UUTISET

Realismia kuitenkin on, että tukijärjestelmien yhdistäminen leikkaisi avustuksia entisestään. **TOIMINNANJOHTAJA JAAKKO RAHJA, SUOMEN TIEYHDISTYS**

PÄIVÄN PUNKTI

Viimeinen pisara

Stubbin ”toteuttajahallitus” päätti hallitusohjelmassaan ryhtyä elvyttämään Suomea. Elvytyskohteeksi valittiin pääkaupunkiseudun liikennejärjestelyt. Rakentamalla yhtä metropolia koko Suomi Oulua myöten alkaisi elpyä.

Liikennehankkeet on Suomessa pantu kiireellisyysjärjestykseen, tärkeimmät ensin. Stubbin hallitus päätti keneltäkään kysymättä muuttaa listan järjestystä. Niinpä aivan listan hänniltä nostettiin kärkeen kaksi isoa hanketta, Pisara-rata ja Länsimetron jatke.

Näiden kummankin hinnaksi arvioitiin noin miljardi euroa. Yhteistä molemmille hankkeille on, että ne ovat tarpeettomia. Länsimetron jatkeen päässä ei edes asu paljon ketään, joten sinne pitää rakentaa vielä uusi kaupunki. Kaupunkiin tulee 70 000 asukasta.

Pisara taas on kahdeksan kilometrin mittainen tunneli Pasilasta Helsingin keskustaan ja takaisin. Se tarvitaan sen vuoksi, että muutoin Kuopion ja Pohjanmaan junat eivät kuulemma ehdi ajoissa perille. Asemalle syntyy tilaa, kun paikallisjunat ajetaan tunneliin.

Liikennevirasto, jossa ammattimiehet laskevat asioita, on nyt lausunut käsityksensä Pisarasta.

Pisarassa ei laitoksen mielestä ole mitään tolkkua. Niillä rahoilla, jotka aiotaan kaivaa tunneliin, korjattaisiin melkein koko Suomen tieverkko kuntoon.

Entinen valtiosihteeri Sailas kommentoi hankkeita jo pari viikkoa sitten. Sailaksen mukaan Länsimetron jatkeeseen käytettävät rahat pitää panna metsäautoteihin.

Pääkaupunkilehti Hbl oli tarkistanut Pisaran laskelmia. Liikenneviraston arvion mukaan tarkka summa on 956 miljoonaa. Kun mukaan lasketaan myös rakennusajan korot ja muut kulut, summa onkin kaksi miljardia. Tästä valtio maksaa 60 prosenttia ja kunnat 20. Loppu 20 saadaan EU:lta.

Rakennustöissä on totuttu siihen, että kustannusarviot yleensä kaksinkertaistuvat. Pisarankin kohdalla kaksi miljardia voi osoittautua varovaiseksi arvioksi. Kun tunnelin pätkä on joskus valmis, lasku voi olla hyvinkin neljä miljardia.

Elvytyksen eväät ovat vähissä, jos kaikki on tässä. Suomi ei pelastu rakentamalla tunneleita.

Stubb on ryhtynyt rakentamaan jo seuraavan hallituksen ohjelmaa. Ohjelmaksi riittäisi, että kaikki nykyisen hallituksen väärät hankkeet perutaan.

LAURI KONTRO on Maaseudun Tulevaisuuden päätoimittaja.

lauri.kontro@maaseuduntulevaisuus.fi

Selvitysmies lopettaisi valtion avustukset yksityisteille

Metsäautoteiden parannusvarat yhdistettäisiin yksityistielain mukaiseen avustusjärjestelmään.

Yksityisteiden kunnossapitoavustuksista ollaan luopumassa kokonaan, jos selvitysmies **Esko Hämäläisen** esitykset toteutuvat.

Teiden parannukseen käytettävät investointiavustukset sen sijaan jatkuisivat.

