

Liikenne- ja viestintäministeriö

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksiään asiasta. Kuntaliitto toteaa, että saavutettavuus ja korkeatasoinen liikenteen ja viestinnän infrastruktuuri ovat Suomelle ja alueille erittäin tärkeä kilpailutekijä. Keskeisten pääväylien tulee yhdistää koko Suomi, jotta eri alueiden ja elinkeinoelämän potentiaali voidaan hyödyntää. Kaupunkiseutujen kehittämistä tulee tukea huolehtimalla niiden saavutettavuudesta ja maankäytön ja asuntotuotannon kehittämisedellytyksistä.

Työnjako liikenneväylien rakentamisessa ja kunnossapidossa on määritelty lainsäädännössä. Valtio vastaa kustannuksellaan maanteistä ja radoista, kunnat kaduista ja yksityiset tienpitäjät yksityisteistä. Kunnat, kaupungit ja MAL-kaupunkiseudut ovat liikenneinfran kehittämisessä ja kunnossapidossa keskeisiä toimijoita. Kuntien osuus liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista oli vuosina 1990-2015 noin 45 %. Kunnat ovat useasta syystä johtuen osallistuneet myös valtion vastuulla olevan verkon rahoitukseen. Liikenteeltä kerätyt verotulot on kohdennettu kuitenkin pelkästään valtiolle.

Valtion korjausvelasta puolet on tieverkolla ja puolet rataverkolla. Myös kunnilla on mittavasti niiden vastuulla olevan infran ja yhdyskuntateknisten järjestelmien korjausvelkaa muun muassa katuverkolla. Lisäksi yksityistieverkkoa rasittaa korjausvelka. Parlamentaarisen liikenne-työryhmän asettamisen taustalla on huoli valtion liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen rahoituksen riittävydestä ja korjausvelan lisääntymisestä. Kuntaliitto pitää huolta aiheellisena, mutta huomauttaa, että **vastaavaa huolta tulee myös kantaa kuntien resurssien riittävydestä niiden huolehtiessa tehtävistään ja niiden vastuulla olevan infran kuten liikenneverkon ja sen korjausvelan rahoituksesta.**

Perusväylänpito ja korjausvelka

Kuntaliitto toteaa, että **valtion velvollisuus on huolehtia sen vastuulla olevista perusväylänpidon resursseista niin, että liikenneverkko pysyy liikennöitävässä kunnossa.**

Tienpitoa on Suomessa suuri tarve pitkäjänteistä. **Kuntaliitto kannattaa vahvasti maantielakiluonnokseen sisällynyttä esitystä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen rahoitus- ja toimenpideohjelmasta 12 vuodeksi.** Tämä olisi keskeinen väline, jolla voitaisiin pitkäjänteistä liikenneinfran kehittämistä ja myös perusväylänpitoa ja korjausvelan hoitoa. Se toisi myös pitkäjänteisempää näkymää maankäytölle ja asuntotuotannolle ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksille. Jokainen hallitus voisi ohjelmaa tarkentaa, mutta iso kuva säilyisi ja painotukset olisivat ennakoitavia. Tämä auttaisi tehostamaan myös budjetointia ja talousarviorahoituksen lisäksi muiden rahoitusinstrumenttien hyödyntämistä.

Korjausvelkaa tulee pyrkiä vähentämään hallitusti lisäämällä perusväylänpidon rahoitusta. Tarpeellisten kehittämisinvestointien mahdollisuuksia ei tule kuitenkaan heikentää. Korjausvelkaa tulee pitkäjänteisesti vähentää kohti hyväksyttävää tasoa. Koko liikenneverkon hoitaminen kerralla priimakuntoon ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista. Priorisoinnissa tulee ottaa huomioon väylän palvelutasotavoitteet, liikennemäärät, liikenneturvallisuus, ympäristövaikutukset, elinkeinoelämän, asutuksen ja julkisen liikenteen tarpeet sekä korjaamisen ja korjaamatta jättämisen muut heijastusvaikutukset. Hyvässä tai kohtuullisessa kunnossa olevan verkon osalta tarvitaan myös ennakoivia toimenpiteitä, jotta vältytään kalliilta korjaustoimilta. Korjausvelkakohteita tulee ohjelmoida pitkäjänteisesti ja

toteuttaa mielekkäinä kokonaisuuksina. Kohdentaminen vaatii jatkuvaa analyysia, seurantaa ja koordinoitua.

