

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

## **Sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

Parlamentaarinen liikenneverkkotyöryhmä on pyytänyt lausuntoja useilta eri tahoilta kysymyksistä koskien mm. väylien kuntoa, perusväylänpitoa ja sen tasoa, kehittämisinvestointeja ja väylänpidon rahoitusmalleja. Lausuntoja saatiin yhteensä 39 kappaletta.

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

Elinkeinoelämän edustajat katsoivat, että lähtökohtaisesti liikenneverkon tulee jatkossa olla aina siinä kunnossa, että sille suunnitellut nopeus- ja painokriteerit voidaan pitää voimassa ilman erillisiä rajoituksia. Tämä mahdollistaisi kuljetusketjujen suunnittelun ja toimivuuden ja näin helpottaa sekä ihmisten liikkumista, että yritysten toimintaa. Toisena kriteerinä verkon kuntoon liittyen korostettiin sen turvallisuutta. SAK ry katsoi, että runkoverkko ja sen korkeampi palvelutaso tulee määritellä poliittisessa päätöksenteossa. Runkoverkolla ei pidä sallia esimerkiksi painorajoitettuja siltoja tai huonon kunnan vuoksi alennettuja nopeusrajoituksia.

Elinkeinoelämän edustajien keskuudessa myös nähtiin, että teiden päällysteiden ja rakenteellisen kunnan on oltava sellainen, että kuljetukset hoituvat ennakoitavalla nopeustasolla mahdollisimman laajasti. Kuljetusaika ja ennakoitavuus vaikuttavat tarvittavaan kalustomäärään ja sitä kautta kuljetuskustannuksiin ja yritysten kilpailukykyyn.

Maakunnissa nähtiin, että liikenneverkon alueelliset erot tulee huomioida. Olennaisia liikenneväylien kuntoa tarkasteltaessa ovat elinkeinoelämän kuljetustarpeet sekä työmatkaliikenteen tarpeet ja niiden huomioiminen. Maakuntien lausunnoissa myös nostettiin esiin tärkeimpien matka- ja kuljetusketjujen sekä niiden kehittämistarpeiden tunnistaminen.

Esimerkiksi Pohjois-Savon liitto katsoi, että on harkittava, onko väylien palvelutaso määriteltävä lainsäädännössä. Lisäksi useat tahot katsoivat, että määrittely voidaan tehdä esim. tavaraliikenneketjuittain.

Tampereen kaupunki näki, että väylien kunto on silloin riittävä, kun väylien kunto ei aseta rajoituksia väylän suunnitellulle liikenteelle tai vähennä väylälle asetettua muuta tavoitetta. Helsingin kaupungin lausunnon mukaan liikenneväylien riittävän palvelutason määrittelyssä on tunnistettava ja huomioitava eri käyttäjäryhmien erilaiset tarpeet eri väylillä. Lisäksi olisi arvioitava kuhunkin tavoitetasoon sisältyvät riskit ja riskien toteutumisesta mahdollisesti aiheutuvat kustannukset. Jos korjausvelan päätteään antaa kasvaa entisestään, on päätös tehtävä tietoisesti riskit tunnistaen ja niihin varautuen.

Varsinais-Suomen liitto katsoi, että liikenneverkon nykykunto ja sen alueelliset erot eri maakunnissa ja maakuntien sisällä tulee huomioida valtakunnallisessa sekä sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä).

## **Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?**

Lähes kaikki vastaajat katsoivat, että liikenneverkon (sekä tie- että rautatieverkon) nykyinen kunto ei ole hyväksyttävällä tasolla. Tämä näkyy mm. reikinä, urautumisena, halkeiluna, kuivatusongelmina, routavaurioina ja siltojen painorajoituksina. Ainoastaan työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) sekä Logistiikkayritysten liitto ry katsoivat, että nykyisellään tieverkon taso on tyydyttävä. Pyöräliiton mukaan tieverkon kunto Suomessa on hyväksyttävällä tasolla.

Lausunnonantajat olivat yleisesti ottaen sitä mieltä, että korjausvelkaa tulisi vähentää. Osassa lausunnoista toisaalta korostettiin sitä, että korjausvelan ei saisi enää antaa kasvaa. Joidenkin lausunnonantajien keskuudessa katsottiin, että pidemmällä aikavälillä korjausvelasta tulisi päästä eroon kokonaisuudessaan. Erityisesti nähtiin, että alemman asteisen tieverkon kunto on heikentynyt merkittävästi. Lisäksi yleinen mielipide oli se, että rahoituksen pysyessä entisellä tasollaan, korjausvelan kasvu on väistämätöntä.

Valtiovarainministeriö (VM) katsoi, että korjausvelkaa voi vähentää osittain alentamalla joidenkin vähäliikenteisten väylien tavoite kuntotasoa. Mutta vaikka korjausvelan voi monin paikoin antaa jopa kasvaa vähäliikenteisillä väylillä, ei kasvun tulisi olla hallitsematonta.

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

Yleisesti nähtiin, että korjausvelan rahoituksen kohdentamisessa olennaista on huolehtia elinkeinoelämän edellytyksistä sekä työssäkäyntialueiden liikenteen toimivuudesta.

Maakunnissa katsottiin, että on oleellista, että lisärahoituksella poistetaan korjausvelka ensisijaisesti vilkasliikenteisimmältä elinkeinoelämän kannalta keskeiseltä väyläverkolta. Nähtiin kuitenkin olevan tärkeää, että korjausvelan kasvu myös muulla verkolla hidastuu. Tavoitteena tulee olla, että korjausvelka vähenee ja pidemmällä aikavälillä poistuu. Näiden väylien lisäksi maaseudun/alempiasteisen tieverkon (esim. seutu- ja yhdystiet) katsottiin olevan mm. puutavarakuljetusten sekä koululais- ja palveluliikenteen kannalta tärkeitä ja erityisesti liukkauden torjunnan korostuvan kyseisillä väylillä. Muutamat maakunnat huomauttivat lisäksi, ettei matkailun ja kevyen liikenteen tarpeita sovi unohtaa.

Tärkeää usean vastaajan mukaan (eri vastaajaryhmistä) on, että korjausvelkaa tulee pienentää systemaattisesti sitä varten laaditulla pitkäjärjestyksellä ohjelmalla. Mm. Kuntaliitto kannattaa vahvasti maantielakiluonnokseen sisällynyttä esitystä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen rahoitus- ja toimenpideohjelmasta 12 vuodeksi. Tämä olisi keskeinen väline, jolla voitaisiin pitkäjärjenteistä liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ja myös perusväylänpitoa ja korjausvelan hoitoa.

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. Tieverkon sivukaltevuuspuutteet ovat turvallisuusriski ja heikentävät tie-rakennetta. Ennakoiva kunnossapito tulisi ottaa käyttöön koko väyläverkolla.