Kemeravaroista maksettavat metsäautoteiden parannusvarat yhdistettäisiin yksityistielain mukaiseen avustusjärjestelmään. Päätökset tekisi elykeskus metsäkeskuksen lausunnon perusteella. Valtionavut keskitettäisiin elinkeinoelämän ja asutuksen kannalta merkittäville yksityisteille ja suurten metsäalueiden runkoteille.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämä selvitys lakkauttaisi myös kuntien tielautakunnat, yhdistäisi tiekuntia alueellisiksi tiestökunniksi ja selkeyttäisi tiemaksujen perintää. Samalla yksityisteitä koskeva lainsäädäntö siirrettäisiin maa- ja metsätalousministeriön alaisuuteen.

Kantavuuksia pitää parantaa

Suomen tieyhdistyksen toiminnanjohtaja **Jaakko Rahja** pitää esityksiä pääosin myönteisinä.

”Parasta on, että selvityksessä on nostettu melkein kaikki asiat esille. Realismia kuitenkin on, että tukijärjestelmien yhdistäminen leikkaisi avustuksia entisestään.”

Huoli yksityisteiden rahoituksesta jaetaan Metsäteollisuus ry:ssä.

”Hallinnon keventäminen on oikea tavoite, mutta se ei saa johtaa avustusten vähenemiseen”, logistiikkapäällikkö **Anu Kroth** sanoo.

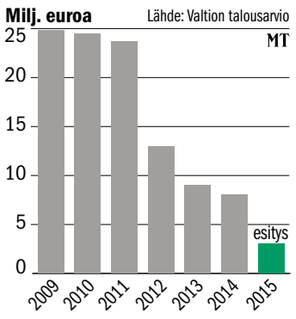
Liikenne- ja viestintäministeriön yksityistieavustuksia on viime vuosina leikattu rajusti. Tänä vuonna tieavustuksiin käytetään kahdeksan miljoonaa euroa, kun viisi vuotta sitten oltiin vielä 25 miljoonassa. Ensi vuodelle valtiovarainministeriö esittää kolmen miljoonan euron määrärahaa.

Metsätalouden kemerarahoista on tuettu yksityisteiden perusparannuksia runsaalla kymmenellä miljoonalla eurolla vuosittain. Lisäksi kunnat tukevat tienpitoa Rahjan arvion mukaan noin 30 miljoonalla eurolla vuodessa. Niihin Hämäläisen selvitys ei ehdota muutoksia.

Rahja vertaa tilannetta naapurimaahan Ruotsiin, jossa yksityisteiden kunnossapitoa tuetaan yli 100 miljoonalla eurolla vuosittain.

”Viime vuoden toukokuussa noin puolet tiekunnista oli sitä mieltä, että heidän tiensä vaativat parannusta. Kun ajoneuvojen massoja kasvatetaan, myös teiden kantavuutta pitää pystyä parantamaan.”

Yksityisteiden valtionavustukset



Uudistus seuraavalle hallitukselle

Liikenne- ja kuntaministeri **Paula Risikko** (kok.) pitää yksityistielain uudistamista välttämättömänä. Käytännössä uudistukset jäävät kuitenkin seuraavalle hallitukselle.

”Meidän ehdotuksemme olisi, että hallitusohjelmaan kirjattaisiin lakiuudistus vain yleisellä tasolla. Toisaalta voisi pohtia, pitäisikö maaseudun infra-asioita käsitellä kokonaisuutena, jossa olisivat mukana esimerkiksi vesiosuuskunnat ja laajakaistat”, Rahja pohtii.

MTK:ssa ollaan huolissaan alemman tason tieverkoston rapautumisesta. Vaaliohjelmassaan järjestö esittää rahoituksen kolminkertaistamista vuoteen 2020 mennessä.

”Alemman tieverkon piirissä asuu 700 000 suomalaista. Onko oikein, että heillä on heikommat palvelut kuin taajamissa”, MTK:n kehitysjohtaja **Markus Lassheikki** kysyy.

Jos rahat keskitetään puuhuollon kannalta tärkeimmille teille, moni muu tie jää ilman.

”Muukin tiestö metsäautoteiden lähistöllä vaatii kunnossapitoa. Koko tienpidon rahoitukseen verrattuna yksityisteiden avustukset mahtuvat marginaaliin.”

