



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Liikennepoliittisen selonteon hankkeiden toteuttaminen

Liikenneministeri Merja Kyllösen
selvitys eduskunnalle 20.11.2012



1. Liikennepoliittinen selonteko: hallituksen ja eduskunnan mandaatti uudelle liikennepolitiikalle

Eduskunnan kesäkuussa 2012 hyväksymä liikennepoliittinen selonteko perustuu pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelmaan, jonka mukaan *”Julkisen talouden haasteet, kansallisen kilpailukyvyn parantaminen, ilmastopolitiikka sekä elinkeinorakenteen muutos ja palveluiden turvaaminen edellyttävät tehokkaampia ja vaikuttavampia keinoja liikennejärjestelmän kehittämiseen.”*

Selonteon laadinnan lähtökohtina olivat hallitusohjelman linjaukset, talousnäkymien epävarmuus sekä valtiontalouden tiukka tilanne – vuonna 2013 valtion talousarvioesitys on 7 miljardia euroa alijäämäinen. Samanaikaisesti liikenteen palvelutasoon kohdistuvat tarpeet kasvavat ja muuttuvat jatkuvasti. Mm. elinkeinoelämän, kaupunkirakenteen ja työelämän muutokset heijastuvat kaikki liikenteeseen ja siihen kohdistuviin tarpeisiin. Liikenne on elinkeinoelämän toiminnan ja kilpailukyvyn mahdollistaja ja hyvinvoinnin liisääjä. Liikenneinvestoinneilla on myös selvästi talouselämää elvyttäviä vaikutuksia. Kasvavien tarpeiden ja valtiontalouden tiukkojen resurssien ristipaineessa liikenteen palvelujen tarjontaa on pystyttävä uudistamaan Suomen kilpailukyvyn varmistamiseksi.

Selonteossa arvioitiin, että jatkossa on panostettava olemassa olevan verkon hoitotason ja kunnan varmistamiseen. Sen vuoksi selonteossa linjattiin, että väyläinvestoinneista siirretään 100 milj. euroa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Liikenneverkon kehittämiseen on viimeisten vuosien aikana suunnattu keskimäärin noin 470 milj. euroa vuodessa ja linjauksen mukaisesti investointien taso pienenee 370 milj. euroon vuodesta 2016 alkaen.

Hallitus harjoittaa määrätietoisesti politiikkaa, joka tähtää julkisen talouden tervehtytämiseen julkisen talouden sopeutustoimet, kasvupanostukset sekä rakenteelliset uudistukset yhdistävällä toimintamallilla. Liikennepoliittinen selonteko toteuttaa kaikkia toimintamallin osia.

Liikennepolitiikassa lähivuosisikymmenen keskeisenä haasteena on pystyä nykyistä tehokkaammin poistamaan Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia uhkaavat liikenteen ongelmat nykyisentasoisilla resursseilla. Tuottavuuden kasvu ei enää tyypillisesti synny tekemällä enemmän vaan tekemällä asiat uudella tavalla, fiksummin kuin ennen. Samoilla resursseilla on saatava entistä enemmän aikaan.

2. Liikennepoliittiseen selontekoon sisältyvät investointihankkeet

Liikennepoliittisessa selonteossa on linjattu tällä hallituskaudella vuosina 2012–2015 käynnistettävät hankkeet (toteuttamisohjelma). Tähän ohjelmaan kuuluvat selonteon mukaisesti uudelleenarvioinnin kohteina olevat vt 8 Turku–Pori ja vt 6 Taavetti–Lappeenranta.

Pitkäjärjestyksen varmistamiseksi liikennepoliittinen selonteko sisältää myös vuosien 2016–2022 liikenneverkon kehittämiskohteita (suunnitteluohjelma) ja niiden jatko-suunnittelua on linjattu selonteossa.

2.1. Liikennepoliittisen selonteon toteuttamisohjelma vuosille 2012–2015

Liikennepoliittisessa selonteossa vuosina 2012–2015 aloitettavaksi esitetyt hankkeet valmisteltiin liikenne- ja viestintäpolitiittisessa ministerityöryhmässä. Tämän pohjalta hallitus sopi kehysriihessä hallituskaudella aloitettavista hankkeista. Hankkeet oli tarkoitettu mitoitettaviksi keväällä 2012 päätettyihin kehyksiin. Hankeohjelman valmistelu

