

PSy

12.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Valtiovarainministeriö

kati.jussila@vm.fi

Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Liikenneväylien kunto ja korjausvelka

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

- *Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?*
 - Liikenneväylien kuntoa ei voida nykyisellään pitää riittävänä. Tieverkon pinta- ja rakenteellinen kunto ei ole sillä tasolla kuin pitäisi. Tämä näkyy mm. reikinä, urautumisena, halkeiluna, kuivatusongelmina, ruotavaurioina ja siltojen painorajoituksina. Rataverkko pääradallakin kärsii routaongelmista aiheuttaen nopeuden rajoittamista ja siten kuljetuksiin ja kuljetusketjuun viiveitä ja epävarmuuksia.
 - Tieverkolla Liikennevirasto on panostanut päätieverkon kuntoon ja korjausvelkarahoituksen vaikutukset alkavat näkyä ja kunnan heikkeneminen on saatu pysäytettyä. Rahoituksen lisäämisestä huolimatta ei päätieverkollakaan ole pystytty panostamaan riittävästi rakenteellisiin korjauksiin ja siltoja on jonossa korjattavaksi.
 - Alemman tieverkon kunto heikkenee edelleen, minkä seurauksena kuntoero pääteiden ja alemman verkon teiden osalta jatkaa kasvuaan. Aikaisemmin vain keväisin esiintynyt kelirikko on nykyään yleinen ilmiö myös syksyisin aiheuttaen ongelmia alemman tieverkon kuljetuksille.
 - Tie- ja rataverkko eivät nykyisellään tarjoa riittävästi liikkumis- ja kuljetusvarmuutta. Matka-ajan ennakoitavuus tulisi varmistaa.
 - Korjausvelkaa pitäisi vähentää niin, että elinkeinoelämän kuljetukset ja henkilökuljetukset pystytään varmistamaan. Huonokuntoinen ja korjausvelkainen väyläverkko tulee kalliimmaksi kuin korjausvelan lyhentäminen.
 - Rahoitusvajeessa tieverkon kuntoa yritetään jatkaa paikkaustoimenpiteillä, mikä tienkäyttäjien kannalta ei ole paras ratkaisu. Paikkaukset lisäävät tienpinnan epätasaisuutta, jolloin ajomukavuus heikkenee ja polttoaineen kulu kasvaa.

- *Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?*
 - Korjausvelkaohjelma tulisi kohdentaa elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeille reiteille sekä kohteisiin, jotka lisäävät työvoiman liikkuvuutta (esim. kasvukeskusten väliset ratahankkeet).
 - Päätieverkon ja rataverkon kunto ja kuljetusvarmuus tulee varmistaa.
 - Päätieverkolla ei saa olla pullonkauloja eli raskaan liikenteen kuljetuksia rajoittavia painorajoitettuja siltoja. Päätieverkolla ei saisi myöskään olla alennettuja nopeusrajoituksia huonokuntoisen päällysteen vuoksi, kuten nykyään on alkanut esiintyä.
 - Päärataverkolla ei saa olla routavaurioista johtuvia alennettuja nopeusrajoituksia.
 - Kuivatus tulisi saada kuntoon koko tieverkolla. Puutteellinen kuivatus aiheuttaa tierakenteen muodonmuutoksia ja kantavuusongelmia ja siten heikentää tiestön käyttöä.
 - Tieverkon sivukaltevuuspuutteet ovat turvallisuusriski ja heikentävät tierakennetta kun vesi ei pääse valumaan pois päällysteen pinnalta.
 - Ennakoiva kunnossapito koko väyläverkolla. On edullisempaa korjata ennakkoon kuin odottaa vaurioiden pahenevan, jolloin joudutaan korjaamaan raskaammilla ja kalliimmilla toimenpiteillä.

