

Kansliapäällikkö Harri Pursiaisen puhe  
Maarakennuspäivä 6.10.2011

## Infraan rahoituksen painopisteet ja näkymät

Hyvät kuulijat!

Tällä maarakennuspäivällä on erinomainen ajoitus. Maalle saatiin kesän alussa uusi hallitus ja sen mukana perusteellinen ja yksityiskohtainenkin hallitusohjelma. Hallitus pääsi kunnolla vauhtiin kesälomien jälkeen ja nyt menoa sitten riittääkin. Hallitusohjelman toimeenpaneminen on vastuutettu ja aikataulutettu. Eilen julkaistiin ensi vuoden budjetti ja menokehykset. Liikennepoliittisen selonteon valmistelu on lähtenyt rivakasti liikkeelle. Juuri nyt on aineksia keskustelulle ja hyvä mahdollisuus vaikuttaa hallitusohjelmaa tarkentaviin linjauksiin liikennepoliitikassakin.

Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelma on laajempi kuin edeltäjänsä ohjelma. Tekstianalyysin perusteella uusi hallitus kehittää, edistää, selvittää, vahvistaa, tukee ja lisää 618 kertaa siinä missä edellinen hallitus teki näitä 341 kertaa – siis hallitusohjelmista suoraan laskettuna. Töitä riittää.

Hallitusohjelmalla on kolme painopistealuetta. Ensimmäinen on köyhyyden, eriarvoisuuden ja syrjäytymisen ehkäiseminen, toinen julkisen talouden vakauttaminen ja kolmas kestävän talouskasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyyn vahvistaminen. Kolmen pilarin välillä on vahva kytkentä. Kestävän talouskasvun toimet vahvistavat julkista taloutta, joka taas tekee mahdolliseksi ehkäistä syrjäytymistä ja toisinpäin syrjäytymisen väheneminen tukee talouskasvua, joka vahvistaa julkista taloutta.

Hallitus on kiteyttänyt näiden pilarien alle strategisen toimeenpanosuunnitelman, johon on nostettu ne keskeisimmät strategiset kärkihankkeet, joita hallitus tulee erityisesti viemään eteenpäin ja seuraamaan vuosittaisissa strategiaistunnoissaan. Suoraan liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on tässä listassa kaksi toimenpidettä: liikennepoliittinen selonteko, josta myöhemmin lisää, sekä liikenneinvestointien erilaisten budjetointi- ja rahoitusmallien selvittäminen.

Muutkin toimeenpanosuunnitelman kohdat koskettavat infra-alaa tavalla tai toisella. Niitä ovat esimerkiksi harmaan talouden torjunta, kuntauudistus, ympäristöystävällisten ja materiaalitehokkaiden tuotantotapojen kehittäminen sekä hallituksen energia- ja ilmastopoliittiset toimet. Yksittäisistä toimista voisi mainita vaikka kaivosalan kotimaisen omistuksen ja kaivosprojektien vauhdittaminen perustamalla kaivosalan hankkeisiin sijoittava rahasto, yhtiö tai ohjelma.

Hallitusohjelmassa on kuitenkin varsin paljon muita toimia ja tavoitteita kuin nämä strategiset kärkihankkeet. Liikennettä koskevista hallitusohjelman kirjauksista näkee selvästi, että hallitus haluaa rohkeasti ottaa käyttöön uuden liikennepoliittikan keinot. Ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetusongelmia pyritään ratkaisemaan monipuolisin ja laaja-alaisin keinoin. Hallitusohjelman henki on, että liikenne ei ole itseisarvo, puhumattakaan että väylä tai muu infrastruktuurituote olisi sitä. Tuotekeskeisyydestä ollaan siirtymässä asiakaskeksisyyteen niin kuin pitääkin.

Liikennehän on seurausta siitä, että tavarat tai ihmiset ovat väärässä paikassa. Silloin kun tuo yhteiskunnan krooninen ongelma voidaan ratkaista vaikkapa paremalla maankäytön suunnittelulla, yhteiskunta voi säästää huomattavasti väyläkustannuksissa, ajoneuvokustannuksissa ja aikakustannuksissa.

