



LAUSUNTO

13.10.2017

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän kuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Teknologiateollisuus kiittää parlamentaarista työryhmää mahdollisuudesta tulla kuulluksi. Tuemme EK:n lausuntoa asiassa. Seuraavassa on esitetty lisäksi Teknologiateollisuuden näkemyksiä esitettyihin kysymyksiin.

1. Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määrittää?

Elinkeinoelämän näkökulmasta tärkeimmät asiat ovat liikenteen ja kuljetusten toimintavarmuus, turvallisuus sekä matka- ja kuljetusaikojen ennustettavuus. Suomi on logistisesti syrjäseutua, joten logistiikkakustannusten osuus vientituotteiden kustannuksista on useita prosenttiyksiköitä suurempi kuin keskeisillä kilpailijamaillamme. Tavoitteena tulee olla logistiikkakustannusten pienentäminen parantamalla tehokkuutta, mm. käyttöastetta, digitalisaation keinoin. Runkoverkkojen kunto tulee olla sellainen, että sujuvat, taloudelliset kuljetukset ovat mahdollisia. Solmupisteiden tulee toimia sujuvasti ja hyödyntää reaaliaikaista dataa. Pitkien kuljetusvälien kuljetusajat tulee pystyä arvioimaan muutaman prosentin virhemarginaalilla.

2. Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

Runkoverkon ja elinkeinoelämän toimivuuden kannalta tärkeiden väylien ylläpidosta ei voi tinkiä. Vähäliikenteisimmän verkon osalta on tarpeen aika ajoin tarkastella yksittäisten yhteysvälien tarpeellisuutta. Kaavoituksella tulee vaikuttaa siihen, että tuotantoyksiköt sijoittuvat tärkeiden väylien lähelle.

Pitkät, elinkaarivastuutyypiset hoito- ja ylläpitosopimukset tehostavat resurssien käyttöä ja toimenpiteiden oikea-aikaisuutta. Tarjouskilpailuissa ja sopimuksissa tulee määritellä vaadittava palvelutaso, ei sitä miten palvelutuottaja tavoitteet saavuttaa. Tämä mahdollistaa innovatiivisuuden ja kokonaan uudenlaisten ratkaisumallien kehittämisen.

Hyvä hankinta edellyttää myös tilaajapuolen hyvää substanssiosaamista. Hankintatoimi kannattaa keskittää Liikennevirastolle, jolla on osaaminen ja resurssit hyvään hankintaan ja innovatiivisten hankintojen edistämiseen.

3. Jos perusväylänpitoon ja liikenneverkon kehittämiseen ei ole tarpeeksi rahoitusta, miten rahoitusta tulisi priorisoida? Millä perustein?

Elinkeinoelämän ja kansantalouden toimivuuden näkökulmasta yritysten liikenne- ja kuljetustarpeet tulee priorisoida. Liikenneverkon kehittäminen tulee tehdä liikennetarpeen perusteella. Suurten kaupunkien kasvavat liikennehaasteet tulee ratkaista yhdessä kaupunkien kanssa huomioiden rahoituksessa liikenneinvestoinneista syntyvät maankäyttöhyödyt.



4. Millaisia kehittämistarpeita on nykyisessä valtion rahoitusmallissa?

Pitkäjänteinen, yli hallituskausien ulottuva liikennepolitiikka on elinkeinoelämän kannalta välttämätöntä. Investointipäätökset riippuvat usein liikenneyhteyksistä, joten pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kehitysnäkymä edistää investointeja Suomeen. Infrastruktuurin kehittäminen on pitkäjänteistä toimintaa, joten olisi suhteellisen helppoa suunnitella tasainen, ennustettava, tarpeeseen perustava väyläinfran kehitysohjelma 10-15 vuodeksi. Tämä olisi myös alan palvelutuottajien kannalta tärkeää. Kapasiteetin säätäminen vuorotellen alas ja ylös on tehotonta ja kuluttaa tarpeettomasti yhteiskunnan resursseja.

5. Mitä täydentäviä malleja tulisi tarkastella?

Uusia malleja kehitettäessä on huolehdittava siitä, etteivät ne heikennä yritysten kansainvälistä kilpailukykyä. Kaupunkien erityisongelmien ratkaisemiseksi voitaisiin tarkastella käyttömaksuihin perustuvia ratkaisuja, kunhan vaihtoehtoinen reitti on tarjolla ilman maksua. On myös syytä seurata kansainvälistä kehitystä uusien liikenneinfraan ja palveluoperaattorien toimintaan liittyvien liiketoimintamallien kehittämiseksi.

6. Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten?

Yhteisrahoitusta tai käyttömaksuja hyödyntävät mallit vähentävät valtiosektorin rahoitusosuutta. Elinkaarimallit ja allianssimalli edistävät valtion vastuiden hallittavuutta ja parantavat toteutuksen tehokkuutta. Kokonaisrahoitus parantaa toteutuksen tehokkuutta. Panostus hyvään suunnitteluun ja innovaatioiden edistämiseen hankintavaiheessa parantaa hankkeiden laatua ja kustannustehokkuutta sekä pienentää riskejä.

7. Onko eri rahoitusmallien käytettävyydessä eroa: tiet/rautatiet/vesiväylät?

Tapauskohtaisesti selvitettävä asia. Valtion käyttämiä eri malleja on sovellettu tiestölle ja vesiväyliin.

Kuinka pitkäjänteisyyttä voitaisiin edistää ja millä rahoitusmalleilla?

Pitkäjänteisen väyläinfran kehitysohjelman tulee sisältää myös rahoitusohjelma, mutta se voi sisältää useita eri rahoitusmalleja.

Kunnioitavasti

Teknologiateollisuus ry

Matti Mannonen
Johtaja, Elinkeinopolitiikka