- *Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määrittellä pitkällä aikavälillä?*
 - LVM:n tulisi määrittää liikenneverkon tavoitetaso ja sitten laskea tarvittava rahoitus. Jos rahoitus ei riitä, pitää rahoituksen käyttö priorisoida.
 - Joka tapauksessa elinkeinoelämän kuljetukset tulee varmistaa, samoin ihmisten sujuva liikkuminen.
 - Rahoitus tulisi käyttää ennakoivaan kunnossapitoon, mikä on pitkällä juoksulla kaikkein edullisinta. Väyläverkkoa ei pidä päästää huonoon kuntoon ja korjata vasta sitten.
 - Päällysteiden kunnan nykytilan säilyttäminen koko maantieverkolla vaatii vuosittain vähintään 4000 kilometrin päällystysohjelmaa. Korjausvelkaohjelman rahallisesta lisäpanoksesta huolimatta tästä tavoitteesta jäädään edelleen jälkeen vuositasona. Korjausvelan suunnitelmallinen hallitseminen edellyttää pitkän aikavälin ohjelmaa ja riittävää rahoitustasoa.

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

- *Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti? Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?*
 - Päällystystoiminnan tuottavuutta lisäisi merkittävästi se, että Liikenne- ja viestintäministeriön tieliikenteen ajoikasäädösten soveltamistyöryhmän antaman soveltamisohjeen mukaista ”maanteiden kunnossapitoa” koskeva poikkeus koskisi jatkossa myös maanteiden kunnossapitoon liittyviä asfalttimassan kuljetuksia samalla tavalla kuin teiden talvikunnossapitoa ja tiemerikintätöitä. Tällä hetkellä soveltamisohjeen mukaan asfaltin kuljetus tietyömaalle yleisillä teillä on ajoikalainsäädännön piirissä. Asfalttipäällystystyöt

- ovat kausiluonteista työtä vastaavalla tavalla kuin tiemerkinätyöt ja talvihoitotyöt. Työkaudella työajat ja työmäärät saattavat vaihdella suuresti ajallisesti ja paikallisesti työn luonteesta ja sääoloista johtuen.
- Alan tuottavuutta ja markkinoiden ennakoitavuutta parantaisi se, että merkittävä osa seuraavan vuoden päällystysurakoiden kilpailuttamisesta käynnistettäisiin hyvissä ajoin ennen edellisen vuoden aikana. Nykyisin päällystysurakoiden kilpailuttaminen tapahtuu urakoitsijoiden kannalta myöhään suhteessa päällystyskauden alkuun ja urakoiden toteutusajankohtiin. Lisäksi on tyypillistä, että urakoitsijoilla on laskettavana useita urakoita samanaikaisesti, jolloin laskenta-ajat ovat lyhyitä ja ruuhkaisia. Päällystysurakoiden kilpailuttamisen aikaistamisella ja sopivalla ajallisella porrastamisella urakoitsijoille jäisi riittävästi aikaa urakkatarjousten tekemiseen, mikä parantaa tarjousten laatua. Yhtenä vaihtoehtona töiden ohjelmoinnin helpottamiseksi voisi pohtia mahdollisuutta muodostaa useampivuotisia tienpäällystysurakoita. Päällystystöiden kilpailuttamisen aikaistaminen vaikuttaa koko päällystysurakkaketjuun, jossa raaka-ainetoimittavat saattavat olla kriittisessä asemassa (bitumikuljetukset ja kiviainestoimittajat, joiden toimintaa säätelee ympäristöluvut).
 - Tiestön hoidon alueurakat ja ratojen kunnossapitourakat tulisi olla aitoja laatu- ja kustannusvastuu-urakoita niin, että urakoitsijoilla olisi mahdollisuus vaikuttaa menetelmiin, laitteisiin henkilöresursseihin ja siten nostaa tuottavuutta. Nykyisin laatu- ja kustannusvastuu-urakoissa Liikennevirasto määrää henkilö- ja koneresurssit sekä työmenetelmät.
 - Hoito- ja kunnossapitourakat ovat isoja hankkeita ja pk-yritysten on vaikea päästä edes tarjoamaan. Varsinkin rata-kunnossapidossa markkinat on kahden toimijan varassa. Hankkimalla urakat pienempinä kokonaisuuksina saataisiin lisää toimijoita. Tämä edellyttää tilaajan resurssien lisäämistä.
 - Tilaaajan resurssien lisääminen edistäisi muutenkin väylänpidon tehokkuutta, kun yhden väliportaan eli ulkopuolisten konsulttien ja valvojien käyttöä voitaisiin vähentää.
 - Radanpito vaatii kalliita erikoiskoneita, mikä estää uusien toimijoiden tulon markkinoille. Lisää kilpailua saisi kalustopankilla, josta urakoitsijat voisivat vuokrata esim. raiteiden tukemiskoneita.
 - Liikenneviraston käynnissä olevat digihankkeet vievät alaa hyvin eteenpäin ja on oikea keino väylänpidon tehokkuuden kehittämiseen.
 - Maakuntaudistuksen mukaiset, suunnitteilla olevat yhdeksän hankintayksikköä heikentäisi väylänpidon tehokkuutta ja yhtenäisyyttä.
- *Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset? Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?*
 - Osa nykyisistä hyvin vähäliikenteisistä yleisistä teistä tulisi siirtää yksityisteiksi ja samalla lisätä yksityisteiden valtionapua merkittävästi. Yksityistiekuntia tulisi edistää tiekuntien yhdistymistä isoimmiksi tiekunniksi ja kannustaa niitä hankkimaan ammattimainen tieisännöitsijä vastaamaan tieverkon kunnossapidosta.
 - Investoinneissa tulisi ottaa nykyistä paremmin huomioon myös hankkeiden tulevat kunnossapitokustannukset elinkaaritarkastelun myötä.

