Johtaja, professori Jorma Mäntynen, WSP Finland Oy

ASIANTUNTIJALAUSUNTO EDUSKUNNAN LIIKENNEJAOSTOLLE 7.11.2019

LIIKENNEJÄRJESTELMÄVALINNAT JA NIIDEN YHTEISKUNNALLISET HYÖDYT

KUSTANNUSHYÖTYLASKELMIEN KEHITTÄMISTARPEET

Liikennejärjestelmä yhteiskunnan toimintojen mahdollistajana

Eri liikennemuodot, liikenneverkot ja koko liikennejärjestelmä mahdollistaa laajasti yhteiskunnan toiminnot, kuten väestön liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetukset. Niiden lisäksi julkiset palvelut, yhteiskunnan turvallisuuden ylläpitäminen ja huoltovarmuus eivät olisi mahdollisia ilman liikennejärjestelmää. Näin ollen liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset hyödyt ovat mittavat.

Teollisuuden ja kaupan toimitusketjut käyttävät eri liikennemuotoja ja liikenneverkkoja. Esimerkiksi metsäteollisuuden raaka-aineet haetaan yksityistieverkon varsilta ja kuljetetaan eriasteisia teitä, ratoja tai vesiväyliä pitkin tuotantoon. Valmiit tuotteet lähtevät tie- tai rautatiekuljetuksina vientisatamiin ja niistä merikuljetuksina maailmanmarkkinoille. Metsäteollisuuden toimitusketju käyttää laajasti liikennejärjestelmää tuottaen Suomelle vuosittain noin 12 miljardin euron vientitulot. Teknologiateollisuuden toimitusketjut ovat erilaisia ja sen edustamat alat tuottavat Suomelle yli 30 miljardin vientitulot vuodessa. Suomen tavaraviennin arvo on yhteensä yli 60 miljardia euroa ja palveluviennin lähes 30 miljardia euroa vuodessa. Tähän noin 90 miljardin euron vientituloon nähden liikennejärjestelmän tarvitsema rahamäärä, muutama miljardi euroa vuodessa, on kohtuullisen vähän.



Poliittinen päätöksenteko nostettava yhä enemmän strategiselle tasolle

Liikenneväyliä tulisi tarkastella yhä enemmän verkollisena kokonaisuutena. Seuraava taso alaspäin on yhteysvälien tarkastelu ja alin taso yksittäisten hankkeiden ja toimenpiteiden tarkastelu. Poliittisten päättäjien tulisi yhä enemmän keskittyä verkkotasoon. Sillä tasolla yhteiskunnalliset hyödyt kumuloituvat ja strateginen päätöksenteko on avainasia. Tarkkoja laskelmia kaikista yhteiskunnalle koituvista hyödyistä ei ylimmällä tasolla ole tarpeen eikä edes mahdollista laatia. Yhteysvälitarkasteluissa laskennan mahdollisuudet kasvavat, mutta silti tarvitaan vielä poliittista näkemystä päätösten pohjaksi. Kun tullaan yksittäisiin toimenpiteisiin, poliittisen päätöksenteon rooli on vähäinen ja laskennalliset vaihtoehdot auttavat parhaan tuloksen saavuttamisessa. Esim. keskustelu tunnin junista on ollut yhteysväleihin keskittyvää, kun taas koko Suomen rataverkkoa koskeva keskustelu on puuttunut lähes täysin.



Kaikilla liikennemuodoilla paikkansa systeemissä

Eri liikennemuotojen vastakkainasettelu on tarpeetonta, koska niitä kaikkia tarvitaan, myös tulevaisuudessa. Sen sijaan niiden roolit voivat jossakin määrin muuttua ja siinä tarvitaan koko liikennejärjestelmää koskevaa keskustelua ja analyysiä.

Tieliikenne perustuu laajimpaan liikenneverkkoon ja parhaaseen saavutettavuuteen. Tieliikenne on välttämätöntä myös tulevaisuudessa. Se on aina osana matka- ja kuljetusketjuissa jossakin roolissa. Tieliikenteellä on laajin yhteiskunnallinen merkitys. Yhteiskunnan turvallisuuden ja huoltovarmuuden ylläpitäminen ei onnistu ilman tieverkkoa ja tieliikennettä.

Rautatieliikenteessä erityinen huomio tulisi kohdistaa koko rataverkon käytettävyyteen. Rautateiden käyttö verkkona on tulevaisuudessa suositeltavampaa kuin muutamien yhteysvälien ylikuormittaminen. Rautateille on asetettu ilmastosyistä ja kaupungistumisen myötä suuret kasvuodotukset. Ne eivät tule Suomessa toteutumaan ilman rataverkon kuntoon laittamista ja rautatieliikenteen uutta palvelutarjontaa.