Liikennevirasto huomautti myös, että tärkeää on varmistaa väylän toimivuuden kannalta tärkeimpien rakenteiden ja laitteiden toimivuus, kuten sillat, ratojen vaihteet ja turvalaitteet, vesiväylien turvalaitteet ja kanavien sulut.

Esimerkiksi Tieyhdistys katsoi, että priorisointina korjaukset pitäisi kohdistaa ensin ennakoivasti vielä kunnossa oleviin tiestön osiin.

Elinkeinoelämän edustajat näkivät, että korjausvelkaa pitäisi lähteä vähentämään reitillisistä pullonkauloista kuten silloista. Lisäksi kuljetusketjujen sujuvuudelle tulisi antaa huomiota.

Korjausvelan pienentämisen todettiin myös joissain lausunnoissa vähentävän vuosittaisia ylläpitokustannuksia.

### **Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?**

Maakuntien yleinen näkökulma oli, että rahoituksen kohdentamisen pohjalle tulisi arvioida entistä laajemmin ja monipuolisemmin suunniteltujen hankkeiden vaikutukset; saavutetut hyödyt suhteessa hankkeen kustannuksiin ottaen huomioon asiakastarpeet erityisesti elinkeinoelämän osalta ja huomioiden alueiden ja yhdyskuntien muutosten kannalta tärkeät parannustoimenpiteet.

Useiden vastaajien keskuudessa oltiin sitä mieltä, että rahoituksen taso tulisi jatkossa saada sellaiseksi, että korjausvelka saataisiin pieneneväksi vuosi vuodelta. Lisäksi pitkäjänteisyyttä peräänkuulutettiin maininnalla, että perusväylänpidon rahoituksen tasosta on saatava yli hallituskausien ulottuva ratkaisu, jotta korjausvelkaa voitaisiin vähentää pitkäjänteisesti ja nykyistä suunnitelmallisemmin. Mm. Keskuskauppakamarin lausunnon mukaan korjausvelan vähentämistä auttaisi se, että perusväylänpidon rahoitukselle olisi pitkäjänteisempi, mielellään useamman vaalikauden kattava rahoitussuunnitelma.

Maakunnissa, elinkeinoelämän edustajien keskuudessa sekä valtiovarainministeriössä nähtiin, että kohdentaminen tulee tapahtua elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioiden. Rahoituksen kohdentamisessa tulee tunnistaa alueelliset erot liikennevirroissa. Kohdentaminen ei voi perustua pelkästään liikennemääriin vaan tarkastelussa tulee olla mukana myös liikennetyypit.

Useampi elinkeinoelämän edustaja katsoi, että väylärahoituksen kohdentamisessa elinkeinoelämän tarpeita vastaavasti oleellista on elinkeinoelämän ja viranomaisten yhteistyö.

Varsinais-Suomen liitto näki, että rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä valtakunnallisessa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) asetettujen tavoitteiden kautta; mitä kehittämistoimenpiteitä ja kuinka paljon rahoitusta tarvitaan, jotta saavutetaan asetetut, myös päästöjä koskevat tavoitteet.

Pyöräliiton lausunnon mukaan väylärahoitusta tulisi ohjata enemmän ratoihin, pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteeseen. Valtion talouden näkökulmasta tämä olisi erittäin positiivinen sijoitusmalli, sillä jos liikennettä saadaan ohjautumaan enemmän radoille ja pyöräteille, niin väyläverkon ylläpidon kokonaiskustannukset vähenevät. Perusväylänpidon rahoitus tulisi määritellä laajempien liikennejärjestelmätavoitteiden pohjalta.

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

Pitkällä aikavälillä tarkasteltuna maakunnissa katsottiin, että väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia sekä väylien käytöstä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä voidaan hillitä tiiviillä maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen yhteistyöllä. Varsinais-Suomen liitto korosti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tärkeyttä.

Väylänpidon ja hoidon kustannuksia (ja niiden kasvua) voidaan pitkällä tähtäimellä hillitä, jos esimerkiksi liikennemääriä ja -suoritteita saadaan vähennettyä. Pohjanmaan liiton mukaan tämä edellyttää joukkoliikenteen suosion huomattavaa lisäämistä ja sen edistämistä (suosimista) etenkin pitkällä ja keskipitkillä matkoilla. Lisäksi raskaan liikenteen siirtäminen vesiväylille ja raiteille nousi esiin.

Rakennusyritykset näkivät, että ylläpitotoimenpiteiden valintaan ja niiden määrittelyyn tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota; omaisuudenhoitotapa tulisi olla kestävä kehityksen mukainen – käyttöön tulisi ottaa oikeat, kestävät toimenpiteet. Liikennevirasto näki, että urakointimalleja kehittämällä, digitalisaatiota hyödyntämällä, osaamista lisäämällä sekä tuote- ja materiaalikehitykseen panostamalla väylänpitoa voidaan kehittää entistä tehokkaammaksi.

Valtiovarainministeriö huomautti, että pitkäjänteisellä suunnittelulla väyläverkon tulevista investointitarpeista, jossa otetaan huomioon mahdolliset toimintaympäristön muutokset, voidaan keskittyä keskeisiin investointikohteisiin ja näin välttää ns. hukkainvestointeja.

Helsingin kaupungin ja osittain myös Tampereen kaupungin lausuntojen mukaan perusväylänpidon tehokkuutta on kuitenkin mahdollista lisätä parantamalla toiminnan logistiikkaa ja kehittämällä hankintatapoja. Väylänpidossa olisi myös huomioitava toimintaympäristön muutoksiin varautuminen. Ilmastonmuutoksen aiheuttamien riskien lisääntyessä on tuettava liikenneverkon toimintavarmuutta. Myös käyttäjien odotukset liikenneväylien toimivuuden, liikennejärjestelyjen, työmaiden keston tai työturvallisuuden osalta ovat kasvaneet jatkuvasti. Väylänpidon tehokkuuteen on siten panostettava entistä enemmän.

### **Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti?**

Yleisesti ottaen väylänpidon palvelumarkkinoiden katsottiin toimivan melko, ellei hyvin, tehokkaasti. Kilpailutuksessa tulee hinnan lisäksi huomioida laatutekijät, ja tähän liittyen useat lausunnonantajat antoivatkin yksityiskohtaisempia huomioita. Esim. päivittäisessä kunnossapidossa tienpitäjän laadunvalvonnan katsottiin olevan usein puutteellista. Tiestön hoidon alueurakat ja ratojen kunnossapitourakat tulisi olla aitoja laatuvarustuu-urakoita.