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

- Päivittäinen hoito tulee jatkossakin turvata koko yleisellä tieverkolla hoitoluokituksen mukaisesti. Väyliä hoitoluokat tulee tarkistaa vastaamaan yhteyksien merkittävyyttä liikkumisen ja kuljetusten kannalta.
- Rahoitusta tulisi priorisoida elinkeinoelämän kuljetusten määrän ja arvon perusteella sen sijaan, että tarkastellaan pelkästään verkon liikennemäärää.

Väylänpidon rahoitusmallit

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

Liikenneverkon rahoituksen tulisi perustua pitkäjänteiseen 10...12 vuoden mittaiseen rahoitus ja toimenpideohjelmaan.

Infrastruktuuria ei olla Suomessa toistaiseksi kyetty rahoittamaan, suunnittelemaan ja toteuttamaan pitkäjänteisesti. Suuret infrastruktuurihankkeet ja niiden rahoitus on ollut poliittisen päätöksenteon vanki.

Väyläinfrastruktuurihankkeet saattavat usein kestää vuosia ja maksaa satoja miljoonia, jopa miljardeja euroja. **Ensimmäinen erityinen syy sille, miksi liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista on, että tällaisista miljardien eurojen hankkeista ei ole kyetty päättämään johtuen hallituskaudelle asetetuista ahtaista budjettiraameista.**

Jokainen hallitus on saattanut loppuun edellisten hallitusten alkuun panemat väylähankkeet sekä päättänyt omana hallituskautena aloitettavista hankkeista, jotka sitten seuraavat hallitukset ovat saattaneet loppuun.

Tällainen menettely on johtanut siihen, että näkymämme valtion infrahankkeisiin on käytännössä neljän vuoden mittainen.

Toinen erityinen syy on elinkeinoelämän investointisuunnitelmat ja eri maiden liikenneinfrastruktuurien globaali kilpailu.

Kaikissa elinkeinoelämän investointisuunnitelmissa arvioidaan liikenneverkon palvelukyky ja se, miten luotettavasti ja pitkäjänteisesti sitä ylläpidetään ja kehitetään. Monikansallisissa yrityksissä päätöksiä tehdään taloudellisiin analyyseihin perustuen, olipa sitten kyse investoinnista uuteen tuotantoyksikköön tai siitä, millä tehtaalla jonkin asiakkaan toimitus tuotetaan. Kyse on siis myös saman konsernin eri tuotantolaitosten keskinäisestä kilpailukyvyvystä. Logistiikkakustannuksilla on analyyseissä iso rooli.