Perusväylänpidon kustannuksia voidaan hillitä myös parantamalla infra-alan tuottavuutta ja kehittämällä uusia toimintamalleja. Kehittämällä hankintamenettelyjä edelleen voidaan kannustaa innovaatioihin ja lisätä tuottavuutta. Yhteistoiminnallisilla hankintamenettelyillä on mahdollista toteuttaa hankkeet kokonaistaloudellisemmin ja löytää laadukkaampia ratkaisuja sekä jakaa tilaajan ja toteuttajan riskejä.

Väylänpidon rahoitusmallit

Yli hallituskausien ulottuva valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen rahoitus- ja toimenpideohjelma tukisivat merkittävästi liikenneinfran budjetoinnin ja rahoitusmallien kehittämistä sekä myös EU-rahoituksen hyödyntämisen tehostamista.

Pitkän aikavälin infraohjelmalle tulisi muodostaa **oma kehysmenettely**. Sillä voitaisiin saada lisää läpinäkyvyyttä ja pitkäjänteisyyttä budjetointiin. Tällöin kokonaiskuva rahoituksen jakottamisesta pitemmällä aikavälillä olisi selkeämpi kuin nyt. Tämä tukisi myös kustannustehokkaampaa liikenneinfran toteutusta. Valtio voisi tarvittaessa täydentää rahoitusta lainantotolla edullisemmin kuin yhtiö.

Parlamentaarisen työryhmän mietinnössä (Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö, 2014) käsitellään uusien toiminta- ja rahoitusmallien yhteydessä Infra Oy -mallia. Siinä tarkoitetaan Infra Oy:llä valtion kokonaan omistamaa osakeyhtiömuotoista asiantuntijaorganisaatiota, joka olisi erikoistunut valtion, kuntien ja yritysten yhteisten hankkeiden rahoitukselliseen koordinointiin eli hankkimaan rahoitusta elinkaarihankkeille.

Kuntaliitto esittää, että Infra Oy -mallia laajennetaan siten, että siihen tulisivat mukaan kunnat ja maakunnat. Tällöin se olisi julkisen sektorin yhteinen infrayhtiö, josta kukin toimija jakaisi kustannus- ja rahoitusvastuun käyttönsä suhteessa. Tämä olisi merkittävä laajennus. Näin elinkaarihankkeiden rahoituskustannuksia voitaisiin pienentää. Valtio, kunnat ja tulevaisuudessa maakunnat saavat lainaa pienemmillä rahoituskustannuksilla kuin yksityiset toimijat. Infrayhtiö voisi olla myös Kuntarahoituksen asiakas, mikäli maakunnat olisivat Kuntien takauskeskuksen jäseniä.

Yksi vaihtoehto on myös perustaa **kohdekohtaisesti kuntien määräämisvallassa oleva yhtiö toteuttamaan alueellisesti merkittävää liikenneinvestointia**. Kun kunnilla (ml. nykyiset maakunnat) on määräysvalta, Kuntarahoitus voi osaltaan niitä rahoittaa Takauskeskuksen mukaisesti. Näin on hoidettu esimerkiksi Länsimetron rahoitus.

Kunnat ovat osallistuneet erilaisista syistä maanteiden rakentamiskustannuksiin (v. 2013 yli 40 miljoonalla eurolla). Yleensä siksi, että muutoin valtion hanke olisi viivästynyt ja hidastanut yhdyskunnan kehittämistä. Lisäksi kunnat ja valtio yhteisrahoittavat metro- ja raidehankkeita sopimusperusteisesti. Yksityiskohtaisempia suosituksia kunnan ja valtion vastuunjaosta erilaisissa väylähankkeissa on käsitelty Liikenneviraston ja Kuntaliiton yhteisesti laatimissa ohjeissa. Suositusten päivittämisen jälkeen lainsäädännössä on tapahtunut muutoksia. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratelain muuttamisesta tuli voimaan 15.8.2016. Tällöin mahdollistettiin lainsäädännöllisesti talousarvio- ja rahoituksen ulkopuolisen, esimerkiksi kunnan tai yrityksen, rahoituksen käyttö tie- ja ratahankkeiden toteuttamisessa. Parlamentaarisen työryhmän mietinnössä (2014) käsitellään myös ns. hyötyjä maksaa periaatetta ja viitataan myös maankäyttöhyötyihin.

