

Mikä on liikennealueiden arvo Suomessa? Liikenneverkon merkityksen näkökulmasta arvo on hyvin suuri. Koska hyödyn saavat liikenneverkkoa käyttävät kiinteistöt, itse liikennealueiden arvo on epämääräinen. Artikkelissa ehdotetaan maan arvonnousun tehokkaampaa käyttöä väylähankkeiden rahoituksessa.



© Antero Aaltonen

Liikennealueiden arvo: suuri tuntematon

Risto Peltola

TONTTIMAAN JA ALKUTUOTANTOMAAN hinta ja kokonaisarvo voidaan arvioida kohtalaisen tarkasti. Niiden välissä on kaikkien yhteisesti käyttämät alueet, kuten liikenne-, virkistys- ja erityisalueet, joiden hinta on varsin epämääräinen.

Liikennealueiden pinta-ala Suomessa on 8 200 km², eli 2,7 % Suomen maa-alasta. Se on enemmän kuin kaikenlaisen tonttimaan pinta-ala, kaavassa ja kaavan ulkopuolella. Se on kuusinkertaisesti asemakaavojen asuntotonttien pinta-ala, 1 437 km², eli 0,5 % maa-alasta.

LIIKENNEINFRAN ARVO

Kysymys liikennealueiden maapohjan arvosta on osa paljon suurempaa kysymystä koko liikenteen infrastruktuurin arvosta. Liikenteen infrastruktuuria eli perusrakennetta ovat tiet, kadut, pysäköintialueet ja -laitokset, terminaalit, raidetiet, kiitoradat, satamat jne. Tie- ja raitainfrastruktuurin arvoa on Suomessa tutkinut Valtion Taloudellinen Tutkimuslaitos (VATT) **Sakari Uimosen** johdolla. Lähestymistapoja on ollut kaksi: ensiksi investointikertymämen-

telmä, joka tarkoittaa kumulatiivisia investointikustannuksia vähennettynä vuotuisena arvon alenemisena. Toiseksi se tuottavuuden lisäys, jonka parantuneet liikenneyhteydet synnyttävät aikasäästöinä ja yritysten tuotantokustannusten alenemisena.

Nämä kaksi eri tulokulmaa tuottavat aivan eri suuruusluokkaa olevat tiedot Suomen tiestön arvosta: Valtion ylläpitämän tieinfran arvo Liikenneviraston taseessa on 15 mrd €, ja alkuperäiset rakennuskustannukset nykyhinnoin 37 mrd €. Sakari Uimosen mukaan tiestön tuottama hyöty tuottavuuden lisäyksenä on 170–200 mrd € (vuonna 2009). Arvio tuntuu korkealta. Hyöty olisi siis moninkertainen tiestön kirjanpitoarvoon verrattuna. Epäilemättä valtaosassa tieinvestointeja kustannus–hyöty-suhde onkin ykköstä suurempi.

Tiedossani ei ole, että satamien, vesiväylien ja lentokenttien taikka kuntien omistaman ja ylläpitämän infrastruktuurin arvoa olisi laskettu vastaavalla menetelmällä. Rautateiden arvo Liikenneviraston taseessa on puolestaan 5,5 mrd €.

Liikenneverkon aikaansaama tuottavuuden lisäys nostaa verkkoa käyttävien kiinteistöjen arvoa. Kaikki matkat alkavat jol-

takin kiinteistöltä ja päättyvät jollekin kiinteistölle. Ei ole sattuma, että Uimosen laskema tieverkon arvo, jopa 200 mrd €, on samaa suuruusluokkaa kuin Suomen tonttimaan, pellon ja metsien kokonaisarvo, 315 mrd € (vuonna 2012). Uimosen tutkimustulosta pitää tulkita siten, että liikenneverkon arvo ilmenee juuri verkkoa käyttävien kiinteistöjen arvossa.

