

SUOMEN INFRASTRUKTUURIIN ON PANOSTETTAVA NYKYISTÄ SELVÄSTI ENEMMÄN

Kauppakamareiden liikennepoliittinen kannanotto



Kansikuva: Futureimagebank
ISBN 978-952-5620-38-2
Kesäkuu 2009

SISÄLLYS

JOHDANTO.....	2
SUOMEN INFRASTRUKTUURIIN ON PANOSTETTAVA NYKYISTÄ SELVÄSTI ENEMMÄN.....	3
Työssäkäyntialueiden oltava nykyistä laajempia.....	4
Kaivostoiminta ja liikenne.....	4
Matkailuelinkeino ja liikenne.....	5
Rautateiden henkilöliikenne.....	5
Rautateiden tavaraliikenne.....	5
Intermodaalikuljetukset.....	5
Ratojen kehittämistä nopeutettava.....	6
Rautateiden tavaraliikenteeseen todellista kilpailua.....	7
Lentoliikenne.....	7
Tienpidon rahoitus.....	7
Liikenteen pullonkaulat kasvattavat polttoaineen kulutusta ja kustannuksia.....	8
Tärkeimpien väylien laatutaso on varmistettava.....	9
Tiemaksut.....	10
Suurten erikoiskuljetusten verkko.....	10
Rahoitusmallit.....	10
Meriliikenne.....	10
TIIVISTELMÄ.....	12

JOHDANTO

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneinfrastruktuurista, liikennevälineistä, liikenteessä olevista henkilöistä ja kuljetettavista tavaroista sekä näitä koskevista säädöksistä. Liikennepoliitikan tavoitteena on edistää Suomen kilpailukykyä ja elinkeinoelämän menestystä. Näiden tavoitteiden edistäminen on keskeinen osa kauppakamarijärjestön edunvalvontaa.

Suomalaiset kauppakamarit ja niiden yhteiselimenä toimiva Keskuskauppakamari ovat laatineet yhteisen kannanoton niistä liikennepoliittisista toimenpiteistä, jotka ovat välttämättömiä koko Suomen ja sen alueiden kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Tarkoituksena on tuoda liikennepoliittiseen keskusteluun suomalaisten yritysten näkökulma.

Kannanoton valmistelusta ja kauppakamareiden näkemysten koordinoinnista on vastannut Turun kauppakamarin asiamies Jarkko Heinonen. Keskuskauppakamarissa vastuuhenkilönä on ollut varatoimitusjohtaja Pentti Mäkinen.

Kesäkuu 2009

Mika Peltonen, toimitusjohtaja, Etelä-Karjalan kauppakamari

Pertti Kinnunen, toimitusjohtaja, Etelä-Pohjanmaan kauppakamari

Markku Kakriainen, toimitusjohtaja, Etelä-Savon kauppakamari

Heikki J. Perälä, toimitusjohtaja, Helsingin seudun kauppakamari

Kirsi Aaltio, toimitusjohtaja, Hämeen kauppakamari

Uljas Valkeinen, toimitusjohtaja, Keski-Suomen kauppakamari

Matti Niiranen, toimitusjohtaja, Kuopion kauppakamari

Jouko Lehtoranta, toimitusjohtaja, Kymenlaakson kauppakamari

Timo Rautajoki, toimitusjohtaja, Lapin kauppakamari

Torleif Söderlund, toimitusjohtaja, Länsi-Uudenmaan kauppakamari

Jaakko Okkonen, toimitusjohtaja, Oulun kauppakamari

Bengt Jansson, toimitusjohtaja, Pohjanmaan kauppakamari

Tiina Tolvanen, toimitusjohtaja, Pohjois-Karjalan kauppakamari

Jaakko Hirvonsalo, toimitusjohtaja, Rauman kauppakamari

Anne Wikström, toimitusjohtaja, Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari

Juhani Saarikoski, toimitusjohtaja, Satakunnan kauppakamari

Tommi Rasila, toimitusjohtaja, Tampereen kauppakamari

Jari Lähteenmäki, toimitusjohtaja, Turun kauppakamari

Kari Jalas, toimitusjohtaja, Keskuskauppakamari

SUOMEN INFRASTRUKTUURIIN ON PANOSTETTAVA NYKYISTÄ SELVÄSTI ENEMMÄN

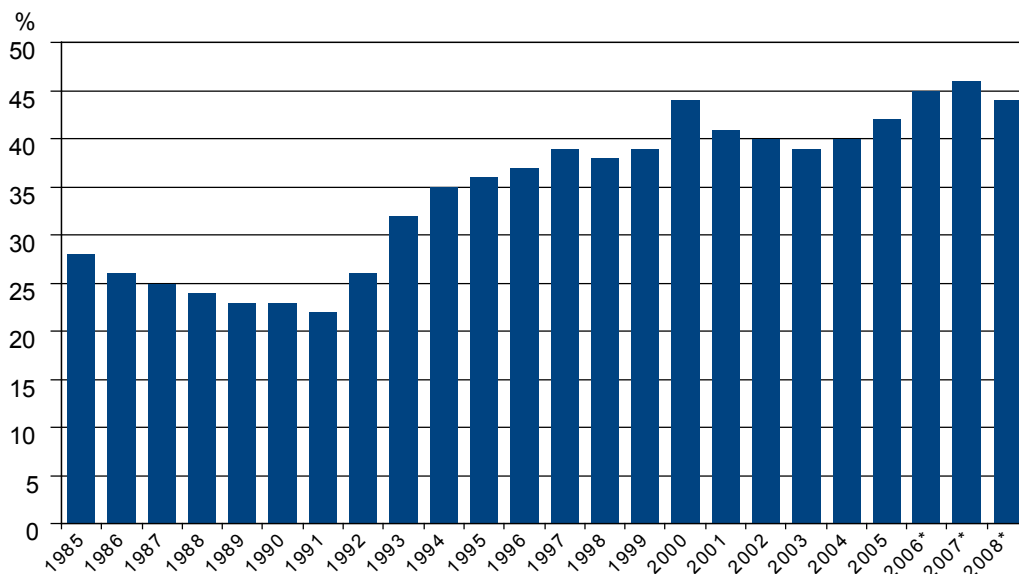
Tehokas liikennejärjestelmä tukee Suomen kilpailukykyä. Investoinnit liikenneväyliin ovat pitkään olleet Suomessa riittämättömiä. Tämä on johtanut jo rakennetun infrastruktuurin rapautumiseen. Suomen kilpailukyvyyn tukemiseksi on lisättävä investointeja liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja liikenneväylien ylläpitoon sekä kehitettävä älykkäitä liikennejärjestelmiä. Yritysten odotukset on asetettava etusijalle liikennejärjestelmää kehitettäessä.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämistarve vaihtelee Suomen eri osissa. Suurilla kaupunkiseuduilla kärsitään ruuhkista, kun taas muilla alueilla keskeinen ongelma on kysynnän vähäisyys ja heikkokuntoinen liikenneverkko. Liikenneverkon puutteet heikentävät erityisesti eri puolille Suomea sijoittuneen perusteellisuuden toimintaedellytyksiä.

