



Parlamentaarisen liikennetyöryhmän sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Parlamentaarinen liikennetyöryhmä on pyytänyt Keskuskauppakamarin näkemyksiä liikenneverkon tilasta ja rahoituksesta.

Keskuskauppakamari on vastauksessaan ottanut huomioon kauppakamarien ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokunnan näkemyksiä sekä valtakunnallisen kaikki toimialat ja yrityskoot kattavan Alueiden kilpailukyky yrityskyselyn tuloksia liikenneverkon tilasta ja kehitystarpeista.

1) Mikä on riittävä taso väylien kunnoksi? Miten riittävä taso tulisi määritellä?

Onko liikenneverkon nykyinen kunto hyväksyttävällä tasolla? Voiko korjausvelan antaa kasvaa vai pitäisikö sitä vähentää?

Liikenneverkon nykyinen kunto ei ole yritysten mukaan hyväksyttävällä tasolla, vaan yritykset ovat erittäin huolissaan liikenneverkon rapistumisesta. Keskuskauppakamarin valtakunnallisen Alueiden kilpailukyky -yritysselvityksen mukaan kaikilla toimialoilla sekä kotimarkkinayritykset että yritykset, joilla on kansainvälistä toimintaa pitävät väylien ylläpitoa ja kunnostamista kiireellisimpänä liikennetoimenpiteenä.

Liikenteen korjausvelkaa pitää ehdottomasti vähentää. Liikennejärjestelmän hoito ja kehittäminen pitää olla pitkäjänteistä, yli hallituskausien, jotta liikenteen korjausvelka saadaan supistumaan. Valtion liikenneverkon korjausvelka on noin 2,4 miljardia euroa, josta yli puolet kohdistuu tiestöön. Korjausvelan kokonaismäärä on kasvanut viime vuosina voimakkaasti, mutta vaikka kokonaismäärän taustalla on paikkatietoa, on epäselvää, miten korjausvelka on kehittynyt esimerkiksi alueittain. Maakuntaudistuksen myötä tarvetta tarkemmalle seurantatiedolle olisikin yhä enenevässä määrin. Seurantatietoa tarvitaan erityisesti, kun katsotaan, miten korjausvelka näkyy eri toimialojen eniten tarvitsemilla reiteillä ja miten huonokuntoiset tai rakenteellisesti toimimattomat osuudet vaikuttavat yritysten logistiseen kilpailukykyyn, kuljetusten kustannustehokkuuteen ja elinkeinoelämän kasvumahdollisuuksiin.

Väylien kunnan riittävän tason määrittely liittyy keskeisesti väylän käyttöön ja merkitykseen sekä väylänpidon taloudellisuuteen ja turvallisuuskäyttöön. Väylien kunnan riittävän tason määrittelyssä väylien läpäisykykyä kuvaavat mittarit / indikaattorit (esim. nopeustaso) ovat keskeisiä elinkeinoelämälle. Tästä voidaan sitten johtaa yksityiskohtaisemmat vaatimukset ja mittarit vaikkapa päälysteiden kunnolle /korjaustarpeille. Palvelutasoluokittelusta on jo olemassa hyviä malleja (ks. alla).

Jos korjausvelkaa tulisi vähentää, mille verkon osalle ja minkä tyyppisiin ongelmiin vähentäminen tulisi ensisijaisesti kohdistaa? Millä perustein?

Liikenneverkko on koko maan elinvoimaisuuden kannalta keskeinen tekijä, jonka toimivuutta ja kuntoa pitää saada kohotettua vähintäänkin pitkällä aikavälillä. Korjausvelan vähentämisessä ja



Kaisa Saario

LAUSUNTO

25.10.2017

resurssien kohdentamisessa on huomattava, että eri toimialat käyttävät eri tavoin ja eri laajuudessa liikenneverkon eri osia, mutta verkolla kulkevat raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden kuljetukset mahdollistavat miljardien vientitulot Suomen eri osista.

