

13.2.2017

Puheenjohtajan linjausehdotukset parlamentaariselle liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle (osat 1, 2 ja 3)*Työryhmän näkemys nykytilanteen haasteista (osa 1)*

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä on yksimielisesti päättänyt johtopäätöksen, että nykyinen liikenneverkon rahoitustaso toimii yhteiskunnan kehityksen tulppana, eikä pelkäänsään talousarviorahoitukseen perustuva liikenneverkon rahoitus mahdollista yhteiskunnallista kehitystä tarkoituksenmukaisella tavalla. Parlamentaarisen työryhmän näkemyksen mukaan liikenneverkkoa tulee kehittää pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti vastaamaan elinkeinoelämän ja kansalaisten muuttuviin tarpeisiin kansainväliset haasteet ja mahdollisuudet huomioiden. Liikenneverkon kehittämistä tarvitaan yhteistä näkemystä valtion, muiden liikenneverkon omistajien ja toimijoiden kesken. Näin pystytään varmistamaan yhteiskunnan kannalta suotuisa kehitys.

Nykyisen tilanteen haasteiden ratkaisemiseksi työryhmä on päättänyt ehdottamaan toimia perusväylänpitoon ja liikenneverkon korjausvelkaan, liikenneverkon kehittämishankkeiden rahoitukseen, liikenteen uusien palveluiden ja automaation edistämiseen sekä liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyen.

Perusväylänpito ja liikenneverkon korjausvelka (osa 2)

Liikenneverkon kunnossapito ja korjausvelan vähentäminen toteutetaan talousarviorahoituksella. Työryhmän yksimielisen näkemyksen mukaan liikenneverkon korjausvelan määrää tulee vähentää harkitusti ja pitkäjänteisesti. Perusväylänpitoon tarvitaan pitkäjänteinen ja riittävä rahoitustason nosto. Tällä tavoin on mahdollista suunnitella tehtävät toimenpiteet väylien elinkaaren kannalta optimaalisesti. Lisärahoituksen määrässä on huomioitava mm. ilmastonmuutoksesta johtuvat korkeamman talvikunnossapidon sekä raskaiden kuljetusten mittojen ja massojen kasvusta aiheutuvat tarpeet liikenneverkolle.

Perusväylänpidon ja liikenneverkon korjausvelan osalta tulisi työryhmän näkemyksen mukaan edetä seuraavasti:

1. Korjausvelan vähentämiseen, hintojen nousun kompensointiin ja väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen tulee varata pysyvästi lisärahoitusta 300 miljoonaa euroa vuodessa verrattuna kuluvaan hallituskautta edeltäneeseen rahoitustasoon. Tämä sisältää talvikunnossapidon, kävelyn ja pyöräilyn edistämisen sekä raskaiden kuljetusten aiheuttamat tarpeet. Lisäksi perusväylänpidon rahoituksessa on varauduttava ostovoimakorjaukseen, jolla kompensoidaan kustannustason nousua.
2. Korjausvelan vähentämistoimenpiteet tulee suunnata ensisijaisesti keskeiselle väyläverkostolle, missä korjausvelkaa syntyy nopeimmin. Tällöin rahoituksen vaikuttavuus on suurimmillaan.
3. Vähäliikenteisten väylien korjausvelan vähentämistä tehdään ensisijaisesti elinkeinoelämän tarpeita priorisoimalla.

4. Kohteet valitaan osana muuta väylänpidon ohjelmointia, jolloin varmistetaan tehokas ja taloudellinen hankinta.
5. Perusväylänpidon rahoituksella rahoitettavien ylläpito- ja korjauskohteiden vaikutusarvioita on kehitettävä edelleen.
6. Pelkkä rahoituksen lisääminen ei ole riittävä toimenpide. Samalla on kehitettävä väyläomaisuuden hallintaa rahoituksen tehokkaan käytön varmistamiseksi ja perusväylänpidon tuottavuuden kohottamiseksi. Osana kehitystyötä tulee arvioida kriittisesti väylänpidon ja väyläomaisuuden hallinnan totuttuja toimintatapoja. Väyläomaisuuden hallinnan resursoinnissa on vaurauduttava uusien toimintatapojen ja menetelmien käyttöönottoon.
7. Lähivuosina tulee hyödyntää digitalisaation tuomia mahdollisuuksia, erityisesti uusia mittaus- ja analysointimenetelmiä väylien tilan selvittämisessä, toimenpiteiden ohjelmoinnin perustana sekä väylänpidon tuotannollisen toiminnan ohjauksessa ja valvonnassa.
8. Väyläomaisuuden kunnonhallintaa tulee kehittää ennakoivaan suuntaan. Ennakoiva kunnossapito vaatii alan koulutuksen lisäämistä, osaamisen kehittämistä ja digitalisaatioon perustuvien menetelmien hyödyntämistä. Jotta ennakoivaa kunnossapitoa voidaan hyödyntää tehokkaammin, on ensin panostettava väylien kunnon parantamiseen.
9. Väylänpidon hankinnan kehittämistä tulee jatkaa aktiivisesti vastaamaan muuttuvia tarpeita ja olosuhteita.