Suomessa tarvitaan merkittäviä lisäinvestointeja infrastruktuuriin, jotta tavara- ja henkilöliikenteen palvelutaso kyetään nostamaan tasolle, joka tukee kansainvälisesti kilpailukykyisen yritystoiminnan edellytyksiä. Suomen ohuet tavaravirrat, pitkät välimatkat ja pieni asukasmäärä eivät aina tue lisäinvestointeja, kun perusteena käytetään nykyisiä kannattavuuslaskelmia. Tehokkaan liikennejärjestelmän kehittäminen on kuitenkin pitkän aikavälin strateginen investointi, joka tukee yritysten toimintaedellytyksiä ja vientiin perustuvaa kasvua kaikkialla Suomessa.

Suomen kansantalous on hyvin riippuvainen kansainvälisestä kaupasta. Teollisuuden tuotannon bruttoarvosta suurin osa menee vientiin. Viennin osuus Suomen koko bruttokansantuotteesta on noussut jo 45 prosenttiin. Yritysten toimintaedellytysten varmistamiseksi on panostettava niin tavara- kuin henkilöliikenteenkin kansainvälisiin yhteyksiin. Erityisen tärkeää on varmistaa Suomen ja Venäjän välisen liikenteen suotuisa kehitys.

Kuva 1. Viennin osuus Suomen bruttokansantuotteesta



Lähde: Tilastokeskus

Kauppakamareiden liikennepoliittinen kannanotto

Suomen logistiikkakulut ovat huomattavasti suuremmat kuin merkittävimmillä kilpailijamaillamme. Suomalaisyrittäjien logistiikkakustannukset ovat keskimäärin 14,2 % liikevaihdosta. Yritysten logistiikkakustannukset vastaavat 19 % koko Suomen bruttokansantuotteesta.¹ Korkeat logistiikkakustannukset heikentävät Suomen kilpailukykyä. Sijainnista johtuviin lisäkustannuksiin emme voi vaikuttaa, mutta muilta osin meidän on pyrittävä omilla toimillamme alentamaan logistiikkakustannuksia.

Suomen tavaraviennin rakenne on viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana muuttunut merkittävästi. Me viemme yhä enemmän hyödykkeitä joissa kuljetuserät ovat pieniä, kuljetusaikojen on oltava lyhyitä sekä aikataulujen tarkkoja. Tämä asettaa tiukat vaatimukset logistisen ketjun toimivuudelle. Toimenpiteet, joilla lisätään maantieliikenteen kuljetuskustannuksia, eivät ohjaa toivotulla tavalla kuljetusmuodon valintaa, mutta lisäävät sen sijaan liikenteen kokonaiskustannuksia.

Työssäkäyntialueiden oltava nykyistä laajempia

Suomen väestömäärä on suhteellisen alhainen, ja se on jakautunut laajalle alueelle. Tämän vuoksi työvoima ja osaaminen on käytettävä mahdollisimman tehokkaasti. Yhä useammin esimerkiksi puolisoiden työpaikat sijaitsevat eri kaupunkiseuduilla. Perheen asuinpaikka haetaan hajautuneen työssäkäynnin kannalta optimaalisesta paikasta. Työssäkäyntialueiden laajentuminen edesauttaa työvoiman kysynnän ja tarjonnan tehokasta kohtaamista ja antaa eri alueilla sijaitseville yrityksille paremmat kasvu- ja kansainvälistymisedellytykset. Suomen kaupunkiseutujen keskinäistä verkottumista pitää tukea tehokkaalla liikennejärjestelmällä. Koko henkilöliikenteen liikennejärjestelmän selkeäksi tavoitteeksi on otettava työssäkäyntialueiden merkittävä laajentaminen tehokkaan joukkoliikenteen avulla.

Liikennejärjestelmää tulee kehittää niin, että liikkumistarpeen kasvaessa vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta liikkumisen muotona ja parannetaan mahdollisuuksia ottaa käyttöön ympäristöä vähemmän kuormittavia liikennemuotoja. Kevyen liikenteen mahdollisuudet on hyödynnettävä osana liikennejärjestelmän kehittämistä. Linja-autoliikenne tarjoaa tiheän ja joustavan joukkoliikenteen verkon myös siellä, missä matkustajavirrat ovat ohuita. Sen toimintaedellytykset tärkeänä osana koko joukkoliikennejärjestelmää on turvattava. Hallituksen esitystä joukkoliikennelaiksi on valmisteltava huolella ottaen tarkkaan huomioon myös elinkeinoelämän näkemykset, jotta ei vaaranneta linja-autoliikenteen kattavaa markkinalähtöistä palvelutarjontaa.

