Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

**Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

Destia Oy kiittää mahdollisuudesta osallistua sidosryhmäkuulemiseen mainitussa asiassa.

**Esitetyt kysymykset sekä Destian vastaukset kysymyksiin:**

1. **Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?**

Nykyinen liikenneverkon kunto sekä maantie- että rautatieverkolla on heikko. Jo useita vuosia jatkunut kehitys on johtanut tilanteeseen, jossa verkon toimivuus ei vastaa sille asetettuja tavoitteita. Tämä käy selkeästi ilmi myös luettaessa usean vuoden hallituksen antamien talousarvioiden liitteenä olevia arviointikriteerejä ja niiden kehitystä.

Korjausvelan pysäyttämiseksi ja pienentämiseksi laadittu kärkihanke 600 M€ kolmen vuoden aikana on hyvä alku, joka taittaa heikkenevän kehityksen lyhyeksi aikaa. Korjausvelka ei saa kasvaa, mikäli halutaan, että liikenneverkko tukee yhteiskunnan hyvinvointia ja kehitystä. Tästä syystä toimenpiteitä korjausvelan poistamiseksi on jatkettava.

Ensisijaisena kohteena korjausvelkaa poistettaessa tulisi ehdottomasti olla liikenteen ns. runkoverkko, jolla kulkee pääosa kaupan ja teollisuuden liikenteestä sekä myös henkilösuoritteesta. Runkoverkon kunto ja toimivuus heijastuu suoraan hyötyinä / haittoina. Asiaa tulisikin aina tarkastella isommassa mittakaavassa kuin pelkästään liikenteen hyötyinä ja huomioida toimivan verkon muu vaikutus (impact investing)

Lähtökohtaisesti liikenneverkon tulee jatkossa olla aina siinä kunnossa, että sille suunnitellut nopeus- ja painokriteerit voidaan pitää voimassa ilman erillisiä rajoituksia. Tämä mahdollistaa kuljetusketjujen suunnittelun ja toimivuuden ja näin helpottaa sekä ihmisten liikkumista, että yritysten toimintaa. Toisena kriteerinä tulee olla turvallisuus, eli verkon kunto ei saa vaarantaa turvallisuutta. Käytännössä investoinnit turvallisuuteen myös edesauttavat sujuvuutta.

Rahoituksen taso tulisin määrittää edellisten kriteerien mukaisesti siten, että pitkällä aikajänteellä korjausvelka saadaan vähintään puolitettua, ehkä ei ole realistista hakea 0 -tilannetta. Pitkäjänteisyys on tärkeää. Se mahdollistaa investoinnit sopivaan kalustoon, varmistaa osaamisen ja tätä kautta säästää myös kustannuksia. Samalla verkon käyttäjät saavat myös varmuuden asioiden kehittymisestä parempaan suuntaan.

1. **Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?**

Väylien hoidon ja ylläpidon kustannustaso on saatu kilpailutuksen avulla käsityksemme mukaan tilaajan kannalta edulliselle tasolle ja siitä on vaikea enää tulla alaspäin. Keskeisintä onkin, että tilaajataho ei turhilla vaatimuksilla aiheuta lisäkustannuksia esimerkiksi resurssivaatimusten muodossa, vaan pääsääntöisesti määrittää haluamansa palvelutason ja seuraa sen toteutumista samalla antaen urakoitsijakunnan kehittää toimintatapoja ja tekniikkaa entistä kilpailukykyisemmäksi.

Huomioitavaa teknisestä näkökulmasta on myös toiminnan pitkäjänteisyys mietittäessä ratkaisuja korjausvelan poistamiseksi. Hankkeiden suunnittelussa olisi myös tässä vaiheessa huomioitava elinkaarikustannukset, eikä ainoastaan nopein tie poistaa akuutti ongelma. Tämä korostuu etenkin päällysteissä, joissa nykyään suositaan paljon uusiomenetelmiä. Näiden pitkäaikaiskestävyys ei kuitenkaan aina ole vastaava kuin uudella materiaalilla tehtynä. Samoin tulisi aina tarkastaa kannattaako tehdä perusteellisempi korjaus, joka saattaa olla edessä joka tapauksessa kuitenkin myöhemmin. Myös tässä jatkuvuus on tärkeässä osassa.

