

Liikennepolitiikka

19.3.2008

Kokoomuksen talouspoliittisen seuran Kasvuryhmä

Martti Tiuri pj, Ilkka Arvola, Kai Karsma, Jukka Mäkelä, Jere Lahti, Henrik Lundsten, Erkki Pihkala, Sanna- Katri Rääkkönen sihteeri

Sisällys:

1. LIIKENTEEN MERKITYS.....	2
Suomen erikoisolosuhteet	2
2. MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNE	3
Asuminen	3
Työpaikat	3
Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus	3
Tavoitteiden yhdistäminen	4
3. LOGISTIIKKA	4
Logistiikan kustannukset	4
JOT (Just-on-time)	5
Ovelta ovelle	5
Hajasijoittamisen kustannukset.....	5
Liikennöitsijöiden kilpailu	6
4. YMPÄRISTÖNÄKÖKOHDAT.....	6
Terveydelle haitalliset päästöt.....	6
Kasvihuonekaasupäästöt.....	7
Melu.....	8
5. TIESTÖ.....	8
Yleiset tiet	8
Metsäautotiet ja yksityistiet	10
Ruuhkautuvat tieosuudet.....	10
6. KAUPUNKILIIKENNE.....	11
Helsingin keskustatunneli	11
7. JOUKKOLIIKENNE.....	12
Liityntäpysäköinti.....	13
Kimppakyyti.....	13
8. LIIKENNETURVALLISUUS	13
9. INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN.....	14
Maantie- ja rautatieliikenteen väyläinvestointien rahoittaminen	14
Julkinen budjettirahoitus.....	15
Valtio	15
Kunnat.....	15
Valtion osallistuminen kuntien investointeihin.....	15
Elinkaarimallit (Yksityisrahoitusmallit, PPP).....	15
10. VEROTUS SEKÄ TIE- JA RUUHKAMAKSUT	16
Terveydelle haitalliset päästöt.....	16
Polttoainevero	17
Tie- ja ruuhkamaksut	17

1. LIIKENTEEN MERKITYS

Liikenne on oleellinen osa yhteiskunnan toimintoja. Yhteiskunnan rakenteesta ja toiminnoista seuraa liikenteen tarve, joka voidaan tyydyttää eri tavoin. Liikenne vaatii paljon yhteiskunnan resursseja ja liikennejärjestelmän kehittäminen vie aikaa. Liikennepolitiikka (liikenteen palvelutaso ja kehitystavoitteet) on siten elimellinen osa yhteiskuntakehitystä. Liikenteen huono palvelutaso voi jopa haitata muuta yhteiskuntakehitystä.

Liikennejärjestelmän tulee kyetä hoitamaan henkilö- ja tavarakuljetukset Suomessa ja ulkomaan yhteyksissä joka päivä tukien yritysten ja koko maan kilpailukykyä, sekä tarjoamaan tyydyttävän palvelutason asukkaitten työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja varten.

Tieliikenne on Suomen oloissa ylivoimaisesti tärkein liikkumismuoto eikä tähän ole muutosta odotettavissa. Henkilöliikenteessä tieliikenteen osuus on 94 prosenttia ja tavarankuljetuksissa 68 prosenttia.

Liikenteen määrään vaikuttavat monet yhteiskunnan tekijät – talouden kehitys, kotitalouksien ansio- ja varallisuustaso sekä elämäntavat. maankäyttö- ja liikennematkaisuus, aluerakenne, asuntopolitiikka, eri liikennemuotojen palvelukyky ja houkuttavuus sekä ihmisten arvostukset vapaa-ajan, mukavuuden ja harrastusten suhteen.

Väestö ja työpaikat keskittyvät keskuksiin ja vähentyvät haja-asutusalueilla – asutus harvenee ja asukkaat ovat yhä iäkkäämpiä. Säännöllisiin vuoroihin perustuvaa linjaliikennettä on tällöin vaikea ylläpitää. Matkoja töihin, kouluun ja asioille on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa..

Suomen liikenteen kustannukset (maantie ja rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne; ilman posti- ja teleliikennettä) ovat yli 15 % BKT:stä ja liikenteen työvoima noin 5 % työvoimasta.

Tässä muistiossa käsitellään ensisijaisesti tieliikennettä.

Suomen erikoisolosuhteet

Suomen väestötiheys on vain 1/3 koko maailman väestötiheydestä. Etäisyydet ovat pitkiä. Maan väestö on kuitenkin suurelta osin jo keskittynyt pääkaupunkiseudulle ja Etelä-Suomeen, mikä taustoittaa liikennetarvetta. Erityisen suuri merkitys on sillä, että Suomi on kaukana ja meren takana kansainvälisistä markkinoista, poikkeuksena vain kasvavat Venäjän markkinat.

Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa tieverkosto on perusta elinkeinoelämän toiminnalle, alueelliselle elinvoimaisuudelle, sosiaaliselle tasa-arvolle ja suomalaiselle elämänmuodolle loma-asuntoineen.

Palvelukykyiset ja turvalliset liikenneväylät ovat elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja alueellisen elinvoimaisuuden perusta. Syrjäisestä sijainnistamme ja pitkistä välimatkoista johtuen kuljetusmatkat ovat pitkiä. Logistiikkakustannusten osuus teollisuusyritysten liikevaihdosta on kaksinkertainen tärkeimpiin kilpailijamaihin verrattuna. Ne muodostavat toiseksi suurimman menoerän heti palkkakustannusten jälkeen

Pitkät etäisyydet ja pohjoinen ilmasto aiheuttavat kansantaloudellisesti suhteellisen suuria investointeja ja kustannuksia. Etäisyys markkinoista on ylimääräinen rasite yritysten kansainväliselle kilpailukyvyille. Hyvin toimiva infrastruktuuri on täten erityisen tärkeä yrityksille, mutta myös asukkaitten asiointi- ja vapaa-ajan liikkumiselle.

Sisäinen muuttoliike on maassamme voimakasta. Etelä-Suomen läänissä asuu jo 41 prosenttia ja pääkaupunkiseudulla 19 prosenttia maan väestöstä. Samalla on muuttoliikkeessä tapahtunut muutos sikäli, että maaseudulta aikaisemmin muutettiin lähimpiin suurempiin kaupunkeihin, mutta nyt muutetaan suoraan pääkaupunkiseudulle ja muutamaan suureen kasvukeskukseen ohi oman maan aluekeskusten.

Ponsi: Liikennepolitiikan on varmistettava liikenneverkon rakentaminen ja kunnossapito asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeita vastaavasti.

2. MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNE

Nykyiset asutuskeskukset ja työpaikat ovat syntyneet alun perin tuotannolliselle toiminnalle ja kaupankäynnille edullisiin sijaintipaikkoihin. Liikennepolitiikan lähtökohtana on siten ollut pitkien etäisyyksien hajasijoitettu Suomi. Liikennepolitiikka on mukautettava vastaamaan muuttuneita olosuhteita.

Asuminen

Asumisen valinnat ovat yksilöllisiä ja tarpeet vaihtuvat henkilön ja perheen elämänvaiheiden mukana. Muuttoliike on 2000-luvulla voimistunut, vuosittain muuttaa nykyisin n. 300 000 asukasta. Asumisväljyys keskimäärin kasvaa. Asuntokanta pitää sopeuttaa tähän jatkuvaan asumisvirtaan. Asutuskeskuksissa kotoa lähtevät nuoret ja ikääntyvät eläkeläiset muuttavat pääasiassa kerrostalo-asuntoihin mieluummin väljään ja luonnonläheiseen ympäristöön. Monet yhden hengen taloudet, kuten opiskelijat, eronneet ja ”city-sinkut”, suosivat tiivistä keskusta-asumista. Työikäisten, erityisesti lapsiperheiden tavoitteena on asuminen pientalossa, mieluiten omakotitalossa ja lähellä luontoa. Asutuskeskuksissa trendi onkin tiiviistä kerrostaloympäristöstä väljempään asumismuotoihin (sekä pien- että kerrostaloihin), joiden osuus asuntokannasta on kysyntää pienempi. Tämä kehitys lisää liikennettä ja toimivan liikenneverkon tarvetta kasvavissa kaupungeissa ja niiden lähiympäristössä.

Asutuskeskusten ulkopuolella vapaa-ajan asunnot lisääntyvät ja ympärivuotinen asuminen vähenee kun ympärivuotiset asukkaat siirtyvät vähitellen ensin kunta- ja seutukuntatason keskuksiin ja edelleen pohjois- ja itäsuomesta etelään kaupunkikeskuksiin. Tämä kehitys muuttaa haja-asutusalueitten liikenteen luonnetta ja määriä merkittävästi sekä lisää edelleen kaupunkien liikennettä.

Ponsi:

Asuntokantaa pitää kehittää ja ohjata odotettavissa olevan asumistarpeen mukaisesti kaupunkikeskuksissa ja esikaupunkialueilla sekä haja-asutusalueilla. Liikennejärjestelyt ja tieyhteydet tulee sovittaa tähän rakenteeseen.

Työpaikat

Työpaikat muuttuvat elinkeinorakenteen muuttuessa. Uusia työpaikkoja ja tuotantoaloja syntyy innovaatioiden, raaka-ainelöytöjen, maailmankaupan kysynnän kehityksen tai turismin varaan.

Uuden tuotannon sijoittumis päätöksissä maan tai kaupunkikeskuksen sisällä liikenne on vain yksi osatekijä. Ratkaisevaa on kokonaisuus, johon vaikuttavat ainakin korkeatasoisen osaamisen, työvoiman, energian ja raaka-aineitten saanti ja hinta sekä toimitilojen ja muun infrastruktuurin taso ja hinta; myös verotus ja subventiot.

Ponsi: Liikenneratkaisuilla ei pidä pyrkiä ohjaamaan yrityksiä ja työpaikkoja sijoittumaan toiminnan kokonaisuudelle epäedullisesti.

Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus

Maankäytön ensisijainen tavoite on oltava asukkaitten ja yritystoiminnan tarpeiden toteuttaminen. Asumista (ml. loma-asunnot) ja yritystoimintaa tukevat palvelut (sosiaali- ja terveys, koulutus, liikenne ja muu infrastruktuuri, hallintopalvelut) tulee kaavoituksessa suunnitella tätä ensisijaista tavoitetta tukevalla tavalla.

