

13.10.2017

Viite: Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Asia: Asiantuntijalausunto perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

## Taustat

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut parlamentaarisen työryhmän, jonka työn tavoitteena on kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luominen väyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle, suunnitelman luominen kansallisen ilmastopolitiikan mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä, suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille liikenteen palveluille ja automaatiolle sekä korjausvelan vähentäminen seuraavan 10 vuoden aikana sekä tarvittavan rahoituksen turvaaminen väylien ylläpitoon jatkossa. Työryhmän tehtävänä on määritellä riittävät keinot edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Työryhmä kuulee työnsä tueksi sidosryhmien näkemyksiä aihepiireittäin. Tämän kyselyn aiheena olivat perusväylänpito, korjausvelka ja rahoitusmallit.

Väyläomaisuutta pidetään kunnossa perusväylänpidon keinoin, jonka rahoitus on ollut vuosittain miljardin euron luokkaa. Rahoituksesta teihin on kohdistunut viime vuosina noin 500–550 miljoonaa euroa, radoille noin 300–400 miljoonaa euroa ja vesiväylille noin 100 miljoonaa euroa. Perusväylänpidosta  $\frac{3}{4}$  on sidottu pitkäkestoisiin indeksisidonnaisiin sopimuksiin, joten kovin nopeita merkittäviä muutoksia rahoituskehityksen kohdentamisessa ei ole tehtävissä. Väyläomaisuuden korjausvelka oli vuoden 2017 alussa noin 2,5 miljardin euron. Korjausvelan kasvu pyritään pysäyttämään vuosille 2016–2018 suunnatun erillisen 600 miljoonan euron korjausvelkarahoituksen kautta.

Kehittäminen on valtion väyläverkon palvelutason parantamista investoinnein. Investoinnit ovat yleensä paljon varoja liikenne- ja viestintäministeriön kehiksestä vieviä isoja hankkeita. Kehittämisinvestointeihin pääosin parannetaan olemassa olevaa liikenneverkkoa. Kehittämisinvestointeihin on vuodesta 2008 alkaen käytetty 350–700 miljoonaa euroa vuodessa. Laajoja kehittämishankkeita ei voida toteuttaa yhden hallituskauden aikana ja käytännössä kehittämishankkeet pienentävät aina seuraavienkin hallitusten kehysvaraa. Lisäksi ne useimmiten kasvattavat perusväylänpidon kustannuksia tulevaisuudessa.



## POHJOIS-POHJANMAAN LIITON KOMMENTIT TYÖRYHMÄN LIIKENNEVÄYLIEN KUNTOON JA KORJAUSVELKAAN LIITTYVIIN KYSYMYKSIIN

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

Perusväylänpidon nosto ja liikenneinfrastruktuurin kasvavan korjausvelan vähentäminen on tunnistettu yhdeksi kärkitavoitteista neljän pohjoisimman maakunnan yhteisessä Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkastrategiassa. Tätä taustaa vasten tarkasteltuna alueella ei nähdä liikenneverkon kunnan olevan hyväksyttävällä tasolla. Pohjois-Suomessa on vireillä useita potentiaalisesti eriasteiselle väyläverkostolle kohdistuvia raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetustarpeita lisääviä teollisuushankkeita. Ko. tarpeet on tunnistettava ennakoiden ja otettava huomioon perusväylänpidon kohdentamisessa tarpeiden realisoituessa.

Pohjois-Pohjanmaan liitto nosti esille alueellisen harkinnan tarpeellisuuden rahoituksen kohdentamisen määrittelyssä maantielain uudistusta koskevassa lausunnossaan. Sinänsä lakiuudistuksen mukanaan tuoma sopimusmenettely on tervetullutta kehitystä, mutta rahoituksen raameihin kohdistuvien päätösten taustalla tulee olla laaja-alainen vuoropuhelu valtion ja alueen välillä. Erityisesti on tarpeen tunnistaa saavutettavuudesta riippuvaisten elinkeinohaarojen tarpeet, jotka eroavat merkittävästi alueiden ominaispiirteiden mukaan, ja kytkeä ne tiiviisti mukaan rahoituksen tason määrittelyyn.