Kaivostoiminta ja liikenne

Kaivostoiminta on yksi tärkeimpiä kehittyviä toimialoja Suomessa. Louhintamäärät kasvavat lähitulevaisuudessa moninkertaisiksi. Tällä hetkellä Suomen kuuden toimivan kaivoksen louhintamäärä on yhteensä 3,7 miljoonaa tonnia vuodessa. Vuoden 2009 aikana avataan kaksi uutta kaivosta², joiden vuoksi louhintamäärä kasvaa 20 miljoonaan tonniin vuodessa. Lisäksi seitsemän muuta kaivoshanketta³ on jo pitkälle valmisteltuja tai suunniteltuja, jotka toteutuessaan lisääisivät louhintamäärää noin 14 miljoonaa tonnia vuodessa. Kokonaisuudessaan Suomen metallikaivosten louhintamäärät voivat lähivuosina näin ollen lähes kymmenkertaistua. Nykyinen liikennejärjestelmä ei kykene vastaamaan näin merkittävään kuljetusten tonnimääräiseen kasvuun. Kaivostoiminnan lisääntymisellä on kuitenkin niin merkittävät taloutta ja työllisyyttä edistävät vaikutukset⁴, että liikennejärjestelmää on tarpeen mukaan nopealla aikataululla kehitettävä niin, että se tarjoaa kaivostoiminnalle suotuisan toimintaympäristön.

¹ Logistiikkaselvitys 2009, LVM 11/2009

² Suurikuusikon kultakaivos Kittilässä ja Talvivaaran nikkelikaivos Sotkamossa

³ Kylylahti, Kevitsa, Pampalo, Länttä, Sokli, Kolari ja Laivakangas

⁴ investoinnit yhteensä 3,3 miljardia euroa ja suora työllisyydenlisäys 1700 henkeä. Kerrannaisvaikutukset huomioiden työllisyyden lisäys on 4000–5000 henkilöä.

Matkailuelinkeino ja liikenne

Matkailun merkitys yhtenä palveluteollisuuden alana kasvaa jatkuvasti. Tämä asettaa haasteita eri liikennemuodoille. Maanteitse liikkuvien matkailijoiden tarpeet liittyvät usein palvelukohdeiden opastukseen ja viitoitukseen. Matkailijat käyttävät usein myös alemmaa tieverkkoa, jonka kunnolla, kunnossapidolla ja liikenteen sujuvuudella on suuri merkitys matkailupalveluyritysten, erityisesti maaseutu- ja luontomatkailun sekä mökkimatkailun kilpailukyvyyn kannalta. Suomen virallisten matkailuteiden tunnettuuden lisääminen hyödyttää sekä elinkeinoelämää että matkailijoiden reittisuunnittelua.

Lentoliikenteen sujuvuus ja Suomen eri alueiden saavutettavuus on matkailulle hyvin tärkeää. Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi matkailuelinkeinon harjoittaminen vaatii laivaliikenteen monipuolista ja ympärivuotista tarjontaa. Huvivenematkailua varten on tarjottava riittävät reitti- ja satamapalvelut niin sisävesi- kuin meriliikenteessäkin. On varmistettava, että ratakapasiteetti riittää Lapin yöjunaliikenteen hoitamiseen sekä Venäjän liikenteen kasvuun Pietarin yhteyksien nopeutuessa.

Rautateiden henkilöliikenne

Rautateiden henkilöliikenteen osuutta työmatkaliikenteessä on lisättävä. Suurimpien kaupunkien välillä on oltava nopeat junayhteydet, joilla osittain voidaan korvata myös lentoliikennettä. Raideliikenteen ja muiden liikennemuotojen tavoitteet on sovittava yhteen. Kaupunkiseutujen entistä tehokkaamman keskinäisen linkittymisen edistämiseksi kaavoituksessa on varauduttava uusien raideyhteyksien rakentamiseen.

Rautatieliikenteessä on matkustajille kyettävä tarjoamaan nykyistä paremmat mahdollisuudet työskentelyyn, mukaan lukien kehittyneet tietoliikenneyhteydet. Seudullista raideliikennettä on kehitettävä suurilla kaupunkiseuduilla. Liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi on tarvittaessa rakennettava lisäraidepareja.

Rautateiden tavaraliikenne

Kuljetusmatkojen ollessa pitkiä tai kuljettavien erien suuria ja säännöllisiä ovat junakuljetukset hyvä vaihtoehto muille kuljetusmuodoille. Erityisen tärkeitä tavaravirtoja suomalaiselle teollisuudelle ovat metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden kuljetusketjujen raaka-ainekuljetukset teollisuuslaitoksille ja valmiiden tuotteiden kuljetukset teollisuudelta. Tavaraliikenteen palvelutasoa on edelleen kehitettävä vastaamaan yritysten tarpeita. Mikäli kaivostoiminta Suomessa lisääntyy odotetulla tavalla, syntyy uusia merkittäviä rautateiden tavaraliikenteen kuljetustarpeita. Näihin on voitava nopeasti reagoida kasvattamalla rataverkon akselipainoja tarvittavilla yhteysväleillä.

Ilmastopoliittisista syistä tavarakuljetuksia on pyritty ohjaamaan maanteiltä rautateille. Tämän tavoitteen toteuttamiseksi tarvitaan kuitenkin rataverkon merkittävää kehittämistä. Rataverkon välityskyvystä riippuu keskeisesti koko kuljetusketjun sujuvuus. Eri kuljetusmuotojen valinnassa on otettava huomioon yritysten kilpailukyky. Ympäristötavoitteiden toteuttamiseksi olisi lisäkustannusten asettamisen sijasta keskityttävä kuljetusten sujuvuuden varmistamiseen.