Tiiviisti rakennetuissa ”vanhoissa” kaupungeissa ja vanhoilla kaava-alueilla muutosten toteuttaminen on vaikeaa. Yhteiskunnan muuttumiseen tarpeellinen maankäyttö pääkaupunkiseudulla ja eräissä muissa kasvukeskuksessa voi näin toteutua nykyaikaisen rakentamistavoitteiden ja –ohjeitten mukaisesti ja riittävän nopeasti vain uusilla alueilla. Kuntien tulisi sen vuoksi lisätä suunnittelutarvealueitten käyttöön ottoa ja aloittaa maankäytön suunnittelu siellä ennen kuin hajarakentaminen sen estää.

Ponsi: Kaavoituksessa on otettava huomioon eri liikennemuotojen tilantarve sekä mahdollisuus joukkoliikenteen toteuttamiseen.

Tavoitteiden yhdistäminen.

Kaavoittajan suurin haaste on etenkin uusilla kaava-alueilla erilaisten ja usein keskenään ristiriitaisten tavoitteiden, näkemysten ja jopa toiveitten yhdistäminen yhdeksi mielekkääksi kokonaisuudeksi jatkuvasti muuttuvissa olosuhteissa. Näin syntyvän elinkeinoelämän kilpailukyvyllä keskeisen logistiikan vaatimuksia käsitellään lähemmin luvussa 3. Tärkeintä tässä on liikenneverkon, käytännössä tiestön (luku 5) ja siihen tehtävien investointien (luku 9) pitkäjänteinen taloudelliset realiteetit huomioon otettava kehittäminen. Liikenneverkolle asetettavat vaatimukset ovat tässä suhteessa alueellisesti hyvin erilaisia pääkaupunkiseudun (luku 6) muodostaessa Suomen ainoana metropolialueena oman erityisongelmansa niin joukkoliikenteen (luku 7) ja liikenneturvallisuuden (luku 8) kuin myös ympäristönäkökohtien (luku 4) suhteen.

3. LOGISTIikka

Logistiikka sitoo yhteen globaalisti eri maiden tuotantorakenteet ja jakelun. Osana maailman logistiikkajärjestelmää Suomen logistiikkapalveluiden pitää olla luotettavat, toimitusvarmat, täsmälliset ja kustannuksiltaan kilpailukykyiset. Liikenneväylät ovat tärkeä osa tästä kokonaisuudesta.

Suomessa logistiikan pitää olla erityisen hyvin toimiva ja tehokas. Vientiyritysten logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta on kaksinkertainen lähellä markkinoita sijaitseviin kilpaileviin yrityksiin verrattuna, paperiteollisuudessa jopa kolminkertainen. Tämä pakottaa vähentämään kuljetustarvetta maan sisällä ja siirtää kuljetusintensiivistä tuotantoa lähelle päämarkkinoita.

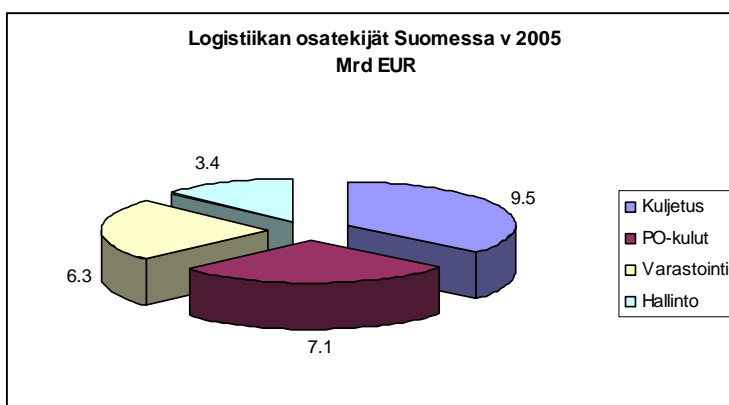
Koko logistiikkaketju sisältää raaka-aineiden ja komponenttien toimitukset tuotantolaitoksille, materiaalin käsittelyn valmistuksessa, valmiin tuotannon jakelun asiakkaille, ja viimeisenä jakelun pienerissä loppukäyttäjille ja kuluttajille. Kysymyksessä on miljoonien eri tuotenimikkeiden toimitaminen oikeaan paikkaan oikeaan aikaan mahdollisimman nopeasti ja mahdollisimman pienellä välivarastoinnilla.

Ponsi: Hyvin toimiva logistiikkaketju on elintärkeä kilpailutekijä niin Suomen sisällä kuin globaalistikin. Samalla se vähentää liikennesuoritteita ja sitä kautta hiilidioksidi- ja muita päästöjä

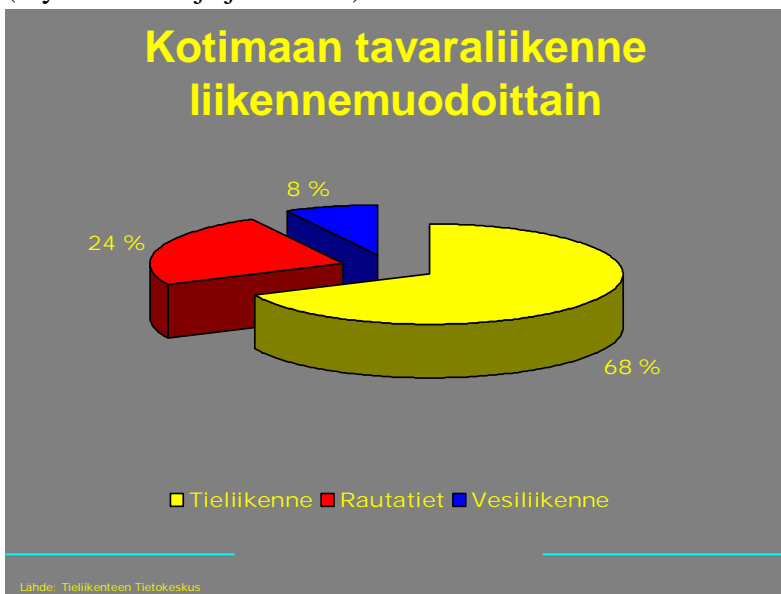
Logistiikan kustannukset

Suomessa yritysten logistiikkakustannukset ovat keskimäärin 13 % liikevaihdosta (= 17 % BKT:sta). Tehokkaalla logistiikalla pyritään nopeuttamaan tavaran kiertoa tuotanto- jakeluketjussa sekä vähentämään varastoinnin määrää ja vapauttamaan varastoihin sidottua pääomaa muuhun käyttöön.

Logistiikan toimivuuden merkitys



Väliavarastoinnin pienentyessä tai jopa hävitessä hyvän logistiikan merkitys nousee. Tuotantoprosessit ovat käynnissä ympäri vuorokauden ja valmiin tavaran toimitukset myyntipisteisiin toimitetaan yökuljetuksina aamuksi perille joka ainoa aamu. Monien kulutustavaroiden, erityisesti tuoretavaran säilyvyysaika on lyhyt. Nopeat kuljetukset sallivat tuotannon keskittymisen harvempiin ja suureneviin tuotantolaitoksiin. EU:n vapaakauppa pyrkii kaikin tavoin edistämään tätä kehitystä. Häiriöt toimituksissa johtavat siten nopeasti tuotannon ja jakelun katkoihin. Liikenteen nopeus ja toimintavarmuus on Suomessa erityisen oleellista, sillä kuljetukset Suomessa ja Suomesta ovat etäisyyksien takia muutenkin aikaa vieviä. Tienpidolta vaaditaan, että väylien kapasiteetti riittää ja kunto on hyvä kesät talvet kaikissa säissä. Kuljetuspalveluitten (maantie- ja rautatie ym.) tulee osaltaan varmistaa, että kaluston määrä ja kunto on riittävä. Väliastaukset ja kuljetukset edelleen (myös meritse ja jääoloissa) eivät saa muodostua esteeksi.



JOT (Just-on-time)

Äärimmilleen kehitettynä logistiikka poistaa väliavarastoinnin kokonaan. Monet kokoonpanotehtaat sekä mm. talonrakennus ahtailla kaupunkitonteilla edellyttävät, että osatoimitukset saapuvat kokoonpanolinjalle täsmälleen oikeaan aikaan. Siten häiriö logistiikkaketjussa pysäyttää tuotannon heti, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia sekä johtaa ensin sopimussakkoihin ja häiriöiden jatkuessa toimittaja vaihdetaan toiseen.

Ovelta ovelle

Ovelta ovelle kuljetuksissa ei tarvita välilastauksia, jolloin toimitus nopeutuu, käsittelykustannukset alenevat ja hävikki¹ pienenee. Tämä puoltaa joustavia kuljetusmuotoja, käytännössä tiekuljetuksia. Suomen maakuljetussuoritteesta 74 % onkin maantiekuljetuksia ja 26 % rautateillä (tonnikm).

Nykyiset logistiikkayritykset tarjoavat palvelua ovelta ovelle maailmanlaajuisesti, jolloin koko kuljetusketjun voi ulkoistaa. Johtavat logistiikkayritykset ovat globaaleja toimijoita. Paikalliset logistiikka- ja kuljetusyritykset toimivat muutaman suurasiakkaan alihankkijoina ja/tai hoitavat pienlähetyksiä laajalle joukolla asiakkaita toimialueellaan.

Hajasijoittamisen kustannukset

Hajasijoittamisella tarkoitetaan tavallisesti julkisen vallan toimintojen siirtämistä hidastamaan kotimaan taantuvien alueiden näivettymistä, eikä siirron perusteena ole siirrettävän toiminnan tehostaminen. Tällaisen hajasijoittamisen kustannukset ovat subventioita, jotka lisäksi jarruttavat kansantalouden dynaamista kehitystä.

Toiminnan tehostaminen ja kustannussäästöt johtavat toisaalta tekniikan kehittyessä toisenlaiseenkin hajasijoittamiseen tai ulkoistamiseen. Silloin uuden sijaintipaikan valinnassa tärkeintä on toiminnan laatu ja kustannustehokkuus, ja uusi sijainti voi olla myös maan rajojen ulkopuolella.

Subventiohenkinen hajasijoitus tuo mukanaan erityyppisiä kustannuksia ilman vastaavia tehokkuushyötyjä. Liikennetarve kasvaa ja sen mukana tienpidon ja liikenteen kustannukset. Muitakin keskittymisen etuja menetetään (koulutus-, terveydenhoito- ja sosiaalipalvelut, logistiset palvelut, asuminen) ja osaamisen taso laskee.

Ponsi: Hajasijoittamisella lisätään liikennemääriä ja –kustannuksia sekä heikennetään usein toiminnan tehokkuutta.