Liikennepolitiikka ei saa olla vain insinööritoimiston pyörittämistä, vaan sen paikka on tiukasti muun yhteiskuntapolitiikan yhteydessä. Liikennepolitiikan pitää olla mukana muotoilemassa maankäyttöpolitiikkaa, aluepolitiikka, palvelurakennepolitiikkaa ja elinkeinopolitiikkaa. Veropolitiikkaa pitäisi käyttää liikennepolitiikan ohjauskeinona paljon vahvemmin. Tällä en tarkoita, että liikenteestä pitäisi kerätä enemmän veroja, vaan että se tulisi tehdä viisaammin ja tavoitellen myös liikennepolitiikan hyötyjä, ei vain valtion verotulojen maksimointia.

Vuosi sitten teimme hyvässä yhteistyössä toimialojemme kanssa tulevaisuuskatsauksen puolueille. Esitimme siellä vaihtoehtoisia liikennepolitiikan ratkaisuja. On ilahduttavaa nähdä, että hallitusohjelmaan on seuloutunut paljon niitä tulevaisuuskatsauksen vaihtoehtoja, joita katsaus luonnehti rohkeiksi.

Hyvät kuulijat!

Hallituksen ensimmäinen talousarvioesitys ja valtion menokehykset julkaistiin siis eilen. Kaikki tiedämme, että talouspolitiikkaa leimaavat suuret riskit ja tarve varmistaa julkisen talouden kestävyys.

Yleinen talouskehitys vaikuttaa liikenteenkin rahoitukseen. Nyt parhaatkaan talouden asiantuntijat eivät pysty juuri minkäänlaisella varmuudella sanomaan edes sitä, millaisia haasteita kohtaamme kuukauden kuluessa. Joka tapauksessa valtion menoja ja tuloja sopeutetaan 2,5 miljardilla eurolla vuoteen 2015 mennessä – toivoa sopii, että tarve ei osoittaudu suuremmaksi.

Liikenne ei ole ollut näissä säästötalkoissa tällä kertaa pääroolissa, mikä on tietysti ilahduttavaa. Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen vaatii pitkäjänteisyyttä ja linjaa yli talouskehityksen notkojen ja kukkuloiden. Tämän hallituksen toistaiseksi tekemissä ratkaisuissa liikenne on saanut pitää kutakuinkin entisen menotasonsa. Aikaisempien investointipäätösten nyt laukeavat kustannusvaikutukset jopa kasvattivat kokonaissummaa 200 miljoonalla eurolla. Kaikkiaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan käytössä on ensi vuonna noin kaksi miljardia euroa ilman arvonnalisäveroja. Näillä määrärahoilla muun muassa pidetään yllä ja kehitetään liikenneverkkoa, johon kuuluu 80 000 kilometriä maanteitä, 6 000 kilometriä ratoja ja 16 000 kilometriä vesiväyliä.

Viime vuosina on puhuttu paljon liikenneverkon rapistumisesta ja korjausvelasta. Arviot korjausvelan määrästä ja kehityksestä vaihtelevat puhujasta riippuen. Liikenneviraston mittauksen mukaan tieverkon pintakunto on kuitenkin pysynyt 2000-luvulla ennallaan tai jopa parantunut. Silti päällystetystä tieverkosta on huonossa tai erittäin huonossa kunnossa 3 400 kilometriä ja sorateistä 2 800 kilometriä.

Korjausvelka on problemaattinen käsite, ja sitä voi käyttää harhaanjohtavastikin, vahingossa tai tahallaan. Joskus korjausvelkaa katsotaan syntyvän jo siitä, että väyläverkon pääoma-arvo alenee. Se voi johtaa todellisuutta synkempään käsitykseen liikenneväylästä tilasta. Pääoma-arvoltaan alentunutkin väylä voi nimittäin

vielä palvella liikenteen tarpeita hyvin tai tyydyttävästi. Pitää muistaa, että lain mukaanhan esimerkiksi maantie on tosiaankin pidettävä "liikennettä tyydyttävässä kunnossa". Vaikka se saattaa kuulostaa harhaoppiselta tai kyyniseltä, on silti totta, että yhteiskunta ei ole luvannutkaan, että väylät olisivat "hyvässä kunnossa".

