



Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja Kari Rajamäki
3.4.2003 Helsingissä

LIIKENTEEN ROOLI YHTEISKUNNAN VALINNOISSA

Nykyisessä päätöksenteossa tarkastellaan herkästi asioita ministeriöjaon mukaisesti ilman laajempaa poikkihallinnollista vaikutusten ja yhteiskunnallisen kehityksen vaatimusten arviointia. Kansallisen ja kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta on keskeistä taloudelliset, nopeat ja turvalliset kuljetukset. Liikennejärjestelmän toimivuus tulevaisuudessa on Suomen hyvinvoinnin kannalta keskeisiä kysymyksiä. Elinkeinoelämän logistiset kustannukset ovat edelleen olosuhteistamme johtuen eli ohuiden liikennevirtojen vuoksi eurooppalaista korkeammat. Alueiden ja elinkeinoelämän kehityksen sekä kilpailukyvyn näkökulmasta toimivat ja turvalliset liikennejärjestelmät ovat välttämättömiä. Pelkästään yleisten teiden liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain mittavat kustannukset JNE.

Liikenneinfrastruktuuri on välttämätön tuotantotekijä, jota ilman yhteiskunnan muut sektorit eivät pystyisi toimimaan. Tämän vuoksi valtion infrastruktuuria koskevaa päätöksentekoa on syytä uudistaa pitkäjänteisempään ja monipuolisempaan suuntaan. Pääministeri Paavo Lipposen toisen hallituksen ohjelman lähtökohtana on ollut liikenteen osalta kehittämällä tieto- ja fyysisen liikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta vaikuttaa myönteisesti työllisyyden ja talouden kasvuun, alueellisesti tasapainoiseen kehitykseen sekä ympäristön tilaan.

Liikennepolitiikassa on myös voimakkaammin tuotu esille kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta tärkeän Pietarin ja Helsingin välisen nopean junayhteyden sekä toisaalta merten moottoritien ja E18-hankkeen rahoitus ja näiden ottaminen myös EU:n puitteissa hoidettavien hankkeiden listalle.

Yleisesti ottaen voi todeta hallitusohjelman tavoitteiden liikenteen osalta edenneen hyvin. Hallituskaudella on korostettu liikenneverkkojen kuntoa ja liikennöitävyyttä. Tämä on taannut maan kaikkiin osiin niiden kehittämiseksi kohtuullisesti tarvittavat yhteydet ja liikennepalvelut. Liikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta on kehitetty kehittämisinvestoinnein. Myös liikennejärjestelmien kehittämisen ympäristövaikutukset on otettu huomioon.

Eduskunnan edellyttämin lisärahoituspanostuksin sekä hallituspuolueiden keväällä 2001 tekemillä ratkaisuilla nostettiin tuntuvasti infrastruktuurin rahoitustasoa erityisesti E18- sekä Kerava-Lahti –oikorataa koskevilla päätöksillä. Alueellisen mutta myös koko maan elinkeinopolitiikan ja Suomen kilpailukyvyn kannalta merkittävillä hankkeilla on haluttu myös painottaa suhdannepoliittisesti myönteistä vaikutusta. Valtiovarainvaliokunnan taholta olemme kuitenkin joutuneet jatkuvasti huomauttamaan, että väylästä kehittäminen ja ylläpidon rahoitus on äsken mainituista ja Vuosaaren liittyvistä päätöksistä huolimatta edelleen riittämätön. Suuret kehittämishankkeet on jatkossakin toteutettava kehityksen ulkopuolisella rahoituksella.

