



HS/JV/MS/MRL/em

13.10.2017

MAANK:155/2017

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[kati.jussila@vm.fi](mailto:kati.jussila@vm.fi)

Asia: Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista  
Viite: Sidosryhmäkuulemispyyntö LVM 11.9.2017

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä on pyytänyt 11.9.2017 päivätyllä kirjeellään Varsinais-Suomen liitolta näkemystä perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista.

Varsinais-Suomen liitto antaa oheisen lausunnon.

Alustus Varsinais-Suomen liiton antamiin vastauksiin:

Perusväylänpito ja liikenneverkon kehittäminen pitäisi nähdä nykyistä enemmän osana koko liikennejärjestelmän kehittämistä. Etenkin valtakunnallisesti merkittävien liikenneväylien ja -palvelujen ylläpito ja kehittämistarpeet tulisi määritellä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä), minkä pohjalta myös rahoituksen priorisoinnit osaltaan määriteltäisiin.

Valtakunnallisessa ja sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) ja niitä tukevassa rahoituksessa tulisi huomioida etenkin nykyisen liikenneverkon ja -palvelujen mahdollisimman tehokas käyttö, elinkeinoelämän kuljetusten turvaaminen sekä keinot siirtyä vähäpäästöisempiin kuljetus- ja liikkumistapoihin (vrt. EU:n asettamat päästövähennystavoitteet).

#### Liikenneväylien kunto ja korjausvelka:

1. Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?
- a. Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?

*Liikenneverkon nykykunto ja sen alueelliset erot eri maakunnissa ja maakuntien sisällä tulee huomioida valtakunnallisessa sekä sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä).*

*Nykykunto on osalla väyläverkkoja jo liian alhainen eikä nykyisellä rahoituksella pystytä edes ylläpitämään nykytasoa. Korjausvelan määrää pitää vähentää ja saattaa väylien kunto lähemmäs optimikuntoa, joka puolestaan mahdollistaa kunnan säilyttämisen nykyistä edullisemmin.*



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

*Korjausvelan kohdentuminen tulee huomioida valtakunnallisessa sekä sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä). Vähentäminen pitää ensisijaisesti kohdistaa vilkkaimmin liikennöidyille väylille sekä elinkeinoelämän kannalta muuten tärkeille väylille. Huomiota tulee kiinnittää elinkeinoelämän suhteellisen nopeisiin muutoksiin, esimerkkinä Varsinais-Suomessa positiivinen rakennemuutos ja sen aiheuttamat nopeasti muuttuneet tarpeet liikenneverkolla.*

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

*Rahoituksen taso ja kohdentuminen tulisi määritellä valtakunnallisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) asetettujen tavoitteiden kautta; mitä kehittämistoimenpiteitä ja kuinka paljon rahoitusta tarvitaan, jotta saavutetaan asetetut tavoitteet. Perusväylänpito on yksi osa liikennejärjestelmää, ja valtakunnallisissa ja maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulisi huomioida paremmin myös muiden osatekijöiden vaikutus perusväylänpitoon ja toisin päin. Rahoituksen kohdentamisen pohjalle tulisi arvioida entistä laajemmin ja monipuolisemmin suunniteltujen hankkeiden vaikutukset; saavutetut hyödyt suhteessa hankkeen kustannuksiin ottaen huomioon asiakastarpeet erityisesti elinkeinoelämän osalta ja huomioiden alueiden ja yhdyskuntien muutosten kannalta tärkeät parannustoimenpiteet. Nykyinen H/K-analyysi tuottaa kokonaisuuden kannalta liian suppean näkökulman vaikutuksiin.*

*Riittävä päivittäinen kunnossapito tulee turvata koko väyläverkolla. Pitkäjänteiseen riittävään rahoitukseen sitoutuminen tehostaa merkittävästi väyläomaisuuden hallintaa. Rahoituksen tasossa tulisi huomioida myös pienet parantamistoimenpiteet, joilla voidaan saada kustannustehokkaasti ongelmia ratkaistuksi ja joita voidaan kustantaa yhdessä hankkeesta hyötyjien kanssa.*

2. Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

*Toimintaa voidaan tehostaa, mutta hoidon ja ylläpidon kustannuksista ei kannata pyrkiä säästämään liikaa, koska se kasvattaa korjausvelkaa ja nopeuttaa väylien ja niiden rakenteiden ja laitteiden vaurioitumista ja uusimistarvetta. Maanteillä valitaan liikennemäärän perusteella optimaalinen päällystystyyppi.*

- a. Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla?