Lisäksi kilpailutuksessa nähtiin, että hankintamenettelyä tulisi kehittää. Elinkeinoelämän edustajat sekä Liikennevirasto katsoivat, että on tilanteita, joissa tarjoajia ei ole paljon eikä täten kilpailu välttämättä aitoa. Pk-yritysten pääsyä markkinoille tulisi kehittää, tähän liittyen Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) lausuikin pk-yritysten todenneen, että urakoiden valvontaa tulisi kehittää.

Merkittävänä parannusehdotuksena esitettiin, että merkittävä osa seuraavan vuoden päällystysurakoiden kilpailuttamisesta käynnistettäisiin hyvissä ajoin edellisen vuoden aikana. Lisäksi katsottiin, että tarjouskilpailuissa ja sopimuksissa tulee määrittellä vaadittava palvelutaso, ei sitä miten palvelutuottaja tavoitteet saavuttaa, ja täten jättää tilaa innovaatiolle.

Rakennusyritykset korostivat, että hankkeiden suunnittelussa olisi myös huomioitava elinkaarikustannukset, eikä ainoastaan nopein tie poistaa akuuttiluonteinen ongelma. Tämä korostuu etenkin päällysteissä, joissa nykyään suositaan paljon uusiomenetelmiä. Pitkäjänteisiä ratkaisuja korostivat myös elinkeinoelämän edustajat, joiden mukaan hyvä keino väylänpidon tehostamisessa ja kustannusten hillinnässä on ennakoivan kunnossapidon lisäksi väyläomaisuuden hallinta ja sen kehittäminen. Pitkäjänteinen rahoitus varmistaa, että kunnostuskohteille voidaan valita elinkaarinäkökulmasta tehokkain toimenpide eikä jouduta rahoituksen puutteessa turvautumaan väliaikaisiin hätäratkaisuihin (kuten paikkauksiin).

Jatkossa väylänpidon tuottavuutta katsottiin voitavan pyrkiä parantamaan kehittämällä uusia toimintamalleja, menetelmiä ja teknisiä ratkaisuja esimerkiksi kannustamalla toimijoita innovatiivisuuteen ja

kehittämällä hankintamenetelmiä. Lisäksi tehokkuutta väylänpitoon voisi hakea digitalisaatiosta ja toimintatapojen kehittämistä. Digitalisaation avulla voidaan kehittää erilaisia tiedontuotantomenetelmiä, joiden avulla pystyttäisiin entistä paremmin keräämään ajantasaista tietoa tieverkon korjaus- ja ylläpitotarpeista.

Tehokkuutta pitkällä tähtäimellä saataisiin myös pitkällä hoito- ja kunnossapitosopimuksilla. Pyöräliiton mukaan ruuhkamaksut ovat merkittävä tekijä väylien hoidon ja ylläpidon kustannusten hillitsemisessä.

### **Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?**

Maakuntauudistuksen myötä väylänpidon vastuiden siirtyessä maakunnille, väylänpidon tehokkuutta katsottiin voitavan tehostaa paikallistuntemuksella tärkeisiin kohteisiin. Varsinkin maakuntaliitoissa katsottiin, että vastuun siirtyessä suuremmissa määriin paikallisolosuhteet paremmin tunteville maakunnille, investointeja pystytään sujuvammin ja nopeammin kohdentamaan mm. maakunnan elinkeinoelämän ja asukkaiden kannalta tärkeisiin kohteisiin.

Rakennusyrityksissä katsottiin, että väylänpidon siirtyessä maakuntatasolle on riskinä se, että väylänpidon yhtenäisyys valtakunnallisesti kärsii. Maantielain uudistuksen luonnoksessa YIT katsoi, että tämä on kuitenkin hyvin suunniteltu hoidettavaksi sopimuksellisesti valtion ja maakuntien välillä. Kuitenkin on olemassa riski siitä, että tilaajien toimintatavat, toimintatahot sekä vaatimukset eriytyvät. Myös Liikennevirasto katsoi, että maakuntauudistus voi heikentää toiminnan yhtenäisyyttä ja tehokkuutta ja johtaa alueelliseen eriarvoisuuteen. Myös EK ja SAK mainitsivat maakuntauudistuksen myötä nousevat kustannukset ja tehottomuuden riskinä.

Lisäksi niin Liikennevirasto kuin muutama muukin lausunnonantaja mainitsi, että ilmastonmuutos lisää kustannuksia, digitalisaatio tehostaa toimintaa ja kaupungistuminen luo tarvetta infran kehittämälle. Varsinkin digitalisaation myötä lisääntyvän datan nähtiin luovan mahdollisuuksia väylänpidon tehostamiseen. Tieyhdistys näki, että näihin tulevaisuuden haasteisiin pitäisi vastata lisäämällä alan kehittämistä, tutkimusta ja osaamista.

### **Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset?**

Kehittämisinvestoinneilla pitää pystyä vaikuttamaan myös eri kulkumuotojen kulkutapaosuuksiin. Eriytisesti raskaan liikenteen osalta kuljetuksia tulee saada kehittämisinvestoinneilla nykyistä enemmän raiteille ja vesiteille.

Elinkeinoelämän edustajien keskuudessa katsottiin, että uusien laajempien ja isoja panostuksia vaativien investointien suhteen tulee olla pidättyväinen, ellei ole selvää näyttöä niiden hyödyistä talouteen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Ylipäättään kokonaistaloudellinen tarkastelu investointeja suunniteltaessa nousi esiin useassa lausunnossa. Lähtökohta liikenneverkon ylläpidossa ja kehittämisessä tulee olla se, että kaikki hankkeet perustuvat läpinäkyviin ja kriittistä tarkastelua kestäviin kansantaloudellisiin kannattavuuslaskelmiin.

Mm. ympäristöministeriö (YM) ja useat maakunnat katsoivat, että kaupunkiseuduilla tulee tukea kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

### **Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?**

Yleisesti eri maakunnissa, Liikennevirastossa sekä myös muiden lausunnonantajien keskuudessa nähtiin, että vähäliikenteisistä teistä voidaan luopua, jos niillä ei ole laajaa liikenteellistä merkitystä.

Maanteitä voidaan siirtää kuntien vastuulle ja kehittää osana katuverkkoa, jos alueiden maankäytön kehittäminen sitä edellyttää ja vähäliikenteisimmät tiet voidaan muuttaa yksityisteiksi. Tämän tosin nähtiin usean tahon toimesta vaativan yksityisteiden valtionavun huomattavaa nostamista. Joissain maakunnissa katsottiin myös, että myös kaupunkiseudulla voitaisiin luopua osasta kevyenliikenteen väylistä ja siirtää ne kuntien ja kaupunkien vastuulle.