Liikennöitsijöiden kilpailu

Kilpailu maakuljetuksista on kovaa ja monitasoista. Henkilöliikenteessä henkilöauto ja joukkoliikenne kilpailevat keskenään, joukkoliikenteessä liikennöitsijöiden kilpailu linjoista on kireää, kun taas taksiliikenteen sisäinen kilpailu on rajattu kilpailuksi taksiluvista. Tie- ja rautatieliikenne ovat vaihtoehtoina sekä henkilö- että tavarakuljetuksissa.

Maan sisäisen tavaraliikenteen kilpailu on melkein kokonaan suomalaisten kuljetusyritysten keskeistä. Maan rajat ylittävän liikenteen kilpailuun osallistuvat omilla ehdoillaan myös EU:n ja Venäjän kuljetusyritykset. Varsinkin venäläisten ja Venäjälle rekisteröityjen ulkomaalaisomisteisten (myös suomalaisten) kuljetusyritysten kilpailu on vahva, sillä niiden polttoaine- ja henkilökustannukset ovat selvästi Suomen tasoa alemmat.

Luvanvaraisessa liikenteessä tavaraliikenne on vapaan kilpailun piirissä - jokainen viralliset vaatimukset täyttävä yrittäjä saa liikenneluvan. Taksiliikenteen liikenneluvat on sen sijaan edelleen käytännössä sidottu ns. tarveharkintaan, jossa alan etujärjestöjen kannanotot merkittävästi vaikuttavat lupien enimmäismäärään ja siihen, kenelle lupa myönnetään. Suljetussa järjestelmässä ei myöskään kilpailla hinnalla, vaan kyytimaksu peritään viranomaisen vahvistaman taksan mukaan (koululaiskuljetukset suoritetaan kuitenkin pääsääntöisesti tarjouskilpailun pohjalta). Lopputuloksena on eurooppalaisittain ylikorkeat maksut. Taksiliikenne tulisi myös meillä tavaraliikenteen tapaan ja EU:n kannanottojen mukaisesti avata kilpailulle.

Ponsi: Kotimaisten ja ulkomaisten yrittäjien kilpailun edellytyksiä on tasoitettava. Taksiliikenteen yrittämisen vapaus on sallittava kaikille pätevyysvaatimukset täyttävälle yrittäjille.

4. YMPÄRISTÖNÄKÖKOHDAT

EU:n ilmastopolitiikassa edellytetään liikenteen, lämmityksen ja maatalouden kasvihuonekaasupäästöjen (KHK) alenevan yhteensä 16 % vuoteen 2020 mennessä. Tieliikenteen osuus KHK-päästöistä on Suomessa noin 20%. Liikenne tuottaa KHK-päästöjen lisäksi terveydelle haitallisia päästöjä, joiden vähentämistä Maailman terveysjärjestö (WHO) pitää välttämättömänä. Muita liikenteen ympäristöhaittoja ovat mm melu ja ruuhkat.

Terveydelle haitalliset päästöt

Liikenneperäiset terveydelle haitalliset päästöt ovat pienhiukkaspäästöjä sekä typpipäästöjä, rikki-päästöjä, häkäpäästöjä ja hiilivetypäästöjä, jotka ilmassa muuntuvat pienhiukkaspäästöiksi. Suomessa liikenteen tuottama hiekkapöly huonontaa ilmanlaatua keväisin, mutta se ei edusta samanlaista terveydellistä vaaraa.

Pitkäaikainen altistuminen pienhiukkaspäästöille lisää sydän- verenkierto ja keuhkosairauksia ja kuolemia. WHO arvioi, että Euroopassa pienhiukkaset aiheuttavat 350000 kuolemaa vuosittain ja Suomessa 1300. Koska liikenne on keskittynyt asutuskeskuksiin, liikenteen pienhiukkaset ovat syynä ehkä 40 prosenttiin pienhiukkasten aiheuttamista kuolemista. On ilmeistä, että liikenteen pienhiukkaset aiheuttavat Suomessa nykyisin enemmän kuolemia kuin liikenneonnettomuudet.

Katalysaattorilla varustetut bensiiniautot tuottavat pienhiukkasia erittäin vähän. Liikenteen pienhiukkaspäästöt johtuvatkin pääosin dieselautoista. Dieselmoottorien päästöjä on tosin viime vuosi- na eri keinoin vähennetty, mutta mm typpipäästöt ovat edelleen ongelmallisia.

Pienhiukkasten vaarallisuutta ei ole Suomessa otettu huomioon, kun liikenteen päästöjen vähentämiseen tähtäävissä veroratkaisuissa on pyritty vain KHK- päästöjen vähentämiseen ja unohdettu pienhiukkaspäästöjen kasvu dieselautojen osuuden kasvaessa.

Liikennepoliittisessa keskustelussa on lisäksi liikaa kiinnitetty huomiota henkilöautoihin - samalla kun on unohdettu, että kuorma- ja linja-autot kulkevat lähes yksinomaan dieselillä. Linja-autojen pakokaasut ovat erityisen haitallisia kaupunkien keskustoissa, joissa ne kohdistuvat suureen ihmismäärään.

Liikenteen pienhiukkaspäästöjen alentaminen erityisesti kaupunkiliikenteessä on välttämätöntä niiden aiheuttamien terveystaittojen vuoksi.

Dieselautojen pienhiukkasten vähentämiseksi dieselautoilta vaaditaan uutta moottoritekniikkaa ja yhä tehokkaampia suodattimia. Vaatimukset on vahvistettu EU-tasolla (Euro 01- Euro 06). Vaativimmat säännöt tulevat pakollisiksi 2012. Samalla ne nostavat dieselmoottorien hintaa ja niiden hiilidioksidipäästöjä lähemmäs bensiinimoottorien päästöjä. Dieselautojen suosiminen tekniikan nykytasolla vie kehitystä ihmisten terveyden kannalta huonoon suuntaan. Erityisen haitallisia ovat 1900-luvulla valmistetut dieselautot.

Kasvihuonekaasupäästöt

KHK-päästöjen vähentämisestä käytävässä keskustelussa henkilöautoliikenne on saanut ylikorostetun huomion. Sen osuus maamme KHK-päästöistä on vain 10,2%.

Liikenteen KHK- päästöjä voidaan vähentää korvaamalla fossiilisia polttoaineita vähemmän päästöjä tuottavilla polttoaineilla, parantamalla liikenteen sujuvuutta ja vähentämällä liikenteen tarvetta, kehittämällä ajoneuvoja tehokkaammiksi ja pitkällä tähtäyksellä siirtymällä päästöttömiin ajoneuvoihin. Bensiinimoottoreiden tehokkuus on viime vuosina olennaisesti parantunut ja polttonesteen kulutus tulee jo lähivuosina edelleen alenemaan.

EU ja Suomessa v.2007 hyväksytty laki edellyttävät KHK- päästöjen vähentämiseksi biopolttonesteiden sekoittamista bensiiniin ja dieselöljyyn siten, että niiden osuus 2010 mennessä on 5,75 % ja 2020 mennessä 10 % polttoesteiden energiasisällöstä. Suomessa on biopolttonesteistä toistaiseksi eniten ollut esillä bioetanoli. Bioetanolin sekoittaminen moottoripolttoaineisiin merkitsee auton käyttö- ja kuljetuskustannusten nousua, koska bioetanoli on bensiiniä kalliimpaa.. Lisäksi sen energiasisältö on pienempi kuin bensiiniin (vähemmän kilometrejä enemmillä euroilla).

Biopolttoaineiden käytöllä voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, mutta elinkaarianalyysi osoittaa vähenemisen olevan usein tehotonta. Alentamisen kustannukset voivat siten nousta suureksi. Suomen peltoviljelyyn perustuvat bioetanoli ja rypsi biodiesel lisäävät päästöjä. Ohrabioetanolin ja rypsi biodieselin tuottaminen on Suomen oloissa erityisen epätaloudellista ja selvästi kalliimpaa kuin parempien luonnonolojen maissa.. Koska päästöt kasvavat, ohrabioetanolin ja rypsi biodieselin tuki olisi tukea päästöjen lisäämiseen.

Nykyiset biopolttonesteet ovat peltoperäisiä, joten niiden käyttö on myös epäeettistä, sillä pellot ja kasteluvesi eivät riitä sekä ihmisille että autoille. Peltoperäisten biopolttonesteiden tuotanto on jo voimakkaasti nostanut ruuan hintaa kaikkialla maailmassa.

EU:n valmisteilla olevan ohjeen mukaan biopolttonesteen tulee v. 2020 vähentää päästöjä vähintään 30 %, jotta se voitaisiin laskea uusiutuvaksi energiaksi. Toisen sukupolven yksinomaan puu- ja muihin kuitumateriaaleihin perustuvat biopolttonesteet ovat vielä tutkimus- ja kehitysvaiheessa. Tuotanto voinee olla merkittävää vasta 2020 jälkeen..

Kun peltoperäisten polttonesteiden koko elinkaari otetaan huomioon, vain Brasilian sokeriruoko- etanoli ja Neste Oilin NExBTL täyttävät, raaka-aineesta riippuen, EU:n suunnittelemaat uudet vaatimukset. EU on hyväksynyt biopolttonestedirektiivin ennen kuin sen todelliset vaikutukset ovat

olleet tiedossa. Nyt on selvää, että direktiivin toteuttaminen tulee kalliiksi, alentaa päästöjä tehotomasti, eikä vähennä EU:n riippuvuutta energian tuonnista. EU:n olisi tarkistettava polttoainedirektiivinsä ja Suomen sen pohjalta säädettyä lakia.

Suomessa Neste Oilin NExBTL ja tuotannon yhteydessä saatava biobensiini täyttävät suunnitellun vaatimuksen. Neste Oilin biodiesellaitos, jonka kapasiteetti on 170 000 tonnia on käynnistynyt ja tuottaa biodieseliä kotimaan markkinoille jo kuluvaan kevään aikana. Toinen samankokoinen laitos valmistuu v. 2009. NExBTL:n sekä sen tuotannossa saatavan bensiinjakeen ansiosta Suomen tieliikenteen KHK-päästöjen arvioidaan alenevan 5 - 7 %.

Hybridiauto aiheuttaa kaupunkiliikenteessä noin 25 - 30 % vähemmän KHK-päästöjä kuin bensiini- tai dieselkäyttöinen auto. Hybridiautot ovat vielä kalliita, mutta tekniikan kehittyessä voidaan odottaa niiden suhteellisesti halpenevan. Hybridiautojen edut tulevat esiin nimenomaan kaupunkiliikenteessä. Hybridiautojen osuuden kasvu vähentäisi liikenteen KHK-päästöjä. Vähäpäästöisten autojen suosimista käsitellään tarkemmin verotusluvussa.