Pääomittuvatko liikenneverkon hyödyt kokonaan verkkoa käyttävien kiinteistöjen arvossa, vai onko verkolla arvoa yli verkkoa käyttävän maan arvonnousun? Arvaisin kaiken tai melkein kaiken hyödyn siirtyvän kiinteistöjen hintoihin.

Liikenneverkko on kansainvälinen. Niinpä esimerkiksi Saksan moottoritieverkko nostaa marginaalisesti myös Suomen kiinteistöjen arvoa. Koska hyötyviä kiinteistöjä on satoja miljoonia, yksittäisen kiinteistön saamaa hyötyä on mahdoton mitata.

LIIKENNEALUEIDEN ARVO

Satamilla ja lentokentillä on merkittävää kaupallista arvoa. Myös hyvin pienellä osalla tieliikenteen alueita on kaupallisia toimintoja.

Liikennealueiden arvo on suurelta osin hyvin epärelevantti kysymys: valtaosa liikennealueista tulee säilymään nykyisessä käytössään. Myöskään liikennealueiden omistaja ei tule muuttamaan ja vaikka muuttuisikin, liikennealueiden maapohjan arvoksi voidaan aina sopia jokin hyvin alhainen hinta tapauksissa, joissa alueen käyttötarkoitus ei muutu.

Liikennealueita hankitaan jonkin verran myös vapaaehtoisin kaupoin. Vuosina 1985–2012 kaavassa liikennealueeksi osoitettujen alueiden kauppoja on tehty 5 788 kpl, sekalainen joukko melko pieniä kohteita, joita ostetaan varsin korkeaan hintaan. Pinta-alan mediaani kaupoissa oli vain 537 m².

Vuosina 1985–2012 tehtyjen kaavan liikennealuekauppojen pinta-ala on yhteensä 2 991 ha eli alle prosentti kaikkien Suomen liikennealueiden pinta-alasta. Kauppahintojen summa oli 201 milj. €. Puolet rahamäärästä (101 milj. €) ja 7 % myydystä pinta-alasta liittyi niihin 1 105 kauppaan, joissa kunta myi liikennealuetta. Vastaavasti valtio myi 208 kaupalla liikennealuetta 28 milj. €:lla.

Tuntematta tarkoin noiden kauppojen kohteita voi todeta, että nuo kaupat eivät ole relevantteja Suomen tiestön ja muiden liikennealueiden maapohjan kokonaisarvon kannalta. Tähän viittaa myös valtion ja kuntien isompi rooli liikennealueiden myyjänä kuin ostajana.

Kauppojen joukossa lienee paljon alueita, jotka muuttuvat liikennealueesta tonttimaaksi, mutta asemakaavan muutos on kesken. Tällaisissa tapauksissa liikennealueilla voi olla huomattava käypä arvo. Liikennealueet on tällöin syytä ymmärtää raakamaana. On yleistä, että kaupunkien keskeisillä paikoilla on runsaasti liikennealuetta, jota ei enää tarvita entiseen tarkoitukseensa.

Helsingin kaupungissa liikenteelle oli varattu 3 200 ha eli 17 % vanhan Helsingin pinta-alasta. Se on melkein yhtä paljon kuin asuntotonttien 4 600 ha eli neljännes kaupungin maa-alasta. Kaupungissa on edustava valikoima tarpeettomiksi käyneitä kaikkien eri liikennemuotojen alueita. Katajanokan satama muutettiin jo 1970-luvulla asuntoalueeksi. Suurempi muutos oli vuoden 2006 jälkeen, kun Vuosaaren satama vapautti Kalasatamassa, Jätkäsaaressa ja Hernesaaressa noin 200 ha entistä satama-aluetta asumiseen. Samalla laajat ratapiha-alueet vapautuvat myös asumiseen ja toimistoiksi. Malmin lentokenttä odottaa vielä vuoroaan. Nuo alueet ovat erityisen arvokasta raakamaata paitsi sijaintinsa puolesta, myös siksi, että suuri osa niiden tarvitsemasta infrastruktuurilla on jo valmiina.