Jos samoja määrärahoja pitää suunnata uudelleen, on vähentäminen tehtävä sellaisista verkon vähäliikenteellisistä osuuksista, jotka eivät ole erityisen merkittäviä eri toimialoille. Elinkeinoelämälle tärkeimpien reittien on oltava hyvässä kunnossa. Riittävä kunto ja sujuvuus pitää varmistaa liikennejärjestelmän palvelutasoajattelulla (mm. nopeustaso), jota kauppakamarit ovat korostaneet yhteisessä liikenneohjelmassaan. Tiestön palvelutasoon on kiinnitetty huomiota kahdessa tuoreessa selvityksessä: 1) Liikenneviraston laatima valtakunnallinen keskeisen päätieverkon toimintalinjat ja 2) Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys. Selvityksistä esimerkiksi jälkimmäisessä palvelutason toteutumista ja palvelutason puutteita yksittäisillä väylillä on tarkasteltu erilaisin indikaattorien kuten nopeusrajoitusten vaihtelun, liikennevalo- ja kiertoliittymien määrän, onnettomuustiheyden tai väylän kaarteisuuden avulla. Selvitykset tieverkon palvelutasolähtöisestä luokittelusta antavat hyvän pohjan tieverkon pitkäjänteiselle kehittämiselle tulevaisuudessa, kunhan niitä todella hyödynnetään. Työryhmän tuki auttaisi palvelutasoajattelun ja mallien käytön edistämässä. Keskuskauppakamarin mukaan palvelutasoajattelua edistäisi myös maantielakiesityksessä (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) ehdotettu runkoverkon määrittely. Samalla pitäisi selkeästi määritellä ne väylät, jotka kestävät raskaammat ajoneuvot. Sekä päästövähennystavoitteita että kuljetusten kustannustehokkuutta voidaan edistää muun muassa käyttämällä massaltaan suurempia ajoneuvoja, joiden avulla voidaan kuljettaa suurempia määriä kerralla.

Miten perusväylänpidon rahoituksen taso ja kohdentaminen tulisi määritellä pitkällä aikavälillä?

Korjausvelan vähentämistä auttaisi se, että perusväylänpidon rahoitukselle olisi pitkäjänteisempi, mielellään useamman vaalikauden kattava rahoitussuunnitelma. Perusväylänpitoa on priorisoitava jatkossakin, vaikka myös liikennejärjestelmän rakenteellista toimivuutta tukevia investointeja kuten risteysjärjestelyjä tarvitaan. Investoinneissa ja korjauskohteissa pitää priorisoida elinkeinoelämän tarpeita: toimitusvarmuutta, sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.

Korjausvelka jatkaa kasvua, mikäli perusväylänpidon kehys ei mahdollista korjausvelan vähentämistä. Keskuskauppakamari ei ota kantaa perusväylänpidon kehysten tarkkaan suuruuteen, vaan luottaa tässä väylänpitäjän asiantuntemukseen. Rahoitustason pitää kuitenkin mahdollistaa mittavaksi kasvaneen korjausvelan vähentäminen.

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

Millaisia tehostamismahdollisuuksia väylänpidossa voisi olla? Toimivatko väylänpidon palvelumarkkinat tehokkaasti? Millaisina näette toimintaympäristön tulevien muutosten vaikutukset väylänpidon tehokkuuteen?

Uudet teknologiat, mm. digitalisaatio, tuottavat reaaliaikaisempia menetelmiä väylien hoito- ja ylläpitotarpeiden seuraamiseen ja toimenpiteiden suunnitteluun sekä oikea-aikaiseen toteuttamiseen, jolloin syntyy myös kustannussäästöjä.

Miten kehittämisinvestoinneissa voitaisiin paremmin huomioida tulevat perusväylänpidon lisäkustannukset? Voidaanko jostain valtion verkon osasta luopua? Mistä ja millä perustein?

Kehittämisinvestoinnit pitäisi suunnitella pitkäjänteisemmän suunnitelman pohjalta. Kehittämisinvestoinneissa on syytä tarkasti selvittää kustannus/hyötysuhteet ja toteuttaa ratkaisut tältä pohjalta. Esimerkiksi joillakin alueilla on todettu, että kiertoliittymät eivät sovellu valtateille



Kaisa Saario

LAUSUNTO

25.10.2017

vaan mieluummin rakennetaan monitasoliittymiä, joiden kustannukset toimivaan kiertoliittymään verrattuna ovat moninkertaiset. Muualla Euroopassa kiertoliittymillä ratkotaan kuitenkin huomattavasti suurempienkin liikennemäärien sujuvuusongelmia.