Melu

Liikenne aiheuttaa lähes aina melua. Moottorikäyttöisten ajoneuvojen melutasoa rajoitetaan kansainvälisin standardein. Paikallisesti meluhaittoja vähennetään meluvalleilla ja -aidoilla, sopivalla päällysteellä ja tarvittaessa kaupunkikeskustoissa öisen ajan liikenteen rajoituksilla (korttelirallien kiellot).

Ponnet:

Verotuksessa on otettava huomioon paitsi hiilidioksidipäästöt myös terveydelle haitalliset päästöt.

Uusia ajoneuvo- ja moottoritekniisiä ratkaisuja kuten hybridiautoja on suosittava.

Peltoeräisistä biopoltonesteistä tulevat kysymykseen vain sertifioitu NExBTL ja sokeriruokoetanoli.

Toisen sukupolven biopoltonesteiden tutkimusta ja tuotekehitystä on tuettava.

5. TIESTÖ

Suomella on liikenteessä erityinen kaksoisongelma: pitkät etäisyydet ja harvaan asuttu maa sekä etäisyys kansainvälisistä markkinoista. Ensimmäinen seikka aiheuttaa tarpeen kansantaloudellisesti suhteellisen suuriin investointeihin ja kustannuksiin. Toisella seikalla on erityinen merkitys yritysten kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta. Infrastruktuurilla ja sen toimivuudella on siten suuri merkitys kilpailukyvyn kannalta. Liikennejärjestelmän toimivuus on tärkeää myös välittömien kulutushyötyjen, mm. vapaa-ajan liikkumisen kannalta.

Liikenneverkossa toteuttamistaan odottaa kymmeniä taloudellisesti erittäin järkeviä kohteita, joissa hyödyt ylittävät kustannukset huomattavasti. Liikenneväyliin sijoitettu euro tuottaa takaisin yhteiskunnallisia hyötyjä usein kaksin- kolminkertaisesti.

Moottoriteiden lisätarve on noin 250 km sekä 2+2 – kaistateiden lisätarve 450 km. Lisäksi tulisi rakentaa noin 1800 km 2+1 – kaistaisia teitä sekä lukuisia paikallisia ohituskaistoja. Päätiät kaipaavat nykyajan liikenteelle sopivaa modernisointia. Se tarkoittaa mm. ohituskaistoja, taajamien ohitusteitä, turvallisempia ja sujuvampia liittymiä, leveämpiä pientareita, keskikaiteita ja valaistusta.

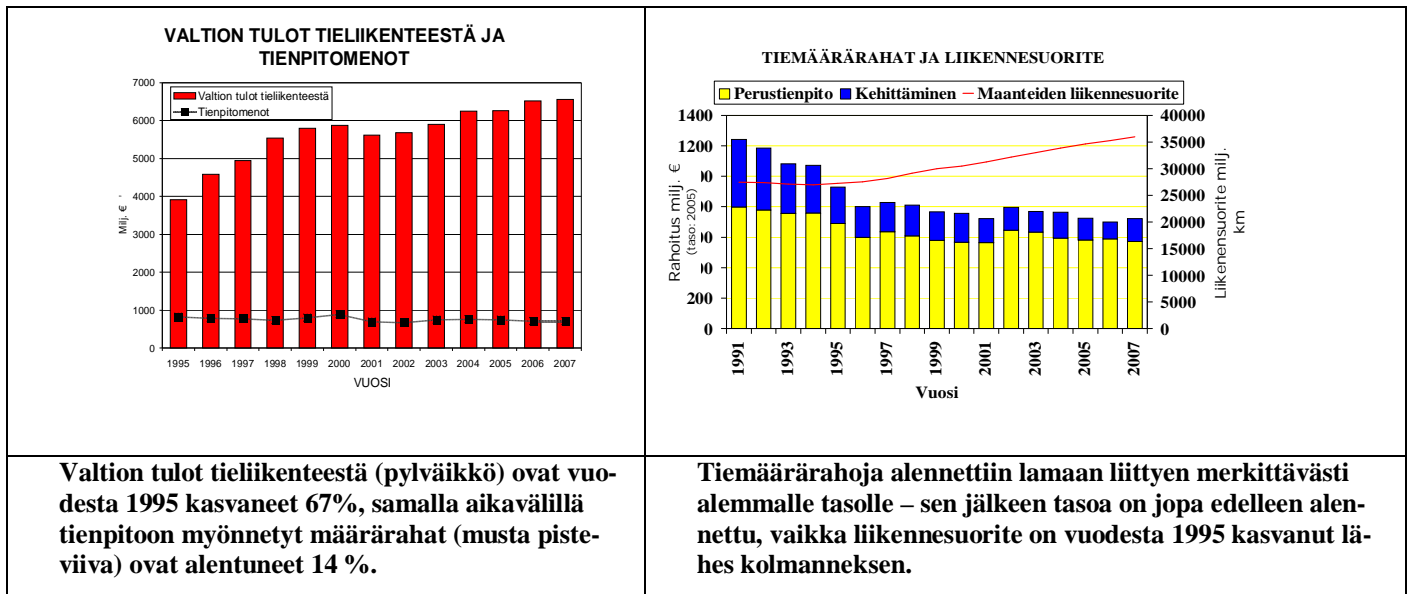
Yleiset tiet

Suomen maaliikenneväylistä on Tiehallinnon vastuulla 78 000 km yleisiä maanteitä, kuntien hoidossa 50 000 km katuja ja muita väyliä sekä tiekuntien hoitamia yksityisteitä 76 000 km; yhteensä 204 000 km. Rautateitten ratapituus on 5 900 km (ilman sivuraiteita).

Valtion, kuntien ja tiehoitokuntien tehtävänä on pitää tiestö sellaisena, että se täyttää koko ajan muuttuvat liikennetarpeet. Uusia teitä on rakennettava ja olemassa olevia teitä on parannettava ja

ylläpidettävä. Taantuvan liikenteen alueilla tieyhteyksiä poistuu yleisestä käytöstä. Tiemäärärahat ovat kuitenkin jatkuvasti alimitoitettuja.

Valtio verottaa tieliikennettä seitsemän ja puolikertaisesti verrattuna valtion tieliikenteeseen käytämiin määrärahoihin (4144milj.EUR/ 550 milj.EUR v 2006). Samalla kun tieliikenteen määrä on kasvanut noin 25 % vuodesta 1991, on valtion panostus tienpitoon ja kehittämiseen vähentynyt reaalisesti lähes puoleen vuoden 1991 tasosta.



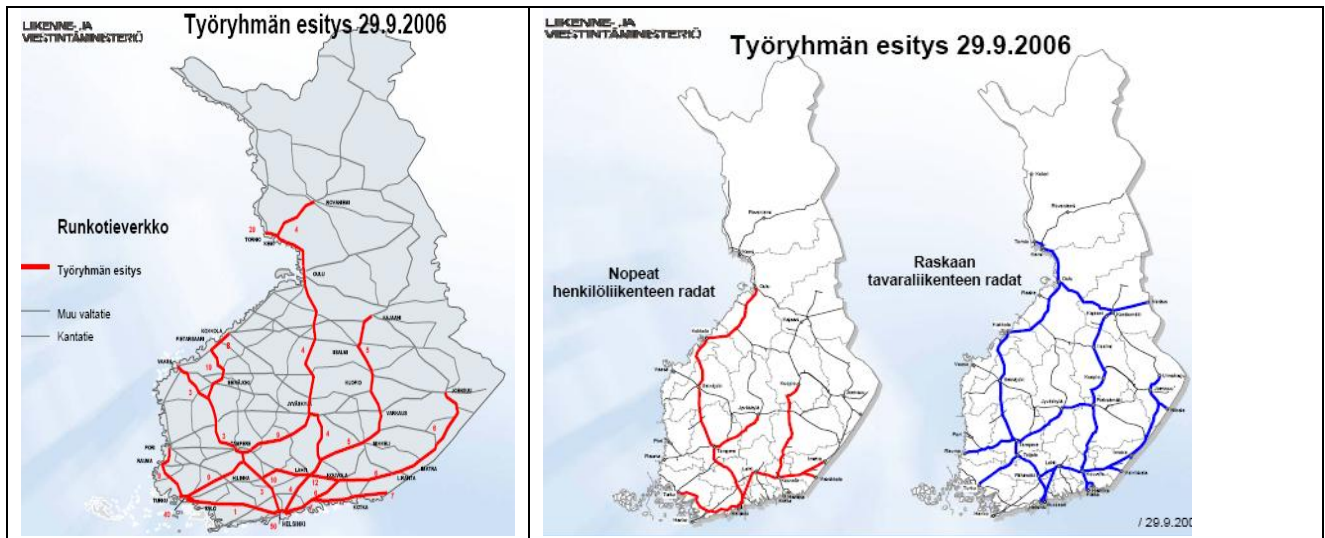
Suomessa joudutaan käyttämään teiden hoitoon selvästi enemmän resursseja kuin EU- maissa keskimäärin. Vuonna 2005 Suomi käytti ylläpitoon noin 4700 €/km kun keskimäärin eräissä tyypillisissä EU-maissa käytettiin vain puolet siitä. Silti Suomen teiden kunto laskee ja huonojen ja erityyppisten huonojen teiden määrä on lähes 10 % kaikista teistä. Liikennerajoitukset, ruuhkat ja myöhästelyt sekä onnettomuudet lisääntyvät kun tiet eivät pysy kehityksen mukana. Tiestön ylläpidon jälkeensä jääneisyys on nyt jo noin 1 mrd EUR.

Runkoverkot maanteilla ja rautateilla ovat ensisijaiset keskusten välisen liikennetarpeen ja tuotantotoiminnan logistisen tehokkuuden kannalta. Kun resurssit ovat niukat, on keskittäminen ja priorisointi välttämätöntä. Silloin tavara- ja henkilökuljetusten painopiste ohjataan runkoreiteille, joiden on oltava laadultaan korkeatasoisia ja yhdenmukaisia. LVM työryhmän esitys vuoden 2030 runkoverkoksi (syyskuu 2006) on 20- vuotinen ohjelma, jolla moottoriteitä rakennetaan lisää 220 km (nyt on 600 km), 4-kaistaisia teitä lisää 340 km (nyt 80 km), jatkuvan ohituskaistaisia teitä lisää 580 km (nyt 30 km) ja 2-kaistaisia teitä, joilla on ohituskaistaosuuksia lisää 410 km (nyt 410 km). Ahtaitten ja vaarallisten 2-kaistaisten teiden määrä alenisi viidennekseen nykyisestä (1970 km -> 420 km).