Liikenneverkon kehittämishankkeiden rahoitus (osa 3)

Pääosa liikenneverkon kehittämisestä toteutetaan talousarviorahoituksella. Talousarviorahoitusta täydentämään tarvitaan muita rahoitusmahdollisuuksia. Lisäksi on tarpeen mahdollistaa liikenneverkon kehittämishankkeiden tehokas ja oikea-aikainen toteuttaminen. Talousarviota täydentämään ja joustavoittamaan sekä uusien rahoitusmallien mahdollistamiseksi tulisi työryhmän näkemyksen mukaan edetä seuraavasti:

1. Liikenneverkon kehittämishankkeiden laajat taloudelliset vaikutukset on tunnistettu ja tämän takia hankkeita pyritään toteuttamaan aiempaa enemmän aiempaa nopeammin.
2. Talousarviorahoituksen käyttöä joustavoitetaan ottamalla käyttöön kokonaisrahoitusmalli. Kokonaisrahoitusmallissa määrärahat liikenneverkon kehittämishankkeisiin varataan yhdellä kertaa aloitusvuonna. Kokonaisrahoitusmalli tehostaa hankkeiden toteuttamista, koska se mahdollistaa hankkeiden toteuttamisen järkevänkokoisina kokonaisuuksina.
3. Mahdollistetaan liikenneverkon kehittämishankkeissa nykyistä suurempi EU-rahoituksen osuus ottamalla käyttöön valtion sisäinen lainamalli. Liikennevirastolle annetaan sisäisen lainanoton mahdollisuus, joka mahdollistaa EU-rahoituksen hakemisen suurille hankkeille. Sisäiselle lainanotolle määritellään kriteerit ja maksimimäärä hallituskausittain.
4. Suurten kehittämishankkeiden lisäksi erityisesti liikenneturvallisuutta parantavien pienempien parantamishankkeiden rahoitus turvataan. Sisäinen lainamalli soveltuu hyvin tällaisiin hankkeisiin tuoden joustavuutta hankkeiden toteuttamisen aikatauluun.
5. Hankekohtaisia yhtiöitä tarvitaan mahdollistamaan aiempaa useampien hankkeiden toteuttaminen ja tehostamaan ja nopeuttamaan hankkeiden toteuttamista. Hankekohtaisen yhtiön omis-

tajia voisivat olla esimerkiksi eläkeyhtiöt, kunnat, rakennusyrietykset tai muut yritykset. Hankekohtaiset yhtiöt voivat rahoittaa investointeja talousarvion ulkopuolisella rahoituksella. Hankeyhtiöiden toteuttamat hankkeen koordinoidaan valtakunnallisella tasolla ja varmistetaan niiden sopiminen liikennejärjestelmään.

6. Käyttäjämaksut otetaan käyttöön entistä laajemmin erityisesti uusien ratahankkeiden yhteydessä. Maanteiden osalta käyttäjämaksujen hyödyntämistä erikseen määriteltyjen hankkeiden rahoituksessa voidaan tarkastella, jos hankkeessa luodaan toiselle yhteydelle vaihtoehtoinen palvelutasoa selkeästi parantava yhteys.
7. Hyötyjä maksaa -mallia kehitetään edelleen ja hyödynnetään nykyistä laajemmin. Erityisen hyvin malli soveltuu kaupunkiseutujen ratahankkeisiin ja asemanseutujen kehittämiseen. Hyötyjä maksaa -mallista laaditaan yleiset periaatteet, joiden perusteella voidaan sujuvoittaa rahoitusneuvotteluja valtion ja muiden osapuolten välillä ja tuodaan prosessiin läpinäkyvyyttä. Lisäksi mallin soveltaminen edellyttää liikenneverkon kehittämishankkeiden vaikutusten arvioinnin kehittämistä.
8. Liikenneverkon kehittämishankkeiden vaikutusten arviointia kehitetään edelleen erityisesti laajempien taloudellisten vaikutusten osalta, että ne voidaan nykyistä paremmin ottaa huomioon hankkeiden toteutuksesta päätettäessä ja hyötyjä maksaa -mallia sovellettaessa.

(Liikenteen uusien palveluiden ja automaation edistäminen (osa 4) ja liikenteen päästöjen vähentäminen (osa 5) täydennetään 22.2. kokoukseen mennessä)