*Väylänpidon tehostamismahdollisuudet tulee huomioida valtakunnallisessa sekä sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) huomioiden mm. digitalisuus, kierrätysmateriaalien hyödyntäminen ja infran elinkaari.*

- b. Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti?

-

- c. Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?

*Suomen kolmen suurimman kaupunkiseudun muodostama kasvukolmio tulee vahvistumaan edelleen tulevina vuosina, ja kasvukolmiosta on rakentumassa merkittävä talous- ja työmarkkina-alue. Kasvukolmion saavutettavuus on asetettava etusijalle valtakunnallisessa väylänpidossa. Liikenteen*



*lisääntyminen tietyillä väylillä lisää kokonaiskustannuksia, jos samalla ei voida säästää sieltä, missä liikenne vähenee.*

*Kasvukolmion vahvistuminen on osa kaupungistumista, joka jatkuu myös tulevaisuudessa. Kaupungistuminen lisää väylänpidon kustannuksia kaupunkiseuduilla ja kasvukolmiossa. Toisaalta kaupungistuminen vähentää liikenteen henkilöautoliikenteen kokonaissuoritetta, kun liikkumisetäisyydet lyhenevät ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä uusien MaaS-palvelujen edellytyksiä kehitetään.*

*Teollisuuden positiivinen rakennemuutos sekä biotalouden kasvu lisäävät elinkeinoelämän kannalta merkittävien yhteyksien käyttöä. Kasvava tavara- ja työmatkaliikenne lisäävät jo nyt liikennemääriä Varsinais-Suomen tieverkolla valtakunnan tasoa nopeammin. Työssäkäyntialueet yhdistävillä rata- sekä joukkoliikennehankkeilla voidaan helpottaa pitkällä aikavälillä tieliikenteeseen kohdistuvaa kasvupainetta. Tavoitteena on, että raideliikenteen avaaminen kilpailulle tehostaa rataverkon käyttöä, ja luo uusia mahdollisuuksia elinkeinoelämän kuljetuksille sekä paikallisjunaliikenteelle suurimmilla kaupunkiseuduilla. Rataverkon tehokkaampi käyttö vähentää tieverkon kehittämistarpeita.*

*Digitalisaatio ja uudenlaiset liikenteen palvelut tehostavat liikenneverkon käyttöä mahdollisesti jo lähivuosina kaupunkiseuduilla, mutta voivat myös lisätä henkilöautoliikennesuoritetta. Tavoitteeksi tulisi asettaa kestävien liikennemuotojen edistäminen ja liikkumisen joustavoittaminen niin, että liikeneruuhkat eivät olisi syy liikenneverkon kehittämiseen vaan liikenneinfraa ja -palveluja kehitettäisiin huomioiden ensisijaisesti turvallisuus-, arjen ja kuljetusten sujuvuus sekä liikenteen päästöjen vähentäminen.*

*Ilmastonmuutos lisää väylänpidon kustannuksia.*

*Maakuntauudistuksessa tulee huomioida ELY:ssä jo saavutetut keskittämisedut, eikä olemassa olevaa toiminnan tehokkuutta tule heikentää.*

- d. Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset?

-

- e. Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?

*Liikenneverkon luopumisesta tulisi päättää valtakunnallisessa ja sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) huomioiden suunnitelmia ohjaavat tavoitteet ja arvioiden muutoksista aiheutuvat vaikutukset.*

*Vähäliikenteisistä teistä voidaan luopua, jos niillä ei ole laajaa liikenteellistä merkitystä. Maanteitä voidaan siirtää kuntien vastuulle ja kehittää osana katuverkkoa, jos alueiden maankäytön kehittämisen sitä edellyttää. Vähäliikenteisimmät tiet voidaan muuttaa yksityisteiksi.*

*Vähälle käytölle jäänyt ratainfra tulee aktivoida osaksi liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämistä (erityisesti ratapihat ja raiteet). Raideliikenteen kilpailun avautuminen luo uusia mahdollisuuksia mm. Varsinais-Suomen asunto- ja työmarkkina-alueen kestäväälle kehittämiselle. Etenkin elinkeinoelämän (mm. biotalouden) kuljetusten siirtäminen yhä enemmän raideliikenteeseen tulisi nähdä mahdollisuutena tulevaisuudessa, sillä raskas liikenne kuluttaa yleisen tieverkon rakenteita huomattavasti enemmän kuin henkilöautoliikenne ja raideliikenteen päästöt ovat pienempiä maantieliikenteen päästöihin verrattuna.*