Kotimaisen puuraaka-aineen hankinnan ennakoitu kasvu sekä teollisuus- että energiakäyttöön tulee lisäämään toimivan liikenneväylästä merkitystä.

Huonokuntoisten teiden ja päällysteiden määrä on määrärahojen puutteessa kasvussa. Vuodesta 1994 lähtien perustiepidoon rahoitus on vähentynyt neljänneksen, mutta liikenne ja kustannukset lisääntyneet viidenneksen. Tieverkostoon sidotun pääoman taloudellinen ylläpito sekä liikenteen turvallisuus ja sujuvuus edellyttävät perustienpitoon myönnettävien määrärahojen merkittävää tasokorotusta.

Rahoituksen riittämättömyys näkyy selvimmän väylien tason laskuna - kelirikko sulkee vuosittain satoja kilometrejä yleisistä teistä kokonaan raskaalta liikenteeltä, huonokuntoisten ja painorajoitettujen siltojen määrä on kasvussa ja monia vähäliikenteisimpiä rataosia uhkaa lakkautus peruskunnostusten laiminlyöntien vuoksi.



Metsäautotiet ja yksityistiet

Metsäautotiet

Metsäteollisuuden kuljetuksissa käytetään maamme tie- ja rataverkkoa kauttaaltaan. Erityisesti alemmalla tieverkolla, mukaan lukien metsä- ja muut yksityistiet sekä suurella osalla rataverkkoa metsäteollisuuden puuraaka-aineen kuljetukset muodostavat valtaosan tavaraliikenteestä. Venäjältä tapahtuvan raakapuun tuonnin supistuessa metsäautoteiden merkitys kasvaa. MMM tukee metsäteiden rakentamista ja ylläpitoa.

Yksityistiet

Haja-asutusalueilla ja kaupunkikunnissakin on yksityisiä teitä noin 76 000 km, joiden hoidosta vastaa tiehoitokunta. Yksityisteiden parantamiseen ja lauttojen ylläpitoon on mahdollista saada valtionapua, jota on annettu vuosittain noin 1 %:lle (840 km). Tukeen on varattu vuodelle 2008 yhteensä 13 mEUR. Lisäksi kunnat tukevat yksityisteiden hoitoa omilla päätöksillään.

Ruuhkautuvat tieosuudet

Väestön ja tuotannon edelleen keskittyessä pääkaupunkiseudulle ja talousaluekeskuksiin, tiestö ja kadut eivät ole kehittyneet liikennetarpeen mukana. Liikenneinvestointien prioriteettina tulee olla liikennemäärien ja tien välityskyvyn mukainen järjestys, jolloin keskusten ja pääkaupunkiseudun sisäinen ja poikittaisliikenne on etusijalla. Liikenteen estäminen rajoituksilla tai maksuilla vain hajottaa keskustarakennetta ja siirtää liikennettä pääväyliltä, mikä lisää investointitarvetta ja liikenteen kuluja ja muita haittoja.

Ruuhkautumiset aiheuttavat matka-aikojen pidentymistä, joka on osaksi ennakoimatonta.

Seurauksena on

- työmatkojen hidastumista (myös joukkoliikenteessä), joka on poissa vapaa-ajasta ja/tai työajasta,
- kuljetusten viiveitä, josta seuraa tuotanto- ja varastointikustannusten nousu sekä
- lisää kuljetuskaluston tarvetta,
- työvuorojen siirtämistä ruuhka-aikojen ulkopuolelle aamuun, iltaan tai yöhön,
- työpaikkojen ja asumisen hajautumista
- hätätilanteissa avun saannin epävarmuutta
- liikenneonnettomuuksien määrän kasvua ja
- kasvavaa ympäristön kuormittamista.

Ponnet:

Liikenneinvestoinnit on tehtävä liikennemäärien ja odotettavissa olevan kasvun perusteella, tavoitteena onnettomuuksien ja ruuhkien vähentäminen. Väylien rakentamisesta on päätettävä pitkäjänteisesti.

Liikenteen todetun ja odotettavissa olevan kasvun yhtäällä ja vähenemisen toisaalla pitää vaikuttaa suoraan rakentamisen ja ylläpidon sekä hoidon kohdentamiseen ja priorisointiin.

Kunnossapidon laiminlyönti on lyhytnäköistä ja merkitsee liikenteellisten haittojen ohella kansallisuusomaisuuden tuhoamista.

6. KAUPUNKILIIKENNE

Väestön ja taloudellisen aktiviteetin siirtyessä yhä enemmän maan suurimpiin kaupunkeihin on myös liikenteen painopiste viimeisen 15 vuoden aikana voimakkaasti siirtynyt. Tämä on samalla siirtänyt vastuuta liikenneväylien rakentamisesta kaupungeille. Rasitusta lisää liikenneväylien tavallista suuremmat rakentamiskustannukset taajaan rakennetulla kaupunkialueella.

Tieliikenteeltä julkiselle vallalle kerätyt varat ohjautuvat lähes kokonaisuudessaan valtiolle – poikkeuksen muodostavat vain kaupunkien pysäköintimaksut ja pysäköintivirhemaksut. Valtiovalta huolehtii puolestaan yleisten teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta kun taas kuntien vastuulle jäävät yksityisteiden avustaminen sekä kaupunkien katuverkon rakentaminen ja kunnossapito.

Kaupunkien asemakaavoitetun alueen kasvaessa kaupungin vastuu liikenneväylistä samalla kasvaa. Maaseutumaisella alueella tärkeimmät liikenneväylät (yleiset tiet) ovat kuntamuodosta riippumatta valtion vastuulla. Varsinaisella maaseudulla kuntien osuus liikenneväylien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksista on erittäin pieni.

Kasvavien kaupunkien taakkaa lisää kasvavan liikenteen vaatimien uusien tai leveämpien liikenneväylien rakentamisen kalleus asemakaavoitetulla ja muutoin tiheästi rakennetulla alueella. Rakentamiskustannukset ovat usein sitä luokkaa, etteivät ne hevin pysty kilpailemaan kunnan käyttöbudjettiin sisältyvien menojen kanssa. Koska liikenteen sujuvuus kuitenkin erityisesti kehittyvissä kaupungeissa on elinehto, olisi tie-, katu- ja ratainvestointeihin saatava riittävä ja ennakoitava osuus valtion varoista. Useissa maissa onkin säädetty järjestelmä, joka takaa suurimmille kaupungeille valtion varoista riittävät varat liikenneinvestointeihin.

Valtiovalta on jo sitoutunut pääkaupunkiseudulla sekä kehäväylien liikennevälityskyvyn parantamiseen että metron rakentamiskustannuksiin. Tätä periaatetta olisi laajennettava myös keskikaupungin liikenneongelmien ratkaisemiseen – esimerkki kiireellisestä hankkeesta on Helsingin ns. keskustatunneli. Myös keskusta-alelle rakennetuista yksinkertaisista eritasoristeyksistä on ulkomailla saatu hyvät kokemukset. Rakentamiskustannukset ovat kuitenkin usein sitä luokkaa, että niitä on vaikea saada kaupungin talousarvioon ilman valtiovallan taloudellista tukea.

Ponnet:

Valtion budjettiin on otettava erillinen määräraha, jolla valtiolta osallistuu suurten kaupunkien liikennehankkeisiin.

Kaupunkialueella on asukkaiden autoja varten kaavoituksessa varattava riittävät pysäköintitilat.

Helsingin keskustatunneli

Helsinkiin suunniteltu ns. keskustatunneli on sekä Helsingin että koko metropolialueen kannalta tärkeä ja kauaskantoinen seudun kilpailukykyä ja asukkaiden viihtyvyyttä lisäävä hanke. Tunneli helpottaa liikennöintiä Helsingin keskustaan ja keskustassa, poistaa kauttakulkuliikenteen keskustan katuverkostosta sekä antaa uusia mahdollisuuksia keskustan elävöittämiseen ja joukko liikenteen nopeuttamiseen kun merkittävä osa autoliikenteestä siirtyy katuverkosta maan alle. Samalla liikenneturvallisuus paranee. On arvioitu, että tunneli siirtäisi pääosan keskustan autoliikenteestä, arviolta 60 000 autoa vuorokaudessa maan alle.

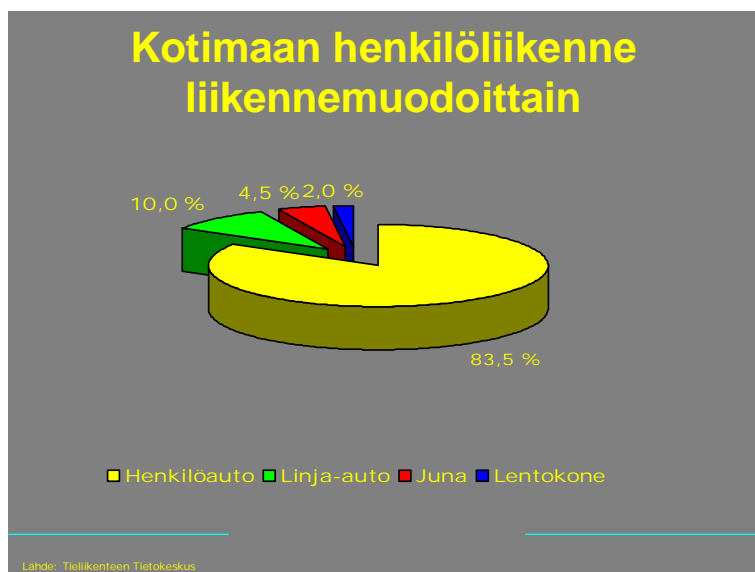
Myös liikenteen yleinen kasvu sekä erityisesti kaupungin uusien asuin- ja työpaikka-alueiden (esim. Jätkäsaari ja Sörnäinen) aiheuttama liikenteen lisäys edellyttävät tunnelin rakentamista, jotta liikenteen sujuvuuden heikkeneminen vielä nykyisestäkin voidaan estää. Todettakoon että keskustatunnelin tapaiset ratkaisut ovat yleisiä Euroopan suurkaupungeissa – esim. Tukholma, Oslo, Bryssel, München ja Pariisi.

Keskustatunelli on rakennettava, sillä se edistää kestävästä kehitystä ja on kokonaistaloudellisesti edullinen. Koska se tukee koko pääkaupunkiseudun logistiikkaa (kuljetukset, henkilöliikenne), valtion on osallistuttava kustannuksiin.

7. JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenne on tärkeä osa henkilöliikennettä. Sen merkitys ja toteuttamisedellytykset ovat erilaiset kaupunkien sisäisessä liikenteessä, kaupunkien välillä ja varsinaisilla haja-asutusalueilla. Joukkoliikenteen toteuttamismuotoja ovat linja-autot, kaukojunat/ lähijunat, metro sekä raitiovaunut.

Linja-auto on näistä merkittävin. Linja-autojen osuus henkilökilometreistä on valtakunnallisesti 6,5 % .rautateiden 4,7 % sekä Helsingin metron 0,6 % .Raitiovaunujen osuudeksi arvioidaan 0,2 % .Vertailun vuoksi mainittakoon, että henkilöautojen osuus on **85 %**. Luku osoittaa miten suuressa asiasta on kysymys, jos henkilöautoliikenne haluttaisiin/yritettäisiin korvata joukkoliikenteellä.



Joukkoliikenteen osuus on merkittävä suurimpien kaupunkien ja etenkin pääkaupunkiseudun sisäisessä ja lähi-liikenteessä. Pääkaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä joukkoliikenteen osuus on 38% (2005) . Helsingin kantakaupungin rajan ylittävässä liikenteessä joukkoliikenteen osuus on 58 % ja niemen rajalla peräti 63%, joka on kansainvälisesti varsin korkea luku. Sen nostaminen on erittäin vaikeata ja lisäksi kallista, seudun asukkailla useissa tapauksissa koituvista haitoista (työmatkaan käytettävän ajan piteneminen) puhumattakaan.

Taloudellista ja liikenteellisesti järkevää lisäyspotentiaalia on busseilla, rautateilla sekä metrolla. Kahden viimeksi mainitun olennainen lisääminen edellyttää kuitenkin merkittäviä investointeja rataverkkoon, asemiin ja kalustoon minkä ohella on otettava huomioon, että raideliikenteen kehittäminen ja laajentaminen uusille alueille edellyttää asutuksen keskittämistä riittävän matkustajamäärän saavuttamiseksi .

Raitiovaunut sopivat eräin edellytyksin tiheästi rakennetuille keskusta-alueille kuin myös perinteisille ja uusillekin asuinalueille kaupungeissa. Raitiotieliikenteen laajentamista vastaan puhuvat toisaalta järjestelmän infrastruktuurin kustannukset, heikko muunneltavuus sekä raitio liikenteen vaatima merkittävä osuus katutilasta. Raitiovaunut ovat päästöttömiä vaikutusalueellaan ja kulkuväylillään. Niiden muut päästöt riippuvat siitä, millä tavoin niiden käyttämä sähkö tuotetaan.

Ympäristön kannalta raitiovaunuja parempaan tulokseen päästään linja-autoilla, joissa käytetään maakaasua, toisen sukupolven biodieseliä tai vastaavaa vielä kehitteillä olevaa energiaa. Linja-autojen ja toisaalta henkilöautojen väliset energian kulutusta ja päästöjä koskevat vertailut ovat

kuitenkin usein harhaanjohtavia kun linja-auton matkustajamäärä yliarvioidaan. Niinpä esim. työmatkaliikenteessä joudutaan paluusuunta ajamaan lähes tyhjänä ja menosuunnassa huippukuormitus saavutetaan vain lyhyellä osalla kokonaisreitistä. Muutaman henkilön kuljettaminen linja-autossa aiheuttaa selvästi suuremmat päästöt kuin vastaava matka henkilöautolla. Henkilöautojen kuormitus on puolestaan nostettavissa ns. kimppekyytejä edistämällä – henkilöauto liikkuu lisäksi vain todellisen matkustustarpeen mukaan.

Joukkoliikenteen tehokkuus riippuu matkustajamäärästä. Suurten matkustajamäärien edellytyksenä ovat puolestaan tiivis asutus ja riittävä palvelutaso. Joukkoliikenteen merkitys on suurimmillaan pääkaupunkiseudulla.

Haja-asutusalueilla perinteisillä tavoilla hoidettavaa joukkoliikennettä on – koulu- ja työssäkäyntiyhteyksiä lukuun ottamatta – kustannus- ja energianäkökohdat huomioon ottaen vaikea enää jatkossa ylläpitää. Ei edes pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen asukastiheys mahdollista kattavaa joukkoliikennettä. Varsinaiselle maaseudulle suuntautuvilla matkoilla henkilöauto on usein ainoa vaihtoehto.

Linja-autoliikenteen kustannukset joukkoliikennepalvelujen tuottamisessa katetaan valtakunnallisesti 37 prosentilla valtion tai kuntien varoista. Helsingissä joukkoliikenteen subventio on peräti 50 %. Joukkoliikenteen osuuden nostaminen palvelukenttää ja – tasoa parantamalla vaatisi huomattavat panostukset verovaroista.

Liityntäpysäköinti

Suurten kaupunkikeskusten ympärille kehittyneiden omakoti- ja rivitaloalueiden asukkaille ei voida taloudellisesti järjestää mukavuusvaatimukset täyttävää, riittävän lähellä kotiovea kulkevaa linja-autoyhteyttä keskusta-alueelle. Kun toisaalta halutaan vähentää keskusta-alueelle tulevien autojen määrää, on metro/rautatieasemien ja vilkkaiden linja-autoyhteyksien varrelle järjestettävä ilmainen tai kohtuuhintainen autojen ja polkupyörien pysäköintimahdollisuus. Näiltä, keskustan ulkopuolella sijaitsevilta pysäköintialueilta jatketaan joukkoliikennettä käyttäen määrän päähän.

Ponsi:

Liityntäpysäköintiin soveltuvia alueita on lisättävä tarvetta vastaavasti.

Kimppakyyti

Henkilöautojen käytön tehokkuutta voidaan ratkaisevasti parantaa .Edistämällä eri keinoin ns. kimppekyytien käyttöä (tiedotus ja ns. kimppekyytiläisille annettavat erioikeudet, esim. joukkoliikennekaistojen käyttöön) alennetaan toisaalta mm. työmatkojen kustannuksia ja toisaalta vähennetään suurten kaupunkien sisään tuloväylillä esiintyviä ruuhkahuippuja. Matkustajamäärän lisääminen henkilöautolla tapahtuvassa työmatkaliikenteessä vähentää myös samalla olennaisesti liikenteen hiilidioksidi- ja muita päästöjä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pääsääntöisesti suhtautunut kielteisesti ns. kimppekyytien edistämiseen – taustalla ovat ilmeisesti taksi- ja linja-autoliikenteen järjestöjen jyrkkä vastustus. Lakia olisi viipymättä muutettava määrittelemällä yksikäsitteisesti ilman viranomaislupaa sallittu kimppekyyti, esim. kuljettajan ohella vähintään kaksi muuta työmatkalla olevaa matkustajaa. Valtiovalan tulisi myös kampanjoida kimppekyydin käytön puolesta.

Ponsi:

Kimppakyytejä on edistettävä.

8. LIIKENNETURVALLISUUS

Tieliikenne aiheuttaa onnettomuuksien kautta valitettavasti myös ihmishenkien menetyksiä ja muita kärsimyksiä sekä aineellisia vahinkoja. Paremmiin rakennettujen teiden, parempien autojen sekä jatkuvan tiedotuksen ansiosta onnettomuuksien, erityisesti kuolonuhrien lukumäärä on kuitenkin kasvavasta liikennemäärästä huolimatta tuntuvasti vähentynyt.

Jotta myönteinen kehitys jatkuisi on edelleen tehokkaasti työskenneltävä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Asennekasvatus ja tieverkoston turvallisuustason kohentaminen ovat tässä tärkeitä tekijöitä. Autokannan uusiutuessa myös jatkuvasti kehittyvä ajoneuvotekniikka vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Liikenteen valvontaa on lisättävä ja monipuolistettava. Se on nykyisin liiaksi keskittynyt rattijuoppouteen ja ajonopeuksiin varsinaisen ajotapavalvonnan kustannuksella.

Vuoden 2007 tieliikenne vaati 377 kuolonuhria (ennakkotieto). Samana vuonna loukkaantui varsinaisissa tieliikenneonnettomuuksissa lisäksi yli 8400 henkilöä ja aineelliset vahingot olivat arviolta 350 milj. euroa. mainittakoon, että tie-, katu- ja piha-alueilla tapahtuu vuosittain n. 70 000 sairaanhoitoa vaativaa jalankulkijan tai pyöräilijän kaatumistapausta.

Valtioneuvosto teki maaliskuussa 2006 periaatepäätöksen tielikenteen turvallisuuden parantamisesta vuosina 2006-2010. Tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrä alle 250 vuoteen 2010 mennessä. Ruotsin esikuvan mukaan asetettu tavoite ei valitettavasti ole realistinen.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi eivät riitä rattijuopumus- ja turvavyökampanjat tai rangaistusten koventaminen, vaan ennen kaikkea tarvitaan toimenpiteitä tieverkoston turvallisuuden parantamiseksi. Yksistään rakentamalla keskikaiteita vilkasliikenteisimmille tienosuuksille on arvioitu voitavan säästää toistakymmentä ihmishenkeä vuodessa.

Ponsi:

Liikenneturvallisuuden parantaminen vaatii toisaalta voimakasta panostusta tieverkoston vaarallisten osuuksien parantamiseen ja toisaalta näkyvän valvonnan lisäämistä ja valvonnan painopisteiden laajentamista.

9. INVESTOINTIEN RAHOITTAMINEN

Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa tieverkosto on perusta elinkeinoelämän toiminnalle, alueelliselle elinvoimaisuudelle ja sosiaaliselle tasa-arvolle. Oikein kohdennetuilla liikenneinvestoinneilla saavutetaan merkittävä yhteiskunnallinen hyöty.

Liikenteen ja taloudellisen kasvun välillä on voimakas positiivinen korrelaatio. Liikenneinvestoinnit ovat tärkeä edellytys taloudelliselle kasvulle. Toisaalta taloudellisen kasvun mukana lisääntyvä tulotaso lisää myös liikennepalvelujen ja liikenneinvestointien kysyntää.

Maantie- ja rautatieliikenteen väyläinvestointien rahoittaminen

Liikenneväylien investoinneista vastaavat valtio ja kunnat yhdessä siten, että valtion osalla ovat taajamien ulkopuoliset tiet sekä rautatiet, kun taas kunnat hoitavat kunnan kadut ja tiet asemakaava-alueilla, yksittäisin valtion ja kunnan välillä sovituin poikkeuksin.

