



13.10.2017

Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän kuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää parlamentaarista työryhmää useista kuulemisista tärkeässä tehtävässään. Liikenneväylien palvelutasoa ja rahoitusta koskevat kysymykset ovat laaja-alaisia ja kehittämistyö on pitkäjänteistä yli hallituskausien. EK on käynyt keskustelua jäsenliittojen ja yritysten kanssa lähettämistänne kysymyksistä ja tässä on tuoreeltaan päällimmäiset näkemyksiä käyttöönnne.

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

Liikenneväylien pitäjän eli Liikenneviraston tulee tuntea hyvin asiakaskunta eli kaikki väylien käyttäjät. Liikenneväylien tason tulee vastata käyttäjien tarpeita, kuten häiriötömyys ja kustannustehokkuus, ja yhteiskunnan asettamia tavoitteita, kuten liikenneturvallisuustavoitteet. Viraston ydinasiatuntemusta on luokitella väylät ja niiden taso tarpeiden mukaisesti ja suunnitella ja kehittää väyläpitoa tarvetta vastaavasti.

Yritysten tarvitsemaa liikennettä ovat toimitusketjujen tavarakuljetukset kaikissa muodoissaan, työntekijöiden liikenne ja asiakkaiden liikenne. Liikenteen häiriötömyys ja kustannustehokkuus ovat keskeisiä menetystekijöitä kaikille yrityksille. Erityisesti tieverkon korjausvelka ja sen seurauksena ylimääräiset nopeusrajoitukset tai ajoneuvoille aiheutuvat alustavauriot ja rengasrikot aiheuttavat lisäkustannuksia yrityksille.

Yritykset ovat aiempaa tyytyväisempiä liikenneviraston asiantuntemukseen ja asiakkuustoimintaan. Tähän on vaikuttanut elinkeinoelämän tarpeiden selvittäminen esimerkiksi nykyisen hallituksen lisärahoituksen kohdentamisessa väylille. Yritysten kontaktointi suoraan ja kuuleminen myös uudenaikaisilla alustatyyppisillä välineillä on vaikuttanut tyytyväisyyteen. Yritysten liikenteen tarkempaa tuntemusta tarvitaan, jotta väylien tasoa voidaan räätälöidä tarvetta vastaavasti ja näin samalla parantaa myös väylänpidon kustannustehokkuutta. Tähän suuntaan asiakastarpeiden tuntemusta ja riittävän liikenneväylien tason kehittämistä tulee siis jatkaa.

Voidaanko väylien hoidon ja ylläpidon kustannuksia hillitä nykyisestä? Miten?

Kaikki väylien kunnossapito- ja ylläpitotyöt on jo vuosikausia kilpailutettu alueurakoina koko maassa. Urakat on jaettu noin 80 alueeseen ja niiden hankinta on tahdistettu niin, että tarjouspyyntöjä avautuu säännöllisesti. Tähän malliin siirryttäessä saavutettiin takavuosisikymmeninä suuruusluokaltaan noin 20 % tehostuminen. Tiedossamme ei ole, että tässä markkinassa olisi puutteita tai rakenteita, jotka estäisivät

Tiina Haapasalo

13.10.2017

kilpailutetun ja terveen markkinaehtoisen hankinnan väylänpidossa. Joten uusia vastaavia tehostumisloikkia ei tätä kautta on nähtävissä.

Pienet ja keskisuuret yritykset ovat pärjänneet kilpailutuksessa suuria heikommin. Tässä mielessä hankintamenettelyjä tulee kehittää edelleen erityisesti alueilla, joissa tarjouksia saadaan vähän. Pk-yritykset ovat painottaneet erityisesti urakoiden valvonnan parantamista, jolla voisi lisätä kilpailua seuraavilla kierroksilla. Ylipäätään systemaattinen tienpitosopimusten ja kehittämishankkeiden jälkiarviointi on väline kustannusten hillitsemiseen.

Väylänpito toimien ajoitus vaikuttaa väylän elinkaaren aikaiseen kustannustehokkuuteen. Toisaalta liian aikaiset, toisaalta pitkittyneet kunnostustoimet voivat syödä kustannustehokkuutta, varsinkin jos ne johtavat suurempiin ja kalliimpiin kunnostustarpeisiin. Tulevaisuudessa väylätietojen digitaalisuus ja ajoneuvojen tuottaman tiedon hyödyntäminen mahdollistavat entistä tarkemman tilannekuvan, ennakoinnin ja täsmätoimet väylänpidossa.