Transitokuljetukset ja muu Venäjän liikenne ovat viime vuosina merkittävästi kasvaneet. Näiden luomat mahdollisuudet on hyödynnettävä. Rautatiekuljetusten lisäämiseksi vienti- ja tuontikuljetuksissa on huolehdittava myös valtakunnan rajat ylittävän junaliikenteen sujuvuudesta. Kriittisiä kohtia ovat rajanylityspaikat sekä junalauttaliikenne. Rajat ylittävän rautatieliikenteen merkitystä korostaa se, että EU:n tasolla rautatieyhteydet on määritelty yhdeksi yhteisen liikennepoliittikan avainhankkeista.

Intermodaalikuljetukset

Rautatieliikenteen osuutta Suomen tavaraliikenteessä voidaan kasvattaa lisäämällä intermodaalikuljetuksia. Nämä kuljetukset, joissa tavara on koko ajan samassa kuljetusyksikössä ja kulje-

Kauppakamareiden liikennepoliittinen kannanotto

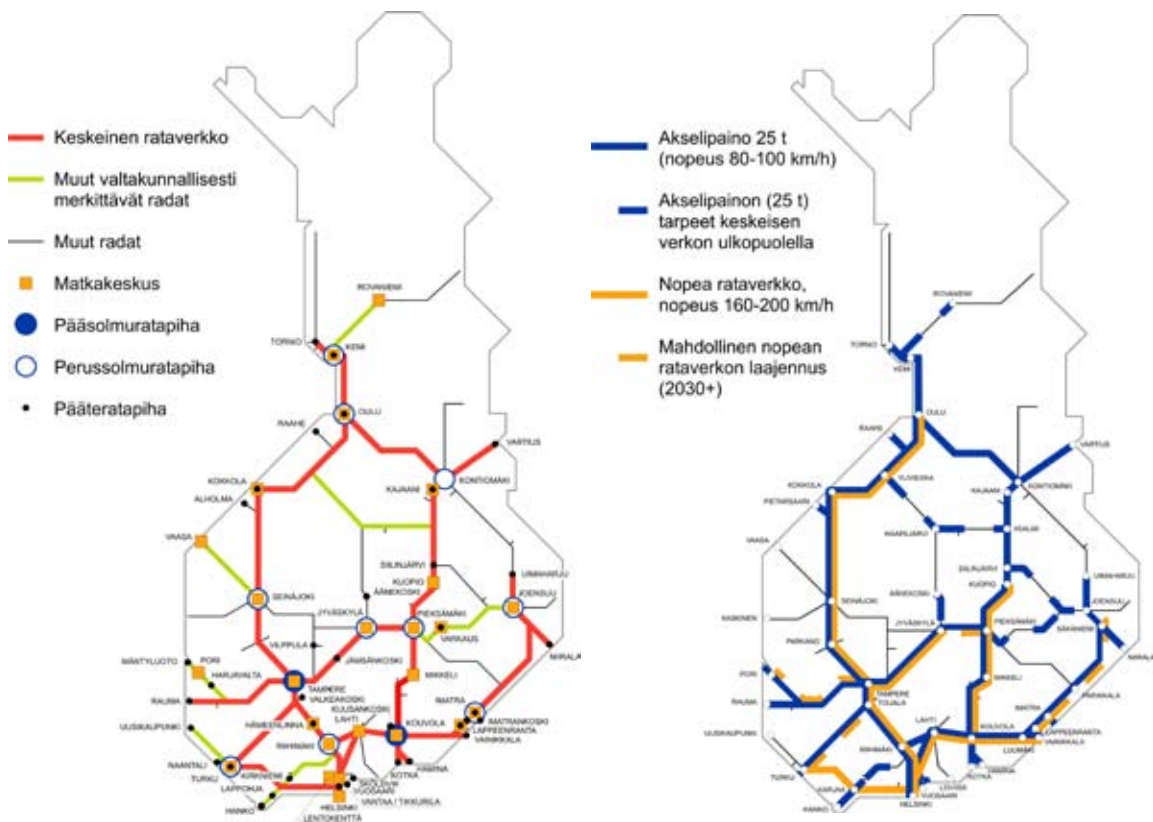
tukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa, lisääntyvät Euroopassa nopeasti. Intermodaalikuljetusten lisäämistä Suomessa rajoittavat osaltaan maantieteelliset olosuhteet, ohuet tavaravirrat, rataverkon keskittyneisyys ja sen puutteellinen välityskyky.

Suomen rataverkon kapasiteetti ei salli tavarajunien aikataulujen laatimista vastaamaan yksinomaan kuljetusketjujen sujuvuuden tarpeita. Rautateiden välityskyvyn nostaminen tasolle, joka mahdollistaa intermodaalikuljetusten tehokkaan hyödyntämisen, vaatii merkittäviä panostuksia rataverkon kehittämiseen. Tavaraliikenteen tärkeimmät yhteysvälit on voitava kokonaisuudessaan rakentaa kaksiraiteisiksi, jotta tavarajunat on mahdollista aikatauluttaa yksistään kysyntälähtöisesti. Rataverkon sähköistystä on laajennettava ja keskeisten kuljetusten solmukohtien kapasiteettia lisättävä kuljetusaikojen ja -kustannusten minimoimiseksi.