Maakuntauudistuksen myötä, kuten uudessa maantielaissa esitetään, on olemassa riski siitä, että tilaajien toimintatavat, toimintatahot sekä vaatimukset eriytyvät. Vaikka hoito- ja ylläpitotyöt ovat aina paikallisia, niin markkina on valtakunnallinen. Tämä tarkoittaa, asioita kehitetään ja mietitään isossa mittakaavassa ja näin pystytään tilaajalle tarjoamaan edullisempia palveluita. Mikäli tämä mahdollisuus poistuu tai vaikeutuu, tulee se väistämättä näkymään myös palvelun kustannuksissa.

Tulevien hoito- ja ylläpitokustannusten huomiointi kehittämisinvestoinneissa on mahdollista ja sitä on jossain määrin tehtykin. Keskeisintä tässä on suunnittelussa ottaa huomioon hoidon kannalta mitoitukset, väistötilat, lumitilat, kääntöpaikat yms. joiden avulla työ saadaan suunniteltua tehokkaasti. Vastaavasti ylläpitokustannuksia voidaan alentaa suunnittelemalla rakenteet toimiviksi kuivatuksen, rakenteen pysyvyyden ja päällysteiden kestävyyden osalta. Etenkin päätieverkolla voidaan toimivuus varmistaa urakkasopimuksissa olevilla laadullisilla toimivuusvaatimuksilla, joista urakoitsija vastaa esimerkiksi 5 vuotta (ST urakat). Näin urakoitsijan on aidosti huomioitava em. asiat. Lisäksi kehittämällä urakkamalleja suuntaan, jossa koko rahoitusta ei kerralla käytetä, vaan tietyn ajanjakson aikana voidaan vielä tehdä toiminnallisia täydennyksiä edesauttaa asiaa. Tästä hyvä esimerkkinä RST(Y) malli (ratkaise, suunnittele, toteuta, ylläpidä - haluttaessa), jossa ongelmaa mietitään ratkaisukeskeisesti (urakoitsijan valintaperuste). Tässä pyritään urakan tarvittavien panosten jakamiseen pidemmälle ajalle yhden urakan sisällä. Näin palvelutason ylläpitäminen tehostuu ilman yli-investointeja samalla helpottaen myös tulevaisuuden ylläpitokustannuksia. (kts. liite 1)

Kustannusten säästäminen karsimalla verkkoa ei ole perustelua, kuin ainoastaan tilanteessa, jossa mahdollinen uusi toimivampi yhteys korvaa hyvin aikaisemman. Tällöin molempien ylläpito ei ole perusteltua. Oikealla palvelutasomäärityksellä voidaan saavuttaa säästöjä, jotka ajan kanssa ajavat saman asian.

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

Yhteiskunnan toimintojen, aluekehityksen (kaupungistuminen) ja liike-elämän kilpailukyvyn kannalta on keskeisintä ylläpitää ja kehittää runkoverkkoa toimivana kokonaisuutena. Liikennevirtojen suunnittelulla ja analysoinnilla saadaan verkosta eniten irti ja tämä tukee kokonaisuutena kansantalouden mahdollisuuksia myös alemman verkon ylläpitämiseksi.

Alemman verkon osalta keskeisintä on ylläpitää niitä verkon osia, jotka tukevat parhaiten yllä esitettyjä periaatteita.

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

Yleisesti koetaan, että talousarviomallilla rahoitettuja hankkeita ei saada tuotettua tehokkaasti sekä ne sitovat liikaa tulevien hallitusten ”käsiä” rahoituksen tullessa budjetista usean vuoden aikana syömällä rahoituskehystä.