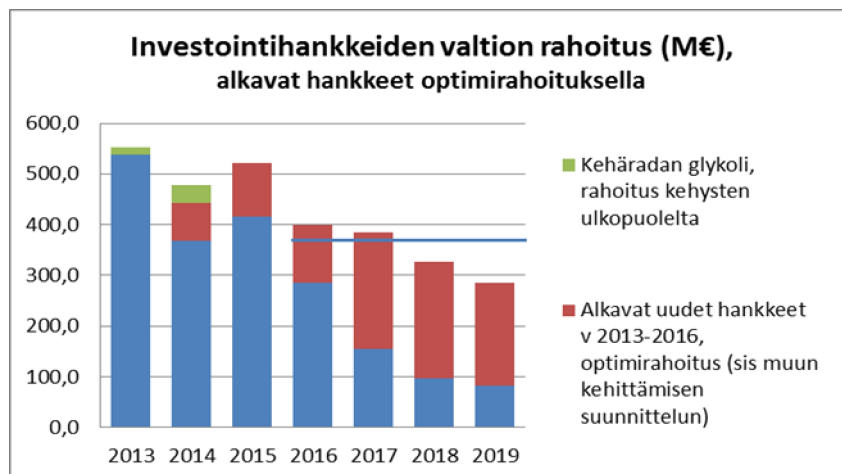
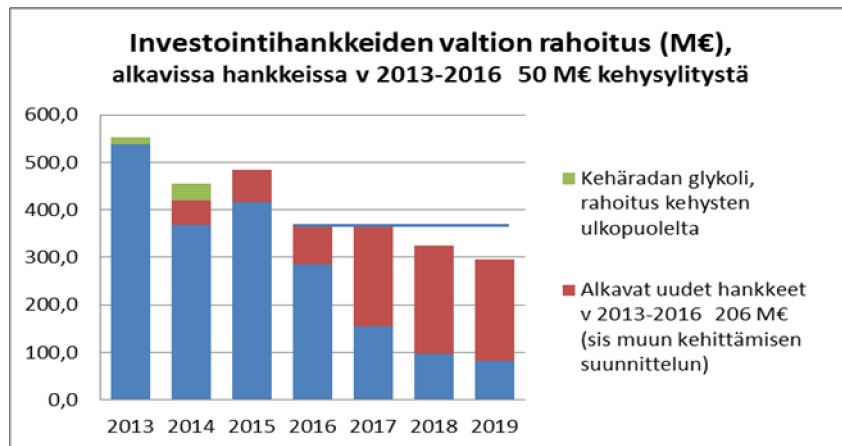
perustui Liikenneviraston pääjohtaja Juhani Tervalan toimittamiin tietoihin. Pääjohtaja Tervala oli tietoinen siitä, että hankkeet on valmisteltava kehysmäärärahoihin.

Ministeriössä käytiin läpi kehyskauden hankeohjelmaa osana vuoden 2013 budjettiprosessia. Hankkeiden toteuttamisen suunnittelu otettiin Liikennevirastosta ministeriön ohjausryhmän valmisteluun lokakuun alkupuolella. Tällöin on vähitellen selvinnyt, että selonteon toteuttamisohjelma oli ylimitoitettu, eikä sitä voida toteuttaa kehyksissä. Hallitus teki siten keväällä päätökset puutteellisten tietojen pohjalta. Liikenneministeri informoi tilanteesta liikenne- ja viestintäpoliittista ministerityöryhmää 10.10. ja 25.10. Rahojen riittämättömyys on varmistunut marraskuussa perusteellisten selvitysten jälkeen. Hallituspuolueiden puheenjohtajat keskustelivat asiasta 14.11. ja tämän jälkeen selvittely jatkui LVM:n ja VNK:n yhteistyönä.

Ministeriön tavoitteena on, että kaikki nykyiselle hallituskaudelle suunnitellut hankkeet voidaan käynnistää.

Lisärahoitustarve vuosille 2013–2016 on vähintään 50 milj. euroa, jolla varmistettaisiin toteuttamisohjelman hankkeiden aloittaminen kehyskaudella. Hankkeiden tehokas ja tarkoituksenmukainen toteuttaminen kuitenkin edellyttäisi jopa 150 milj. euron lisärahoitusta. Vuodenvaihteessa taloustilanteesta tehdään tarkempaa arviota ja sen jälkeen asiaa valmistellaan ministerityöryhmän ohjauksessa kehysriihen käsittelyä varten.

Seuraavissa kuvissa on investointihankkeiden valtion rahoitus 50 milj. euron ja 150 milj. euron lisämäärärahoilla. Vuosina 2016–2019 kuvissa oleva viiva kuvaa liikennepoliittisessa selonteossa sovittua 370 milj. euron investointitasoa.



2.2. Liikennepoliittisen selonteon suunnitteluohjelma 2016–2022

Suunnitteluohjelmaan sisältyvien kohteiden kustannusennuste on yhteensä 2,2 mrd. euroa. Samanaikaisesti hallituksen kehyspäätöksessä on sitouduttu toteuttamaan vuosina 2016–2022 noin 1,3 mrd. eurolla tärkeitä ratakankkeita (Pisara-rata, Helsinki–Riihimäki toinen vaihe sekä Luumäki–Imatra kaksoisraide). Seuraavien hallituskausien kehittämishankkeiden listat tulisivat olemaan nykyisen suuruisilla kehyksillä hyvin lyhyitä, jollei käyttäjien ja yhteiskunnan tarpeisiin löydetä nykyistä kustannustehokkaampia ratkaisuja, joita samoilla resursseilla voidaan toteuttaa lukumääräisesti enemmän.

