kilometriä kohden
Maantiet	78 000	78	540	53	6 923	1 112	14 256	3
Raide	5 944	6	381	38	54 098	1 411	237 382	47
Vesitiet	16 300	16	95	9	5 828	82	5 031	1
Budjetin ulkop								
Äänekoski						158		
korjausvelka						600		
Yhteensä	100 244	100	1 016	100	10 135	3 363	256 669	

Noita lukuja katsellessa : Olisiko jo aika katsoa mikä maksaa ja miten paljon voidaan siirtää maanteiltä vesiliikenteen kehittämiseen ja jättää siltä osin raide liikenne pois



KORJAUSVELKA

Määritelmä: Lappeenrannan yliopisto

<http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201205245591>

Korjausvelka kuvaa, kuinka paljon **infrastruktuurin rakenteisiin** on jäänyt investoimatta rahaa menneinä vuosina, jotta ne olisivat edelleen **käytön kannalta hyvässä kunnossa**.

Eroavaisuus : LVM ottaa vertailuun olemassa olevat väylät ja väylästä (kun Lappeenrannan yliopisto mallin mukaan koko infra ja tarvitsemat rakenne muutokset EU :n vaatimukset maantieliikenteen siirrosta vesiliikenteeseen tulee ottaa tarkasteluun.

Määritelmä: LVM parlamentaarinen korjausvelka raportti

<http://www.lvm.fi/documents/20181/797516/Julkaisu+35-2014/f9a0ecf5-0e4b-452d-9f90-d10ae623d263?version=1.0>

Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin **väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon**.

Hyvä kunto on sellainen teknistaloudellinen taso, jolla **väylän palvelutaso** on väylän liikennemäärään ja merkittävyyteen nähden riittävä ja palvelutason ylläpitäminen ei tule kohtuuttoman kalliiksi.



TEHTY KORJAUSVELKA VERTAILU ERI LIIKENNEVÄYLILLE :

	Väylämäärä *	Tonnikm/v – kotimaan liikenne *	Ulkomaan kauppa *	Korjausvelka **
Maantie	78 000 km	20,3 miljardia	Yhteensä 11 miljoonaa tonnia	1,014 miljardia
Rautatie	5 944 km	9,6 miljardia		1,115 miljardia
Vesiväylät	16 300 km	2,3 miljardia	96 miljoonaa tonnia	36 miljoonaa
Yhteensä		32,2 miljardia tkm		

* Liikenneviraston nettisivut

** Korjausvelkatyöryhmän raportti



KORJAUSVELKA JA VAIKUTUS ARVIOT UUSITTAVA

<http://www.lvm.fi/-/risikko-liikenneinvestointien-vaikutusarviointi-uudistetaan-795977>

- Liikenneinvestoinneissa pitää ottaa nykyistä paremmin huomioon palvelurakenteen ja elinkeinoelämän tarpeet perinteisten maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvien vaikutusten lisäksi. Myös kansainvälinen ulottuvuus tulee olla tarpeen mukaan arvioinnissa mukana, toteaa Risikko.

Koska allaolevaa ei ole otettu huomioon lainkaan.....

Liikenteen osalta Suomi on EU maana ollut mukana tekemässä ja hyväksymässä EU komission ohjeeksi liikwennestrategia raportin jossa liikenteen kestävä kehitys pyritään turvaamaan, jolle on myönnetty vuonna 2012 13,8 miljardia tuohon tähtääviin kansallisiin projekteihin tukirahoitusta ja nyt marraskuussa 2015 5,5 miljardia lisää joista edelleen on korvamerkitty 10% sisävesiliikenteen kehittämisiin.

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Missä viipyy Hallituksen, Eduskunnan tai liikenneministeriön kyseiset arviot em sopimuksen vaikutuksista Kun tavoitteena on maantieliikenteen siirtäminen raiteille ja vesiliikenteeseen.



SISÄVESILIIKENTEELLÄ ON MYÖS KORJAUSVELKA

Lappeenrannan yliopiston korjausvelka analyysi käsittely

VASTAUKSEN EM KYSYMYKSIIN.

tunnistaa, miksi projekteja, kunnossapitoa ja korjauksia on lykätty.

Oikeuskanslerin 15.4.2015 raportin mukaan puutteellisin tiedoin tehty liikennepoliittinen selontekopäätös vuonna 2012 . Ja sitä ennen tehdyn KTM raportin 16/2007 sivu 24 jossa edellytetään puunjalostusteollisuuden logistiikka kartellin jatkoa hoidettavan liikennepoliittisin keinoin.,

tiedostaa ja ymmärtää ongelman suuruus

- 1) Kaksinkertaiset logistiset kustannukset verrattuna kilpailijamaihin. Eduskunnan tulevaisuusraportti no 6/2013
- 2) Kuorma autojen määrä Suomessa 96/1000 asukasta
- 3) Ruotsissa 56/1000
- 4) Saksassa 33/1000

määrittää siirtyneen kunnossapidon taloudellinen vaikutus eli korjausvelan suuruus.

Sisävesiväylien korjausvelka tarve **1,5-2 miljardia euroa** / , tarkoittaa että sisävesi liikenneväylien saattaminen EU liikennestrategian vuodelta 2012 ja korjausvelka määritelmän mukaiseen kuntoon, jossa 2 meriyhteyttä Järvi Suomesta itämerelle, joilla voidaan poistaa huomattava määrä sisämaan raide ja erityisesti maantieliikennettä. Ja siten toteuttaa EU ssa sovitun , kestävän kehityksen mukaista liikenteen volyymin siirtoa maanteiltä myös vesiliikenteeseen. EM investoinneille emme kuitenkaan pääse edes kuin ehkä puoleen väliin siitä sisävesilaivakoosta millä Ruotsissa jo tällä hetkellä (= yksi laiva 9000 tonnia noin 150 kuorma autollista sisämaan liikenteessä esim. poltto aineita) liikennettä hoidetaan.

priorisoida projekteja ja kehittää strategia varmistaakseen riittävä rahoitus korjausvelalle.

tehdä ennaltaehkäisevä kunnossapito ja suorittaa korjaukset loppuun viipymättä välttääkseen velkasaneeraukseen joutumisen.

Yllä mainitun perusteella liikennevirasto ja LVM töihin.