



MUISTIO
14.4.2008

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry:n, Rakennusteollisuus RT:n ja Infra ry:n kannanotto liikennepoliittiseen selontekoon

Yhteenveto

Selonteko pitkäjänteistä liikennepoliittikkaa

Kiinteistö- ja rakennusalan järjestöt Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry, Rakennusteollisuus RT ja Infra ry pitävät valtioneuvoston liikennepoliittista selontekoa tarpeellisena poliittisena linjanvetona. Selontekomenettely pidentää liikenneväyliä koskevien linjausten aikajännettä 10-15 vuoteen ja tuo suomalaiseen liikennepoliittikkaan kaivattua pitkäjänteisyyttä ja varmuutta yhteiskunnan perusinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen.

Valtioneuvoston selontekoa voidaan pitää hyvänä avauksena liikennepoliittikan muuttamiseksi aiempaa strategisemmaksi ja pitkäjänteisemmäksi. Esi-tettyjä linjauksia tulee kuitenkin joltain osin täydentää ja liikennepoliittikan periaatteita ja pitkäjänteisyyttä koskevien toimenpiteiden käyttöönotossa on syytä edetä nopeammin.

Suomi tarvitsee suunnitelman liikennejärjestelmästä

Selonteosta jää edelleen puuttumaan parlamentaarisesti vahvistettu näkemys kansallisesta liikennejärjestelmästä ja eri liikennemuotoja palvelevasta runkoverkosta. Liikennepoliittikan tulisi vastata kysymykseen: "Minkälainen tie- ja rataverkko ja minkälaiset liikenneyhteydet Suomeen halutaan rakentaa?" Kansallista liikennepoliittikkaa toteutetaan edelleen liiaksi yksittäisinä hankkeina.

Valtioneuvoston tulisi tulevaisuudessa määritellä kansallisen liikennejärjestelmän tavoitetilä ja investointiohjelma sen toteuttamiseksi. Eduskunnan tulisi yksittäisten hankkeiden sijaan ohjata eri liikennemuotojen integroimista, kokonaisten yhteysvälien rakentamista ja joukkoliikenteen palveluiden kehittämistä seudullisina tai valtakunnallisina kokonaisuuksina. Yksittäisiä hankkeita koskeva päätöksenteko, erityisesti teemaohjelmia koskeva, tulisi siirtää eduskunnasta ministeriön ja väylävirastojen tehtäväksi.

Perusväylänpidon rahoitus ei riitä

Selonteon mukaan vaalikaudella aloitetaan noin 1,1 mrd. eurolla 13 uutta kehittämishanketta. Investointien suuri määrä vie huomion perusväylänpidosta. Tie- ja rataverkkoa ei pystytä kunnossapitämään ja peruskorjaa-

maan nykyisellä rahoitustasolla. Suomen rakennetun ympäristön tila – raportin mukaan pelkästään tie- ja rataverkon yhteenlaskettu korjausvelka ylittää jo 1,7 mrd. euroon. (www.ROTI.fi). Valtioneuvosto laiminlyö liikenneverkkojen kunnossapidon, mutta valmistelee (YM) samalla periaatepäätöstä korjausrakentamisen strategiasta?

Valtioneuvosto esittää perusväylänpitoon 41 milj. euron vuotuista lisärahoitusta sekä 55 milj. euron korvamerkintää kohdistettavaksi metsäteollisuuden tärkeimpien tieyhteyksien kunnossapitoon. Vaikka linjaus on merkittävä, se käytännössä vähentää yleisten teiden kunnossapidon liikkumavaraa.

Järjestöjen näkemyksen mukaan perusväylänpitoon tarvitaan välittömästi noin 200 milj. euron vuotuinen lisäys. Summasta tulisi kohdistaa vuosittain 100 milj. euroa yleisiin teihin, 20 milj. euroa yksityisteihin ja 80 milj. euroa rataverkon kunnossapitoon. Nykyinen kustannustason nousu leikkaa esitetyn rahoituksen ostovoimasta jo valmiiksi 4-5 %.