Valtiovarainministeriö lausui, että vähäliikenteisistä väylistä, joille on olemassa vaihtoehtoisia liikennöintiväyliä ja joilla ei ole olennaista merkitystä sijaintialueensa liikenteellisen saavutettavuuden tai liikenneverkon kokonaistoimivuuden kannalta, voisi olla mahdollista luopua.

Tieyhdistys tosin katsoi, että lähtökohtaisesti valtion ei pitäisi luopua mistään verkon osasta varsinkin, jos tällä tarkoitetaan teiden muuttamista yksityisteiksi. Tiemäisten yksityisteiden ja hiljaisten maanteiden osalta voidaan tehdä rajanvetoa; myös kaupunkien läheisyydessä joidenkin teiden muuttamista kaduiksi voidaan pohtia.

Jotkin maakunnat katsoivat, että luopumisen sijaa tulisi etsiä keinoja kunnossapidon tehostamiseen ja oikeaan ajoitukseen. Nähtiin, että jotain osaa valtion verkosta ei voida vain jättää hoitamatta. Myös Destia Oy katsoi, että verkkoa ei voi karsia, ellei tilalle oteta korvaavaa yhteyttä.

Vastahakoisuutta esitti myös SKAL ry, joka katsoi, että valtion infraverkko on tyypillinen julkishyödyke, jonka osastakaan luopuminen aiheuttaa enemmän riskejä kuin tuo hyötyjä.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että liikenneverkon luopumisesta tulisi päättää valtakunnallisessa ja sitä tarkentavassa maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (vrt. uusi lakiesitys liikennejärjestelmästä ja maanteistä) huomioiden suunnitelmia ohjaavat tavoitteet ja arvioiden muutoksista aiheutuvat vaikutukset. Monet lausunnonantajat ylipäättään katsoivat, että väyläverkon jostain osasta luopuminen edellyttää perusteellista arviota ja keskustelua suoraan verkon käyttäjien kanssa ennen päätöksentekoa.

Pyöräliiton näkemyksen mukaan valtio voisi luopua kaupunkien keskustojen läheisyydessä olevista tai sinne johtavista teistä.

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

Monet maakunnat katsoivat, että lisäksi erityinen painoarvo tulisi antaa alueellisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeimmille kohteille. Muita painopisteitä ovat rajaliikenne, tie- ja raideyhteydet valtakunnan rajalle ja merisatamiin, jotka ovat tärkeitä saavutettavuuden kannalta. Mm. Pohjanmaan liitto näki, että käytettävissä oleva raha tulee priorisoida väyläverkostolle liikennemäärien ja liikennesuoritteiden suhteessa.

Lisäksi maakunnat katsoivat, että priorisointi tulisi kohdistaa koko liikennejärjestelmän kannalta tärkeisiin kohteisiin, tässä valtakunnallinen ja maakunnallinen suunnitelma auttaa.

Satakuntaliitto katsoi, että priorisoinnin järkevä lähtökohta on erilaiset liikennetarpeet, kuten esimerkiksi: teollisuus eri lajeineen, ulkomaanyhteydet pääkeskuksista, työmatka- ja asiointiliikenne työssäkäyntialueilla jne. Näistä muodostuu tietynlaisia kokonaisuuksia, kuten vaikka metsäteollisuudessa puun korjuun edellyttämät yhteydet, runkokuljetukset puuterminaalien, tehtaiden ja vientisatamien välillä sekä vientisatamat meriväylälineen.

Savon liitto totesi, että kehittämisrahoitusta tulee kohdentaa koko liikennejärjestelmän ja erityisesti vientiteollisuuden kannalta tärkeimpiin matka- ja tavaraketjujen pullonkauloihin. Tietyissä maakuntien

lausunnoissa esitettiin myös spesifejä maakunnan kannalta tärkeitä hankkeita, joihin heidän alueellaan tulisi keskittyä. Etelä-Karjalan liitto katsoi, että maakunnat voivat priorisoida maakuntien kannalta tärkeimmät hankkeet.

Elinkeinoelämän edustajien keskuudessa yleinen näkökulma oli myös, että rahoitusta tulisi priorisoida elinkeinoelämän kuljetusten määrän ja arvon perusteella sen sijaan, että tarkastellaan pelkästään verkon liikennemäärää. Tähän liittyen mainittiin, että tietyn verkon osan keskimääräinen vuorokausiliikenne ei anna oikeaa kuvaa sen tärkeydestä elinkeinoelämälle. Keskuskauppakamarin mukaan jatkossa olisi hyvä ottaa käyttöön pitkäjänteinen, elinkeinoelämän ja vientiteollisuuden logistiset tarpeet huomioiva liikenneohjelma.

Hankkeiden priorisointi tuli monissa lausunnoissa perustua hyötykustannusanalyysiin, jota joissain lausunnoissa haluttiin laajennettavan koskemaan myös esim. aluetaloudellisia vaikutuksia. YIT:llä oli priorisointiin useita seikkaperäisiä ehdotuksia: Viherhoidon tason alentaminen tekijöiden osalta, esimerkiksi moninkertaiset niitot, jotka eivät vaikuta liikenneturvallisuuteen eivätkä tienkäyttäjään muuten merkittävästi (raivaukset pitää hoitaa), alemman hoitoluokan (3 luokka) laatutason alentaminen, määrärahojen keskittäminen sinne missä liikennesuoritteita paljon, sorateiden laatuvaatimusten arviointi vähäisen liikennemäärän tiestöllä. mm. suolankäytön vähentäminen pölyämisessä, kunnossapitourakoiden työnjohdon ja kaluston määrrien lukitseminen tilaajan puolelta jo tarjouspyynnöissä lisää kustannuksia sekä heikentää alan kehittymismahdollisuuksia, alemman luokan (2 ja 3 luokan) yöajan laatutason lievennykset, pois lukien ammattikuljettajien erikoisreitit mm. teollisuusalueilla.

NCC Industry Oy:n mukaan rahoitus tulisi kohdentaa ensisijaisesti liikennemäärän ja kuljetussuoritteiden perusteella. Päätieverkko tulee olla tärkein priorisointikohde, mutta myös alempi verkko tulisi pitää tyydyttävässä kunnossa – keinovalikoimaa tulisi miettiä tarkoin lähtökohdasta mikä toimenpide ajaa asiansa ja mikä ei. Tulisi olla varaa tehdä sellaisia korjauksia, jotka parantavat tiestön pitkäikäisyyttä.

Useat tahot mainitsivat tässä yhteydessä, että perusväylänpitoa ja liikenneverkon kehittämistä ei tule laittaa vastakkain ja että ensisijaisesti olemassa olevan verkon kunnosta tulee huolehtia. MTK ry näki myös, että liikenneverkossa ei tule asettaa vastakkain esimerkiksi kaupunkeja ja maaseutuja. Lisäksi useasti katsottiin, että mihin tahansa kehittämishankkeeseen ryhdytään, tulee sen olla kokonaistaloudellisesti tarkasteltuna positiivinen.