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

*Priorisoinnissa tulee ottaa ensisijaisesti huomioon asiakastarpeet erityisesti elinkeinoelämän osalta ja huomioida alueiden ja yhdyskuntien muutosten kannalta tärkeät parannustoimenpiteet. Rahoitus tulisi priorisoida sellaisiin liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteisiin, jotka vastaavat parhaiten valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä).*

*Olemassa olevan liikenneverkon hoitoon ja ylläpitoon on priorisoitava riittävä rahoitus, koska se mahdollistaa verkon turvallisen ja sujuvan käytön sekä vähentää rakenteiden ennen aikaista vaurioitumista.*

*Liikenneverkon kehittämisen sijasta tulisi kuitenkin arvioida koko liikennejärjestelmän kehittämistä ja siinä olevien eri osien (mukaan lukien mm. liikenteen palvelut, digitalisaatio, kävely, pyöräily, joukko-liikenne, raideliikenne) kehittämisen vaikutuksia erityisesti liikkumisen ja kuljetusten sujuvuuteen sekä kasvihuonepäästöihin. Esimerkiksi liikennepalveluja kehittämällä voidaan vähentää investointitarpeita tieverkolla ja vastata samalla kiristyviin kasvihuonepäästövähennystavoitteisiin. Joukkoliikenteen palvelutasoa tulisi tukea siellä, missä käyttäjämääriä voidaan kustannustehokkaasti lisätä. Samalla vähennetään tieliikenteeseen kohdistuvaa kasvavasta yksityisautoilusta tulevaa painetta.*

4. Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?

*Kehittämistarpeet liittyvät rahoituksen kohdentumiseen; rahoituksen tulisi perustua valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joissa on vaikutusten arvioinnin pohjalta priorisoitu tietyt toimenpiteet toteutettavaksi.*

*Kehittämistarpeet liittyvät myös päätösten kauaskantoisuuteen; harvat liikennehankkeet toteutetaan hallituskausittain, jolloin edeltävien hallitusten päätökset sitovat tulevien hallitusten päätöksiä. Ratkaisuna tulisi olla valtakunnallinen ja 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa määriteltäisiin ja päätettäisiin rahoitustarpeet pidemmälle aikajaksolle. Tämä nopeuttaisi suurien väylähankkeiden toteuttamista, sillä tällöin suunnitelmavalmius (lainvoimaiset kaavat ja väyläsuunnitelmat) parantuisi nykyisestä.*

*Perusväylänpidon rahoituksessa tulisi huomioida jatkossa paremmin kustannustason nousu, millä ehkäistäisiin korjausvelan kasvua.*

5. Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?

*Talousarviorahoituksen tulee jatkossakin olla keskeinen tapa rahoittaa kehittämisinvestointeja. Talousarviorahoitusta on täydennettävä muilla rahoitusmalleilla, joita on kokeiltava ja otettava käyttöön ennakkoluulottomasti.*

*Uusia isoja investointeja toteutetaan, jos ne ovat kannattavia ja tuottavat Suomelle merkittävää hyötyä. Tämä edellyttää riittävää panostusta suunnitteluun ja investoinnin kaikkien vaikutusten realistiseen arviointiin. Parhaaseen tulokseen päästään, kun myös hyötyjät osallistuvat sekä suunnitteluun että rahoitukseen.*



*Kehittämisinvestointien rahoittamis pohjaa täytyy laajentaa. On perusteltua, että hankkeista hyötyvät tahot osallistuvat hankkeiden rahoitukseen nykyistä enemmän. Hyötyjä maksaa -mallin yleisistä periaatteista tulee laatia ohjeet eri ministeriöiden ja muiden tahojen yhteistyönä. Liikennehankkeista seuraa usein maankäyttö- ja kaavoitushyötyjä. Osa näistä hyödyistä tulisi ohjata kyseisten liikennehankkeiden rahoittamiseen. Tapauksissa, joissa tehtävä investointi hyödyttää selkeästi yritystä/yri-tyksiä, tulee niiden osallistua investoinnin rahoitukseen.*

*Kustannuksiltaan suuria liikenneinvestointihankkeita on hankala sisällyttää budjettiin ja valtion talou- den menokehykseen. Liikenneinvestointien toteuttamiseen saadaan liikkumavaraa myös muutta- malla budjetointimenettelyä siten, että vuosittaisilla käyttömenoilla ja pitkäkestoilla investoinneilla olisi omat, erilliset budjettinsa (ns. pääomabudjetointi).*