Budjettirahoitusta täydennettävä uusin rahoitusratkaisuin

Tehtyjen linjausten mukaan Suomessa tulisi olla vuonna 2020 käytössä monipuolinen budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien valikoima. Toimialajärjestöt RAKLI, INFRA ry ja Rakennusteollisuus RT näkevät tämän kehityksen välttämättömänä, mutta pitävät suunniteltua etenemistä liian hitaana.

Valtion tulisi tehdä päätös yksityisrahoituksen laajamittaisemmasta käytöstä. Esimerkiksi 20-25 % investoinneista tulisi voida rahoittaa erilaisin elinkaarisopimuksin. Ratkaisu vähentäisi paitsi investointien suhdanneriskiä, myös jakaisi investointimenojen kassavirran nykyistä tasaisemmin.

Valtion on otettava paitsi keskeinen rooli elinkaarihankkeiden tilaajana, myös kannettava vastuunsa markkinoiden ja lainsäädännön kehittämiseksi yhdessä kuntien sekä muiden julkisten ja yksityisten tilaajien ja rakennuttajien kanssa.

Järjestöt näkevät, että budjettirahoitusta täydentävien rahoituslähteiden käyttö on tulevaisuudessa ehdottoman välttämätöntä. Valtioneuvoston tulisi siksi käynnistää välittömästi perusteelliset selvitykset erilaisista rahastoratkaisuista sekä REIT-mallin (Real Estate Investment Trust) soveltuvuudesta infrastruktuurisijoittamiseen.

Suomessa tulisi myös valmistautua kehittämään liikenteen käyttömaksujärjestelmien edellyttämää teknologiaa ja osaamista. Liikenteen kustannuksia joudutaan siirtämään käyttäjille, ei välttämättä investointimenojen kattamiseksi, vaan liikenteen ja energiankulutuksen hillitsemiseksi.

Valtioneuvoston tulisi myös kiirehtiä selonteossa esitettyä budjetti- ja valtuusmenettelyn uudistamista.

Investointihankkeita aikaistettava

Osa vuodelle 2011 suunnitelluista hankkeista tulisi aikaistaa toimialan tilaajien ja palveluntuottajien resurssien hyödyntämiseksi ja vuosia 2011-2012 uhkaavan ylikuumenemisen välttämiseksi.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää tarkasteltava erikseen

Liikennepoliittisessa suunnittelussa tulisi jatkossa tarkastella kansallista liikennejärjestelmää ja pääkaupunkiseutua kumpaakin erikseen. Pääkaupunkiseudulla kytkeytyvät yhteen asunto- ja liikennepoliittiset ongelmat sekä kuntien ja valtion keskinäisen päätöksenteon ongelmat. Vastuuta pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän – väylien ja joukkoliikenteen - kehittämisestä tulisi siirtää kunnille.

Muita huomioita

Valtioneuvosto linjaa kotimaista liikennepolitiikkaa melko tiekeskeisesti ja yksittäisten liikennemuotojen näkökulmasta. Suomen lentoliikenteen gateway-asema, merikuljetusten merkitys, Venäjän markkinoiden vaikutus ja pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän tila jäävät liian vähälle huomiolle.

Selonteossa on aivan oikein todettu liikenteen kasvava merkitys energia- ja ympäristökysymyksissä. Tehtävät linjaukset lykätään kuitenkin hallituksen ilmasto- ja energiastrategian ja ilmastopoliittisen tulevaisuusselonteon vaaraan. Myöhemmin tehtävät strategiset ratkaisut on kuitenkin saatava kytkeä selontekoon.

Asuntopoliittisten vaikutusten arviointi tulisi sisällyttää kaikkien kaupunkiseutujen hankkeiden vaikutusarviointeihin.

Selonteossa todetaan, että tien- ja radanpidon määrärahat ovat riittämättömät ja että liikennejärjestelmän kehittämistä on priorisoitava. Nämä priorisoinnit jäävät kuitenkin toistaiseksi tekemättä? Jos rahoitusta ei lisätä, eduskunnan on kyettävä päättämään, miten palvelutaso voidaan laskea.

