

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista
TRE:6606/08.01.00/2017**Lisätietoja päätöksestä**

Johdon sihteeri Katri Naulo, puh. 040 801 6003,
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Valmistelijan yhteystiedot

Rakennuttamisjohtaja Milko Tietäväinen, puh.
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Liikenne- ja viestintäministeriön kyselyyn annetaan oheinen lausunto.

Perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on kirjeellään 11.9.2017 pyytänyt sidosryhmien näkemyksiä perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista 13.10.2017 mennessä.

Lausunnot

Alla Tampereen kaupungin näkemyksiä kysymyksiin:

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

- Väylien kunto on silloin riittävä, kun väylien kunto ei aseta rajoituksia väylän suunnitellulle liikenteelle tai vähennä väylälle asetettua muuta tavoitetta.

Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjaus-velan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?

- Liikenneverkon nykyinen kunto on monin paikoin huonompi kuin tavoite olisi mutta tilanne on vielä hallittavissa korjaavin toimin. Päälysteiden uraisuus ja tierakenteen puutteet huonontavat paikoin liikenteen turvallisuutta ja asettavat rajoituksia.
Korjausvelkaa tulisi vähentää.

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

-Korjausvelkaa tulisi vähentää koko tieverkon osalta mutta ratkaisut ovat erilaisia. Päätieverkon osalta korjausvelkaa tulisi

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

vähentää pitkäjänteisesti ja tavoitella kohtuullisella aikajaksolla väylän toiminnallisuuden parantamista. Kustannukset ovat suhteellisen suuret mutta lopputuloksena on palvelutason nostaminen. Alemman tieverkon osalta korjausvelan vähentäminen voisi perustua täsmäkorjauksiin, joilla korjataan pahimmat puutteet ja mutta korjaukset on kuitenkin ohjelmoitu pitkäjänteisesti niin, että samaa korjausta ei tarvitse toistaa jatkuvasti. Esimerkiksi vähänliikenteisen paikallistien pahimmat routa- tai painumavauriot tulisi korjata sen sijasta, että asetaan vain vauriosta varoitettava liikennemerkki. Vauriot yleensä pahenevat ja korjaaminen on entistä kalliimpaa siihen nähden, että korjaus tehtäisiin väylänpidon kannalta optimaikaan.

Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?

- Väylästä tulisi merkityksen perusteella päivittää tien kunnan tavoite ja minimitaso, ja ohjelmoida toimenpiteet, jolla väylä on aina vähintään minitasossa.

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

- Arvion mukaan hoidon ja ylläpidon kustannuksia on erittäin vaikeaa hillitä tai alentaa merkittävästi. On syytä varmistaa ensin, onko nykytilanteessa rahoituksen ongelma palvelutuotannon kalleudessa vai siinä, että rahoitusta on reaalitasolla leikattu suhteessa hoidettavan tiestön määrään ja laatuun sekä toisaalta tuottavuuden parantamisen mahdollisuuksiin.

Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti? Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?

- Vastauksena todetaan, että väylänpidon hoito ja ylläpito on valtion tiestön osalta kilpailutettu. On pohdittava, mikä tekee väylänpidon töihin tarjoamisen houkuttelevaksi alan yrityksille. Voidaan olettaa, että kireä markkinatilanne voi vähentää halua tarjota töitä, koska ansaintamahdollisuudet voivat olla rajalliset suhteessa väylänpidon kalliisiin kone- ja kalustoinvestointeihin. Miten erittäin kalliin kaluston työkanta voidaan varmistaa.

Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset? Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?

- Pitäisi pohtia enemmän nähdäänkö väylien kehittämisinvestoinnit myös taloudellisina investointeina, joilla on todellinen merkittävä hyöty yhteiskunnalle, vaikka hyöty ei välittömästi kohdistukaan väylänpitäjävirstolle taloudellisesti. Jos kehittämisinvestoinnin hyötykustannussuhde on esimerkiksi alle 1, mitkä ovat tällaisen hankkeen investointiperusteet. Jos kehittämisinvestoinnin hyötykustannus on yli 2, hyödyt ovat

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

väylän pitäjälle (valtio tai kunta) todennäköisesti taloudellisestikin merkittäviä. Tällöin hoito- ja ylläpitokustannukset eivät pitäisi olla todellinen ongelma. Sellaiset väylät tulisi harkita lopetettavaksi, joilla ei ole käyttöä tai korvaava reitti on helposti osoitettavissa.

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

- Liikennemääriltään suurien ja elinkeinoelän kannalta kriittisten väylien rahoitus tulee turvata periaatteessa kaikissa oloissa. Muilla väylillä priorisointi on mahdollista

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

- Tampereen kaupunki arvioi, että väylien rahoittamisessa budjettirahoitus on lähtökohtaisesti toimiva, kun otetaan huomioon, että varsinkin kehittämisinvestoinneissa rahoituksen sitovuus perustuu ensisijaisesti hankkeen kokonaisbudjettiin vuosirahoituksen sijasta. Vuosirahoitusmalli isoissa hankkeissa voi johtaa epätarkoituksenmukaisiin ja kustannuksia lisääviin ratkaisuihin. Perusväylänpidossa vuosibudjetointi voi olla aivan toimiva ratkaisu.

5) Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tuli-si ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?

- Isoihin hankkeisiin elinkaarimalli voi olla aina mukana harkittaessa toteutustapaa. Tällä tavalla voidaan kiireelliseksi arvioitu hanke käynnistää rahoitusmielessä nopeasti. Myös hankekohtainen lainarahoitus (esimerkiksi Euroopan investointipankki) tulee olla mukana arvioinnissa.

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

- Tampereen kaupungilla ei ole tähän erityistä lausuttavaa.

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

- Tampereen kaupungilla ei ole tähän erityistä lausuttavaa.

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

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

- Vastauksena todetaan, että poliittisesti laajan hyväksynnän saava, objektiivinen pitkän aikavälin suunnitelma rahoituksen kohdistamisesta eri väylänpidon teemoihin voisi lisätä pitkäjänteisyyttä. Ohjelmoinnissa tulisi korostua toimenpiteiden vaikuttavuus suhteessa panokseen.

Tiedoksi

Milko Tietäväinen, Mikko Nurminen, Ilpo Pyymäki,
kirjaamo(at)vm.fi,kati.jussila[at]lvm.fi

Allekirjoitus

Apulaispormestari Aleks Jäntti

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§ 2

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhalti-jayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)