Suomen Varustamot ry näki, että perusväylänpidon rahoituksessa tulisi priorisoida 1) liikenneturvallisuus, 2) kuljetusten sujuvuus ja kustannustehokkuus sekä 3) ympäristöystävällisyys. Lisäksi heidän lausunnossaan oli usean sivun verran tekstiä vesiväylähankkeista ja niiden tärkeydestä, kuin myös Satamaliitto ry:n lausunnossa.

Pyöräliiton lausunnon mukaan rahoituksen priorisoinnin perusteena tulee pitää henkilöliikenteen osalta vähäpäästöisyyttä, kansanterveyttä, turvallisuutta ja väyläverkon ylläpitokustannusten laskua.

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

Talousarviorahoitusta pidetään lausunnonantajien mukaan pääasiallisena liikenneverkon rahoitusmallina. Toisaalta pidetään luonnollisena, että liikenteen rahoitustarpeita tarkastellaan rinnakkain valtion muiden menojen kanssa (VM, Veronmaksajien Keskusliitto, Öljy- ja biopolttoaineala ry), toisaalta esitettiin, että liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista (Rakennusteollisuus RT ry) tai että liikenteelle tarvitaan oma kehysmenettely (Kuntaliitto).

Pirkanmaan liitto näki, että pidemmän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelma tai -strategia investointikoreineen tarvitaan erityisesti isoille kehittämisinvestoinneille, jolloin ne tulee irrottaa vuotuisesta valtion budjetista.

VM pitää nykyisen talousarviorahoitusmallin etuina demokraattista päätöksentekoa, rahoituksen tehokasta kohdentumista ja rahoituksen edullisuutta. Keskuskauppakamari piti tärkeänä lähtökohtana sitä, että liikenteen rahoitus on lähtökohtaisesti valtion budjetista ja väylät (kunta- ja yksityisteitä lukuun ottamatta) valtion hallinnassa ja ohjauksessa.

Lähes kaikissa lausunnoissa esitettiin talousarviorahoitusmallin kehittämistarpeita. Talousarviorahoituksen suurimpana kehittämistarpeena lausunnoissa nähtiin pitkäjänteisyyden puute. Tähän esitettiin ratkaisuksi 10-12 vuodeksi tehtävää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Varsinais-Suomen liitto, Pohjanmaan liitto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, TEM, YM, Liikennevirasto, Kuntaliitto, NCC, Metsäteollisuus, Logistiikkayritysten liitto, RT, EK, SKAL, Teknologiateollisuus, MTK, Suomen satamaliitto, SAK, VM). Osassa lausuntoja esitettiin, että suunnitelmassa tulisi ottaa kantaa myös rahoitukseen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi mainittiin tarpeelliseksi pidemmän aikavälin visio ja joustavat reagointimahdollisuudet äkillisiin investointitarpeisiin esimerkiksi jättämällä kehukseen 10-20 prosentin kohdentamaton osuus. Destia nosti esille, että talousarviorahoitettuja hankkeita ei saada tuotettua tehokkaasti, mutta perusväylänpito on syytä pitää jatkosakin budjettirahoituksen piirissä.

Pitkäjänteisyyden puuttumisen lisäksi lausunnoissa kiinnitettiin huomiota talousarviorahoituksen kohdentumiseen. Rahoituksen tulisi perustua valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja todelliseen tarpeeseen (Varsinais-Suomen liitto, Pohjanmaan liitto, Pirkanmaan liitto). Talousarviorahoituksen nähtiin suosivan isoja hankkeita pienten ja keskisuurten hankkeiden sekä pyöräteiden kustannuksella (Pohjanmaan liitto, Pirkanmaan liitto, Pyöräliitto). Pirkanmaan liitto, Helsingin kaupunki ja EK korostivat MAL-sopimusten tärkeyttä. SAK korosti runkoverkon priorisoinnin tärkeyttä ja erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia ja kasvukeskuksia. Tampereen kaupunkiseutu korosti resurssien suuntaamista sinne, missä on väestön ja elinkeinoelämän painopisteet.

Talousarviorahoituksen riittämättömyyteen esitettiin konkreettisiksi ratkaisuksi liikenteeltä kerättävien verotulojen korvamerkintää (mm. NCC, Etelä-Karjalan liitto, Pirkanmaan liitto). Toisaalta nostettiin esille tieliikenteen korkea verotus ja todettiin, ettei sitä saa kasvattaa (Veronmaksajien keskusliitto, MTK).

Talousarviorahoitusmallin kehittämistarpeista mainittiin valtuusmenettelyn joustamattomuus (Liikennevirasto) ja perusväylänpidon kustannusten nousuun varautuminen (Varsinais-Suomen liitto, Liikennevirasto), johon Liikennevirasto esitti ratkaisuna osan perusväylänpidon rahoituksen sitomista indeksiin. VM nosti esille talousarviorahoituksen kehittämisen osalta sen, että investoinneista päätettäessä tuotaisiin esille myös hankkeen ylläpitokustannukset.

Varsinais-Suomen liiton ja Helsingin kaupungin mukaan tulisi siirtyä pääomabudjettiin eli erotella budjetoinnissa toisistaan käyttötalous ja pääomatalous. Liikennevirasto ehdotti pääomabudjetoinnin selvittämistä. Suomen Yrittäjät totesi pääomabudjetoinnista, että sillä saattaisi olla myös laajempaa merkitystä, minkä vuoksi mallia on syytä arvioida kriittisesti.

SAK:n mukaan talousarviorahoitusmallia tulisi kehittää kohti kokonaisrahoitusmallia, jossa Liikennevirastolle myönnetään koko investointivaltuus hankkeen toteutusajalle. Myös Destian mukaan tämä mahdollistaisi hankkeiden mahdollisimman tehokkaan toteutuksen.

Pirkanmaan liitto esitti, että suunnittelurahoitus tulisi varata erikseen valtakunnallisesti merkittävälle hankkeille eikä sitoa sitä hankerahoituspäätökseen.

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

Lausunnoissa esitettiin tarkasteltavaksi sekä nykyisin käytössä olevia rahoitusmalleja sekä aikaisemmin esillä olleita malleja, joita ei ole otettu käyttöön. Liikennevirasto toivoi tarkasteltavaksi erityisesti malleja, joilla on vaikutusta valtion kokonaiskustannuksiin ja ajoitukseen ja jotka toisivat uutta rahaa. Destian mukaan on pyrittävä joko korkotason minimointiin tai kohdekohtaisiin rahoitusratkaisuihin. Rahoitusmalleja kehitettäessä toivottiin kiinnitettävän huomiota siihen, etteivät ne heikennä yritysten kilpailukykyä (Teknologiateollisuus, Metsäteollisuus, EK). Suomen Satamaliitto toivoi valtion rahoitusmalleihin joustavuutta.

