

Taustatiedote: Väylärahoitusmallien monipuolisuus on rikkaus

Liikennevirasto on toiminut rakennuttajien edelläkävijänä uusien hankerahoitusmallien kokeilijana ja vakiinnuttajana. Kun riskien jako toteutuu hankeosapuolten kesken oikeudenmukaisesti ja kun kaikkien osaaminen kertyy hankkeen hyödyksi jo alkuvaiheessa, rakentamisen laatu ja liikenneturvallisuus kohenevat – optimoiduin kustannuksin.

Liikenneväylien rakentamisessa on siirrytty viime 20 vuoden aikana vähitellen perinteisen budjettirahoitusmallin yksinomaisuudesta huomattavasti moninaisempaan rahoitusmallien kirjoon. Valtion budjettirahoituksen osuus on toki edelleen keskeinen, mutta sen sisällä ja sitä täydentämässä on nykyisin kuntien ja valtion sekä yritysten ja valtion yhteiseen rahoitukseen perustuvia malleja. Niissäkin valtio on yleensä pääasiallinen viimekätinen maksaja. Yhteisen rahoituksen hyödyntämisessä on kuitenkin se etu, että näin saadaan välttämättömiä hankkeita toteutetuksi suunnitelmallisemmin ja usein myös nopeamassa aikataulussa.

- PPP-mallista ensimmäiset todella mittavat kokemukset saatiin Lohja–Muurla -moottoritien rakentamisen yhteydessä. Siellä urakoitsijakonsortio otti kantaakseen rakentamisen lisäksi myös rahoitusvastuun sekä moottoritieosuuden kunnossapidon 20 vuoden ajan. Ensimmäiseksi suurhankkeeksi se oli ehkä liiankin haasteellinen erityisesti lukuisissa tunneleissa sovellettavan telematiikan näkökulmasta. Toteuttajia en halua moittia, pikemminkin näen tämän oppina tilaajalle, toteaa ylijohtaja **Kari Ruohonen** Liikennevirastosta.

Sittenkin PPP (Public Private Partnership) -mallia on sovellettu aiempaa hiotummin. Esimerkiksi E18-moottoritien jo valmistunut itäinen osuus välillä Koskenkylä–Loviisa on Ruohosen mukaan onnistunut PPP-rahoitusmallilla toteutettu hanke. Tämä on rohkaissut rakennuttajaa jatkamaan saman mallin soveltamista tänä vuonna käynnistytävissä Hamina–Vaalimaa -moottoritiehankkeessa.

- Sen sijaan ratahankkeissa emme ole toistaiseksi soveltaneet PPP-rahoitusta läheskään yhtä laajalti. Kokkola–Ylivieska -kaksoisraiteella tämä mahdollisuus oli vahvasti esillä, mutta lopulta keskeytimme PPP-perustaisen hankinnan. Se johtui siitä, että ratamaailmassa sidosryhmiä on enemmän kuin tiehankkeissa sekä siitä, että säädösten ohjailema tekniikka on mutkikkaampaa. Tästä syystä urakoitsijat eivät ymmärrettävästi ota hintariskejä kantaakseen, eikä mallin soveltaminen myöskään ole tilaajan näkökulmasta kustannustehokasta, Ruohonen pohtii.

E18:n viimeisellä, Hamina–Vaalimaa -osuudella toteutus PPP-mallilla tuonee noin sadan miljoonan euron säästöt verrattuna hankkeelle budjetoituun 660 miljoonaan euroon. Pääosa säästöstä tulee rahoituksesta, mutta myös rakentaminen on tällä hetkellä edullisempaa kuin pitkään aikaan.

Allianssi-kokemukset rohkaisevat

PPP-malliin verrattuna Suomessa uudempi, allianssiksi kutsuttu rahoitus- ja toteutusmalli on nostanut suosiotaan lähes kaikessa rakentamisessa. Erityisen hyvin se soveltuu vähintään keskikokoisiin, teknisesti hankaliin ja aikataulultaan kriittisiin kohteisiin, joissa yhteinen riskinjakoa, yhteinen tavoitteenasettelu ja yhteinen ideointi ovat lopputulokselle eduksi. Liikennevirasto on ollut allianssikohteissakin edelläkävijöitä.

Toistaiseksi merkittävin allianssikohte on Tampereella käynnissä oleva Rantatunneli-hanke. Sitä rahoittavat Tampereen kaupunki ja Liikennevirasto yhdessä, kuitenkin niin, että Tampere maksaa hankkeen aluksi kokonaan ja saa valtion osuuden itselleen myöhemmin.

- On hyvä, että Tampereen kaupungilta löytyi tahtoa ja maksukykyä tähän järjestelyyn. Näin hanke saadaan toteutetuksi optimiaikataulussa, sanoo Liikenneviraston projektien toteutus -osaston johtaja **Pekka Petäjäniemi**.

Petäjäniemi pitää Tampereella vireillä olevaa raitiotiehanketta vieläkin otollisempana allianssikohteena kuin mitään tähän asti valmistunutta tai käynnissä olevaa. Hän perustelee tätä sillä, että Tampereen keskustaan mahdollisesti rakennettava raitiotieinfra joudutaan aloittamaan tyhjästä ja rakentamaan keskelle tiivistä kaupunkirakennetta.

- Tästä johtuen toistaiseksi esitetty 250 miljoonan euron kustannusarvio on korkeintaan likimääräinen. Hankkeen edistymisen yksi ehto on se, että kaupungin päätöksentekijöille on kyettävä esittämään sitova ja riittävän tarkka kustannusarvio kesällä 2016. Ainoastaan allianssimallilla se on mahdollista niin tiukassa aikataulussa, koska eri allianssitiimit laskevat hanketta tiiviissä urakoitsijoiden ja suunnittelijoiden muodostamissa tiimeissä, Petäjäniemi perustelee.

www.liikennevirasto.fi
www.facebook.com/liikenneverkossa
www.twitter.com/liikennevirasto

Fiksut väylät ja älykäs liikenne - sinua varten.