LVM ennustaa, että valtion liikenneverkosta vain 70 % on sujuvaa ja turvallista v 2011 ja että huonokuntoisten osuus nousee lähelle 10 % koko tieverkosta (7300/78 400 km). Nykyisellä rahoitustasolla rauta- ja maantieverkkojen kunto laskee edelleen.

Muuttoliike keskuksiin siirtää vähitellen myös liikenneväylien rahoitusvastuuta kunnille, varsinkin pääkaupunkiseudulla ja henkilö- ja työmatkaliikenteessä. Koko maan työmatkaliikenteessä 88 % matkoista jää alle 20 km, pääosa kuntien tieverkossa, jossa väylien tarve ja kulutus on siten suurta. Espoossa yleisten teiden liikennetiheys ylittää yli 10-kertaisesti kaikkien yleisten maanteiden vilkkauksen. Rautateillä pääkaupunkiseudun lähiliikenne on jo 80,2 % kaikista matkoista ja 21,4 % henkilökilometreistä.

Uusien tai parannettavien liikenneväylien, erityisesti kaupunkiratojen rakentamisen kustannuksia voidaan valtion ja kuntien välisten sopimusten ohella eräissä tapauksissa rahoittaa myös maankäyttömaksuin.

Rautatie- ja maantieverkko ovat tärkeitä keskusten väliselle tavara- ja henkilöliikenteelle. Tavara-liikenteen (juna- km) osuus rautateilla on pysynyt lähes vakiona, noin 36 %.

Julkinen budjettirahoitus

Valtio

Valtion väyläinvestointien päätöksenteko on lyhytnäköistä ja poukkoilevaa. Nykyinen lyhytjänteinen, hyppelehtivä päätöksenteko aiheuttaa suuria ylimääräisiä suunnittelu- ja toteutuskustannuksia ilman mitään hyötyjä. On siis kysymys suoranaisesta verovarojen tuhlauksesta. Valtakunnan yritystoiminnan ja työllisyyden kehityksen kannalta olisi erittäin tärkeää, että olisi olemassa uskottava 10–15 vuoden mittainen, kaikki liikennemuodot kattava suunnitteluohjelma ja (vähintään) vaalikauden mittainen investointiohjelmaⁱⁱ.

Valtion väyläinvestointien määrärahat (230 MEUR/ 2008), yksityisteiden valtionapu (13 MEUR/2008) ja tienpidon määrärahat (525 MEUR/2008) eivät riitä verkoston kunnan ylläpitoon eivätkä tyydyttämään liikenteen muutoksien edellyttämiä investointeja.

Kunnat

Kuntien investoinnit katuverkoston kehittämiseen ovat noin 400 MEUR ja kunnan ylläpitämiseen myös noin 400 MEUR/vuosi.

Kasvavissa kunnissa väyläinvestoinnit kilpailevat rahoituksesta kunnan juoksevien palvelujen kanssa vuosittain. Toimivien väylien puuttuessa jo asemakaavoitettua rakentamista joudutaan lykäämään. Tämä vaikeuttaa uudisrakentamista ja lisää asuntojen niukkuutta ja hintoja.

Ponsi:

Alimitoitettut väyläinvestoinnit ruuhkauttavat alueen liikenteen, mikä lisää kustannuksia ja päästöjä sekä kiihdyttää aluerakenteen hajoamista.

Valtion osallistuminen kuntien investointeihin

Kasvukeskusten merkitys koko maan kehitykselle on jo niin suuri, että myös valtion ja kuntien vastuunjako ja periaatteita kasvukeskusten pääväylien rakentamisessa ja ylläpidossa on tarpeen arvioida uudelleen. Nykyinen projektikohtainen sopiminen ei mahdollista kasvukeskusten suunnitelmallista kehitystä. Vrt. 6. luku ”Kaupunkiliikenne”.

Ponsi:

Liikenneinvestointeja on lisättävä kasvualueilla. Valtion ja kuntien välistä kustannusjakoa on muuttuvien olosuhteiden pohjalta tarkistettava.

Elinkaarimallit (Yksityisrahoitusmallit, PPP)

Elinkaarimallin ajatuksena on antaa (väylä)hankkeen kokonaisvastuu yksityiselle toimijalle, joka rahoittaa, rakentaa ja ylläpitää väylän sovittuna aikana sovittulla palvelu- ja laatutasolla sovittuun hintaan. Väylä jää tilaajan omistukseen ja tilaaja (valtio, kunta) maksaa sovittuun korvauksen sopimusajalta.

Korvaus voi perustua esim. sopimusaikana toteutuviin liikennemääriin. Sen vuoksi rakentaja/rahoittaja arvioi tien rakentamis- ja käyttökustannukset sekä todennäköiset liikennemäärät tarkkaan. Toteutus päätös tehdään vain, jos laskettu korvaus liikenneyksikköä kohti on kohtuullinen. Elinkaarimallilla ei voi rakentaa vajaakäyttöisiä väyliä.

Elinkaarimallilla voi olla mahdollista saada etuja rahoituksen hinnassa ja saatavuudessa, rakentamiskustannuksissa ja rakentamisajan lyhentymisenä, ylläpidon kustannuksissa sekä käytettävyyden ja laadun tasossa.

Etujen realisoituminen edellyttää, että yksityinen osapuoli kykenee hoitamaan nämä vastuunsa paremmin ja tehokkaammin kuin jos tilaaja rakentaisi ja ylläpitäisi väylää itse. Yrittäjät toimivat myös pysyvässä kilpailutilanteessa alallaan, jolloin niiden taidot ja välineet pysyvät kehityksen tasalla. Elinkaarimallissa nämä resurssit ovat mahdollisimman tehokkaassa käytössä.

Ponnet:

*Valtion ja suurimpien kaupunkien tulee laatia uskottava 10-15 vuoden mittainen, kaikki liikenne-
muodot kattava suunnitteluohjelma ja vähintään vaalikauden mittainen investointiohjelma.*

Elinkaarimallit tulee ottaa käyttöön tavanmukaisen budjettirahoituksen ohella tasaveroisina vaihtoehdoina.

10. VEROTUS SEKÄ TIE- JA RUUHKAMAKSUT

Tieliikenteeltä peritään veroja ja veroluontoisia maksuja arvonlisävero huomioon ottaen lähes kymmenkertainen määrä siihen nähden, mitä valtiovalta käyttää tien pittoon. Verotus jakautuu kolmeen osaan: autoveroon, ajoneuvoveroon sekä polttoaineveroon.

Autoveroa suoritetaan ennen ensirekisteröintiä tai käyttöönottoa henkilöautoista, pakettiautoista ja moottoripyöristä. Henkilöautoista suoritettavaa autoveroa on 1.1.2008 lukien jossain määrin alennettu ja samalla vero muutettu hiilidioksidipäästöjen ja auton yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määräytyväksi. Pakettiautojen ja moottoripyörien osalta vero määräytyy edelleen ajoneuvon hinnan mukaan.

Ajoneuvovero peritään vuosittain ajoneuvon käytöstä. Se jakautuu perusveroon ja muulla kuin moottoribensiinillä kulkevista autoista perittävään käyttövoimaveroon (ns. dieselveroon). Henkilöautoista kannettavan ajoneuvoveron perusvero on niin ikään eduskunnan viime joulukuussa hyväksymän, mutta arviolta vasta v. 2010 voimaantulevan lain mukaan muutettu pääsääntöisesti yksinomaan hiilidioksidipäästöjen pohjalta määräytyväksi. Poikkeuksen muodostavat ennen v. 2001 Suomessa ensirekisteröidyt autot, joiden osalta vero – päästötietojen osittain puuttuessa Ajoneuvohallintokeskuksen tiedostoista – määräytyy kokonaispainon mukaan.

Terveydelle haitalliset päästöt

Hiilidioksidipäästöihin perustuva verotus on auton hankintaan vaikuttavana tekijänä hyväksyttävissä. Liikenteen verotuksesta käydyssä keskustelussa on toistaiseksi kuitenkin kokonaan unohdettu terveydelle haitalliset päästöt, jotka monessa muussa maassa ovat keskeisessä asemassa sekä verotuksen että paikallisten ajorajoitusten osalta. Näitä varten on valmiit, asteittain kiristyvät eurooppatasoiset luokitukset (Euro 1...6).

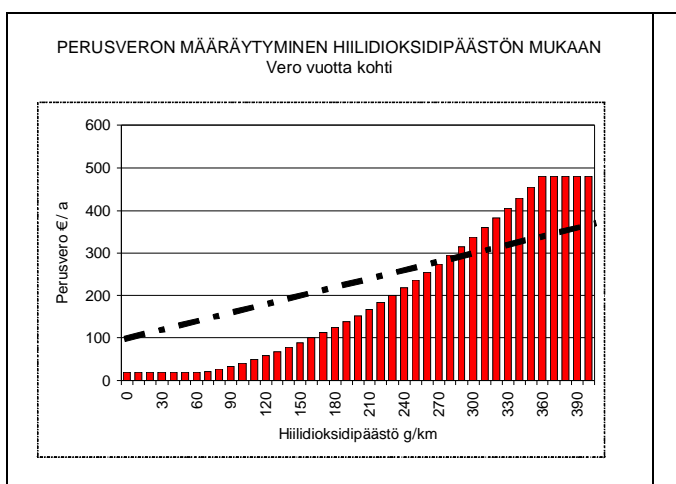
Liikenteessä on edelleen huomattava määrä ilman katalysaattoria olevia bensiinikäyttöisiä autoja ja dieselkaluston osalta lähes poikkeuksetta ajoneuvoja, joiden pakokaasut sisältävät pienhiukkasia, typen oksideja ja PAH- yhdisteitä, joista osa on syöpää aiheuttavia. Pelkästään hiilidioksidipäästöihin perustuva vero ei pure tähän epäkohtaan. On otettava huomioon autoliikenteen ja erityisesti dieselajoneuvojen vaikutus ilman laatuun ja erityisesti ihmisten terveyteen.

Ajoneuvoveroa uudistettaessa onkin pyrittävä siihen, että eniten ympäristö- ja terveyshaittoja aiheuttavat yli-ikäiset autot mahdollisimman pian poistuvat käytöstä. Tätä silmällä pitäen haitalliset päästöt olisi ehdottomasti otettava huomioon ajoneuvoverossa. Ajoneuvovero tulisikin porrastaa esim. Saksassa käytössä olevan järjestelmän mukaan, jossa vuotuisen veron määrään vaikuttaa moottorin iskutilavuus (korreloi hiilidioksidipäästöjen kanssa) ja haitallisten päästöjen taso (Euro 01...06). Kuorma-autojen käyttövoimaveroon tulisi edelleen vaikuttaa myös kokonaismassan, akselien lukumäärän ja perävaunun käytön.