NIKLAS HOLMBERG

» Onko oikein, että maaseudulla on heikommat palvelut kuin taajamissa?«

MARKUS LASSHEIKKI

HANNU KERÄNEN

Arto Kainulainen pelkää teiden rapistuvan täysin, jos valtion avustuksista luovutaan. Saavanlehdontie Sonkajärvellä korjattiin kokonaan tieosakkaiden kustannuksella.

Sonkajärvi jäädytti avustukset

Sonkajärvi on tiettävästi ainoa kunta, joka ei ole tänä vuonna tukenut yksityisteiden parannustöitä. Ensi vuonna avustuksista ollaan MT:n tietojen mukaan luopumassa ainakin Vetelissä.

”Kunnanvaltuusto linjasi, että talouden tasapainottamiseksi kaikista harkinnanvaraisista avustuksista luovutaan. Yhtä tiekuntaa, joka sai elykeskuksen rahoitusta, on kuitenkin tuettu runsaalla 4 000 eurolla”, Sonkajärven kunnaninsinööri **Jari Sihvonen** sanoo.

Ensi vuoden budjettia ei vielä ole päätetty, mutta virkamiehet esittävät yksityistieavustuksiin 40 000 euron määrärahaa.

Valtion tukea on tänä vuonna myönnetty yhdelle perusparannushankkeelle, kun aikaisempina vuosina rahaa on riittänyt kunnassa 3–4 kohteeseen.

”Menee pahasti pöpelikköön, jos valtion kunnossapitoavustuksista kokonaan luovutaan.”

Maatalouden liikenne tarvitsisi rahoitusta

18 kilometrin päässä Sonkajärven keskustasta sijaitseva Saavanlehdontie remontoitiin kokonaan tieosakkaiden rahoituksella. Tiellä on mökki-, maatalous- ja metsäautoliikennettä.

”Henkilöautolla ei enää keväällä päässyt kulkemaan. Tie ravitettiin, laitettiin luiskat ja ajettiin parikymmentä kuormaa sepeliä”, tiekunnan puheenjohtaja **Arto Kainulainen** kertoo. Korjaustyöt tulivat maksamaan yhteensä noin 15 000 euroa.

Sihvonen ei ymmärrä suunnitelmia kohdentaa valtion rahoitus lähes pelkästään metsäautoteiden kunnostukseen.

”Pelastustoimen ja kotipalvelun pitää päästä pihalle asti. Myös maatalouden liikenteelle tarvittaisiin erityisrahoitusta. Tällä alueella on isoja maatiloja, joiden koneet ja maitoautot käyttävät yksityisteitä.”

NIKLAS HOLMBERG

Hallitus hakee Talvivaaralle uskottavaa jatkajaa

Talvivaaran kaivokselle on ilmoittautunut kiinnostuneita jatkajia, kertoi elinkeinoministeri **Jan Vapaavuori** (kok.) perjantaina Sotkamossa.

”Tahoja on ulkomailta asti. En vielä osaa sanoa, onko se teollinen toimija vai investoija. Uskottavaa kaivososaamista kuitenkin pitää olla. Pitkän aikavälin valtion kokonaisetu on, että toiminta jatkuu. Siihen tarvitaan kuitenkin yksityinen taho, ei valtio.”

Vapaavuori vieraili konkurssiin ajatuneella kaivoksella yhdessä pää-, ympäristö- ja työministerin kanssa.

Työt kaivoksella jatkuvat toistaiseksi joka tapauksessa valtion avustuksella. Jos toiminta seisahtuisi, voisi aluella tapahtua ympäristöonnettomuus.

Konkurssipesän edustajat ilmoittivat perjantaina, että kaikkien töissä olevien työntekijöiden työt jatkuvat toukokuun loppuun saakka.

MT–STT

Ruotsi satsaa liikenneverkkoon moninkertaisesti Suomeen verrattuna

Ruotsi käyttää perusväylänpitoon 2,5 kertaa niin paljon rahaa kuin Suomi. Liikenneinvestoinnit ovat länsinaapurissa yli kuusinkertaiset.