Hallituskausittain muuttuva liikennepolitiikka ei luo vakautta, vaan pikemminkin estää investointeja ja luo epävarmuutta, mikä osaltaan vaikeuttaa kansallisten etujen ajamista EU:ssa.

Kolmas erityinen syy on, että Suomi ei pysty hyödyntämään EU:n rahoitusinstrumentteja täysimääräisesti. Emme pärjää kansainvälisessä kilpailussa emmekä EU:n jäsenmaiden välisessä edunvalvonnassa ilman, että meillä on varmuus infrastruktuurin riittävästä ja pitkäjänteisestä rahoituksesta.

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

Mitään rahoitusmallia ei tulisi lähtökohtaisesti tiputtaa pois laskuista. Käytännössä helppointa olisi aloittaa jo nyt kokeiluista malleista, kuten jälkirahoitus- ja hyötyjä maksaa -mallit sekä elinkaarimallit (PPP). Myös valtion sisäinen lainamalli voisi olla poliittisesti helpompi kuin yksityistä rahaa sisältävät mallit.

Hyötyjä maksaa -mallia lukuun ottamatta nämä mallit eivät tuo yhtään lisää rahaa liikenneinvestointeihin. Sen vuoksi työryhmän tulisikin tarkastella ja edelleen suositella myös malleja, joiden avulla liikenneinvestointien rahoitusta saataisiin nostettua nykytasolta. Tällaisia malleja ovat erilaiset rahastomallit, kuten ”Valtion Infra Oy” ja ”Valtion liikennerahasto” (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78805/Julkaisuja_35-2014.pdf?sequence=1) sekä Rakennusteollisuus RT ry:n toimeksiannosta kehitetty ”KARHU” (liite).

Etenkin KARHUn avulla liikenneinvestointeihin saataisiin mukaan yksityistä rahaa, joka vauhdittaisi talouskasvua.

EU:n rahoitusinstrumenttien nykyistä tehokkaampi hyödyntäminen puolestaan edellyttää pitkäjänteistä 10...12 vuoden mittaista rahoitus- ja toimenpideohjelmaa, riittävän isoja ja kunnianhimoisia hankkeita sekä EU:n Pohjanmeri – Itämeri ydinverkkokäytävän laajentamista Helsingistä Ruotsin rajalle (Tornioon) ja edelleen arktiselle alueelle. EU:n tuki kohdistuu tällä hetkellä ainoastaan ydinverkkokäytävän hankkeisiin ja käytännössä pelkästään raitahankkeisiin.

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

Julkisen talouden kestävyden kytkeminen rahoitusmalliin ei ole ratkaiseva tekijä. Ratkaiseva tekijä on se, että käytettävissä olevilla rahoitusmalleilla saadaan aikaan kansantalouden kannalta järkeviä investointeja, jotka esimerkiksi saavat aikaan yksityisiä investointeja, parantavat vientiteollisuuden kilpailukykyä, helpottavat työvoiman liikkuvuutta tai edesauttavat liikenneturvallisuutta. Jos hanke ei itsessään ole kannattava, ei sitä kannata rakentaa millään rahoitusmallilla.

Jos hanke itsessään on kannattava, saadaan millä tahansa käytettävissä olevista rahoitusmalleista aikaan positiivisia ulkoisvaikutuksia. Toisilla malleilla hyödyt saadaan usein ulosmittattua nopeammin (yksityiset rahastot, jälkirahoitus- ja elinkaarimallit) kuin toisilla (budjet-tirahoitus). Yksityisen rahan kalliimpi hinta on nopeammasta toteutuksesta maksettava preemio.

Vastuisiin vaikuttaa se, kenen taseeseen väyläinvestointi rakennetaan. Mikäli väyläinvestointi rakennetaan valtion taseeseen, vastaa valtio loppukädessä investoinnista ja sen ylläpidosta.