Autoveroa ja ajoneuvoveroa koskevat esitykset annettiin eduskunnalle samanaikaisesti. Autoveroesityksestä keskusteltiin vilkkaasti sekä eduskunnassa että julkisuudessa., kun taas ajoneuvovero jäi erittäin vähäiselle huomiolle. Tästä ilmeisesti johtuu, laissa ei oteta huomioon terveydelle haitallisia päästöjä – esityksen perusteluissa niitä suorastaan vähätellään. Toinen ilmeinen virhe –

jonka karu todellisuus aikanaan valkenee juuri ennen vaaleja – on veron jyrkkä porrastus. Samalla kun vuotuinen vero eräiden autojen kohdalla alenee lähes olemattomalle tasolle, vero maksimimäärä nousee lähes viisinkertaiseksi. Tämä on ilmeisen kohtuutonta niitä kohtaan, jotka ovat hankkineet autonsa ennen kuin tieto veronmuutoksesta saatiin, ja merkitsee samalla ao. autojen arvon alenemista. Uudella verolla ei tulisi rangaista aikaisemman lainsäädännön pohjalta hankintat tai muita investointipäätöksiä tehneitä. Vaikea on vastaavasti perustella, että vuotuinen vero eräiden autojen kohdalla alenee nykyisestä 127,75 eurosta 20 euroon eli 84 %. Vuotuisen 20 euron tasolla olevan veron periminen ei yleensä ole mielekäästä.

Ympäristöperusteet olisi otettava käyttöön myös paketti- ja kuorma-autojen vuotuisessa verotuksessa. Hiilidioksidi- ja haitallisten päästöjen tulisi kokonaispainon ja akselien lukumäärän ohella vaikuttaa näistä autoista perittävään käyttövoimaveroon (dieselveroon).



Kuvassa näkyy perusveron jyrkkä porrastus syksyllä 2007 hyväksytyin lain mukaan (pylväikkö) ja toisaalta loivempi, myös haitalliset päästöt huomioon ottava vero (katkoviiva, ehdotus)

Polttoainevero

Polttonesteverotuksen nostaminen nykytasolta ei ole tarkoituksenmukaista ottaen huomioon:

- pitkät välimatkat harvaan asutussa maassa
- kuljetus- ja matkakustannusten nousun vaikutus inflaatioon ja maamme kilpailukykyyn
- sosiaaliset ja alueelliset näkökohdat.

Ponnet:

Ajoneuvoverossa on otettava huomioon terveydelle haitalliset päästöt. Veron porrastusta on loivennettava.

Polttoaineveroa ei ole syytä nostaa nykytasolta.

Tie- ja ruuhkamaksut

Liikenteen verotusta koskevassa keskustelussa on viimeaikoina nostettu esiin myös mahdolliset tiemaksut ja erityisesti suurten kaupunkien sisääntuloväylille asetettavat tietullit eli ns. ruuhkamaksut. Suomessa yleiset tiet ja kadut ovat perinteisesti olleet kaikkien vapaasti käytettävissä, joten tie- ja ruuhkamaksut olisivat iso poikkeus tästä periaatteesta.

Tiemaksuja käytetään muissa Euroopan maissa vain moottoriteillä. Ranskassa, Itävallassa ja Italiassa osa moottoriteistä on maksullisia kaikille moottoriajoneuvoille kun taas mm. Saksassa tiemaksuja peritään kaikilla moottoriteillä mutta vain raskaalta liikenteeltä. Suomessa tiemaksujen halu tiemaksujen perimiseen liittyy Venäjälle suuntautuviin raskaisiin kauttakuljetuksiin, jotka rasittavat Hangon ja itärajan välistä liikennettä. Tällä tieosuudella tai ainakin osalla sitä liikkuu vuositasolla n.760 000 ajoneuvoyhdistelmää. Suomalaisten kuljetusliikkeiden osuus on tässä liikenteessä kutistunut lähes olemattomiin. Nämä kuljetukset eivät – satamamaksuja lukuun ottamatta – jätä Suomeen minkäänlaista taloudellista hyötyä, jopa polttoaine ostetaan meno-paluumatkaa

varten Venäjän puolella. Ongelma on kuitenkin siinä, että tiemaksuja ei voida kohdistaa yksinomaan venäläisiin kuljetuksiin, vaan mahdollinen tiemaksu tulisi koskemaan kaikkia ao. väylillä liikkuvia raskaita ajoneuvoja ja kohdistuisi siten myös kotimaan tavarakuljetuksiin. Se heikentäisi kilpailukykyä ja nostaisi elinkustannuksia. Tiemaksujen käyttöönotto edellyttää siten vielä perusteellista selvitystyötä. Vain määrättyä tietä käyttäviltä perittävään tiemaksuun liittyy lisäksi vaara, että liikenne siirtyy ao. väylältä muulle, alempiasteiselle tieverkolle siitä aiheutuvine moninkertaisine haittoineen.

LVM:n asettama työryhmä selvittää mahdollisuuksia valtakunnallisten tiemaksujen perimiseen. Sellaisen ratkaisun haitat ovat ilmeiset. Eräs esillä ollut vaihtoehto on Venäjän rajaa Suomesta käsin ruuhkatilanteessa kuorma-autoilta perittävä maksu, jolla pääsee rakennettavaan rekkaparkkiin.

Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille eräillä tahoilla ehdotetuilla ruuhkamaksuilla sanotaan pyritävän vähentämään lähinnä työmatkoihin liittyvää henkilöautoliikennettä. Tätä on perusteltu toisaalta päästöjen ja toisaalta ruuhkien vähentämisellä. Helsingin keskustan ajoittaiset ruuhkat ovat kuitenkin pitkälti autovihamielisen liikennesuunnittelun tulosta. Todelliset ruuhkat ovat kehäteillä, joiden kapasiteetti on liikennemääriin nähden liian pieni, minkä ohella joukkoliikenne itä- länsisuunnassa on vaatimattomalla tasolla. Autoliikenne Helsingin niemellä ei ole 2000-luvulla kasvanut.

Mahdolliset ruuhkamaksut vaarantaisivat tullien sisäpuolelle jäävän alueen keskustojen toimivuutta, kun toisaalta tavaroiden kuljettamisesta liikkeisiin aiheutuvat kustannukset nousevat ja toisaalta ostovoimaiset asiakkaat vähenevät kaupankäynnin siirtyessä tullialueen ulkopuolella oleviin ja sinne rakennettaviin ostoskeskuksiin. Päästöjen vähentämisen kannalta olisi odotettavissa, että ihmiset liikkuisivat entistä pitempiä matkoja juuri em. ostoskeskuksiin – näin maksut, joiden toivotaan vähentävän liikenteen päästöjä, tosiasiaassa lisäisivät niitä.

Ilmastopoliittisen argumentin käyttö Helsinkiin kohdistettuna ontuu pahasti kun tiedetään, että Helsingin henkilöautoliikenteen osuus maamme kokonaihiilidioksidipäästöistä on samaa suuruusluokkaa kuin koko maassa (21 ja 20 prosenttia). Kaupungin keskustan elinkeinoelämän ohella mahdollisista ruuhkamaksuista kärsisivät erityisesti lapsiperheet – lasten vieminen esim. päiväkotiin tai harrastuksiin ei juuri onnistu linja-autolla. Raskaimmin maksu kohdistuisi niihin lapsiperheisiin, jotka haluavat asua luonnonläheisesti pientaloalueella sekä niihin asukkaisiin ja yrityksiin, joiden toiminta edellyttää toistuvaa siirtymistä tullirajan yli. Helsingissä käydään töissä sitä laajalti ympäröivältä alueelta, jolla ei ole palvelukykyistä joukkoliikennettä. Ruuhkamaksut merkitsisivät työmatkakustannusten nousua ja ovat lisäksi käytännössä epäsosiaalisia, koska autokohtainen tasavero kohdistuu kipeimmin vähävaraisiin.

Mahdollisia ruuhkamaksuja selvitettäessä on tarkoin harkittava mihin niillä pyritään, alueellinen laajuus, perintätapa sekä taloudelliset ja yhteiskunnalliset seuraukset

Ruuhkamaksujen tarve ja vaikutus ovat kuitenkin tarkemmin arvioitavissa vasta sen jälkeen kun raideliikennettä alueella (kehärata ja metron laajentaminen) on kehitetty ja Helsingin katuverkossa tehdyt liikenteen sujuvuutta haittaavat järjestelyt on kumottu. Jotta asukkailla olisi todellinen vaihtoehto, on yleensäkin edettävä siten, että ensin rakennetaan toimivat joukkoliikenneyhteydet ja sitten vasta harkitaan ruuhkamaksuja. Voimassa olevien liikennejärjestelyjen mielekkyyttä arvioidessa on huomattava, että auton hiilidioksidin sekä varsinaiset haitalliset päästöt ovat kaupunkiolosuhteissa samat, riippumatta siitä ajetaanko vai joudutaanko seisomaan ruuhkassa tai liikennevaloissa.

Ruuhkamaksu olisi veroluonteinen maksu, joka siten käytännössä olisi tulonsiirto pääkaupunkiseudun asukkailta ja yrityksiltä valtiolle. Sen tulouttaminen useammalle kunnalle esim. joukkoliikenteen tukemiseen ei käytännössä liene mahdollista. Ottaen huomioon toisaalta liikenteen ankaran verotuksen ja pääkaupunkiseudulla muutenkin vallitsevan korkean kustannustason ensisijaisesti autoilijoihin mutta käytännössä alueen koko väestöön kohdistuvaa veroa ei ole syytä ottaa käyttöön. Ruuhkamaksujärjestelmän perustamiskustannukset ovat huomattavan suuret – esim. Tuk-

holman kokemusten mukaan kestää vuosikausia ennenkuin ruuhkamaksutulot riittävät järjestelmän käynnistys- ja ylläpitomenoihin.

Ponnet:

Ruuhkamaksuja ei tule ottaa käyttöön, jollei maksualueen sisäpuolella olevalla ja sitä ympäröivällä alueella ole palvelukykyistä joukkoliikennettä. Ruuhkamaksujen aiheuttamat haitat saattavat tässäkin tilanteessa ylittää hyödyt.

Ruuhkia tulee tarvittaessa purkaa liikenneinvestoinnein ja sujuvuutta edistävin järjestelyin.

¹ Hävikki = rikkoutumiset, pilaantuminen, virhetoimitukset, varkaudet

¹ Liikenneinvestointien rahoituksen kehittäminen, Raimo Sailas, LVM 72/2007