Uusista malleista eniten lausunnoissa käsiteltiin käyttäjämaksuja (liikenteen hinnoittelua). Useissa lausunnoissa käyttäjiltä perittävät maksut nähtiin varteenotettavana vaihtoehtona liikenneverkon rahoittamisessa (YM, Liikennevirasto Varsinais-Suomen liitto, SKAL, SAK, Pyöräliitto) ja niistä esitettiin erilaisia variaatioita. Rahoituksen lisäksi niillä nähtiin olevan linkki päästövähennysvelvoitteen toteuttamiseen. SAK:n mukaan valtakunnallinen tienkäyttömaksujärjestelmä olisiärkevin malli, jos talousarviorahoituksesta siirrytään käyttäjämaksuihin.

Kaupunkiseutujen alueellisten tienkäyttömaksujen mahdollistamista ja tarkastelua kannatettiin muutamissa lausunnoissa (SAK, Kuntaliitto, Teknologiateollisuus, Varsinais-Suomen liitto, Helsingin kaupunki, Pyöräliitto). SAK:n mukaan valtion tulisi tarjota ruuhkamaksut käyttöön ottaville seuduille infrastruktuuri-investointipaketti. Osassa lausunnoissa esitettiin tieverkon käyttäjämaksuja joidenkin osien osalta ja/tai väliaikaisesti (NCC, Destia, Satakuntaliitto). Satakuntaliitto ja Pirkanmaan liitto näkivät ruuhkamaksut ja moottoritiemaksut keinona liikenteen ohjauksessa, ei perusväylänpidon rahoituksessa. Keskuskauppakamari pitää alueellisia maksuja haitallisina kaupunkiseutujen elinvoiman kannalta.

Varsinais-Suomen liitto piti aikaperusteista maksua eli ns. vinjettiä sekä henkilö- että kuorma-autoille mahdollisena vaihtoehtona. MTK kohdistaisi vinjetin ulkomaisille kuljetusyrityksille, ja Metsäteollisuus vastustaa raskaan liikenteen tiemaksuja.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry vastusti uusia liikenteeseen kohdistettavia maksuja. Keskuskauppakamari korosti, etteivät liikenteen rahoitusmallit saa lisätä yritysten logistiikkakustannuksia, ja mahdolliset kilometripohjaiset tienkäyttömaksut sisältäisivät riskin kustannusten noususta ja korjausvelan kasvusta vähäliikenteisillä väylillä. Suomen Varustamot ry:n mukaan liikenteen hinnoittelua pohdittaessa on huomioitava Suomen syrjäisestä sijainnista johtuvat korkeat logistiset kustannukset sekä Suomen erityisolosuhteet. Suomen Yrittäjien ja Pohjois-Savon liiton mukaan tienkäyttömaksut vinjettiä lukuun ottamatta ovat ajankohtaisia vasta liikenteen sähköistyttyä nykyistä pidemmälle. Lapin liitto vastusti suoritepohjaisia maksuja pitkien etäisyyksien ja joukkoliikenneyhteyksien puuttumisen takia, ja myös MTK:n mukaan tienkäyttömaksut ovat mahdollisia vain alueilla, joissa on paljon väestöä.

Sisäisen lainanoton mallin nostivat esille Liikennevirasto, VM, RT, Suomen Yrittäjät, SAK ja Suomen Varustamot. Mallin nähtiin soveltuvan hyvin 30-100 miljoonan euron hankkeisiin, joihin elinkaarimalli on liian raskas.

Valtion talousarvion ulkopuolinen liikennerahasto nähtiin yhtenä mahdollisuutena (RT, Varsinais-Suomen liitto, Hämeen liitto, Helsingin kaupunki). Varsinais-Suomen liiton mukaan käyttäjämaksujen käyttöönotto tukisi rahastorahoitusta ja se olisi vaihtoehto pääomabudjetoinnille. RT nosti esille kansallisen infrastruktuurirahasto Karhu Ky:n. VM toteaa, että rahastoja voidaan perustuslain mukaan käyttää vain rajoitetuissa tilanteissa, eikä niiden perustaminen ole ratkaisu niukoista resursseista johduttuihin ongelmiin.

Infra Oy nostettiin esille RT:n, Kuntaliiton, SAK:n, Hämeen liiton ja Etelä-Karjalan liiton lausunnoissa. Kuntaliitto ja SAK ehdottivat, että kunnat ja maakunnat voisivat tulla mukaan julkisen sektorin yhteiseen infrayhtiöön, josta kukin toimija jakaisi kustannus- ja rahoitusvastuun käyttönsä suhteessa.

Lisäksi lausunnoissa ehdotettiin verotulojen korvamerkintää (Pirkanmaan liitto, Etelä-Karjalan liitto, NCC) ja maakunnille sitomatonta talousarviorahoitusta, jonka maakunta voisi rahastoida (Pohjanmaan liitto). SAK ja Keskuskauppakamari nostivat esille valtion omaisuuden myyntitulojen hyödyntämisen investointien rahoittamiseen. Liikennevirasto nosti esille rahoitusyhtiömallin, jossa valtion hankintayksikön muodostama projektiyhtiö hankkii rahoituksen markkinoilta. Suomen Varustamot ry:n mukaan yhtiömalli lisäisi rahoituksen pitkäjänteisyyttä. Öljy- ja biopolttoaineala ry käsitteli lausunnoissaan liikenteen verotusta.

Jo käytössä olevista malleista eniten lausunnonantajat käsittelevät hyötyjä maksaa -mallia (Satakuntaliitto, Varsinais-Suomen liitto, Kuntaliitto, Tieyhdistys, Liikennevirasto, YM, Destia, EK, Tampereen kaupunki, Helsingin kaupunki, SAK, VM, Keskuskauppakamari), joka soveltuu erityisesti kehittämissuunnitelmiin. Erityisesti kuntien ja tulevaisuudessa maakuntien rooli nähtiin keskeisenä maankäyttö- ja kaavoitushyötyjen takia. Kuntaliitto kuitenkin näki, ettei kuntien paineita osallistua valtion vastuulla olevien hankkeiden rahoitukseen tule lisätä eikä asettaa kuntia keskenään eriarvoiseen asemaan niiden sijainnin ja taloudellisen tilanteen takia. Kiinteistöveron mahdollisuudet nostivat esille SAK ja Satakuntaliitto. Varsinais-Suomen liitto nosti esille myös yritysten osallistumisen investointeihin. Keskuskauppakamari pitää hyötyjä maksaa -mallin käyttömahdollisuuksia rajallisina.