”Ruotsilla on rahaa, ja siellä on selkeä ajatus tukea teollisuuden kilpailukykyä”, toimitusjohtaja **Pasi Holm** Pellervon taloustutkimus PTT:stä sanoo.

Muita syitä eroihin ovat Holmin mukaan Ruotsin joustavammat rahoitusmallit ja pitkäjänteisempi hankesuunnittelu.

PTT:llä on käynnissä hanke, jossa vertaillaan Suomen ja Ruotsin liikennerahoitusta.

”Ruotsi tekee, mitä EU suosittaa”

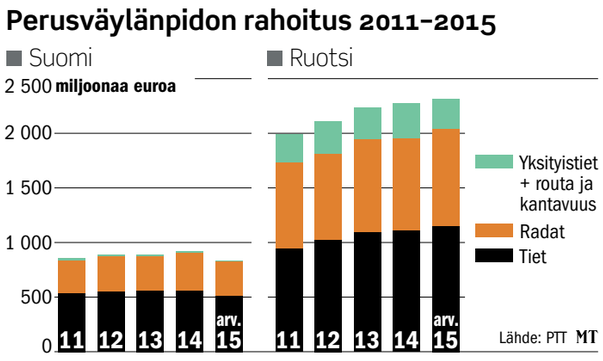
Kilometriä kohti laskettuna Ruotsissa käytetään perusväylänpitoon lähes kaksinkertainen rahamäärä. Kuljetussuoritteeseen suhteutettuna rahoitustaso on noin kolmanneksen suurempi.

Jos menot suhteutetaan bruttokansantuotteeseen, ollaan lähes samalla tasolla. Investoinneissa länsinaapuri on omassa sarjassaan, myös suhteessa kansantalouden kokoon.

”Ruotsi tekee sitä, mitä EU suosittaa. Niiden maiden pitää investoida, joilla on rahaa”, Holm muistuttaa.

Suurin ero maiden välillä on yksityisteiden avustuksissa. Ruotsissa esitetään ensi vuodeksi vajaan 130 miljoonan euron määrärahaa. Suomessa valtiovarainministeriö tarjoaa kolmea.

Perusväylänpidon rahoitus 2011–2015



Tiemaksut korvamerkitty investointeihin

Holmin mukaan liikenneinvestoinnit maksavat usein itsensä takaisin kansantaloudelle.

”Suomessa ajatellaan, että ne ovat pelkkiä siltarumpuja. Se ei tutkimusten mukaan ole yleensä perusteltua.”

Ruotsissa liikenneinvestointeja rahoitetaan valtion sisäisellä lainalla, jonka takeeksi korvamerkitään tuloja esimerkiksi ruuhkamaksuista. Liikennehankkeista myös tehdään pitkäjänteisempiä suunnitelmia, joihin sitoudutaan hallituskausien yli. Ruuhka- ja tiemaksuja kerätään 150–200 miljoonaa euroa vuodessa.

Tiemaksuja Holm ei kopioisi Suomeen ainakaan nykyisessä tilanteessa. Rahoitusmalleja sen sijaan pitäisi miettiä uudestaan.

”Velkaa voidaan ottaa, mutta sen vastineeksi pitäisi korvamerkitä tuloja.”

Molemmissa maissa valtaosa liikennerahoista menee isojen kaupunkien hankkeisiin ja niitä yhdistäviin tie- ja ratayhteyksiin. Holmin mielestä Ruotsissa painotetaan kuitenkin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun Suomessa painopiste on pääkaupunkiseudun henkilöliikenteen kehittämisessä.

Yksityisteiden tukemisessa mailla on täysin eri linja. ”Ruotsi kasvattaa tukea ja Suomi supistaa. Voi kysyä miksi?”

NIKLAS HOLMBERG

Helsinki haluaa kahden miljardin Pisara-radan

Helsinki pitää kiinni katujensa alle kaavaillusta junaradasta. Liikennevirasto esittää sen lykkäämistä eikä valtiokaan ole vielä sitoutunut hankkeeseen.