Ratojen kehittämistä nopeutettava

Nykyisellä rahoitustasolla ovat jo rataverkon korvausinvestoinnit jääneet jälkeen todellisesta tarpeesta puhumattakaan siitä, että rataverkon kehittäminen riittävällä nopeudella olisi mahdollista. Liikennepoliittisessa selonteossa määritellyjä tavoitteita ei nykyrahoituksella voida saavuttaa eikä rautatieliikenteen antamia mahdollisuuksia ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi voida hyödyntää. Rautatiekuljetusten merkittävän lisääntymisen esteenä on nimenomaan raideinfrastruktuurin riittämätön välityskyky. Tämän vuoksi on tärkeää mahdollisimman nopeasti nostaa Suomen ratakapasiteetti tasolle, joka mahdollistaa rautatiekuljetusten tehokkaan hyödyntämisen. Kilpailukykyä tukevan rataverkon ja terminaalien tavoitetilan saavuttaminen edellyttää rataverkon vuotuisen rahoituksen lisäämistä 50 %, eli 255 miljoonalla eurolla.⁵

Kuva 2. Terminaalien ja rataverkon tavoitetila



Lähde: Ratahallintokeskus

⁵ Rautatieliikenne 2030, Ratahallinto-keskus, Strategioita ja selvityksiä 2/2006

Rautateiden tavaraliikenteeseen todellista kilpailua

Toimivat markkinat, joilla vallitsee aito ja tehokas kilpailu, on ainoa tapa varmistaa tuotannon kustannustehokkuus. Rautateiden kotimainen tavaraliikenne on periaatteessa avattu kilpailulle. Uusien yritysten tulo markkinoille on kuitenkin erittäin vaikeaa, käytännössä lähes mahdotonta. Markkinoilletulon merkittävimmät esteet ovat kaluston hankinta ja palveluihin pääsyn vaikeus, pitkä markkinoilletuloaika, henkilöstön hankinta, rataverkon ratakapasiteetin riittämättömyys sekä mahdollinen markkinoita hallitsevan yrityksen markkinoilletuloa ja kilpailua vaikeuttava toiminta. Lisäksi taloudellisten ja teknisten seikkojen ohella hallinnolliset tekijät muodostavat huomattavan markkinoilletulon esteen. Julkisen vallan on huolehdittava toimivan kilpailun esteiden poistamisesta.

Lentoliikenne

Yrityksille on turvattava Suomen kaikilla kaupunkiseuduilla mahdollisuus toimia osana kansainvälistä liiketoimintaympäristöä. Suomen eri osien on oltava mahdollisimman laajasti lentoliikenteen saavutettavissa. Tämä edellyttää riittävän laajaa lentoasemaverkostoa, mikä voidaan parhaiten toteuttaa ylläpitämällä nykyistä, niin sanottua lentoasemien verkostoperiaatetta.

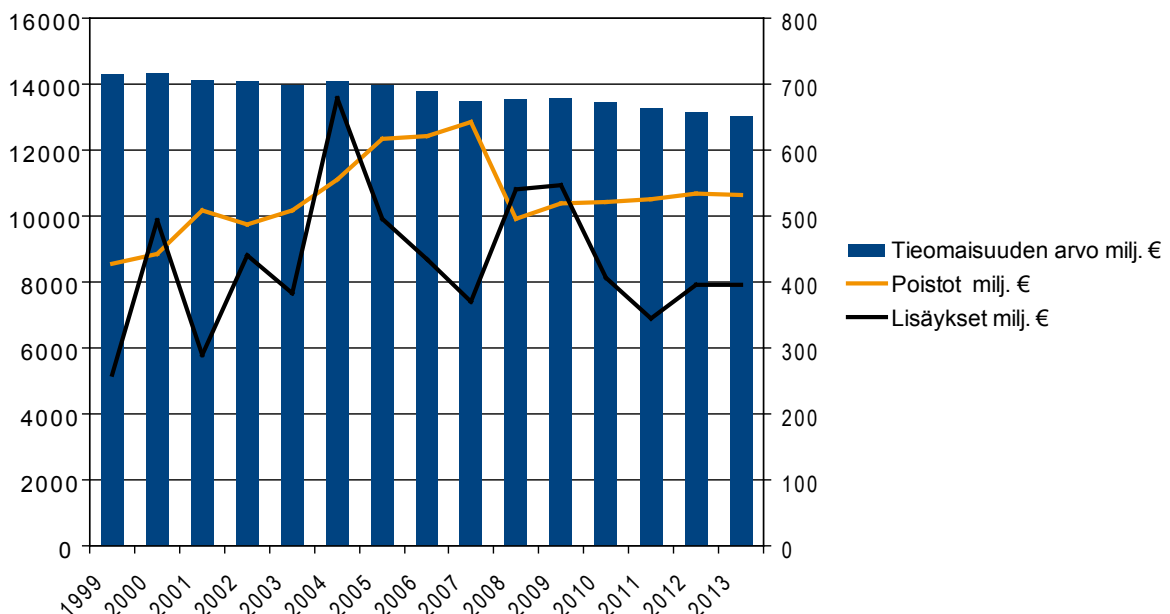
Lentoyhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle on turvattava niiden seutujen osalta, joista pääkaupunkiseutu ei ole nopeillakaan rautatieyhteyksillä saavutettavissa alle kolmen tunnin matka-ajalla. Lentoyhteyksien ylläpidon on ensisijaisesti perustuttava markkinaehtoiseen toimintaan, mutta tarvittaessa valtion on yhteistyössä alueen elinkeinoelämän ja kuntien kanssa selvitettävä keinot yritysten kannalta riittävien lentoyhteyksien ylläpitämiseksi.

Vapaan kilpailun olosuhteet koko lentoasemaverkon osalta on varmistettava, jotta markkinaehtoinen tarjonta eri lentoasemilla olisi mahdollisimman monipuolista. Kilpailun lisääntyminen vaikuttaa hinnoitteluun edistäen kysynnän kasvua koko lentoasemaverkoston osalta.