Uudenlaisia ratkaisuja pyrittiin löytämään liikennepoliittisen selonteon laadintaan liittyneillä kokeiluilla. Yksi kokeiluista oli vt 12 kehittäminen välillä Lahti–Kouvola. Siinä tavoitteena oli löytää aiempaa suunnitelmaa kustannustehokkaampi, käyttäjien kokemia ongelmia tehokkaasti poistava kehittämisratkaisu, jolla olisi myös mahdollisuus toteutua aiempaa nopeammin. Laajassa yhteistyössä alueen eri toimijoiden kanssa päädyttiin ratkaisuun, joka kaikilla perinteisillä mittareilla arvioituna osoitautui edeltäjäänsä fiksummaksi. Hankkeen kustannusarvio lähes puolittui ja samalla kehittämiskäytön yhteiskuntataloudellisuus koheni merkittävästi. Ratkaisun on arvioitu täyttävän liikenteen tarpeet seuraavat 15–20 vuotta.

Kokeilun tulosten perusteella selonteossa katsottiin perustelluksi selvittää myös muihin yhteysvälihankkeisiin mahdollisesti sisältyvä tehostamispotentiaali: *”Lähivuosien yhteysvälihankkeiden kehittämiskäytöt uudelleen arvioidaan kustannustehokkaamman, käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi ja toimenpiteiden mittaamiseksi.”*

Uudelleenarvioinnin tarkoituksena on valmistella seuraavalle hallituskaudelle mahdollisimman käyttäjälähtöinen ja kustannustehokas kasvu, kilpailukykyä ja hyvinvointia tukeva kehittämiskäytön ohjelma. Kyse ei ole yksittäisten hankkeiden karsimisesta, vaan kehittämiskäytön uudelleentarkastelusta. Tärkeää on löytää kokonaisuus, joka käytettävissä olevilla resursseilla parantaa liikenteen toimivuutta lähitulevaisuudessa mahdollisimman tehokkaasti.

3. Liikenneverkon kehittämiskohteiden uudelleenarvioinnista

Liikennepoliittisen selonteon mukaan vuosien 2016–2022 liikenneverkon kehittämiskohteiden suunnitteluohjelma on luonteeltaan suunnittelua ohjaava. Siinä kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttäviä tärkeitä kohteita. Näiden kohteiden suunnitteluvalmiutta edistetään ja jatkosuunnittelussa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja monipuolisten keinojen hyödyntämistä.

Liikenneviraston tehtäviin asiantuntijavirastona kuuluu suunnittelun kehittäminen.

Pääjohtaja Tervala asetti 2.4.2012 Liikennevirastoon työryhmän selvittämään kehittämiskäytön jatkosuunnittelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö ohjeisti yleisluonteisesti Liikennevirastoa yhteysvälihankkeiden suunnitelmaratkaisujen uudelleentarkastelusta kirjeellä 4.6.2012 ja kiinnitti viraston huomiota selonteon linjauksiin sekä esitti työlle alustavan aikataulun.

Liikenne- ja viestintäministeriö on kirjeellä 19.9.2012 palauttanut vt8 Turku–Pori-yhteysvälihankkeen Liikennevirastolle uudelleenarviointia varten. Viraston ministeriölle toimittamassa ehdotuksessa ei ollut riittävässä määrin otettu huomioon liikennepoliittisen selonteon mukaista hallituksen ja eduskunnan tahtotilaa.

Ministeriö otti 5.10.2012 tapaamisessa Liikenneviraston kanssa ohjaukseensa selonteon hankkeiden toteutuksen valmistelun. Samalla sovittiin, että suunnitteluohjelman valmisteluun palataan sen jälkeen, kun toteuttamisohjelma on valmis.

Keskustelu "karsintalistaista" käynnistyi Liikennevirastossa laaditun muistioloonnoksen "Yhteysvälihankkeiden uudelleenarvioinnin toimintamalli" tultua julkisuuteen. Kyseessä on Liikenneviraston teettämä ja ohjaama asiantuntijatyö, jossa on pyritty luomaan toimintamallia yhteysvälihankkeiden uudelleenarviointiin sekä esitetty "yhteysvälikohtaisia ideoita vaihtoehtotarkastelujen pohjaksi".

Julkisuudessa ministeriön ohjeistuksia ja Liikenneviraston laatimaa muistiota on sekä ymmärretty että tulkittu väärin. Ministeriö ei ole ohjeistanut, eikä Liikennevirasto ole laatinut "karsintalistaa", "leikkauslistaa" eikä "giljotiinilistaa". Tällaisen tulkinnan esittäminen on harhaanjohtavaa.

Ministeriö ei ole käsitellyt eikä hyväksynyt muistiota jatkotyön pohjaksi.

Ministeriö on tässä vaiheessa keskittynyt meneillään olevan hallituskauden toteuttamisohjelman valmisteluun yhteistyössä Liikenneviraston kanssa tähtäimenään kevään 2013 kehysriihi. Hallituskauden hankkeet ovat ensisijaisia ja akuutteja. Näihin kuuluu mm. vt 8:n toteutuksen valmistelu. Kauden 2016–2022 hankkeisiin on tarkoitus syventyä tämän jälkeen.