Pisara-rata on Helsingin katujen alle suunniteltu pisaran muotoinen lähijunareitti. Sille tulisi pysäkit Pasilaan, Töölöön, keskustaan ja Hakaniemeen. Radan tarkoitus on purkaa Helsingin ratapihan ruuhkia.

Hallitus teki elokuun budjettiriihessä periaatepäätöksen, jonka mukaan valtio tukee Pisara-rataa ja Länsimetron jatketta, kunhan pääkaupunkiseudun kaavoitus ja rahoituslaskelmat valmistuvat.

Liikennevirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö julkistivat laskelmat torstaina. Rahoitusmalleja on kolme: perinteinen budjettirahoitus, rahoitusyhtiömalli ja hankeyhtiömalli.

Perinteisellä budjettirahoituksella Pisara-radan investointi maksaisi 950 miljoonaa euroa ja kokonaiskustannus olisi 60 vuodelle 1,9 miljardia euroa. Muilla malleilla kokonaiskustannus nousisi 2,1–2,6 miljardiin.

Valtion on tarkoitus rahoittaa Pisara-radasta 60 prosenttia ja Helsingin seudun kuntien ja EU:n kummankin 20 prosenttia.

Lopullista Pisara-päätöstä ei kuitenkaan vielä ole. Liikenne- ja kuntaministeri **Paula Risikko** (kok.) aikoo tuoda rahoitusmallit hallituksen käsittelyyn vielä tänä syksynä. Lopullisen rakentamispäätöksen tekee eduskunta.

Liikennevirasto suositti viime viikolla hankkeen lykkäämistä ensi vuosikymmenelle ja ratapihan pikaista parantamista.

Helsingin apulaiskaupunginjohtaja **Hannu Penttilä** torjuu ”häirintäviestinnän” ja luottaa yhä alkuperäiseen aikatauluun. Sen mukaan Pisaran rakentaminen alkaisi vuonna 2017.

MT:n (12.11.) haastattelema SDP:n vantaalainen varapuheenjohtaja **Antti Lindtman** puolusti miljardihanketta sillä, että koko maan junaliikenne hyötyy ja myöhästelyt vähenevät, kun tukokset Helsingissä saadaan purettua.

”Puolustan Helsinkiä”

Keskustan puheenjohtaja **Juha Sipilä** ei kannata Pisaraa, vaan Helsingin ratapihan laajentamista.

Puoluetoveri **Terhi Peltokorpi** (kesk.) istuu kahdella jakkaralla: Pisarasta päättävänä kansanedustajana eduskunnassa sekä kaupunginvaltuutettuna Helsingissä. Hän ei koe roolissaan ristiriitaa.

”Ainahan jokainen vetää kotiinpäin, mutta ei päätöksiä tehdä pääkaupunkiseudulla eikä muuallakaan maassa pelkästään aluepoliittisin perustein. Kustannushyötysuhde ratkaisee.”

Hän toivoo Pisaran kustannushyötyarvioita julkisiksi, jotta voisi muodostaa lopullisen kantansa.

Tähän asti kanta on noudatellut Helsingin toiveita: Peltokorpi jätti viime viikolla ainoana allekirjoittamatta eduskuntaryhmänsä vaihtoehtobudjetin esityksen, että Pisara-rahat poistettaisiin hallituksen budjettiesityksestä.

”Olen helsinkiläinen kansanedustaja ja puolustan Helsinkiin tehtäviä investointeja ja Pisarasta yhdessä tehtyä linjausta. Hanke helpottaa myös muun maan liikennettä.”

Peltokorpi sanoo puolustavansa myös maakuntien perustienpidon rahoja ja kevyempää mallia Helsingin junaruuhkien purkamiseksi, jos sellainen löytyy.

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti syyskuussa, että perusväylänpidon leikkaukset heikentävät teiden ja siltojen kuntoa.

EIJA MANSIKKAMÄKI

»Päätöksiä ei tehdä pääkaupunkiseudulla eikä muuallakaan maassa pelkästään aluepoliittisin perustein.«

TERHI PELTOKORPI