Tienpidon rahoitus

Perustienpidon rahoitus ei ole kasvanut reaalisesti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Samanaikaisesti tienpidon kustannukset ovat kasvaneet voimakkaasti. Teiden ylläpidon rahoituksen jälkeenyääneisyys on kasvanut jo yli 100 M€ vuodessa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että

Kuva 3. Tieomaisuuden arvo sekä vuotuiset poistot ja lisäykset



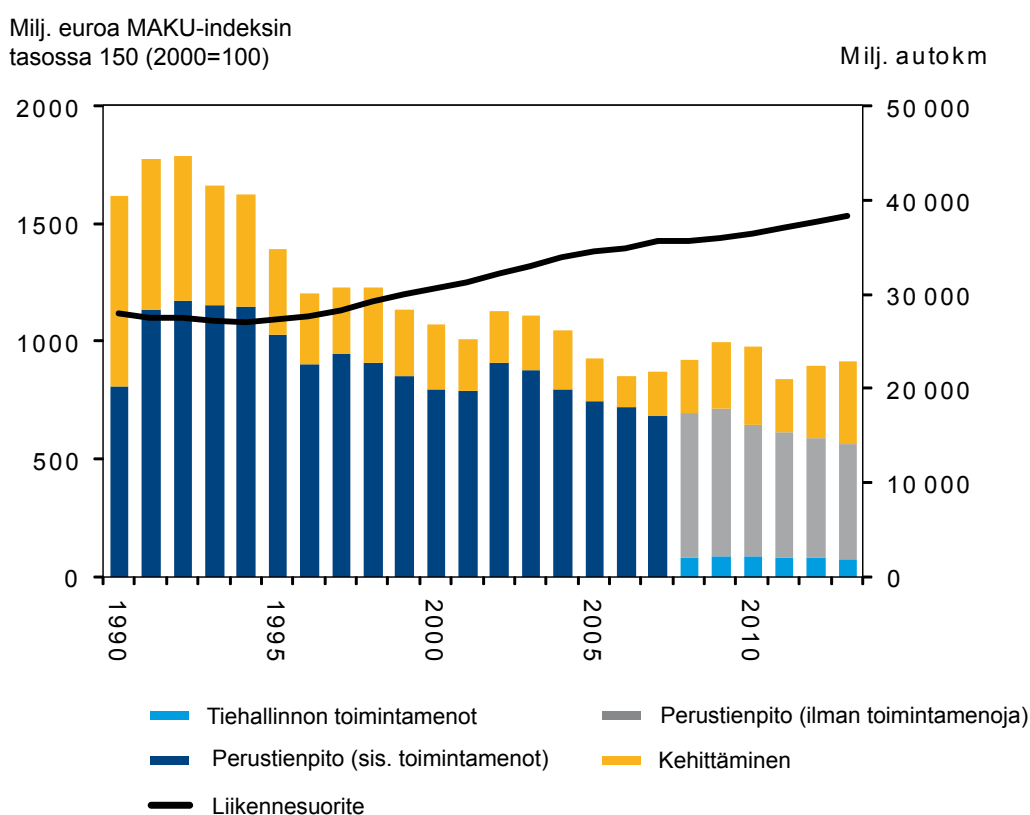
Lähde: Tiehallinto

Kauppakamareiden liikennepoliittinen kannanotto

nykyistäkään tieverkostoa ei kyetä riittävästi ylläpitämään, vaan jo rakennettu tieverkosto rappeutuu huolestuttavasti. Tieverkkoon kohdistuu jo peräti 1,4 miljardin euron suuruinen korjausvelka. Perustienpidon rahoitusta on nykytasostaan nostettava merkittävästi, jotta emme menetä liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen jo tehtyjä investointeja.

Maantieliikenteellä on suuri merkitys koko Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta ja erityisesti alueilla, joita muut liikennemuodot eivät kata. Maantiekuljetusten toimintaolosuh-teita on kehitettävä muun muassa kalustoon liittyvillä toimilla, jotka uusien maksujen ja rajoitusten sijasta kannustavat kuljetusyrityksiä ottamaan käyttöön päästöjä pienentävää uutta kuljetusteknologiaa. Liikennesuoritteiden kasvu pitää selkeästi näkyä myös teiden ylläpitoon ja parantamiseen suunnatuissa panostuksissa. Tienpidon määrärahojen on paremmin vastattava liikenteeltä kerättävien eri maksujen kokonaissummaa.

Kuva 4. Tienpidon määrärahat ja liikennesuorite



Lähde: Tieshallinto

Tieinvestointeihin käytettäviä määrärahoja on merkittävästi lisättävä valtakunnallisesti tärkeiden investointihankkeiden toteuttamiseksi. Alueatasolla tiepiireillä on ollut hyvä näkemys paikallisista kehittämistarpeista, ja ne ovat voineet reagoida nopeasti alueen kannalta tärkeisiin investointitarpeisiin. Alueason rahoitusta on lisättävä, jotta perustettavilla uusilla elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla yhdessä maakuntaliittojen kanssa on riittävät voimavarat liikennejärjestelmää kehittämällä tukea alueensa kilpailukykyä.