SAK:n näkemyksen mukaan valtio voisi keskittää maanomistusta asemanseuduilla erilliseen kiinteistöyhtiöön, jota voisi lisäpääomittaa ARA:n varoilla. Tieyhdistys ehdotti useampivuotista investointisuunnitelmaa, jossa hankkeet olisivat kiireellisyysjärjestyksessä ja kannattavia. Hankkeiden toteuttamista voisi nopeuttaa kuntien tai yritysten mukaantulolla. Kuntaliitto ehdotti kuntien määräämisvallassa olevia yhtiöitä toteuttamaan alueellisesti merkittäviä liikenneinvestointeja.

Kuntaliitto ja Varsinais-Suomen liitto ehdottivat ohjeiden laatimista hyötyjä maksaa -mallin yleisistä periaatteista. Varsinais-Suomen liitto nosti esille allianssimallin hyödyntämisen yhteishankkeissa.

Elinkaarimalli todettiin toimivaksi malliksi (Lapin liitto, Pohjanmaan liitto, Hämeen liitto, Etelä-Karjalan liitto, Tampereen kaupunki, Liikennevirasto, Tieyhdistys, EK, SAK, Keskuskauppakamari), joka sopii erityisesti suurempiin hankkeisiin kustannusten jaksottamiseksi. Liikennevirasto ehdotti tarkasteltavaksi mallia, jossa valtio vastaisi puolesta hankkeen kustannuksista sekä PPP-osajaverkoston keräämistä ja PPP-strategian luomista poikkialuehallinnollisesti. Tieyhdistys toivoi yli hallituskausien menevää suunnittelua. SAK näki riskinä, että mallin kehyksiin tuoma näennäinen väljyys voi houkutella investoimaan yli taloudellisen kantokyvyn, minkä vuoksi elinkaarihankkeille tulisi asettaa enimmäismäärä. Toisaalta olisi hyvä, että koko ajan olisi meneillään vähintään yksi elinkaarimallilla rahoitettu hanke. SAK:n mukaan mallia tulisi kehittää niin, että rakennuttajan laina voitaisiin hoitaa Valtiokonttorin kautta.

TEN-T-rahoitus ja EU:n koheesiorahoitus nostettiin esille useissa lausunnoissa (Pohjois-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Tieyhdistys, Suomen Satamaliitto, MTK, RT, Keskuskauppakamari). Edellytyksenä paremmalle EU-rahoituksen käytölle nähdään ydinverkkokäytävän laajentaminen pohjoiseen Suomeen (Pohjois-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Suomen Satamaliitto, RT) ja yhden pohjoisen ydinsataman määrittely (Suomen Satamaliitto). MTK liitti koheesiorahoituksen erityisesti kansainvälisiin liikenneverkon kehittämishankkeisiin. Tampereen kaupunki nosti lisäksi esille hankekohtaisen lainarahoituksen (esimerkiksi Euroopan investointipankista).

Jälkirahoitusmalli nostettiin esille EK:n, SAK:n ja Lapin liiton lausunnoissa. Sen todettiin soveltuvan erityisesti yksittäisiin teollisuusinvestointeihin. SAK ehdotti analysoitavaksi jälkirahoitusmallin soveltumista suurten kaupunkiseutujen raidehankkeisiin, jolloin valtion rahoituksen ehtona olisi alueen kun-

tien sitoutuminen MAL-sopimuksessa sovittuihin maankäyttöä ja asumista koskeviin tavoitteisiin. VM:n näkemyksen mukaan jälkirahoitusmallin käyttöä tulisi välttää.

Käytössä olevien liikenneverkon käyttäjämaksujen (ratavero, väylämaksut) osalta Metsäteollisuus ehdotti niiden poistamista. Metsäteollisuus ja Suomen Satamaliitto ehdottivat myös väylämaksutuloilla katettavan jäänmurron siirtämistä valtion rahoittamaksi.

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

Julkisen talouden kestävyden, valtion vastuiden hallittavuuden ja kustannustehokkuuden kannalta VM toi esille talousarviorahoitusmallin hyötyjä. Muista malleista nostettiin useimmiten esille käyttäjämaksut (Liikennevirasto, Satakuntaliitto, Pirkanmaan liitto, Teknologiateollisuus) ja hyötyjä maksaa -malli (Liikennevirasto, Varsinais-Suomen liitto, Teknologiateollisuus). Liikennevirasto piti myös talousarviorahoitusmallia, sisäisen lainanoton mallia ja elinkaarimallia hyvinä julkisen talouden kestävyden ja valtion vastuiden hallittavuuden kannalta. Elinkaarimallin hyödyt nostivat esille myös RT, Teknologiateollisuus ja Hämeen liitto, sisäisen lainanoton mallin myös Suomen varustamot. Veronmaksajien keskusliitto katsoo julkisen talouden kestävyttä, valtion vastuiden hallittavuutta ja kustannustehokkuutta edistettävän parhaiten soveltamalla liikenneverkon talousarviorahoitukseen johdonmukaista, läpinäkyvää ja selkeää raamitusta nykyisen kehysmenettelyn pohjalta. Liikenteen verotusta on syytä kehittää nykyisten verojen pohjalta.

Satakuntaliitto ja Pirkanmaan liitto esittivät pohdittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista eriyttää yksittäisiä väyliä tai väyläkokonaisuuksia erillisiksi yhtiöiksi, vaikka rahoitus tulisikin pääosin verotuloista. RT toteaa, että yksityisen rahan osittainenkin mukanaolo lisää rahoittajaosapuolten mielenkiintoa sijoitustaan kohtaan. Myös Suomen varustamot otti esille yhtiömallin.

RT:n mukaan julkisen talouden kestävyden kytkeminen rahoitusmalliin ei ole ratkaiseva tekijä, vaan tärkeintä on se, että käytettävissä olevilla rahoitusmalleilla saadaan aikaan kansantalouden kannalta järkeviä investointeja. Rahoitusmallista riippuu, miten nopeasti hyödyt saadaan ulosmitattua. Yksityisen rahan kalliimpi hinta on nopeammasta toteutuksesta maksettava preemio. Destia nosti esille myös TEN-T-tukien mahdollisuudet riittävän pitkäjänteisen väyläpolitiikan myötä.

MTK toteaa, että kunnilla voisi olla suurempi merkitys haja-asutusalueiden tieverkon rahoittamisessa, ja että ohjaamalla selkeä osan kiinteistöverotuotosta yksityisteiden kunnosta huolehtimiseen varmistettaisiin liikenneverkon alkulähteen toimivuus.