Väyläverkon kuntoa tarkasteltaessa sen pääoma-arvoa olennaisempi asia on sen käyttöarvo eli se, miten hyvin se palvelee kysyntää. Tienkäyttäjän silmissä vanha maantie saattaa tuntua uuteen moottoritiehen verrattuna mutkaiselta, mäkiseltä ja kapealta, vaikka sen kunto tai käytettävyyttä objektiivisesti ajatellen yhä riittäisi kohtuullisesti tyydyttämään sen käyttäjän tarpeet. Tyydyttävässä kunnossa olevassa tiessä ei siis tässä mielessä välttämättä ole aitoa korjausvelkaa, vaikka sen pääoma-arvo olisi alentunut.

Sitäkin voisi kysyä, onko väyläverkon kaikkien osien tasoa tarkoituksenmukaista nostaa jatkuvasti, jopa silloin, kun väylän liikennemäärät vähenevät. Rahoituksen niukkuus johtaa väistämättä tällaisiin ja muihinkin yhteiskunnan tarpeita priorisoi- viin pohdintoihin, jos resurssit eivät riitä eikä niiden käyttöä voi tehostaa.

Hallitusohjelmassa on priorisoitu liikennepolitiikkaa. Tärkeäksi on nähty suuria lii- kennemääriä palvelevat, talouskasvua tukevat, kustannushyötysuhteeltaan par- haat, liikenneturvallisuutta edistävät, päästöjä vähentävät ja maakunnallista mer- kitystä omaavat hankkeet. Se, miten nämä tavoitteet konkretisoituvat, ratkaistaan liikennepoliittisessa selonteossa.

Hyvät kuulijat!

Hallitus ei kasvata liikennebudjettia sadoilla miljoonilla euroilla, niin kuin monet ta- hot ennen vaaleja vaativat. Toki käyttäisimme jokaisen lisämiljoonan viisaasti, vä- estölle hyvinvointia ja maalle kilpailukykyä luoden, mutta mittavien lisäpanosten odottaminen näissä taloudellisissa oloissa ei ole realistista. Silti rohkenen sanoa, että talousarvio tuo liikenteelle hyväään.

Hallitus ymmärsi liikenneministerin vaatimuksia ja lisäsi budjettiriihessään perus- väylänpidon rahoitusta jo ensi vuonna 20 miljoonalla eurolla. Hallituskauden aika- na lisäystä on tarkoitus kasvattaa hallitusohjelman mukaiseen 35 miljoonaan eu- roon vuodessa. Tällä lisäpanostuksella parannetaan raideliikenteen toimivuutta korjaamalla mm. routavaurioita, ajolankoja ja päällysrakenteita. Junaliikenteen keskeinen ongelma on toimintavarmuuden puute, ja nyt sen parantaminen saa tuntuvan lisäpanostuksen. Sekin on priorisointia: resursseja osoitetaan sinne, mis- sä on tunnistettu liikennejärjestelmän pahimmat ongelmat.

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan näkökulmasta on niin ikään myönteistä, että jo kuluvan lisätalousarvioesityksessä hallitus esittää lisärahoitusta valtatie 2 Karkkila-Humppila -tieosuudelle. Hanke voidaan siten toteuttaa 10 miljoonan eu- ron suuruisena, kuten eduskunta edellytti päättäessään hankkeen sisällyttämisestä vuoden 2011 talousarvioon. Edelleen vuoden 2012 talousarvioesityksessä käynnis- tetään hankkeet Koskenkylä-Kotka osana E18-moottoritietä, määrältään 33 mil- joonaa euroa, Turun satamayhteys (Suikkilantie), 20 miljoonaa euroa ja Tampe- reen rantaväylä, määrältään 185 miljoonaa euroa. Seinäjoen-Oulun rataosan pal- velutason parantamisen loppuunsaattamiseen korotettiin valtuutta 254 milj. eurol- la. Kyllä maassa siis edelleen kehitetäänkin väyläverkostoa ja ihan perinteisellä ta- valla.