Liikenteen pullonkaulat kasvattavat polttoaineen kulutusta ja kustannuksia

Myös ympäristötavoitteiden kannalta teiden hyvä laatutaso on tärkeää, sillä se vaikuttaa suoraan myös polttoaineiden kulutukseen. Moottoriella raskaan kaluston polttoaineenkulutus on 5 prosenttia pienempi verrattuna maantiehen, mikä tarkoittaa pienempiä päästöjä ja selkeitä kustan-

nussäästöjä. Suomen teiden pullonkaulat ja ruuhkat aiheuttavat tarpeettomia pysähdyksiä, jotka lisäävät merkittävästi polttoaineen kulutusta, lähes 90 miljoonaa litraa vuodessa.⁶

Tärkeimpien väylien laatutaso on varmistettava

Valtakunnallisesti tärkeimmät yhteysväliä, ”maanteiden runkoverkko”, on saatava välityskyvyltään ja luotettavuudeltaan riittävän korkeatasoisiksi. Valtakunnallisesti merkittävään maaliikenteen runkoverkkoon kuuluvilla maanteilla korkein sallittu nopeus pitää pääsääntöisesti olla vähintään 100 km/h ja liittymien määrä rajallinen, jotta liikenteen sujuvuus ja turvallisuus voidaan varmistaa. Runkoverkkoon kuuluvien yhteysvälien kokonaispituudeksi on esitetty 3140 kilometriä.⁷ Tämä runkoverkkosuunnitelma on toteutettava yritysten kannalta tärkeiden vienti- ja tuontikuljetusten kustannustehokkuuden ja kuljetusvarmuuden turvaamiseksi. Samalla on huolehdittava riittävästä rahoituksesta, jotta runkoverkkoon kuulumattomien yhteysvälien palvelutason kyetään pitämään yritysten kannalta riittävällä tasolla.

Kuva 5. Maanteiden runkoverkko



Lähde: Tiehallinto

⁶ Maltillisen arvion mukaan Suomen teiden pullonkaulat ja ruuhkat aiheuttavat keskimäärin kolme ylimääräistä pysähdystä ajoneuvoa kohden päivässä. Liikenteessä on noin 90 000 Suomessa rekisteröityä raskasta kuorma-autoa. Tämä tarkoittaa 270 000 turhaa pysähdystä vuorokaudessa, jolloin polttoainetta kuluu 405 tuhatta litraa. Vuodessa se tarkoittaa lähes 90 miljoonaa litran ylimääräistä polttoainekulutusta.

⁷ Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän ehdotus maanteiden runkoverkoksi, 2006

Tiemaksut

Suomen olosuhteisiin kaikki tienkäyttöön perustuvat maksut soveltuvat erittäin huonosti, ja niiden vaikutukset koko elinkeinoelämän toiminnalle ovat yksinomaan kielteiset. Liikenteeltä peritään jo nyt maksuja monin eri tavoin, kuten polttoaine-, auto- ja dieselverolla. Näistä maksuista saatavat tulot ovat huomattavasti teiden rakentamisen ja ylläpidon menoja suurempia. Uusien maksujen sijasta on keskityttävä liikenteen kustannustehokkuutta parantavan uuden teknologian käytön lisäämiseen.

Mikäli tiemaksujärjestelmiä niiden haitallisista vaikutuksista huolimatta otetaan käyttöön, on ne aina toteutettava niin, että kuljetussektorin kokonaiskustannukset eivät nouse. Tiemaksujen tuotto on käytettävä kokonaisuudessaan liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen.

Suomen suuren pinta-alan ja pienen väestömäärän synnyttämät erityisolosuhteet sekä ohuet tavaravirrat on myös otettava huomioon tiemaksuista päätettäessä, jotta yritystoiminta olisi mahdollista kaikissa osissa Suomea. Tiemaksut eivät saa myöskään heikentää transitoliikennettä Venäjälle.

Suurten erikoiskuljetusten verkko

Suomen tieverkon on tarjottava mahdollisuudet käyttää sitä suuriin erikoiskuljetuksiin. Suomen tieverkon osalta on määritetty Suurten Erikoiskuljetusten Verkko (SEKV).⁸, jolla ei kuitenkaan ole virallista asemaa liikennejärjestelmän osana.

Erikoiskuljetukset ovat välttämättömiä erityisesti metalli- ja rakennusteollisuudelle. Erikoiskuljetuksena kuljetettavista metalliteollisuuden tuotteista viennin osuus on keskimäärin 62 %, eräissä tuoteryhmissä jopa 80 %. Erikoiskuljetukset on otettava osaksi kaikkea liikennejärjestelmäsuunnittelua. Erityisesti on varmistettava yhteydet tärkeimpiin satamiin. Suurten erikoiskuljetusten valtakunnalliselle verkolle on saatava lakisääteinen asema.

Rahoitusmallit

Liikenneinvestointeihin tarvitaan uusia rahoitusmalleja perinteisen budjettirahoituksen vaihtoehtona. Erityisesti suuret liikenneinvestoinnit voidaan toteuttaa laajoina palvelukokonaisuuksina, joihin rakentamisen ohella kuuluisi muun muassa rakentamisen aikainen rahoitus ja kunnossapito sopimusaikana. Suomessa tullaan lähivuosina käyttämään ns. elinkaarimallia vain kahdessa liikennehankkeessa.

Elinkaarimalli tehostaa liikenneinvestointien toteuttamista, ja mallin käyttöä tulee laajentaa mahdollisimman moniin uusiin liikennehankkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama selvitysmies selvittää parhaillaan tie- ja liikennehankkeiden käyttökelpoisuutta liikenneväylien rahoituskeinona. Selvitystyön tulokset tulee hyödyntää viivyttämättä.

Meriliikenne

Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista suurin osa on hoidettava meriteitse. Meriväylien kehittämisen, olemassa olevien väylien riittävän ylläpidon ja merenkulun palvelujen kustannusten alentamisen avulla voidaan vaikuttaa suoraan alusliikenteen taloudellisuuteen ja näin logistiikkakustannuksiin. Kuljetuskustannusten alentamiseksi on varmistettava tärkeimpiin ulkomaankaupan satamiin johtavien väylien riittävä syvyys ja leveys, toteutettava tehtävissä olevat väylän oikaisut sekä alennettava merenkulkuun liittyvien palveluiden kustannuksia.