Maakuntauudistuksen yhteydessä tienpidon hankinta siirtyisi enintään yhdeksän maakuntien sopiman yhteistyöalueen tehtäväksi. Nykyisin hankinta ja sen edellyttämä asiantuntemus on keskitetty neljälle ELY-keskusten yhteistyöalueelle. Uudistukseen liittyvissä selvityksissä todetaan, että väylänpidon rahoituksen kohdentaminen nykyistä useampiin hallinnollisiin yksiköihin voi johtaa kustannusten kasvuun. Uudistuksen riskinä nähdään kehityksen kääntyminen vastakkaiseen tehostomampaan suuntaan. Uudistuksen yhteydessä tulee varmistaa, että näin ei tapahdu.

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

Elinkeinoelämän näkökulmasta yritysten liikennetarpeita tulisi priorisoida. Ylipäätään kasvua mahdollistavia kohteita tulisi priorisoida, samoin kohteita, jotka edistävät tulevien teknologioiden hyödyntämistä ja liikenteen päästöjen vähentämistä.

Yritysten logistiikan toimivuudella on laajakantoiset kansantaloudelliset vaikutukset. Häiriötön ja kustannustehokas logistiikka on erityisesti ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukyvyyn tärkeä osa. Kotimarkkinassa työvoiman liikkuvuus, palvelujen saavutettavuus ja asiakkaiden liikenne ovat keskeisiä. Lähtökohtaisesti elinkeinoelämän näkökulmasta koko liikenneverkkoa tarvitaan. Muun muassa matkailun, kaupan, maatalouden ja postin kannalta koko maantieverkosto on pidettävä asianmukaisessa kunnossa. Pääväyliä ja alempaa verkkoa ei tule asettaa vastakkain. Yritystoimintaa on koko maassa.

Tuoreessa EK:n teettämässä selvityksessä kysyttiin yritysjohtajilta pitkäjänteisen infraanpidon painotuksia. He korostivat sitä, että valinnat tulee tehdä tarvelähtöisesti eikä esimerkiksi aluepoliittisin perustein. Kehitettävät yhteysvälit ja niillä tavoiteltava palvelutaso tulee määritellä fakta-analyysin pohjalta rationaalisin perustein. Lisäksi olisi valittava liikenteellisin perustein muutama tieverkon yhteysväli, joista kehitetään korkeimman palvelutason superkäytäviä. Kaupunkiseuduille tarvitaan omat reseptit: Pitkämatkan raskaiden kuljetusten pitäisi sujua kaupunkiseuduillakin ja julkinen liikenne on avainroolissa koko liikenteen toimivuuden kannalta. Ulkomaankaupan virtojen markkinaehtoinen vahvistuminen tarjoaisi edellytyksiä satama- ja kuljetuspalvelujen tehostumiselle ja markkinoiden kehittymiselle.

Tiina Haapasalo

13.10.2017

Uutena priorisoinnin näkökulmana tulee ottaa huomioon kuljetusten arvon merkitys. Tavaraliikenteen määrät ja painot tieverkolla tunnetaan suhteellisen tarkasti. Kuljetettavan tavaran arvosta ja sen jakautumisesta toimialoittain tieverkolle on tulossa uutta tietoa. Järjestöjen ja Liikenneviraston yhdessä tilaama selvitys valmistuu marraskuun loppuun mennessä. Yhteysvälit, joissa kuljetetaan arvoltaan korkeampia lasteja, ovat myös kansantaloudellisesti merkittäviä reittejä. Korkean arvon tavaroiden kuljetusreiteillä korostuu liikenteen häiriöttömyyden merkitys.

Millaisia kehittämistarpeita on nykyisessä valtion rahoitusmallissa?

Liikenneinfra on julkisen sektorin omistuksessa ja vastuulla. Valtion liikenneväylien rahoituksesta vastaa valtio. Valtion infra rahoitetaan verovaroin. Valtio on käyttänyt keskimäärin 1,5 miljardia euroa vuosittain liikenneväyliin. Kuluvalla hallituskaudella on liikenneväylien korjausvelan pienentämiseksi lisätty rahoitusta yht. 600 miljoonalla eurolla vuosina 2016-2018. Korjausvelan kasvu on näillä toimin pysäytetty eli työtä täytyy jatkaa ja säilyttää tämä lisärahoitustaso.

Valtio kerää liikenteeltä noin 8 miljardia euroa verotuloja. Liikenteen kaikki hyödyt konkretisoituvat koko yhteiskunnan toimivuuden, yritystoiminnan ja kansantalouden tasolla. Yritysten vuosittain tuottama arvonlisäys on noin 80 % koko kansantaloudesta. Valtion nykyien rahoitusmalli varmistaa sen, että liikkuminen on mahdollista kaikkialla Suomessa riippumatta siitä, onko esimerkiksi julkisen liikenteen palveluja tarjolla.