Uutta priorisointia on, että hallitusohjelma liitteineen siirtää väylärahoitusta kehittämisinvestoinneista perusväylänpitoon. Niinpä tuon mainitsemani ratarahoituksen lisäyksen hintana valtion menokehykset leikkaavat kehittämisinvestoinneista 20 miljoonaa euroa vuosilta 2014 ja 2015. Se tarkoittaa, että vielä nimeämättömiin hankkeisiin on vuonna 2014 käytettävissä 56 milj. euroa ja hallituskauden viimeisenä vuonna 127 milj. euroa. Miten tuo liikkumavara käytetään, on liikennepoliittisen selonteon yhteydessä päätettävä asia.

Liikennepoliitikka kiteytyy edelleenkin aivan liikaa suurten infrastruktuurihankkeiden ympärille. Edellisen hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa huomion vei vanhaan tapaan – mikäpä muu – kuin hankelista. Se kasvoikin ennätyksellisen mittavaksi. Mittava rakennusohjelma oli mahdollista niin, että tulevaisuudelta lainattiin kuntien nyt rahoittamalla jälkirahoitushankkeilla ja elinkaarihankkeilla varat, ja valtio maksaa aikaisemmin päätettyjen hankkeiden kustannuksia takaisin koko hallituskauden. Alkuvuosina tästä syntyy 500-600 miljoonan euron ja vuosina 2014-2015 runsaan 300 miljoonan euron menot vuodessa. Siksi liikkumavara uusien hankkeiden rahoittamiseen tällä hallituskaudella jää hyvin pieneksi. Houkutus jatkaa samaa menoa voi olla suuri. Silti pitää muistaa, että se on tulevilta hallituksilta otettua velkaa ja kaventaa niiden mahdollisuuksia tehdä aikanaan tarvittuja ratkaisuja. Muuttuvassa maailmassa on myös riski, että liikennejärjestelmä kiinnitetään kenties virheellisiin rakenteisiin.

Liikennejärjestelmän rahoitusongelmaan on esitetty monenlaisia ratkaisumalleja, elinkaari- ja PPP-mallien lisäksi puhutaan Infra Oy:n perustamisesta ja investointimenojen jaksottamisesta budjetissa. Nämä kaikki ovat taiten käytettyinä hyviä ja niitä kaikkia arvioidaan selonteon yhteydessä. Mutta rehellisyyden nimissä on sanottava, että ne eivät liikennejärjestelmän rahoitusongelmaa ratkaise yhtä vähän kuin uusi kukkaro lisää kenenkään tuloja. Siinä mielessä on surullista, että julkinen keskustelu esimerkiksi tiemaksusta ei millään tahdo nousta primitiivireaktioista analyttisemmalle tasolle.

Liikenteen rahoitukseen tarvitaan jostakin aivan aitoa rahaa. Lopulta on aina kysymys siitä, kuinka paljon julkisia resursseja liikennejärjestelmälle voidaan osoittaa kaikkien muiden yhteiskunnan tarpeiden kilpaillessa samoista resursseista.

Hyvät naiset ja herrat!

Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä on ryhtynyt laatimaan toista liikennepoliittista selontekoa. Liikenneministerin ja asunto- ja viestintäministerin johtamaan työryhmään kuuluu heidän lisäksi viisi muuta ministeriä.

Selonteko tarkentaa ja konkretisoi hallitusohjelman liikennepoliittisia linjauksia. Se kuvaa liikennepoliittikan vision ja tavoitetilan vuonna 2030, linjaa politiikan vuosille 2012 – 2022 ja luo toimenpideohjelmat vuosille 2012 – 2016 ja 2016 – 2022. Hallitus aikoo antaa selonteon eduskunnalle ensi huhtikuussa.