Yksityiskohtaiset kommentit liikennepoliittiseen selontekoon

Liikennepolitiikan sisältö ja tavoitteet

Liikennepolitiikan tavoitteiksi on nostettu liikennejärjestelmän ja liikenneyhteyksien toimivuus, logististen kustannusten alentaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, joukkoliikenteen edistämisen sekä uusina avuksina ilmastonmuutoksen hillintä ja metsäteollisuuden tukeminen. Selonteon linjaukset tavoitteiden toteuttamiseksi jäävät kuitenkin melko kevyiksi.

Liikennejärjestelmän toimivuutta ja logistiikka selonteossa ei juuri linjata ja liikenteen energiankulutusta ja ympäristövaikutuksia koskevat linjaukset

lykätään tehtäviksi valmisteilla olevissa ilmasto- ja energiastrategiassa ja ilmasto- ja energiapoliittisessa tulevaisuusselonteossa.

Myös selonteon elinkeinopoliittiset tavoitteet jäävät epäselviksi. Linjauksissa nostetaan esille teollisuuden, kaivostoiminnan, kaupan ja matkailun merkitys, mutta työmatkaliikenne jätetään käytännössä käsittelemättä. Lisäksi Venäjän maaliikenneyhteyksien merkitys pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittäminen jäävät lähes kokonaan huomiotta.

Selonteon linjaukset parantavat ja edistävät yhteiskunnallisia tavoitteita, mutta niiden toteuttamiseksi tarvittavia ratkaisuja ei konkretisoida. Ministeriryhmä näyttää saavuttaneen konsensuksen laajan hankelistan ja investointirahoituksen turvin. Perusväylänpitoon ei kuitenkaan panosteta riittävästi. Rahoitus jää vuositasolla 200 milj. euroa liian pieneksi.

Selonteossa todetaan, että "maan eri osien elinvoiman säilyttäminen edellyttää toimivia valtakunnallisia liikenneyhteyksiä ja joukkoliikennepalveluja", mutta, että "kaikkia perusteltuja liikenneväylä- ja joukkoliikennetarpeita ei kyetä tyydyttämään käytettävissä olevilla määrärahoilla". Selonteossa esitetään priorisointia, mutta sitä ei kuitenkaan tehdä.

Jos valtioneuvosto päättää esitetystä rahoitustasosta, tie- ja rataverkkoa on karsittava tai vähäliikenteisten verkonosien palvelutasoa on laskettava.

Liikennepoliitikka ja ilmastonmuutos

Selonteossa todetaan liikenteen merkitys energia- ja ilmastokysymyksissä, mutta liikenteen ilmastopoliittisia ratkaisuja lykätään kaikki sektorit kattavien ilmasto- ja energiastrategian ja ilmasto- ja energiapoliittisen tulevaisuusselonteon valmisteluun.

Vaikka ratkaisu lienee perusteltu, valtioneuvoston ilmastopoliittinen päätöksenteko johtanee jo hyvin pian uusiin ja aiempaa kivuliaimpiin liikennepoliittisiin linjauksiin.

Selonteossa nostetaan ilmastonmuutosta hillitseviksi keinoiksi yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, uusien alueiden kaavoittaminen joukkoliikenneyhteyksien varaan, asuntoalueiden ja liikenneväylien toteuttaminen kuntien ja valtion yhteistyönä sekä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun alueen laajentaminen 14 kuntaa kattaviksi. Keinot ovat oikeita, mutta tuskin riittäviä.

Joukko- ja kevytliikenne

Selonteossa tunnistetaan joukkoliikenteen kehittämistarve pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa, mutta joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamisen toimenpiteet jäävät melko vaatimattomiksi. Joukkoliikenteen palveluiden suunnittelua kuntarajat ylittävänä seudullisina kokonaisuuksina tulee kiirehtiä.

Selonteon puutteena on henkilö- ja joukkoliikenteen tarkastelu erillisinä, eikä toisiaan täydentävinä liikennemuotoina. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinti jää käytännössä kokonaan vaille huomiota.