Myös tieliikenteen alueita suunnitellaan Helsingissä tonttimaaksi. Liikenteen aluevaraukset ovat peräisin ajalta, jolloin maa ei ollut yhtä arvokasta kuin nykyään. Pääväylien molemmin puolin varattiin runsaat melu- ja suoja-alueet. Melu voidaan kuitenkin torjua myös rakennusteknisesti. Suoja-alueiden rooli on ollut alusta lähtien epäselvä. Virkistysalueeksi pääväylien varret sopivat erityisen huonosti. Visuaalisesti tie ja sen liikkuvat osat eivät ole maisemaa heikentävä elementti, vaan päinvastoin rikastuttava, ainakin jos se ei ole liian hallitseva.

Kuvaavaa liikenteen aluevarausten ylimitoitukselle on, että Itäväylän ja melko vähäliikenteisen Viikintien liittymän pinta-ala on 10 ha. Moottoriteiden muuttamista kaupunkibulevardeiksi mietitään parhaillaan. Onnistuessaan pääväylien varteen voisi tulla liikkeitä ja muuta toimintaa ja esikaupungeista tulisi elävämpiä. Samalla satoja hehtaareja liikenteen melu- ja suoja-alueita vapautuisi tonttimaaksi. Kaupunkibulevardien ajonopeudet laskisivat 80:stä 50:een km/h, mutta liikenteen välityskyky ei laskisi.

Vapautuva tieliikennealue on raakamaata ja tulevaisuudessa arvokasta tonttimaata. Käytännössä Helsingin kaupunki ostaisi liikennealueen, jos se ei ole jo ennestään sen omistuksessa, ja kaavoittaisi sen. Valtio ja kaupunki sopisivat keskenään kauppahinnasta. Tällaisessa tilanteessa lienee helppo sopia siitä, miten maan arvonnousulla rahoitetaan infraa. Valtio tuskin omistaa tieliikennealueita niin leveästi, että sen maalle voisi kaavoittaa kokonaisia tontteja, joita valtio myös suoraan käyttäjille.

LIIKENNEINFRAN RAHOITUKSESTA, ESIMERKKINÄ KEHÄRATA

Metropolialueilla on tapana, että valtion ja kunnat jakavat isoimpien liikennehankkeiden kustannukset. Esimerkiksi Helsingin seudulla on vireillä kymmenisen suurta, satojen miljoonien eurojen rata- tai tiehanketta, joissa myös valtiovalta on mukana. Länsimetron 714 milj. €:n kustannuksista valtio maksaa 30 % ja kunnat loput.

Hyödyn näkökulmasta maanomistajien rooli liikenneinfran rahoituksessa tuntuu luonteelta. Maan arvonnousuun perustuvasta infran rahoituksesta käytetään englanninkielistä termiä "value capture", ja sitä koskeva kirjallisuus on laajaa. Englannin mallin mukaisen lyhyemmän ilmaisen tarve olisi ilmeinen myös suomen kielessä.

Kehärata tarkoittaa Vantaanlaaksosta lentoaseman kautta Tikkurilaan rakennettavaa rataa. Radan kustannusarvio on 739 milj. €, johon saadaan EU-tukea 18 milj. €. Muuten valtio maksaa 68,5 % radan kustannuksista ja Vantaan kaupunki vain 31,5 %.

Koska rata kulkee lentoaseman kautta, radalla on valtakunnallista merkitystä. Lentoasemalle pääsee Helsingistä jopa kahta eri kautta, mutta läntinen haara palvelee pelkästään Vantaan paikallisliikennettä. Nopeampi yhteys Tikkurilan kautta kestää 19 minuuttia. Hitaampi yhteys Martinlaakson kautta pysähtyy 15 asemalla ja kestää 34 minuuttia.

Martinlaakson kautta kulkeva läntinen haara on varsin huono reitti kulkea 15 km:n matka Helsingistä lentoasemalle. Jää nähtäväksi, mikä tuon läntisen haaran käyttöaste tulee olemaan. En yllättyisi, vaikka junien käyttöaste jäisi alle 10 %:n.