Etelä-Karjalan liitto nosti esille Infra Oy:n ja maakuntien osallistumisen siihen.

VM on vertaillut talousarviorahoitukseen elinkaarimallia, hyötyjä/käyttäjämaksaa -mallia, sisäisen lainanannon mallia sekä liikenneverkkoyhtiömallia. Elinkaarimallia käytettäessä sen hyödyt olisi pystyttävä perustelemaan suhteessa suurempiin rahoituskustannuksiin. Hyötyjä/käyttäjämaksaa -malleihin VM näkee liittyvän hyötyjä julkisen talouden kestävyden näkökulmasta, mutta niiden potentiaalia liikenneverkon rahoituksessa rajoittavat mm. liikenneverkon luonne julkisena hyödykkeenä sekä vähäinen asiakasmäärä osassa liikenneväyliä. Sisäisen lainanoton mahdollistamisella ei VM:n mukaan ratkaista ongelmia, ja lisäksi sen käyttöä olisi vaikea rajata vain liikennehankkeisiin. Liikenneverkkoyhtiön riskinä VM näkee inframenojen ja niihin liittyvien verojen määrän kasvamisen sekä päätöksentekovallan siirtymisen mahdollisesti eduskunnan ja valtioneuvoston ulkopuolelle.

Valtiokonttori on vertaillut liikenneverkon yhtiömallia (Infra Oy), valtion sisäisen lainanannon mallia sekä elinkaarimallia talousarviorahoitukseen. Resurssien tehokkaan allokaation kannalta kustannus-

ten jaksottaminen eli muut kuin talousarviorahoitusmalli mahdollistanevat parhaat ratkaisut. Täysin yksityiset tiet sekä hyötyjä maksaa -rahoitusmalli olisivat teoriassa resurssien ohjautumisen näkökulmasta kaikkein taloudellisimpia, mutta myös niiden osalta tarvitaan merkittävää valtion ohjausta. Valtion rahoituskustannus on alhaisin ja yksityinen rahoitus kallein rahoitusmuoto. Yhteenvedona Valtiokonttori toteaa, että talousarviorahoitus ja valtion sisäisen lainanannon mallit ovat taloudellisesta näkökulmasta edullisimpia. Jälkimmäisessä taloudellisesti järkevien projektien rahoitusmahdollisuudet ovat kuitenkin joustavammat. Yhtiö- ja elinkaarimalleihin ei Valtiokonttorin mukaan liity merkittäviä taloudellisia hyötyjä, joita edellisissä ei voitaisi saavuttaa alemmin kustannuksin.

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

Valtiokonttorin mukaan rahoitusmallien taloudellisuudessa tai käytettävyydessä ei ole merkittäviä eroja eri väylämuotojen, perusväylänpidon tai kehitysinvestointien välillä.

VM ja Liikennevirasto toteavat, että talousarviorahoituksessa käytettävyyseroja ei ole. VM:n mukaan hyötyjä/käyttäjä maksaa -mallit soveltuvat kehittämisinvestointeihin, jolloin ne voisivat tarjota mahdollisuuden aitoihin maksuihin perustuvan rahoituslogiikan luomiseen.

Liikenneviraston mukaan sisäisen lainoituksen osalta eroja voi syntyä riskijaon kautta, samoin elinkaarirahoituksessa. Kokemusten mukaan elinkaarirahoitusta on riskittömintä käyttää tiehankkeissa. Rahoitusyhtiömallia ja yksityistä hankeyhtiötä voi Liikenneviraston mukaan periaatteessa käyttää kaikissa väylämuodoissa ja sekä perusväylänpidossa että kehittämisinvestoinneissa.

Etelä-Karjalan liiton mukaan rahoituksessa tulisi olla joustavuutta sekä perusväylänpitoon että kehittämiseen. Hämeen liitto nostaa esiin, että rautateiden investoinnit ovat vaikutuksiltaan pitkäkestoisempia kuin tieinvestoinnit.

Satakuntaliiton ja Pirkanmaan liiton mukaan periaatteellisia eroja eri rahoitusmallien välillä ei ole, mutta eri väylien käyttäjäkunnat ovat erilaisia. Lisäksi eroja väylän hyötyihin aiheutuu siitä, onko väylä kaupunkiseudulla vai tarkoitettu pitkämatkaiseen liikenteeseen. Myös MTK kiinnitti huomiota käyttäjäkuntien erilaisuuteen eri väylämuodoissa. RT:n mukaan käyttäjämaksut rahoitusmuotona edellyttää riittävää määrää käyttäjiä, mikä sulkee tiettyjä kohteita pois. MTK:n näkemyksen mukaan lentoasemilla toteutettu malli voisi osin toimia myös rautateillä sekä niihin kytkeytyvillä terminaaleilla, mutta tuskin tieliikenteessä.

Pohjanmaan liitto pitää mahdollisuutta jakaa rahoitus vuosittaiseen sekä pitkäkestoiseen osaan periaatteessa hyvänä, kunhan vuosittain tarvittava rahoituksen määrä on suhteellisen stabiili. Siirrot esimerkiksi rahoitusinstrumenttien välillä ja liikennemuodosta toiseen pitäisivät olla mahdollisia.

Keskuskauppakamarin mukaan käyttömaksuihin perustuvat mallit eivät toimi rautateillä, ja vesiväyliä on kehitettävä teollisuuden näkökulman mukaisesti.

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

Liikenneverkon rahoituksen pitkäjänteisyyden lisäämisen osalta korostettiin valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka sisältyy luonnokseen liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevasta laista tai muuta pitkän aikavälin rahoitusta koskevasta suunnitelmasta (useimmat maakunnat, Tampereen kaupunki, NCC, Destia, YM, Liikennevirasto, MTK, RT, Metsäteollisuus, Logistiikkayritysten liitto, EK, SAK, VM, Keskuskauppakamari). SKAL piti parlamentaarisia työryhmiä hyvänä keinona lisätä pitkä-

jänteisyyttä. Lisäksi toivottiin tavoitteita 20-30 vuoden päähän, että niihin voidaan varautua esimerkiksi maakuntakaavoituksessa. Keskuskauppakamari suosi lausunnossaan myös kustanus/hyötyanalyyssejä sekä alue- ja kansantaloudellisia arviointeja, samoin Tampereen kaupunkiseutu kiinnitti huomiota hankkeiden yhdyskuntataloudellisten ja ilmastotaloudellisten vaikutusten arviointiin.

Liikenneviraston mukaan pitkäjänteisyyttä lisäisivät myös pelisäännöt eri rahoitusmallien käytöstä. Rahoitusmalleista mainittiin pitkäjänteisyyden edistämisen osalta Infra Oy, elinkaarimalli, liikennerahoisto, sisäisen lainanoton malli ja yhtiömalli.