Liikenneturvallisuus

Selonteko nostaa liikenneturvallisuuden keskiöön, mutta sen parantaminen perustuu käytännössä tavoitteenasetteluun. Konkreettisina tehokkaimpina ja taloudellisimpina toimenpiteinä tulisi toteuttaa päätieverkon nopea ja kattava peruskorjaaminen.

Liikenneturvallisuutta koskeva ohjaus ja johtaminen pilkkoutuu liian monin toimijoiden vastuulle eikä valtioneuvosto edistä asiaa kokonaisuutena. Esimerkiksi päihteidän vaikutuksena ajaminen ja piittamattomuus liikenteessä tulevat todetuksi, mutta niiden kitkemiseksi ei löydy keinoja.

Sujuvat yhteydet yli rajojen

Selonteossa tunnistetaan Suomen asemaamerikuljetusten varassa – yli 80 prosenttia ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meritse, sekä Suomen gateway-asema lento- ja rautatieliikenteessä. Näiden kehittämistä ja hyödyntämistä selonteko ei kuitenkaan tarkastele.

Venäjän maaliikenneyhteydet jäävät käytännössä huomiotta. E18 ja Pietarin ratayhteys tulisi nostaa tärkeimmiksi kansallisiksi rajat ylittäviksi hankkeiksi, eikä pelkästään tavaraliikennevirtojen ja autokaupan kuljetusten, vaan talouselämän ja kasvavan henkilöliikenteen takia.

Kuljetusmarkkinat

Kuljetusmarkkinat kansainvälistyvät ja Suomen maanteiden transiitokuljetukset jäävät vähitellen liki kokonaan venäläisyritysten hoidettavaksi. Arviolta 95 prosenttia kuljetuksista hoidetaan venäläisten voimin.

Liikenneverkko

Maantieverkon laajuus on säilynyt samana, vaikka väestö keskittyy yhä enemmän pääkaupunkiseudulle ja muihin kuntakeskuksiin. Verkkoa pidetään silti samassa kunnossa ja entisen laajuisena.

Valtioneuvoston esittämä perusväylänpidonrahoitus ei ole riittävä. Selontekoon tulisi liittää joko rahoituksen lisääminen 200 milj. eurolla vuodessa tai olemassa olevan liikenneverkon rajaaminen tai sen kunnossapidon tason laskeminen.

Liikenneinfrastruktuurin kapasiteetin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää huomattavan laajoja toimenpiteitä älykkäiden teknisten ratkaisujen ja teknologian hyödyntämisestä. Liikenteen ohjausta tulisi kehittää seudullisina kokonaisuuksina, tärkeimpänä pääkaupunkiseutu. Suomen teknologinen osaaminen jää nyt hyödyntämättä, jos valtio ei aseta selkeitä tavoitteita liikenteen hallinnan kehittämiseksi

Täydentävät rahoitusmuodot

Liikennepoliittisen päätöksenteon pitkäjänteistäminen tuo merkittäviä säästöjä infrarakentamisen suunnitteluun ja tehostaa resurssien käyttöä. Suurimmat hyödyt saavutetaan kuitenkin suunnitelmallisen rakentamisen kautta, kun kunnat, yritykset ja yhteisöt voivat luottaa valtion päätöksiin.

Valtion nykyinen budjetti- ja valtuusmenettely on uudistettava. Investointien rahoittamisen tulisi perustua poistoihin ja investointeja tulisi tarkastella taseen kautta.

Selonteossa linjataan budjettirahoitusta täydentäviksi rahoitusmalleiksi

- elinkaarimallit
- kuntien osallistuminen rahoitukseen
- tienkäyttömaksut
- jälkirahoitus
- tie- ja liikennerahastot
- valtion yhtiöiden myyntitulot

Hankkeiden aikaistaminen kuntien tai yritysten rahoitukselle tai valtionyhtiöiden myyntituloilla lisää joustavuutta, mutta on käytännössä budjettirahoitusta ja sitoo tulevien vuosien väylärahoitusta samalla tavalla kuin elinkaarirakentaminen.