Valtion rahoituksen hallituskausittainen käsittely ja päätöksenteko ovat lyhytjänteistä toimintaa verrattuna infranpidon pitkäjänteisyyteen. Nelivuotisella hallituskaudella saatetaan infra-asioita käsitellä kahden keskimäisen hallitusvuoden aikana. Yritykset hyötyisivät vakaasta 10-12 vuoden näkymästä liikenneinfran kehittämiseen. Kaikissa elinkeinoelämän suuremmissa investointisuunnitelmissa arvioidaan liikenneverkon palvelukyky ja se, miten luotettavasti ja pitkäjänteisesti sitä ylläpidetään ja kehitetään. Pääomaintensiivisen yrityksen pitkä aikajänne on 20-25 vuotta, keskipitkä 5-10 vuotta. Suomeen kaivataan kipeästi yritysten investointeja, joita hyvä tietoisuus infranäkymästä voisi osaltaan kiihdyttää.

Kaupunkiseutujen liikenneinfran kehittämisessä valtiolla voisi olla nykyistä suurempi rooli. MAL-sopimukset tehdään 3-4 suurimman kaupunkiseudun kanssa. Voisiko valtio tehdä myös keskisuurten kaupunkiseutujen kanssa suunnitelmallisempaa liikenneväylien kehittämistä. Kaupunkiseutujen kasvulla on merkitystä valtakunnallisesti toimivalle liikenteelle. Näiden sopimusten rahoittamisessa ja toteuttamisessa on kehittämistä.

Mitä täydentäviä malleja tulisi tarkastella?

Täydentäviä malleja on vuosien saatossa selvitetty perusteellisesti. Käyttöön on otettu elinkaarimalli, jälkirahoitusmalli ja hyötyjä osallistuu -malli. Näiden tarvekohdista harkintaa ja käyttöä on varmaankin syytä jatkaa. Muita malleja ei toistaiseksi ole otettu käyttöön niihin liittyvien ongelmien tai puutteiden vuoksi.

Esimerkiksi kotimaisen Lapin matkailun osalta henkilöautoilu on ylivoimaisesti tärkein liikkumismuoto. Kun matkustaminen Suomessa on jo nyt erittäin kallista ja kun koti-

Tiina Haapasalo

13.10.2017

maan matkailu kilpailee selvästi halvempien ulkomaiden kanssa suomalaisista matkailijoista, ei tulisi luoda tien käyttöön rahoitusmalleja, jotka heikentävät kotimaan matkailun kilpailukykyä entisestään.

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?

Suomessa tulisi ottaa käyttöön faktoihin ja viranomaisten asiantuntijuuteen perustuva 10-12 vuoden ohjelma infran kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitettäisiin pitkän tähtäimen tavoitteet liikenteelle sekä rahoitus ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi. Suunnitelmalla vahvistettaisiin samalla liikenteen ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Varsinkin palvelutasoa nostavat väyläinvestoinnit vaativat vuosikausien suunnittelua sekä useiden hallituskausien ajan rahoitusta, joten niiden tarkastelu on luonnollista ulottaa 10-12 vuoden aikajänteelle. Myös EU-rahoituksen hyödyntäminen voi tulla suunnitelmallisemmaksi samoin kuin niiden liikenneverkkojen palvelutasojen toteuttaminen, joista on säädetty EU-asetuksissa. Ulkomaankaupan reittien kehittäminen on yhteiseurooppalaista valmistelua ja siihen vaikuttaa naapurimaiden suunnitelmat. Näiden tahdistaminen ja edistäminen ovat pitkäjänteisyyttä vaativia valtion tehtäviä.

Suunnitelman vahvoja päälinjauksia toteutettaisiin, vaikka hallitukset vaihtuisivat. Tarpeellisilta osin suunnitelmaa päivitetäisiin hallituskausittain. Tämä loisi sitä vakautta, ennakoitavuutta ja luottamusta, joka voisi generoida yritysten investointeja. Puolustuspolitiikan valmistelusta voisi tähän ottaa mallia. Myös parlamentaarinen käsittely ja valmistelu voisi tuoda vakautta. Suunnitelma valmisteltaisiin avoimessa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Elinkeinoelämä tarjoaa laajan yritys- ja toimialakentän näkemyksen valmistelun tueksi ja on valmis osallistumaan suunnitteluun.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka



Jouni Hakala
Johtaja

Liite: Yritysjohtajat infrasta: Vahvojen vahvistaminen säteilee laajalle (EK 9/2017)