Hieman ihmettelen valtion halukkuutta rahoittaa kehäradan läntistä haaraa. Oliko kehäradan länsihaara todella ollut muita metropolin liikennehankkeita parempi? Valtion sekavaa roolia kehäradan rahoituksessa olen käsitellyt jutussani "Tarina kahdesta kiinteistökaupasta" (*Maankäyttö* 2/2008).

Niin tai näin, kehäradan länsihaara nostaa kiinteistöjen arvoa Länsi-Vantaalla satoja miljoonia euroja. Koska kysymys on paikallisradasta, pääosa hyödyistä jää Vantaan kaupungin rajojen sisäpuolelle.

Jos hyötyjän halutaan maksavan, maanomistajan maksuosuutta tulisi pyrkiä nostamaan kehäradan tyyppisissä paikallisratahankkeissa. Näitä on Helsingin seudulla muitakin: länsimetro, itämetro, pizararata ja raidejokeri.

Käytännön ongelmana on se, että kehäradan hyödyt jakaantuvat tuhansien kiinteistöjen kesken. Pelkästään Länsi-Vantaalla kiinteistöjä ja asuntoja on kymmeniä tuhansia, jotka kaikki hyötyvät radasta. Lisäksi marginaalisesti hyötyviä ovat kaikki kiinteistöt Suomessa ja jopa rajan takana. (Tikkurilan ja lentoaseman välinen yhteys hyödyttää Pietarista tulevia matkustajia.)

Suomessakin maanomistajat osallistuvat infran rahoitukseen. Katualueita koskee ilmaislouutusvelvollisuus. Kiinteistövero ei ole korvamerkitty infran rahoitukseen, mutta laki korvasi vuonna 1993 katumaksulain, ja kiinteistövero ymmärretään vieläkin erityisesti infran rahoitusvälineenä. Lisäksi on kehittämiskorvaussäännöstö, joka on perälauta siltä varalta, että kunnat eivät pysty saamaan sovituksi omalta kannaltaan riittävän edullisia maankäytösopimuksia, joilla maanomistajat saadaan mukaan juuri infran rahoitukseen.

Kaikki mainitut neljä rahoitusmekanismia koskevat vain kunnan toteuttamaa infraa. Valtiolla ei ole keinoja saada maanomistajia mukaan infraa maksamaan. Tosin valtion ja kunnan välinen kustannustenjako on aina sopimuskysymys, ja halutessaan valtio voi asettaa oman mukaantulonsa ehdoksi, että kunta päättää maanomistajien riittävästä maksuosuudesta tavalla tai toisella.

Tehokkain voimassa olevaan lakiin perustuva tapa saada laaja joukko maanomistajia mukaan radan rahoitukseen on kiinteistövero. Vantaan kaupungilla on naapurikuntiin verrattuna korkeat kiinteistöverot, mutta silti Vantaa keräsi vuonna 2012 vain 62 milj. € kiinteistövero. Veron tuotosta ei jää mitään kehäradan rahoitukseen.

Kehittämiskorvaussäännöstö ei nyky muodossaan sovellu rataan rahoituksen välineeksi, mutta ilmeinen tarve kehittämiskorvaussäännöstön muuttamiseen tällaiseksi on olemassa.

Osa maanomistajista joutuu luovuttamaan maata väylähankkeeseen. Jos lunastuskorvauksessa huomioidaan maanomistajan väylästä saama hyöty, osallistuu maanomistaja radan toteutuksen rahoitukseen tältä osin. Tällainen menettely on huomioitu lunastuslaissa, mutta sen toteutuminen riippuu toimitus- ja oikeuskäytännöstä.

LÄHTEITÄ

Measuring the highway capital in Finland 1900–2009,
Sakari Uimonen.

Liikenteen kansantaloudelliset vaikutukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 25/2008.

Kirjoittaja työskentelee Maanmittauslaitoksessa johtavana asiantuntijana.

Sähköposti risto.peltola@maanmittauslaitos.fi.



© Artero Aaltonen