Keskuskauppakamari kiinnittää huomion siihen, että Helsingin kaupunki on käynnistänyt omista liikennehankkeistaan tutkimuksia, joista on ilmennyt ylihinnittelua, suunniteltua kalliimpien koneiden ja työmenetelmien sekä materiaalien jatkuvaa käyttöä ja arvioitujen työtuntimäärien roimaa ylittymistä. Keskuskauppakamari pitää perusteltuna, että urakoiden tarjous- ja toteutuskäytäntöjä ja valvontaa tarkasteltaisiin muuallakin kuin Helsingissä (tilaajaosaaminen). Kilpailutusten kokemuksia on myös syytä seurata, sillä kova kilpailutus voi myös näkyä heikkona laatuna. Sopimusaikojen pitää kuitenkin olla riittävän pitkiä, jotta tarjoajan kannattaa investoida.

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

Resurssien oikeassa kohdentamisessa liikenteen korjausvelkaohjelmaa voi pitää erityisen onnistuneena, koska siinä hyödynnettiin väylänpitäjän, Liikenneviraston asiantuntemusta yhdistettynä elinkeinoelämän tarpeiden kartoittamiseen. Jatkossa olisi hyvä ottaa käyttöön pitkäjänteinen, elinkeinoelämän ja vientiteollisuuden logistiset tarpeet huomioiva liikenneohjelma.

Resurssien kohdentamisessa voitaisiin jatkossa hyödyntää nykyistä enemmän paikkatietoa hyödyntävää tilastoanalyysia, missä tarkastellaan kaikkien toimialojen kuljetusten kohdentumista eri väylille niin arvon kuin tonnien perusteella. Vaikka tilastot tulevat viiveellä ja niissä on puutteensa, niin yhdistettynä elinkeinoelämän ja viranomaisten tiiviiseen vuoropuheluun, ne auttavat kohdentamaan resursseja niille väylille, jotka ovat eri toimialojen kuljetusketjuille kriittisille.

Liikenneverkko on alusta yhteiskunnan eri toiminnoille. Toimintojen pitkäjänteinen kehittäminen edellyttää pitkäjänteisyyttä myös verkon ja sen hoidon kehittämiseltä. Hyväkuntoisen verkon ylläpito tulee myös edullisemmaksi kuin huonokuntoisen, minkä vuoksi hyvä väylänpito ja myös korjausvelan leikkaaminen säästää resursseja pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi tien pintoihin pitäisi panostaa hyvissä ajoin, jotta erilaiset reiät, halkeamat ja muut vastaavat eivät heikennä tien kallista runkoa. Käytännössä monet alemman tieverkon asfaltoidut tiet kärsivät huonosti veden ohjailusta. Kun tien reunaan ajan myötä muodostuvaa maavallia ei poisteta, vesi ei pääse poistumaan tieltä, jolloin se ajan myötä syövyttää reuna-asfaltin ja sitä kautta koko tietä. Ongelmana on myös, että esim. asfaltoinnit tehdään ohuempina kerroksina, mikä näkyy nopeampana kulumisena sekä uusien pintojen epätasaisuutena. Vaikka ohut päällyste on halvempi toteuttaa, voi sen kustannukset pitkällä aikavälillä olla suuremmat kuin kunnolla tehdyissä päällystyksissä.

4) Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?

Liian monet nykyiset rahoitusmallit ovat usein vain vaalikauden mittaisia, jolloin istuva hallitus pyrkii suosimaan omia hankkeitaan. Tästä olisi päästävä eteenpäin, pitkäjänteisempään suunnitteluun ja rahoitukseen.

5) Mitä talousarviorahoitusta täydentäviä liikenneverkon rahoitusmalleja työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella? Millä perustein?

Liikenteestä ja autoilusta kerätään huomattavan paljon enemmän rahaa kuin, mitä ohjautuu tienpitoon. Keskuskauppakamarin verotutkimuksen mukaan ympäristöveroina (energia-, liikenne- ja päästöverot) kerättiin vuonna 2015 summa, joka lähentelee jo yhteisöveron suuruista