Liikenteen kannalta syksyn budjettikäsittely oli nimenomaan yhteiskunnallista valintaa. Mikäli eduskunnan edellyttämiä hankkeita ei olisi käynnistetty tämän vuoden talousarvion yhteydessä, olisi alueellisten tieinvestointien määrä supistunut 40 % vuoteen 2002 verrattuna. Tässä mielessä alueellisen kehityksen ja tiepolitiikan kannalta oli keskeistä liikennejaoston ja hallitusryhmien linjaus käynnistää viisi vuoden 1998 infraministerityöryhmän korissa ollutta hanketta. Tällä turvataan olennaisesti rahoitustason säilymistä. Mikäli hankkeista päättäminen olisi lykkääntynyt uuden hallituksen lisäbudjetteihin, hankkeet eivät olisi lähteneet tänä vuonna käyntiin. Mikäli ratkaisua ei olisi myöskään tehty, olisi maassa käynnissä olleet infrahankkeet olleet vain Etelä-Suomessa. Tästä ilmeisesti on johtunut myös harhakuva siitä, että infrarakentaminen on lisääntynyt. Tätä näkökulmaahan valtiovarainministeriö painotti. Kymmenen vuotta sitten esimerkiksi tieverkon uusinvestoinnit olivat 2,5-kertaiset

nykytasoon verrattuna. Silloin hankkeita oli koko maassa, nyt niitä on lähinnä ollut vain Etelä-Suomessa.

Jos maa- ja vesirakentamisen volyyymi halutaan pitää nykyisellä tasolla, se edellyttää valtiolta lisäpanostusta infrahankkeisiin. Hallituksen on otettava painokkaasti vahva kasvua ja työllisyyttä asenne. Tarvitaan myös tasapuolista alueiden kehittämistä. Liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä on kysymys myös alueellisen eriarvoisuuden poistamisesta ja maan eri osien elinkelpoisuuden turvaamisesta. Lähivuosien liikennehankkeita suunniteltaessa tulee korostaa mm. aluekehitystä tukevia hankkeita ja ottaa huomioon elinkeinopolitiikan muuttuneet tarpeet. Erityinen käytännön ongelma on se, että alueellisesti tärkeisiin, usein suhteellisen pieniinkin investointeihin ei löydy rahaa. Alueellisella liikkumavaralla esimerkiksi teollisuuden pieniin, suuriin odotuksiin pitäisi kyetä myös vastaamaan. Liikenteen toimintaedellytyksistä huolehtiminen on keskeistä perustaa hyvinvointiyhteiskunnan kehittämisessä. Kansallisen kilpailukyvyyn lisäksi liikenneinfrastruktuurista huolehtiminen vaikuttaa keskeisesti aluekehitykseen. Tieverkkoja on kehitettävä tasapuolisesti ottaen huomioon eri liikennemuodot ja maan eri osien erityistarpeet.

Yhteiskunnallisen valinnan keskeistä painotusongelmaa tiepolitiikassa on se, miten paljon panostetaan suurten liikennemäärien teiden kapasiteetin parantamiseen eli ns. kehittämisinvestointeihin ja miten paljon vähäisen liikenteen teiden hoitoon ja ylläpitoon. Ajokilometrikustannuksillahan tarkasteltuna vähäliikenteisten teiden talvihoitokustannukset ovat noin kymmenkertaiset suuren liikenteen teihin verrattuna. Toisaalta koko maaseutu ja aluerakente ja esimerkiksi metsäteollisuuden raaka-ainehuolto on kiinni koko tieverkon toimivuudesta myös alemmalla tasolla. Pääkaupunkiseudun kasvu pakottaa myös siirtymään autoliikenteen kapasiteetin kasvun näkökulmasta vahvaan julkisen liikenteen kehittämiseen ja maankäytön toteuttamiseen julkisen liikenteen runkoreittejä hyödyntäen. Liikenne- ja viestintäministeriön taholla on tehty tulevan hallituksen päätöksentekoa varten keskeistä valmistelua mm. tie- ja rataverkon peruspalvelutyöryhmän sekä liikenneväyläohjelma 2004-2007:n osalta. Tavoitteena on pitkäjänteinen päätöksenteko ja liikenneinfran edullisen toteutuksen varmistaminen. Heikoin vaihtoehto merkitsee nykyisen liikenneturvallisuustilanteen edelleen huononemista, runkokelirikon lisääntymistä ja ettei yhtään uutta kehittämissanketta aloitettaisi.