*Valtion talousarvion ulkopuolisen liikenne rahaston perustaminen toisi joustoa uusien kehittämis- investointien rahoittamiseen. Liikenne rahaston pääasiallisena tehtävänä olisi täydentää valtion vas- tuulle kuuluvien sekä valtion ja muiden osapuolien yhteisten liikennehankkeiden rahoittamista, jota tukisi liikenteen käyttäjämaksujen käyttöönotto.*

*Käyttäjiltä perittävät maksut ovat varteenotettava vaihtoehto kerätä lisää rahoitusta liikenneinvestoin- teihin. Rautatie-, lentokenttä- ja vesiliikenteessä maksuja peritään jo, ja Suomi on niitä harvoja maita, joissa ei ole käytössä minkäänlaisia tiekäyttömaksuja (aikaperusteista maksua eli vinjettiä, silta-, tun- neli- tai moottoritiemaksuja, ruuhkamaksuja). Esimerkiksi aikaperusteinen maksu eli ns. vinjetti sekä henkilö- että kuorma-autoille toisi maksun piiriin myös Suomessa käyvät ulkomaiset autot. Alueelli- sen tienkäyttömaksut ovat myös yksi tapa kerätä käyttäjiltä maksuja ja rahoitusta liikenneinfrastruk- tuurin kehittämiseen. Käyttäjärahoitus on lisääntynyt viime vuosina selvästi ympäri maailmaa, koska valtioiden taloudelliset mahdollisuudet rahoittaa infrastruktuuria ovat vähentyneet. Käyttäjärahoituk- sen käytön lisääminen on myös osa EU:n liikennepolitiikan tavoitteita.*

6. Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?

*Ks. vastaus 5.*

*Julkisen talouden kestävyuden kannalta sekä toisaalta merkittävien kehittämishankkeiden mahdol- listamiseksi kannattaisi toteuttaa useampia tahoja hyödyttäviä suuria hankkeita osin ns. hyötyjä mak- saa -hankkeena tai yhteishankkeena. Jos hankkeen etenemiseen ja toteuttamiseen liittyy rahoittajan omia investointeja, yritykset ja kunnat tai kuntien yhteinen liikelaitos kannattaa ottaa mukaan hank- keen rahoittamiseen. Rahoitusrasituksen kohdistuminen osin hyödyn saajille, saattaa mahdollistaa muuten vaikeasti toteutettavan suuren luokan hankkeen, aikaistaa sitä ja keventää valtion rahoitus- painetta. Tällaiseen malliin kannattaisi yhdistää myös allianssimalli hankkeen toteuttamismuotona. Tällöin varmistetaan, että hankkeen toteuttamisessa mukana olevilla osapuolilla on kaikilla yhteinen intressi sen mahdollisimman tehokkaaseen toteuttamiseen. Sopimuksen kautta jaettavat riskit ja hyö- dyt takaavat sen, ettei kustannukset karkaa käsistä.*

7. Onko eri rahoitusmallien käytettävyydessä eroa eri väylämuotojen (tiet, rautatiet, vesiväylät) tai pe- rusväylänpidon ja kehittämisinvestointien välillä?

-



8. Kuinka väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voitaisiin mielestänne edistää ja mitkä rahoitusmallit edistävät sitä parhaiten?

*Koko liikennejärjestelmän kehittämisen pitkäjänteisyyttä parannetaan laatimalla 12-vuotinen valtakunnallinen sekä sitä tarkentavat maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat, joiden tavoitteisiin ja toimenpiteiden rahoitukseen hallitus sekä maakunnat sitoutuvat (ks. edeltävät vastaukset).*

*Perusväylänpidon rahoituksessa tulisi huomioida kustannusindeksin nousu, millä ehkäistäisiin osaltaan korjausvelan kasvua. Pääomabudjetointi toisi varsinkin liikenneinvestointien toteuttamiseen merkittävää liikkumavaraa, jonka takia sen soveltamista tulisi viedä selkeästi eteenpäin. Toinen tapa ratkaista käyttömenobudjetointiin ja kehysrajoitukseen liittyvät ongelmat on perustaa valtion talousarvion ulkopuolinen rahasto.*

*Jatkossa väylänpidon tuottavuutta tulisi pyrkiä parantamaan kehittämällä uusia toimintamalleja, menetelmiä ja teknisiä ratkaisuja. Tavoitteena tulisi olla infra-alan tuottavuuden parantaminen ja innovaatioihin kannustaminen myös hankintamenettelyjä kehittämällä.*

### **Varsinais-Suomen liitto**

*Heikki Saarento  
suunnittelujohtaja*