Sinänsä on perusteltua käyttää budjettirahoitusta, koska infra investoinneille saadaan tutkitusti yhteiskunnan kannalta paras palautusprosentti investoinnista. Lisäksi, kuten olemme jo todenneet, toimiva infra tuottaa yhteiskunnalle useaa eri kautta usein jopa moninkertaisesti tehdyn investoinnin verran. Tästä hyvänä esimerkkinä RaideJokeri, jonka stimuloiva asuntorakentaminen tuottaa verotuloina huomattavia summia.

Mikäli hankkeen rahoitus varmistuisi aikaisessa vaiheessa ja se rahoitettaisiin kokonaisuudessaan päätösvuoden budjetista siirtämällä kyseinen varaus ”tasetilille”, mahdollistaisi tämä hankkeiden mahdollisimman nopean / tehokkaan toteutuksen ilman vuosi kehykseen aiheutuvia ongelmia, jotka usein vaikeuttavat toisia projekteja. Tällöin valtion tilaajana olisi mahdollista paremmin käyttää samoja elementtejä kuin katsotaan ”yksityisen rahan” käyttävän PPP hankkeissa, ilman vastaavaa korkorasitusta.

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

Käsityksemme mukaan perusväylänpito on syytä pitää jatkossakin budjettirahoituksen piirissä. Nykyisiä MAL sopimuksia ja uusia vastaavia voidaan kehittää tähän rinnalle, jotta hyötyjä maksaa periaatetta voitaisiin soveltaa useammin ja helpommin.

Muiden sekä uusien mallien käyttö olisi hyvä rajata kehittämisinvestointeihin, jotka ovat kooltaan suuria ja toetuessaan aiheuttavat ongelmia muun väyläverkon kehittämisessä, mikäli lisärahoitusta ei ole saatavilla. Tai sitten ne syövät tulevien vuosien kehystä, kuten nyt useat samanaikaiset PPP hankkeet.

Koska valtion talouden kannalta velka on aina velkaa, tuli rahoitus mistä tahansa, on pyrittävä joko korkotason minimointiin tai kohdekohtaisiin rahoitusratkaisuihin. Tällöin voivat tulla kyseeseen jo mietityt mallit, jossa valtio rahoittaisi, ainakin osittain, omalla velkarahalla toimijaa, joka hankkisi loput markkinoilta. Tässä mallissa valtion rahoitusosuus voisi olla merkittäväkin, tuoden selkeitä korkosäästöjä.

Vastaavasti kohdekohtainen rahoitus osittain tai kokonaisuudessaan voisi olla hyväksyttävin tapa rahoittaa tarpeellisia suurinvestointeja. Tällöin noudatettaisiin sekä hyötyjä maksaa periaatetta sekä määräaikaisia maksuja tienkäytöstä kuitenkin ilman pysyviä tulleja / veroja.

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

Kaikki mallit, joiden avulla saadaan väyläinvestoinnit tehtyä tehokkaasti ja nopeasti hyödyntämään yhteiskuntaa ilman suurta korkorasitusta edesauttavat asiaa. Lisäksi, mikäli valtion väyläpolitiikka olisi riittävän pitkäjänteistä, olisi valtiolla paremmat mahdollisuudet saada EU:lta TEN verkkoihin tukea, jota nykyisellään on pystytty hyödyntämään vain heikosti.

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

Sinänsä väylämuodolla ei tässä ole merkitystä. Kyse on kuitenkin rahoituksesta ja sen toimivuudesta ja edullisuudesta.

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

Pitkäjänteisyyttä voidaan edistää parhaiten laatimalla useamman vuoden (yli 10 v) periaateohjelma verkon kehittämisestä, johon kaikki sitoutuvat. Tämähän on esitetty ehdotuksessa uudeksi maantielaiksi. Tulee kuitenkin varmistaa, että ohjelmassa pysytään ja hankkeet sekä korjausvelan torjunta sujuu sovitusti.

Tämä luo uskoa etenkin teollisuudelle ja parantaa investointihalukkuutta.

Hankkeiden rahoitusmallien tulisi tukea tätä tavoitetta.

Ystävällisin terveisin!

Destia Oy

Jouni Karjalainen

johtaja