Tiepolitiikan ja infran kokonaisrahoituksen nostamiseen on perusteita, mutta lisäksi elinkeinopoliittisesti ja liikenneturvallisuuden näkökohdasta on tarvetta täsmävaikutteisiin ratkaisuihin. Meillä on ollut mm. eritasoliittymäohjelma ja lossisiltaohjelma esimerkkeinä tämän tyyppisestä toiminnasta. Myös eduskunta viime syksynä lisätalousarvion yhteydessä toimi tähän suuntaan, kun se korvamerkitsi loputkin tieliikelaitoksen voitontuloutuksesta kevyen liikenteen turvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Tällä hetkellä jossain määrin perustienpidon rahoja on jouduttu käyttämään kehittämispuolelle. Välillä on taas paineita enemmän ylläpitoon, jolloin investointien pelivara on heikentynyt. Teemapaketeilla päästään halutun tavoitetilän osalta laittamaan kerralla kuntoon asioita kehittämisinvestoinnin tyyliin. Täysin välttämätöntä on myös ottaa uusia rahoitustapoja hallitusti käyttöön. Niin hyvien liikenneolojen kuin nopeiden raideyhteyksienkin aikaan saaminen on olennainen osa alueellista kehittämistä ja tulevaisuudessa on tältä pohjalta myös haettava toteuttamisen muotoja ja rahoitusta.

Suomalaisen liikennejärjestelmän kehittämiselle on myös viime aikoina tarjottu erilaisia 'aivomyrskyjä'. Meillä ei ole mitään paniikkitarpeita radikaaleihin muutoksiin liikennejärjestelmämme suunnittelun, hallinnon ja tuottamisen eikä toisaalta myöskään järjestelmässä toimivien laitosten ja yritysten aseman ja omistuksen osalta. Yhteistyön ja infrastruktuurin kokonaisuuden tarkastelua on kyllä syytä tehdä. Tämä on syytä aloittaa juuri alueellisesta näkökulmasta ja liikennehallinnon alueorganisaatiosta. Liikennevirastoa koskevan valmistelun poikkeuksellisuus on saanut aikaan perustelua arvostelua ja on syytä edellyttää, että jatkossa eri liikennejärjestelmissä toimivien laitosten toimintaa koskeva val-

mistelu ja mahdollista liikennevirastoa koskeva selvitystyö tapahtuu liikenne- ja viestintäministeriössä hyvässä vuorovaikutuksessa eduskunnan, hallinnon alan virastojen henkilöstön ja keskeisten sidosryhmien kanssa. Mittavien tuhojen mahdollisuus liittyy VR:ää koskeviin ehdotuksiin. VR:n mahdollisuuksia toimia pääomavaltaisella toimialalla varautuen nykyajan vaatimuksia täyttävään kalustoon ei tule vaarantaa. Päinvastoin on pikaisesti löydettävä kaikki tavat edistää pääkaupunkiseudun lähiliikennekaluston investoinnin mahdollisimman nopeaa toteutusta. VR:n tulevaisuuden ja toimintakyvyn varmistaminen tätä kautta liittyy kalusto-osaamisen turvaamiseen Suomessa ja jopa koko Kainuun työllisyyteen. Siinänsä on täysin perusteltua käyttää VR-yhtymän ja tielaitoksen voiton tuloutusta liikenneväylärahoitukseen, kuten käytäntö on ollut.

Myös pääkaupunkiseudun kasvun aiheuttamat yhteiskuntapoliittiset johtopäätökset tulee ottaa liikennepoliittikan eri ratkaisuihin huomioon. Pääkaupunkiseudun kasvun hallinta ja sen aiheuttamia yhteiskuntataloudellisia kustannuksia on ohjattavissa ja säädeltävissä mm. lähialueilla hyvin toimivin joukkoliikennejärjestelyin sekä mm. Lahdentien kaltaisin järjestelyin, missä aivan uusien potentiaalisten asuntojen ja työssäkäyntialueiden suhteellinen etäisyys lyhenee. Kerava-Lahti –rataoikaisu on esimerkki kehityksen huomioonottamisesta.