Satamat ja meriliikenne ovat Suomen ulkomaankaupan perusta. Viennin ja tuonnin kannalta on suotuisaa, että teollisuuden ja kaupan käytettävissä on laaja satamaverkosto. Satamat tarvitsevat hyvät tie- ja rautatieyhteydet. **Sisävesiliikenne** kytkee erityisesti Saimaan vesistön kautta Suomea Keski-Euroopan laajaan sisävesiverkostoon. Itä-Suomen teollisuus käyttää viennissä ja tuonnissa tätä yhteyttä. Sisävesiliikenne on kuljetustaloudellisesti tehokas ja ympäristön kannalta suotuisa liikennemuoto. Yhdellä sisävesialuksella voidaan korvata yli 100 rekka-autoa. Sisävesiväylien investoinnit ovat hyvin edullisia verrattuna muihin liikenneinvestointeihin, sama pätee meriväyliin.

Lentoliikenne ja lentoasemaverkko ovat Suomen kansainväliselle liiketoiminnalle kilpailutekijä. Sitä tulee aina verrata muiden Pohjoismaiden tilanteeseen. Yksittäisen lentoaseman vaikuttavuus alueellaan voi olla useita miljardeja euroja, kun se mahdollistaa sujuvan kommunikoinnin vientimarkkinoiden ja Suomen välillä. Ilmastonmuutoksen hillinnän takia olisi syytä pohtia Suomen lentoasemien roolia siitä näkökulmasta, että liityntämatkojen hiilidioksidipäästöt saataisiin mahdollisimman alhaiselle tasolle. Lentoon tulisi päästä mahdollisimman läheltä kotiovea. Tässä muut Pohjoismaat ovat onnistuneet Suomea paremmin. Erityisesti pitkät, useiden satojen kilometrien liityntämatkat henkilöautolla lentoasemalle ovat päästöjen ja liikenneturvallisuuden kannalta kielteinen ilmiö.

Kustannushyötylaskelmien kehittäminen

Kustannushyötyanalyysiä on kehitetty pitkälle varsinkin tieliikenteen hankkeiden vertailua varten. Niissä otetaan huomioon aika-, ajoneuvo-, onnettomuus- ja ympäristökustannukset. Ne keskittyvät liikenteeseen ja tiettyyn yhteysväliin tai sen osaan. Yksittäisen tieosan liikennemäärä ei kuitenkaan kerro mitään tieosan mahdollistamasta funktiosta, esimerkiksi vientiteollisuuden toimitusketjun eri vaiheista ja vientituloista. Liikenneväylän ainut tehtävä on mahdollistaa yhteiskunnallinen toiminto – kuten teollisuuden toimitusketju ja sen tuottamat vientitulot tai työmatkan tai hälytysajon suorittaminen.

Mitä ylemmäs verkkotasolle siirrytään, sitä vaikeammaksi käy yhteiskunnallisten hyötyjen arviointi. Henkilö- ja tavaraliikenteelle vielä voidaan kehittää laskennallisia lähestymistapoja, mutta miten otetaan huomioon huoltovarmuuden arvo? Osana huoltovarmuutta on sähkö- ja televerkkojen ylläpito, joka vaatii laajasti tieverkon käyttöä yksityistiet mukaan lukien. Miten tämä pitäisi ottaa huomioon laskelmissa? Entä poliisin, pelastustoimen ja puolustusvoimien tuottamat yhteiskunnalliset hyödyt, jotka kiistatta tarvitsevat Suomen liikenneverkkoja? Poliittisessa päätöksenteossa tulisikin keskittyä yhä enemmän strategisen tason pohditaan ja käyttää laskelmia suuntaa antavana tukena. Koska laskelmat ovat korkeintaan niin luotettavia kuin niissä käytetyt lähtötiedot, on syytä varoa laskelmien näennäistarkkuuden aiheuttamaa harhaa.

Aikakustannusten määrittäminen on sopimuksenvaraista ja spekulatiivista. Nykyään varsinkin junamatkojen aikana usein työskennellään, joten matka-aika tulee siltä osin hyötykäyttöön. Miten arvotetaan matka-ajan säästö, jos matka suurelta osin tulee käytetyksi hyödyksi. Toisaalta tällä perusteella ei voida tehdä tyhjäksi matka-aikojen lyhentämisen merkitystä. Ympäristökustannusten merkitys tulee kasvamaan. Pyrkimyksenä tulee olla, ettei aikasäästöjä tavoitella ympäristön kustannuksella.