Väylien syventäminen ja leventäminen mahdollistaa aluskoon kasvattamisen, millä on merkittäviä vaikutuksia kuljetuskustannuksiin. Suuremmat alukset mahdollistavat kuljetusten hoitamisen

⁸ Tiehallinnon päätös 28.1.1998

Suomen infrastruktuuriin on panostettava nykyistä selvästi enemmän

huomattavasti vähemmällä aluskäynneillä, jonka seurauksena kuljetusten yksikkökustannus alenee. Esimerkkilaskelmien⁹ mukaan väylän syventäminen 10 metristä 12 metriin pienentää peräti noin 35 prosenttia tonnia kohti laskettuja aluskustannuksia.

Yritysten kilpailukyvyyn edistämiseksi on tärkeää, että yrityksille merkittäviin satamiin johtavat väylät mahdollistavat aluskustannusten alenemisen nykyisestä. Tämän vuoksi raaka-ainekuljetusten overseas-liikennettä hoitaviin satamiin pitää pääsääntöisesti johtaa 12 metrin väylät. Lisäksi kaivostoiminnan kannalta keskeisiin satamiin on oltava syväykseltään vähintään 13 metrin sekä suurimittaisia bulkkikuljetuksia hoitaviin satamiin 15 metrin väylät.

Luotsauksen kustannusten alentaminen voidaan parhaiten toteuttaa toimivan kilpailun avulla. Julkisen palvelutarjoajan monopoliasemasta on luovuttava, ja markkinat on avattava myös yksityisille palveluntarjoajille. Luotsaustariffeja ei ole perustetta asettaa hallinnollisesti, vaan hinnan tulee muodostua kilpailtujen markkinoiden kysynnän ja tarjonnan mukaan. On myös huolehdittava siitä, että luotsauspalveluiden tarjoajien välille syntyy aitoa hintakilpailua ja estettävä markkinoita mahdollisesti hallitsevan toimijan hintajohtajuus. Sellaisiin satamiin, joihin ei riittämättömän kysynnän vuoksi synny tarjontaa, voi valtio tarvittaessa ostaa luotsauspalvelut kilpailuttamalla eri palveluntarjoajia.

Ympärivuotinen liikenne on oltava mahdollista yritysten tarpeiden edellyttämässä laajuudessa. Jäänmurtajia tarvitaan, ja palvelutarjonnan monipuolistamiseksi on myös yksityisten yritysten voitava tuottaa jäänmurtopalveluja. Lisäksi on varmistettava, että Suomella on riittävästi käytössään hyvin jäissä kulkevia rahtialuksia. Tämä on tärkeää myös huoltovarmuuden takaamiseksi kaikissa olosuhteissa.

⁹ Logistiikan kustannustekijät ja markkinoiden toimivuus, Laskelmia logistiikan kustannusten uhkatekijöistä ja vähentämismahdollisuuksista, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ramboll Finland Oy, 2009

TIIVISTELMÄ

- ▶ Suomen kilpailukyvyyn tukemiseksi on lisättävä investointeja liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja liikenneväylien ylläpitoon sekä kehitettävä älykkäitä liikennejärjestelmiä.
- ▶ Toimenpiteet, joilla lisätään maantieliikenteen kuljetuskustannuksia, eivät ohjaa toivotulla tavalla kuljetusmuodon valintaa, mutta lisäävät sen sijaan liikenteen kokonaiskustannuksia.
- ▶ Koko henkilöliikenteen liikennejärjestelmän selkeäksi tavoitteeksi on otettava työsäkäyntialueiden merkittävä laajentaminen tehokkaan joukkoliikenteen avulla.
- ▶ Ympäristötavoitteiden toteuttamiseksi olisi lisäkustannusten asettamisen sijasta keskityttävä kuljetusten sujuvuuden varmistamiseen.
- ▶ Rautateiden tavaraliikenteen tärkeimmät yhteysvälit on voitava kokonaisuudessaan rakentaa kaksiraiteisiksi, jotta tavarajunat on mahdollista aikatauluttaa yksistään kysyntälähtöisesti.
- ▶ Yrityksille on turvattava Suomen kaikilla kaupunkiseuduilla mahdollisuus toimia osana kansainvälistynyttä liiketoimintaympäristöä. Suomen eri osien on oltava mahdollisimman laajasti lentoliikenteen saavutettavissa.
- ▶ Liikennesuoritteiden kasvu pitää selkeästi näkyä myös teiden ylläpitoon ja parantamiseen suunnatuissa panostuksissa. Tienpidon määrärahojen on paremmin vastattava liikenteeltä kerättävien eri maksujen kokonaissummaa.
- ▶ Tienpidon aluetason rahoitusta on lisättävä, jotta perustettavilla uusilla elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla yhdessä maakuntaliittojen kanssa on riittävät voimavarat liikennejärjestelmää kehittämällä tukea alueensa kilpailukykyä.
- ▶ Maanteiden runkoverkko -suunnitelma on toteutettava yritysten kannalta tärkeiden vienti- ja tuontikuljetusten kustannustehokkuuden ja kuljetusvarmuuden turvaamiseksi.
- ▶ Suomen olosuhteisiin kaikki tienkäyttöön perustuvat maksut soveltuvat erittäin huonosti ja niiden vaikutukset koko elinkeinoelämän toiminnalle ovat yksinomaan kielteiset.
- ▶ Kuljetuskustannusten alentamiseksi on varmistettava tärkeimpiin ulkomaankaupan satamiin johtavien väylien riittävä syvyys ja leveys, toteutettava tehtävissä olevat väylän oikaisut sekä alennettava merenkulkuun liittyvien palveluiden kustannuksia.

Kauppakamarit
ja
Keskuskauppakamari
www.chamber.fi