Liikenteen ja elinkeinopoliittisen kehityksen vaatimukset tulevat nykyisellään liian joustamattomasti ja hitaasti huomioon otetuiksi. Tästä esimerkkinä mm. Oulun seudun voimakkaan kasvun aiheuttamat tarpeet jne. Tämän vuoksi on löydettävä uusi kestäviä rahoitusmalleja investointien nopeuttamiseksi. Mielestäni polttoaineveron osittainen korvamerkitty rahastointi olisi elinkeinoelämän kehitystä ja liikenneturvallisuutta parantavien hankkeiden nopeutustapa. Tällä hetkellä ns. "Vuosaari-mallia" on sovellettu jo pitkään myös perustienpidon rahoituskohteissa eri kunnissa. Tiepiirit maksimoidakseen kohteita edellyttävät kuntien varsin tuntuva osallistumista hankkeiden kustannuksiin. Tältä osin on syytä arvioida priorisointi- ja menettelytapojen yhtenevyys.

Uusia, kestäviä infrastruktuurin rahoitusmuotoja on ennakkoluulottomasti haettava. On ilmeistä, että EU:n liikennepoliittikan vahvistuessa myös Suomen aktiivisuudella ja erityisolosuhteilla on mahdollisuus saada TEN-verkon kehittämiseen sekä toisaalta rakennerahastojen kautta tapahtuvaan liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen jatkossa enemmän tukea Euroopan Unionilta.

Ennakkoluulottomasti on pohdittava rahoituskollaasin mahdollisuuksia kuntien ja elinkeinoelämän edustajien kanssa hankkeiden aikaistamiseksi. Alueen elinkeinoelämän kehittämisedellytyksien vahvistamiseen tarvittavan hankkeen rahoituksessa voisi kunnilla ja alueella olla myös etukäteisrahoitusmahdollisuus myöhemmin valtion infraohjelmassa olevan hankkeen käynnistämiseen. On tehokkaasti myös huolehdittava siitä, että kaavoitushyöty eli ns. ansiottoman arvonnousun leikkaaminen voidaan suorittaa hankkeeseen, joka kohdistaa merkittäviä elinkeino- ja taloudellisia etuja tietyille alueille, esimerkiksi aivan uudet valtatienjaukset jne. Maaseutu- ja metsäpolitiikan onnistumiseksi on alempiasteisen tieverkon ja yksityisteiden kunnostusta hallituksen maaseutupoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti nostettava. Kemera-lain kautta on nyt myös mahdollisuus nostaa yksityistieavustuksia.

Teiden huonokuntoisuuden ja kasvavien liikennemäärien vuoksi on syytä olla huolissaan liikenneturvallisuudesta ja sille asetettujen tavoitteiden toteutumisesta. Esimerkiksi raskas liikenne joutuu monin paikoin käyttämään taajamien katuverkkoa, joka aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti kevyelle liikenteelle. Jatkossa tarvitaan erityisiä teemapaketteja, liikenneturvallisuuspaketteja sekä myös elinkeinoelämään ja alueiden kehitykseen tiiviimmin liittyviä kehittämisosioita. On myös syytä arvioida erilaisten tienpidon ja infran panostusten suhtautumista kokonaisuuteen. Tältä osin esimerkiksi siltalossiohjelman jarruttaminen oli perusteltua suhteessa nimenomaan liikenneturvallisuuden ja tieverkon kokonaiskehittämistarpeeseen.

Yhteiskuntapoliittinen valinta on oltava se, että liikenneverkkojen ylläpidon ja infrahankkeiden määrärahataso säilytetään vähintään vuoden 2003 tasolla. Rahoituslinjausta puoltaa se, että liikenneverkkojen arvoa ei ole kyetty säilyttämään varsinkaan tieverkon osalta. Valtion liikenneinfrastruktuuriomaisuuden arvo oli viime vuoden lopussa noin 18 miljardia euroa ja kolme prosenttia vähemmän kuin 1998. Uusien kestävien rahoitusmallien arvioinnissa voimakkaamman elinkeinopoliittisen kytkennän ja alueiden kehittämisen näkökulman ohella on myös Suomen saamaa Euroopan kattavaa tieverkkoon myönnettyä TEN-tukea pyrittävä määrätietoisesti nostamaan. Tämä tietysti edellyttää koko EU:n liikennepoliittikan aseman korostamista yhteisön talouden ja elinkeinoelämän kehittämisessä.

