



Kuva: Janne Suhonen / valtioneuvoston kanslia

**Merja Kyllönen**  
Liikenneministeri

# Liikennepoliittinen katsaus vuonna 2011

Joka kuudes Suomen käyttämä euro on velkaeuro.  
Velkaantumisen katkaistaan kuluvalle hallituskaudella,  
jottei Suomen tie olisi Kreikan tie.

Kreikassa velkaantumiseen ei puututtu ajoissa, ja nyt edessä ovat rajut leikkaukset, joista liikennesektorikaan ei jää paitsi. Kreikan valtion myyntilistalla on valtion 850 satamaa ja 39 lentokenttää, jotka on tarkoitus myydä yhtenä pakettina.

Suomessa velkaantumiseen sen sijaan puututaan nyt määrätietoisesti. Talouden tasapainottamisesta huolimatta hyvinvointiyhteiskunnan perustasta pidetään kiinni. Peruspalvelua on myös se, että meillä on elinkeinoelämän ja kansalaisten logistiset tarpeet täytävä liikennejärjestelmä. Hyvä liikennejärjestelmä parantaa teollisuuden ja elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä lisää maamme kasvua, työllisyyttä ja hyvinvointia. Hyvin hoidettu ja suunniteltu liikennejärjestelmä parantaa liikenneturvallisuutta ja vaikuttaa liikenteen päästöihin. Suomi aikoo pitää kiinni

liikennesektorin 15 prosentin päästövähennysvelvoitteesta. Liikennejärjestelmän kehittäminen on panostus Suomen ja lastemme tulevaisuuteen, vaikka lause tuntuukin mahtipontiselta.

Liikennejärjestelmään ohjataan noin 3 prosenttia valtion budjetista. Osuus on suhteellisen pieni tarkasteltaessa liikennejärjestelmän ja logistiikan merkitystä Suomen hyvinvoinnille ja maamme eri osien toimintaedellytyksille. Suomi on pieni kansakunta pohjolan perukoilla, jonka on hankittava leipänsä maailmalta. Teollisuutemme tuotteiden matka keskeisille vientimarkkinoille on pitkä.

Tavoitteena on, että Suomi kehittyy kiinnostavana ja dynaamisena paikkana kotimaisille ja ulkomaalaisille yrityksille. Suomen vahvuuksia globaalissa kilpailussa ovat muun muassa teknologisen osaamisen ja koulutuksen korkea taso. Muita merkittäviä etuja ovat hyvä innovaatiojärjestelmä, toimiva fyysinen infrastruktuuri sekä vakaa ja turvallinen yhteiskunta.

Uudistuminen ja tuottavuuden parantaminen on tärkeää sekä yrityksissä että omassa hallinnossamme.

Liikennehallinnossa on näin jo tehtykin. Liikenne- ja maanrakennustoimialan tuottavuutta on parannettu tilaaja- ja tuotantotoimintojen eriyttämisellä ja tuotannon yhtiöittämisellä. Saavutettuja kustannussäästöjä on vaikea arvioida, mutta ne ovat todennäköisesti kymmenien miljoonien eurojen luokkaa vuodessa.

## *Jatkossa on tarkoitus selvittää liikenneinvestointien rahoitusmalleja*

Jatkossa on tarkoitus selvittää liikenneinvestointien rahoitusmalleja. Infra Oy:n perustamisesta keskusteltiin hallitussihteerin neuvotteluissa, mutta asia on kiistanalainen valtiovarainministeriön vastustuksen vuoksi. Valtion omistama ja rahoittama Infra Oy pystyisi toteuttamaan rahoituksen taloudellisesti järkevämmällä tavalla. Rakennusyritykset saisivat lainaa Infra Oy:n kautta halvemmalla valtion korkotasolla, jolloin hankkeen kokonaiskustannuksissa voitaisiin saada 2 prosentin kustannussäästö. Isoissa hankkeissa säästöjä syntyy kymmeniä miljoonia euroja. Infra Oy:n perustamista on syytä tutkia ennakkoluulottomasti.

Matkojen ja kuljetusten nykyisentasoinen palvelutaso voitaisiin tuottaa huomattavasti edullisemmin hyödyntämällä parhaita käytäntöjä.

Kun Suomessa kansalaisten ja yritysten yhteenlasketut liikkumisen ja kuljetusten kustannukset ovat yli 25 miljardia euroa vuodessa voi pienikin tehostuminen tuottaa suuria rahallisia säästöjä käyttäjille.

*Liikennejärjestelmän kehittäminen on panostus Suomen ja lastemme tulevaisuuteen, vaikka lause tuntuukin mahtipontiselta.*

Vanhassa ajattelussa tuottavuutta parannettiin teollisuudessa mittavilla investoinneilla ja liikennesektorilla uusilla väylähankkeilla.

Tulevaisuudessa yhä useammin liikennepolitiikan tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantuminen perustuu käyttäjien

*Silti jatkossakin yli kolme neljäsosaa liikenteen hallinnonalan vuotuisista budjetin määrärahoista kohdistuu liikenneväylien kunnossapitoon ja väyläinvestointeihin.*

tarpeista lähteviin uusiin palveluratkaisuihin ja tuotteisiin. Esimerkiksi kuluvan hallituskauden aikana on tarkoitus kehittää koko maan kattava joukkoliikenteen lippujärjestelmä, mikä sujuvoittaisi kansalaisten joukkoliikenteen käyttöä.

Silti jatkossakin yli kolme neljäsosaa liikenteen hallinnonalan vuotuisista budjetin määrärahoista kohdistuu liikenneväylien kunnossapitoon ja väyläinvestointeihin.

Liikennepolitiikan ajattelutavan muutos on kuitenkin tapahtumassa, joskin osin talouden pakkojen sanelemana.

Hallituskauden ensimmäinen iso tehtävä on liikennepoliittisen selonteon laatiminen. Työssä otetaan aiempaa kokonaisvaltaisempi ote. Hallitusohjelman mukaisesti selonteossa varmistetaan maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteen ja kestävä kehityksen huomioon ottaminen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset. Työ alkaa heti syyskauden alussa ja se tehdään avoimesti

*Selonteossa linjataan liikennepolitiikan keskipitkän aikavälin hankkeet.*

kuullen sidosryhmiä ja kansalaisia. Työtä ohjaa ministerityöryhmä.

Selonteossa linjataan liikennepolitiikan keskipitkän aikavälin hankkeet. Tärkeitä ovat suuria liikennemääriä palvelevat, talouskasvua tukevat, kustannus- hyötysuhteeltaan parhaat, liikenneturvallisuu- ta edistävät, päästöjä vähentävät ja maakunnallista merkitystä omaavat hankkeet. Hallitus edistää älyliikenteen uusia palveluja, taloudellista ohjausta ja innovaatiota.

Toivotan lukijoille hyvää syksyä!