Kuntaliitto toteaa, että vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopimuspuolten kesken, esimerkiksi isoissa liikennehankkeissa tai MAL-sopimusten puitteissa. Kuntaliitto painottaa, että **ns. erityiseen hyötyyn perustuvan sopimisen sisällyttäminen lakiin tai maakuntauudistuksen heijastusvaikutukset eivät saa lisätä kuntien paineita osallistua valtion vastuulla olevien hankkeiden rahoitukseen, eikä asettaa kuntia keskenään eriarvoiseen asemaan** niiden sijainnin ja taloudellisen tilanteen takia. Kunnat toteuttavat maankäytöllään lakisääteistä tehtävänsä. Maankäytön päätavoitteena on varmistaa kysyntää vastaava tonttitarjonta eheässä yhdyskuntarakenteessa, jossa pystytään järjestämään toimivat ja kustannustehokkaat lähipalvelut. Se hyöty, jonka kunta saa mm. maata myymällä, käytetään uuden alueen toteuttamiseen, ympäristön ylläpitoon sekä palveluiden rakentamiseen ja toimintamenoihin. Arvioidaan, että kestää usein noin 10 vuotta ennen kuin uudella alueella saavutetaan tasapaino menojen ja verotulojen välillä.

Kuntaliitto esittää, että Kuntaliitto ja Liikennevirasto päivittävät yhteistyössä tiedot siitä, missä laajuudessa kunnat osallistuvat valtion vastuulla olevien hankkeiden rahoitukseen sopimusperusteisesti ja millaisilla yhteistyömalleilla. Tietojen päivitystyö toisi arvokasta tietoa siitä, miten lakimuutoksen tarkoitus on käytännössä toteutunut ja rahoitusvastuut jakautuneet. Tuloksia voitaisiin hyödyntää myös yhteistyömallien arviointiin ja kehittämiseen. Myös liikenne- ja viestintävaliokunta toi esille maantielain ja ratalain muuttamisesta antamassaan mietinnössä (LIVM 13/2016 vp HE 49/2016 vp), että jatkossa on tärkeää tarkastella liikenteen rahoitusta kokonaisuutena valtion ja kuntien työnjaon ja rahoitusvastuiden sekä liikenteen verotulojen kohdistumisen näkökulmasta.

Hinnoitteluohjauksella voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin ja myös rahoituspohjaan. Hinnoittelun painopisteen siirtäminen yhä enemmän auton omistamisesta autonkäyttöön on kannatettava periaate. Hinnoittelumalleissa tulee huomioida koko liikennejärjestelmä hakien kokonaisuuden ja eri alueiden kannalta hyväksyttäviä ratkaisuja ja ottamalla huomioon kaupunkiseutujen erityistarpeet. Suomessa ja Helsingin seudulla on selvitetty tienkäyttömaksuja jo useamman kerran. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkutapavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin hankkeisiin. **Kaupunkiseudun tienkäyttömaksuille tulisikin luoda lain-säädännölliset edellytykset**, jotta maksuja voitaisiin kokeilla tai ottaa käyttöön, jos jollain seudulla niin halutaan ja päätetään tehdä. Tuotot tulee kanavoida seudun omiin liikennehankkeisiin.

SUOMEN KUNTALIITTO

Jarkko Huovinen

Johtaja, Alueet ja yhdyskunnat

Johanna Vilkuna

Liikenneasiantuntija

Jakelu

Reijo Vuorento, Hanna Kemppainen, Ulla Hurmeranta, Paavo Taipale, Taina Väre, Anne Jarva, Timo Reina