Liikkumisen kannalta keskeinen huolen aihe on liikenneturvallisuuden taso. Liikennekäyttäytymisellä ja ajonopeuksilla on oma keskeinen merkityksensä ja liikenneturvallisuuteen vaikuttaa myös tiestön kunto, teiden talvihoito sekä taajamaliikenteen järjestelyt. Rahoitus ei riitä tarvetta vastaaviin liikenneturvallisuutta parantaviin investointeihin. Turvallisuuden parantaminen laskemalla nopeusrajoituksia saattaa vähentää liikennemääräysten kunnioitusta. Kevyen liikenteen väylien rakentamisen lisäksi on myös liikenneturvallisuutta parantavilla ohjelmilla sekä käytännön toimenpiteillä siirrettävä raskasta liikennettä taajamien ulkopuolelle. Erityisen tärkeitä on elinkeinopoliittisesti merkittävien satamateiden liikenneturvallisuuden parantaminen, siis perustienpidon rahoitustason korotus. Nimenomaan on lisättävä poikkihallinnollisuutta, on suoritettava logististen ja tiehankkeiden voimakkaampaa arvioimista alueellisen kehityksen edellytysten vahvistamisen sekä toisaalta elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta.

Viittasin jo aikaisemmin Oulun seudun kehityksen ja käytettävissä olevien tiersurssien väliseen ristiriitaan. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja alue- ja yhdyskuntarakenteen luoma tieliikenteen kasvun vaatimien alueellisten tieinvestointien toteutus on ollut jatkuvasti riittämätöntä. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn liikennepoliittisia johtopäätöksiä ei voida tehdä yhden tiepiirin puitteissa. Tarvitsemme laajempaa tarkastelua, läpi maan ulottuvaa kauppa- ja teollisuusministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistä valmistelua. Tähän on hyvä kytkeä alueelliset toimijat, mm. kauppakamarit. Otan omalta alueelta vain pari esimerkkiä. Ensinnäkin merkittävän ruukkiyhdyskunnan Juankosken kahden merkittävän tuotantolaitoksen, Tamfelt ja Stromsdahl, eläminen lähes tie-eristyneisyydessä, toisaalta mm. Keitele Forest –konsernin toiminta - päivittäin 3700 tonnia/100 täysperävaunuautokuormaa, kärsii paikallisteiden kunnosta ja siitä, että valmiiden tuotteiden kuljetuslogistiikka ei ole kunnossa. Tärkein ja lähin vientisatama Kalajoki on toisella alueella. Tiepolitiikan, alueiden ja elinkeinoelämän kehityksessä on päästävä laaja-alaisempaan ylimatekunnalliseen asioiden tarkasteluun. Tässä suhteessa on ollut myönteistä mm. VT 2:een liittyvä kokonaiskehittämistote, jossa on kyetty hahmottamaan logistista kokonaisuutta. Tähän suuntaan on muuallakin myönteisiä pyrkimyksiä.

Liikennepoliittikka leimataan helposti vielä pelkäksi siltarumpupoliittikaksi. Tätä vahvistaa se, että joudutaan puhumaan yksittäisistä tiehankkeista lukuisten perusteltujen tiehankkeiden joukossa. Kyseessä on kuitenkin koko ajan liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän, raskaiden kuljetusten ja alueellisen kehityksen edellytysten parantaminen. Liikennepoliittikan pelastus on vain sen laaja-alaisempi poikkihallinnollinen kytkeminen elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden ja alueiden kehittämisen kehukseen. Liikennemuotoja on arvioitava myös kokonaisuutena.