### 2) Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

Auerakenne ja elinkeinot ovat kehittyneet tiiviisti nykyisen väyläverkoston ympärille. Väyläverkoston osista luopuminen tältä pohjalta ei ole mahdollista. Valtion väylien muuttaminen kuntien ja kaupunkien kaduiksi on joissain tapauksissa kannattavaa, mutta edellyttää luonnollisesti tiivistä yhteistyötä kaupunkien kanssa ja potentiaalisesti investointeja muille valtion väylille.

Pitkällä aikavälillä tarkasteltuna väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia sekä väylien käytöstä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä voidaan hillitä tiiviillä maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen yhteistyöllä. Yhteistyön merkitys korostuu pitkien välimatkojen Pohjois-Suomessa.

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

Lähtökohtaisesti korjausvelkaa ei saa päästää kasvamaan liian suureksi ja liikenneverkon kehittäminen tulisi aina perustua hyöty-kustannus -suhteeltaan kannattaviin hankkeisiin. Mahdollisiin korjausvelkaa voimakkaasti kasvattaviin tekijöihin, kuten ilmastonmuutokseen, tulee varautua pitkäjänteisellä suunnittelulla, joka pohjautuu kysymyksen 1 vastauksen mukaiseen määrittelyyn.



## POHJOIS-POHJANMAAN LIITON KOMMENTIT TYÖRYHMÄN VÄYLÄNPIDON RAHOITUSMALLEIHIN LIITTYVIIN KYSYMYKSIIN

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

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

**6) Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyys-, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?**

**7) Onko eri rahoitusmallien käytettävyydessä eroa eri väylämuotojen (tiet, rautatiet, vesiväylät) tai perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien välillä?**

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

Yhteinen vastaus kohtiin 4–8:

Kuten jo taustat-osiossa on todettu, isommat väyläinvestoinnit vaativat usein useammalle hallituskaudelle kohdentuvaa rahoitusta, joten niiden tarkastelu on luonnollista ulottaa entisen liikennepoliittisen selonteon sekä maantielain uudistuksessa esille tuodun pitkän aikaavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti 10–12 vuoden aikajännteelle. Nykyisenkaltainen kehysbudjetointi on usein isompien hankkeiden kohdalla kankea ja tekee yleensä ko. hankkeiden toteuttamisessa olennaisesta jaksotuksesta haastavaa.

Pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen kehittämiskulkuun sitoutuminen mahdollistaisi myös EU:n liikenneverkkoihin kohdistuvan rahoituksen ja muiden vaihtoehtoisten rahoitusmallien suunnitelmallisemman hyödyntämisen. Toisaalta pitkän aikavälin budjetoinnissa on syytä tunnistaa merkittävien teollisuushankkeiden edellyttämät liikenneinfrastruktuurin investointitarpeet ja varautua niiden toteuttamiseen mahdollisesti nopeallakin aikataululla.

Rahoituksen ja liikenneverkon palvelutason turvaamiseksi tulee Pohjois-Suomen yhteydet saada osaksi eurooppalaisia TEN-T ydinverkkokäytäviä. Nykyisin EU:n arktinen strategia korostaa pohjoisten alueiden merkitystä ja suurta potentiaalia, mutta liikenneyhteydet ydinverkkokäytävätasolla puuttuvat alueelle.

Eri rahoitusmallien ja EU-rahoituksen käytettävyyttä tulee arvioida aktiivisesti ja ennakkoiden riippumatta hankkeen väylämuodosta. Tässä yhteydessä katsomme, että keskitetyn rahoitusosaamisen kehittäminen sekä siihen liittyvän tiedon esille tuominen väylän omistajan toimesta olisi tarpeen, mikä auttaisi myös valtion ja alueiden yhteisten tavoitetilan muodostamista ja tavoitteiden saavuttamista.



POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO



Ilpo Tapaninen  
Vs. suunnittelujohtaja



Olli Kiviniemi  
Maakuntainsinööri