Kaisa Saario

LAUSUNTO

25.10.2017

kokonaispottia. Kuitenkin liikenteelle ohjattava rahoitustaso on jäänyt Tanskaa lukuun ottamatta selvästi muista Pohjoismaista jälkeen. Keskuskauppakamari pitää lisäksi tärkeänä sitä, että useat käynnissä olevat muutokset liikenteen hallinnossa toteutetaan hallitusti niin, että kustannukset pysyvät kurissa eikä liikenteelle ohjattavat varat edelleen vähene.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä lähtökohtana sitä, että liikenteen rahoitus on lähtökohtaisesti valtion budjetista ja väylät (kunta- ja yksityisteitä lukuun ottamatta) valtion hallinnassa ja ohjauksessa. Liikenteen rahoituksessa voitaisiin hyödyntää lisäksi valtion omistusten myynneistä saatavaa rahoitusta. Myös valtionyhtiöiden ylisuurista taseista voitaisiin ottaa osinkona lisärahoitusta liikenteelle. Suomi voisi hyödyntää myös nykyistä paremmin EU-rahoitusta TEN-t -ydinverkon ratahankkeisiin, johon rahoitusta on saatavilla. EU-edunvalvonnassa Suomen pitäisi valvoa, että mailla olisi suurempi päätäntävalta käyttää koheesiorahoitusta kilpailukykyä parantaviin liikennehankkeisiin. Nyt rahoitus on mahdollista rajoitetusti Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Keskuskauppakamari pitää ehdottoman tärkeänä periaatteena sitä, että mitkään liikenteen rahoitusmallit eivät saa lisätä yritysten logistiikkakustannuksia. Valtakunnalliseen Alueiden kilpailukyky-selvitykseen vastanneet yritysjohtajat suhtautuivat varsin varauksellisesti mahdollisiin tienkäyttömaksuihin, koska riskinä on, että ne vain kasvattavat yritysten jo entisestään suurta vero- ja maksutaakkaa. Suomessa on ongelmana liikenteen jo nyt raskas verotus, josta vain murto-osa päättyy takaisin liikenneverkon hyväksi.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että liikenteen hinnoitteluratkaisut tehdään yritysten kilpailukyyn lähtökohdista. Yritysten logististen kustannusten merkitys on Suomessa etäisyystekijän vuoksi oleellisesti suurempi kuin keskeisissä kilpailijamaissa. Kansallisen logistiikkaselvityksen mukaan Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten logistiikkakustannukset ovat olleet vuosia lievässä nousussa. Mikäli työryhmän pohtimat mahdolliset tienkäyttömaksut perustuisivat ajettuihin kilometreihin, olisi erityisen suuri vaara, että pitkien etäisyyksien maassa yritysten logistiset kustannukset kasvaisivat entisestään.

Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että mikäli infran rahoitus perustuisi käyttömaksuihin, olisi vaarana, että vähäliikenteisellä verkolla korjausvelka vain kasvaisi eikä vähenisi. Käyttömaksujen vaikutus voisi myös olla yksittäisten alueiden kuten kaupunkiseutujen elinvoimalle haitallista, mikäli liikenteen hinnoittelussa suosittaisiin alueellisia ratkaisuja.

Erilaisia public-private-partnership -malleja ja elinkaarimalleja tulisi tarkastella työryhmätyössä. Keskuskauppakamari hyväksyy tietyin perustelluin edellytyksin ja rajoitetusti ajattelutavan, jossa hyötyjä osallistuu kustannuksiin. Tämä koskee esimerkiksi tiettyä liittymää, jota käyttää vain yksi toimija. Mikäli periaatetta laajennetaan esimerkiksi satamiin johtaviin meriväyliin, on vaarana, että satamille siirrettävät maksut siirrettäisiin edelleen yritysten perittäväksi, mikä nostaisi logistiikkakuluja.

6) Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?

7) Onko eri rahoitusmallien käytettävyydessä eroa eri väylämuotojen (tiet, rautatiet, vesiväylät) tai perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien välillä?

Rautateillä on ainakin toistaiseksi vähän muita kuin valtiollisia käyttäjiä, joten käyttömaksuihin perustuvat mallit eivät toimi. Vesiväyliä kehitettävä ensisijaisesti teollisuuden näkökulman mukaisesti.



Kaisa Saario

LAUSUNTO

25.10.2017

8) Kuinka väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voitaisiin mielestänne edistää ja mitkä rahoitusmallit edistävät sitä parhaiten?

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä liikenteen rahoituksessa ja suunnittelussa pitkäjänteisyyttä (pitkäjänteinen suunnitelma), kustannus/hyötyanalyyssejä sekä alue- ja kansantaloudellisia arviointeja.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Risto E.J.Penttilä

Toimitusjohtaja