EU:n peruseriaatteena on ihmisten ja tavaroiden vapaa liikkuminen. Suomalainen liikennejärjestelmä täyttää tänä päivänä tyydyttävästi sekä ihmisten liikkumis- että tavaroiden kuljetustarpeet. "Kaikkiällä, kaikkina aikoina ja kaikkien pitää päästä liikkumaan" on hyvä tavoite maassa, minkä erityisongelmia ovat mm. pitkät etäisyydet, maantiekuljetusten tärkeä merkitys maan sisäisessä liikenteessä, harva asutus sekä ohuet liikennevirrat. Valtiovarainvaliokunta käsitellessään liikennepoliittikan valkoista kirjaa on korostanut pohjoisen ulottuvuuden toimintaohjelman merkitystä. EU:n liikennepoliittikkaa koskevassa päätöksenteossa

on reuna-alueiden ja harvaan asuttujen alueiden ongelmat saatava vahvemmin esille. Suomenkin vienti- ja kuljetusyriyten kannalta on tärkeää, että EU:n keskialueiden ruuhkaongelmiin löydetään ratkaisuja, mutta myös pohjoisen Euroopan Keski-Eurooppaan ja mm. Venäjälle suuntautuvien liikenneverkkojen kehittämiseen on suunnattava myös rahoitusta. Pohjois-Euroopan olosuhteet, mm. teiden talvikunnossapito sekä roudan huomioon ottaminen rakentamisessa, aiheuttavat jo sinänsä lisäkustannuksia Keski- ja Etelä-Euroopan liikenneverkkojen rakentamiseen ja kunnossapitoon verrattuna.

Logistiikka vaikuttaa myös vientimenestykseen. Unionin reuna-alueiden ongelmat sekä olosuhteet, jotka hidastavat ja vaikeuttavat liikkumista EU:n päämarkkina-alueelle, on otettava huomioon yhtälailla, kuten Keski-Euroopan ruuhkista johtuvat liikenneongelmat. Tässä suhteessa E18:n ohella on myönteisesti nousemassa esille nimenomaan talvimerenkulkuun liittyvät tukitarpeet sekä merten valtatiehanke ja Helsinki-Pietari nopea junayhteys. Erityisen tärkeää verotuksessa ja liikenteen käyttömaksuissa on hyväksyä perusajatus "käyttäjä maksaa" tai "saastuttaja maksaa". Kuitenkaan ei tule lähteä liian vahvaan verojen korvausmerkintään, vaan maksujen ja verojen tasoon ja käyttöön liittyvät ehdot tulee jättää jäsenvaltioiden harkintaan. Näin maamme erityisolosuhteet ja erilaiset rakenteelliset painotukset voidaan ottaa riittävästi huomioon. Liikenteen vaikutusten arvioinnin on perustuttava kunkin maan ja alueen erityispiirteet huomioon ottavaan tarkasteluun. Muistaen mm., että Suomessa ei käytännössä maanteiden tavaraliikenteelle useinkaan ole todellista vaihtoehtoa.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämistä koskevat ratkaisut tulee edelleenkin tehdä normaalissa menettelyssä arvioiden tammikuussa luovutetun tie- ja rataverkon peruspalvelutasoa pohtineen työryhmän ehdotuksia liikennejärjestelmämme palvelutason turvaamiseksi tarvittavista uusista infrastruktuuri-investoinneista ja liikenneinvestointia koskevan päätöksentekomenettelyn uudistamiseksi. Keskeistä on laajemman alue- ja työllisyysvaikutusten ja elinkeinopoliittisten riippuvuuksien arvioiminen sekä uusien, kestävien rahoitusmuotojen luominen liikenneinvestointien nopeuttamiseksi. Uuden hallituksen liikennepoliittisten linjausten yhteydessä on arvioitava alueellisen kehityksen ja kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta mm. Pohjanmaan radan ja nopeiden itäratojen sekä Marja-radon toteuttamisen mahdollisuudet.

Edellä eräitä liikenteen rooliin liittyviä havaintoja ja yhteiskunnallisia johtopäätöksiä. Kun uuden hallituksen keskeinen asia on rakentaa alkaneelle vaalikaudelle konkreettinen, vaikuttava työllisyys- ja kasvuohjelma, on monien täsmätyöllisyystoimien sekä tutkimus- ja tuotekehityskin lisäpanostusten ohella muistettava, että Suomen kansantalouden ja aluekehityksen turvaaminen edellyttää liikennepolitiikan infrahankkeiden rahoituksen nostamista myös kärkikysymykseksi. Meillä on monia maita suuremmat syyt elinkeinoelämän kilpailukykyä vahvistavaan liikenneinvestointiohjelmaan.