Valtio voi tilaajana pienentää vastuutaan esimerkiksi elinkaarimallin avulla. Kokonaan yksityisen väyläyhtiön taseeseen rakennettaessa vastuu on periaatteessa ko. yhtiöllä. Yksityisen rahan osittainkin mukanaolo lisää rahoittajaosapuolten mielenkiintoa sijoitustaan kohtaan, joten investoinnin onnistumiselle niin ajallisesti, taloudellisesti kuin laadullisestikin on nykyistä suurempi kannustin.

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

Joitain eroja on.

Jos esimerkiksi rahoitusmuodoksi valitaan malli, jossa raha kerätään käyttäjiltä, edellyttää ko. hanke riittävää määrää käyttäjiä. Tämä sulkee pois mm. vähäliikenteisten, mutta vaikkapa teollisuuden raaka-ainehankinnan kannalta tärkeiden yhteysvälien rahoittamisen käyttäjä maksaa -mallilla. Jos esimerkiksi Hailuodon silta olisi päätetty rahoittaa siltaa käyttäviltä ajoneuvoilta, olisi takaisinmaksuaika todella pitkä tai vaihtoehtoisesti siltamaksu yli ajamisesta todella korkea.

Jälkirahoitusmalli, jossa kunta tai yksityinen taho (teollisuus, kauppa) rahoittaa hanketta, edellyttää hyvin suoraa kytkentää rahoituksen ja hyödyn välille.

Perusväylänpidon - etenkin hoidon - rahoittaminen yksityisellä rahalla tuntuu tällä hetkellä kaukaa haetulta, mutta varmaan tähänkin olisi kehitettävissä malleja, mikäli on halua.

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

Väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voitaisiin parhaiten edistää huolehtimalla pitkäjänteisestä, tasaisesta ja riittävän korkealla tasolla olevasta rahoituksesta. Pelkällä budjettirahalla toimittaessa tähän on hankala päästä.

Rahoitusmallit, joihin saadaan mukaan yksityistä rahaa julkisen rahan lisäksi, edesauttaisivat pitkäjänteisen rahoitus- ja toimenpideohjelman syntymistä.

Jos rahoitus on järjestetty, löytyy tarpeellisia hankkeita helposti. Hankkeiden priorisointiin löytyy jo nyt työkaluja, mutta liikenne- ja muuta tietoa keräämällä ja yhdistelemällä on mahdollista päästä entistä tarkempaan analyysiin siitä, mikä hankkeet ovat tarpeellisia ja mille osapuolille.

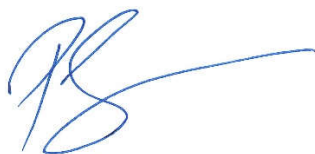
Liikenneviraston ja elinkeinoelämän järjestöjen yhdessä WSP Finland Oy:ltä tilaama "Tieverkko toimitusketjun mahdollistajana" -tutkimushanke valmistuu marraskuussa 2017. Hanke tulee tuottamaan erittäin mielenkiintoista dataa tiekuljetusten arvopohjaiseen tarkasteluun perinteisen tonnipohtaisen tarkastelun rinnalle.

Kesällä lausunnolla olleessa maantielakiluonnoksessa (voimaan 1.1.2019) esitetty valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sisältää 10...12 vuoden mittaisen rahoitus- ja toimenpidesuunnitelma. Tämä on oikea tapa edistää väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on pitkä prosessi, jossa tulee tarkalla korvalla kuulla myös elinkeinoelämän edustajia. Prosessi suunnitelman laatimiseksi tulisikin käynnistää mahdollisimman pikaisesti.

LIITE: Karhu Ky - Kansallinen infrastruktuurirahasto – 08092015.pdf

Helsingissä 12.10.2017

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials 'PS' followed by a long horizontal stroke.

Paavo Syrjö

INFRA ry, toimitusjohtaja