Edellisen selonteon valmistelua arvosteltiin avoimuuden puutteesta. Valmistelusta ei alun seminaarien jälkeen kerrottu julkisuuteen mitään. Nyt ajatukset ovat toisenlaiset. Jo nyt kaikki ovat saaneet esittää keskeisiä haasteita ja lähtökohtia selonteolle. Kiitos tosiaankin palautteesta, olemme saaneet toista sataa hyvää kommenttia. Keskustelu on viritetty myös sosiaalisessa mediassa, jota on tarkoitus

käyttää laajasti myös jatkotyössä. Selonteon edetessäkin ehdotuksista kerrotaan pyytäen palautetta alan toimijoilta ja kaikilta muilta, joita asia kiinnostaa.

Selontekoa valmistelee ministeriryhmälle poikkihallinnollinen virkamiesryhmä, jota johtaa osastopäällikkö Minna Kivimäki. Käytännön työtä tekee kymmenkunta osaprojektia, joissa tarkastellaan ja arvioidaan nykytilaa, haasteita ja toimia näiden haasteiden ratkaisemiseksi. Osatarkasteluja tehdään liikennejärjestelmän palvelutasosta, logistiikasta ja kilpailukyvyistä, kestävästä yhdyskuntarakenteesta, kävelystä ja pyöräilystä, joukkoliikenteestä, rahoituksen malleista, liikennemarkkinoista, ympäristöstä, turvallisuudesta sekä kansainvälisestä toimintaympäristöstä. Mukana selontekoa laatimassa on runsas ammattilaisten joukko, josta löytyy asiantuntemusta aihealueen kaikista nurkista.

Selonteon tärkeisiin tehtäviin kuuluu viedä hallitusohjelman paaluttama uusi liikennepolitiikka käytäntöön. Tätä käytäntöä tulevat olemaan mm. poliittisten päätösten painopisteen siirtäminen toimenpiteiden valinnasta palvelutason määrittelyyn, vaihtoehtoisten toimenpiteiden vaikutusarvioinnin kehittäminen, hankintamettelyjen uudistaminen, yritysveltoiset kehittämissuunnitelmat ja johtamisen kehittäminen. Tavoitteena on käynnistää myös puolustusinaa konkreettista hanketta, joissa pyritään ratkaisemaan liikenneongelmia uusilla innovatiivisilla, monipuolisilla ja laaja-alaisilla keinoilla.

Emme ministeriössä elä siinä harhaluulossa, että tarvittava innovatiivisuus löytyisi virastojemme seinien sisältä. Ministeriön innovaationa on antaa mahdollisuus ja kannustaa alan varsinaisia toimijoita löytämään uusia ja mukavuusalueen ulkopuolellekin meneviä toimia. Niin ikään yhteistyö eri toimijoiden kesken on näissä hankkeissa keskeinen onnistumisen edellytys.

Täällä mukana olevalla joukolla on nyt mahdollisuus näyttää osaamistaan uuden luomisessa. Mukavuusalueelta pois siirtyminen vaatii vaivaa ja luopuminen vanhoista ajatuksenkuluista vaatii rohkeutta. Uudet oivallukset voivat kuitenkin olla kaikessa yksinkertaisuudessaan nerokkaita. Sellaisia, että kun uusi ajatus on käytännössä, kaikki sanovat, että miksi ihmeessä noin ei ole aina tehty.

Toivon ja uskon, että nyt kun liikennehallinnon rakenteet on saatu uudistettua, myös itse toiminta uudistuu ja päästään tuotokeskeisyydestä. Liikennepolitiikan tehtävä ei ole vain rakentaa ja kunnossapitää väyliä, vaan ratkaista asiakkaidensa, siis kansalaisten ja elinkeinoelämän todellisia liikkumisen ja kuljetusten ongelmia.