Budjettirahoitusta täydentävien rahoituslähteiden käyttö on tulevaisuudessa välttämätöntä. Suomessa on siksi tehtävä perusteellinen selvitys erilaisista hallinnollisista ratkaisuista tie- ja liikennerahastoista ja liikenteen käyttömaksuista.

Vaikka valtiosihteeri Sailas on tyrmännyt perinteiset tierahastot, näiden vaihtoehtona tulisi kiinteistörahastotyyppisten rahastojen toimivuutta. Hallitus on hyväksyessään asuntopoliittisen toimenpideohjelman 14.2. päättänyt kiinteistörahastolainsäädännön uudistamisesta siten, että Suomessa voidaan ottaa käyttöön REIT-muotoisia (Real Estate Investment Trust) vuokra-asuntoihin sijoittavia kiinteistörahastoja asuntotuotannon edistämiseksi. REIT-malli sopisi myös liikenne- ja muun infrastruktuurin rahoittamiseen tieverkon osien tai yksittäisten elinkarihankkeiden toteuttamiseksi

Liikenneverkkojen kunnossapito ja kehittämisohjelma

Selonteon mukaan olemassa olevat liikenneväylät pidetään kunnossa perusväylänpidon toimin. Rahoitus ei kuitenkaan tähän riitä.

Hallitus on hyväksynyt osana selontekoa kustannuksiltaan enemmän liikenneinvestointeja kuin koskaan aikaisemmin. Vaalikaudella aloitettaneen 13 uutta kehittämishanketta arvoltaan noin 1,1 mrd. euroa.

Ratkaisu vie huomion perusväylänpidon ongelmista. Vaikka perusväylänpidon rahoitusta lisätään keskimäärin 41 milj. euroa vuodessa, sitä korvamerkitään 55 milj. euroa vuodessa metsäteollisuuden kuljetuksiin. Perusväylänpitoon tarvitaan välittömästi noin 200 milj. euron vuotuinen lisäys,

josta 100 milj. euroa tienpitoon, 20 milj. euroa yksityisteihin ja 80 milj. euroa rataverkon kunnossapitoon.

Liikennepolitiikan linjauksia vuoteen 2010

Kaikki rahoituksen periaatteita ja pitkäjänteisyyttä koskevat linjaukset ovat kannatettavia, mutta niiden käyttöönotossa olisi syytä edetä nopeammin.

Selonteon mukaan Suomessa tulisi vuonna 2020 olla käytössä monipuolinen budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien valikoima. Uusien rahoitusratkaisujen ja toteuttamismallien kehittäminen ja käyttöönotto tulisi kuitenkin käynnistää välittömästi. Valtio muodostaa muuten kehityksen esteen. Muualla Euroopassa liikenneinfrastruktuurin rahoittaminen on kokonaan muulla pohjalla eikä lepää budjettirahoituksen varassa. Kannattaviin hankkeisiin investoiminen ei voi jäädä kiinni budjettikehyksistä.

Hallitus laatii linjaustensa mukaan erillisen logistiikkastrategian ja kuljetusalan elinkeinopoliittisen ohjelman. Ohjelmat ovat tarpeen, mutta miksi niitä ei toteutettu osana liikennepoliittista selontekoa?

Hallitus esittää konkreettiset toimet päästöjen vähentämistavoitteiksi ja toimenpiteiksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vasta ilmasto- ja energiastrategiassaan ja ilmastopoliittisessa tulevaisuusselonteossa.

Liikenneturvallisuuden parantaminen jää pelkäksi tavoitteenasetteluksi, kun tavoite ei ohjaa merkittäviin päätieverkon peruskorjausinvestointeihin.

Lisätietoja:

Toimitusjohtaja Jani Saarinen, RAKLI, p. 0400 625 670

Toimitusjohtaja Tarmo Pipatti, Rakennusteollisuus RT, p. 040 506 5021

Toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry, p. 040 560 1803