Eduskunnan valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto 30.10.2020

Asia: HE 146/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021

Teema: Talousarvioesitys liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisessä? Väyläverkon kipupisteet elinkeinoelämän näkökulmasta?

Lausunto väyläverkon tarpeista elinkeinoelämän näkökulmasta valtion talousarvioesityksessä 2021

Tenure track -professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Tausta

Väyläverkon kehittäminen elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta on lähtökohtaisesti erittäin haasteellista Suomen toimintaympäristössä, jossa maa- ja metsätalouden kuljetukset, erityisesti raakapuukuljetukset, ovat kuljetussuoritteeltaan merkittävin (23 % suoritteesta) ja kuormapainoiltaan suurin tavaralaji ja samalla tavaralaji, joka käyttää laajimmin väyläverkkoa, joka muiden kuljetusten ja henkilöliikenteen osalta on vähäliikenteistä. Mikään väyläverkon osa ei kuitenkaan ole toista vähemmän merkityksellinen, koska väyläverkosto muodostaa kokonaisuuden, jonka toimivuus on elinkeinoelämän toimitusketjujen tehokkuuden edellytys. Tämän vuoksi Suomen väyläverkko on elinkeinoelämän näkökulmasta pidettävä laajasti kantavuudeltaan ja talvihoidon tasoltaan korkealuokkaisena, vaikka liikennemäärät ovat vähäisiä, mikä aiheuttaa merkittävää painetta kunnossapitokustannusten kasvattamiselle. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut talousarvioesityksessä yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteeksi, että ”Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista”. Tavoitteeseen on liitetty mittareiksi (1) liikenne- ja viestintäverkkojen kattavuus ja peitto sekä (2) palveluiden hintakehitys. Edellä mainittujen seikkojen valossa liikenneverkkojen kattavuus myös vaikeissa talvi- ja kelirikko-olosuhteissa onkin elinkeinoelämälle erittäin tärkeää.

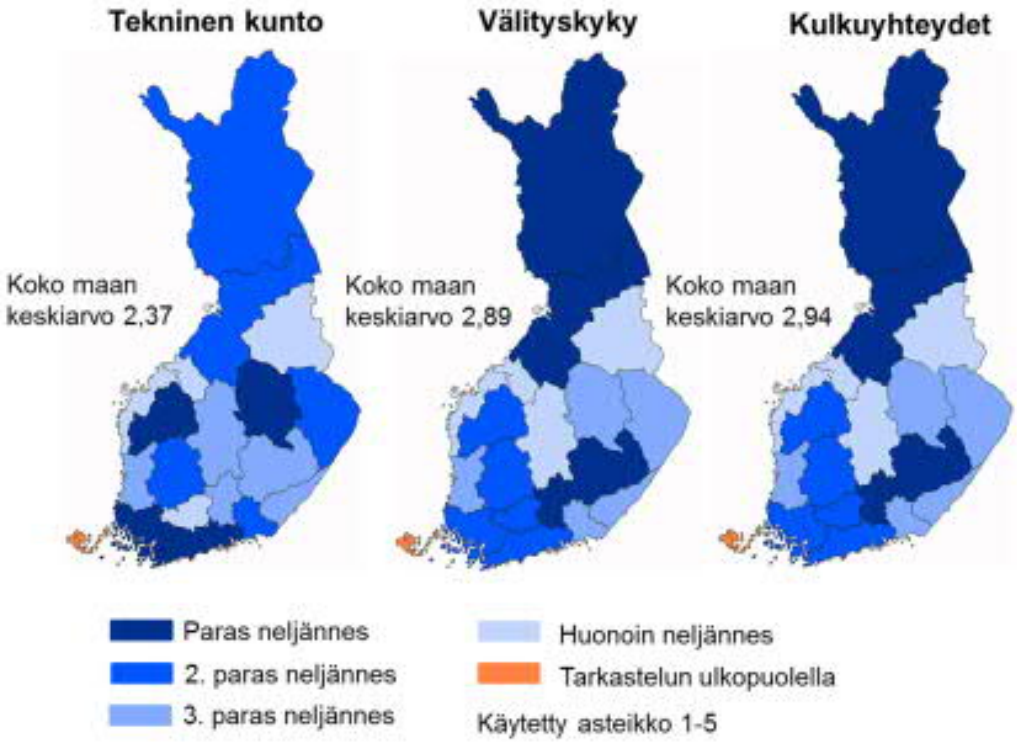
Talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan 3,5 mrd. euron määrärahoista liikenne- ja viestintäverkkojen ylläpidon ja kehittämisen osuus on 58 % sekä liikenteen ja viestinnän palvelujen 23 %. Hallinnonalan virastojen toimintamenoihin ja toimialan yhteisiin menoihin käytetään 20 %. Perusväylänpitoon ja yksityistieavustuksiin osoitetut määrärahat vähenevät johtuen vuodelle 2020 tehtyjen kertaluonteisten lisäysten poistumisesta talousarviosta. Kehittämishankkeiden rahoitus sen sijaan kasvaa 20 %. Perusväylänpidon osuus on 1,36 mrd. euroa. Perusväylänpidon rahoituksella pyritään varmistamaan, ettei korjausvelka kasva ja että olemassa olevaa korjausvelkaa voidaan vähentää. Väyläverkon kehittämiseen osoitetaan 658 milj. euroa. Uusina hankkeina aloitetaan vt 4 Äänekoski—Viitasaari -tieosuuden kehittäminen, Tampere—Jyväskylä -radan parantamisen 1. vaihe, Oulu—Kemi -rataosan välityskyvyn parantaminen, Kemin Ajoksen meriväylän syventäminen sekä Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen.

Elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja väyläverkko

Logistiikkaselvitys 2018

Liikenne- ja viestintäministeriö on siis asettanut tavoitteeksi, että verkot edistävät elinkeinonharjoittamista ja onnistumista tässä voidaan mitata liikenneverkkojen kattavuudella. Turun yliopiston Logistiikkaselvityksen 2018 perusteella Suomen tilanne yritysten logististen toimintaedellytysten osalta on vakaa, vaikka suomalaisyritykset arvioivat toimintaedellytyksiä

huomattavasti kriittisemmin, kuin miten Suomea ja Suomen logistista kyvykkyyttä arvioidaan maan ulkopuolelta. Parhaiksi logistiset toimintaedellytykset arvioidaan Helsinki-Uusimaalla, kun vastaavasti kriittisimmät arviot toimintaedellytyksille annetaan Pohjois- ja Itä-Suomessa (kuva 1).



Kuva 1. Yritysten arviot liikenneinfrastruktuurin kunnosta maakunnittain (Logistiikkaselvitys 2018).

Kriittisimpiä vastaajat koko Suomessa ovat liikenneinfrastruktuurin tekniseen kuntoon, infrastruktuurin välityskyvyn ja kulkuyhteyksien saadessa vähemmän negatiivisia arvioita. On huomionarvoista, että kulkuyhteyksiin oltiin tyytyväisiä maakunnissa, kuten Lapissa ja Etelä-Savossa, joissa väyläverkon kattavuus on heikko. Kainuu ja Keski-Pohjanmaa sijoittuvat kaikilla indikaattoreilla heikoimpaan neljännekseen. Näiden tulosten perusteella voidaan sanoa, että olennaista Suomen logistisen tehokkuuden ja toimivuuden osalta on panostaa niukat resurssit olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitoon ja kohentamiseen, uusien kulkuyhteyksien sijaan. Tätä päätelmää tukee myös kuljetuskustannusten osuuden pieneneminen yritysten liikevaihtoon suhteutettuna.

Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2019

Väyläviraston Elinkeinoelämän asiakastutkimuksen 2019 mukaan tieverkolla kehittämiskohteiksi nostettiin vt. 4, vt. 8 Turku-Pori, kehä III, vt. 12 Lahti-Tampere sekä kt. 54. Rataverkon osalta kehittämiskohteiksi nostettiin Hyvinkää-Hanko yhteysvälin sähköistys ja kantavuus, Iisalmi-Ylivieska yhteysvälin sähköistys ja Kontiomäki-Ämmänsaari yhteysvälin kantavuus. Vesiväylien osalta kehittämiskohteiksi nostettiin Saimaan kanava ja yleisesti väylien syvyys. Elinkeinoelämän tunnistamien kehittämiskohteiden valossa talousarvioesitykseen sisältyvät uudet kehittämishankkeet vastaavat siten erittäin hyvin elinkeinoelämän tarpeita.

Väyläviraston Elinkeinoelämän asiakastutkimuksen 2019 mukaan väylien palvelutasoon on tyytyväisiä 40 % vastaajista ja yritysten tarpeiden huomioon ottamiseen väylien kunnossapidossa ja kehittämisessä on

tyytyväisiä 22 % vastaajista. Molempien osalta tyytymättömimpiä ovat metsäteollisuuden raakapuun ja hakekuljetusten alalla toimivat yritykset. Tieverkolla kuljetusaikojen ennustettavuuteen ja täsmällisyyteen, eli verkon laajuuteen ja välityskykyyn ollaan tyytyväisiä. Nämä tulokset tukevat logistiikkaselvityksen löydöksiä ja tuovat esiin haasteet erityisesti alemman tieverkon (yhdystiet ja seututiet, mutta myös kantatiet) kunnossapidossa ja talvihoidossa. Rataverkon osalta yritykset ovat tyytyväisiä verkon turvallisuuteen ja laajuuteen ja tyytymättömiä sekä verkon että ratapihojen välityskyvyn riittävyyteen, eli yksiraiteisten rataosuuksien suureen määrään. Raakapuu- ja hakekuljetusten osalta nousi myös rataverkon osalta esiin tyytymättömyys akselipainojen riittämättömyyteen.

Korjausvelka

Traficomin Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan Suomen tieverkolla päällystetyistä teistä on 7500 km (15 %) huonokuntoista ja huonokuntoisten päällysteiden määrä on yli kaksinkertaistunut 2010-luvulla. Huonokuntoisten päällysteiden määrän ennakoidaan edelleen kaksinkertaistuvan 2020-luvulla, mikäli perusväylänpidon rahoitus on 1,2 mrd. euroa vuodessa. Tämän myötä vähäliikenteisellä tieverkolla jouduttaisiin lisäämään paino- ja nopeusrajoituksia. Valtion liikenneväyliin liittyy talousarvioesityksen tasearvopohjaisen laskennankin perusteella korjausvelkaa. Talousarvioesityksen mukaan korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään nostamalla perusväylänpidon rahoitus 1,36 mrd. euroon ja väylien kuntoa turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet ja korjausvelka pysyy vuonna 2021 vuoden 2020 tasolla noin 2,7 mrd. eurossa. Myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) luonnoksessa perusväylänpidon rahoitus nostetaan 1,4 mrd. euroon vuodessa, minkä ansiosta korjausvelan arvioidaan vähenevän 2,2 mrd. euroon. LVM:n elinkeinoelämältä saadun palautteen perusteella suunnitelmaluonnoksessa on hyvää juuri perusväylänpidon tason nosto. Näin ollen talousarvioesityksen perusväylänpidon rahoitus vastaa erittäin hyvin elinkeinoelämän tarpeita.

Kehittämisinvestoinnit

Elinkeinoelämä on kritisoinut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta tieverkon kehittämisen riittämättömästä rahoituksesta liikenneverkon kehittämisinvestointien painottuessa rataverkkoon ja tieverkon osalta pääväyliin. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan tavaraliikenteen haasteet liittyvät pistemäisiin parantamistoimenpidetarpeisiin ja tieverkon puutteisiin raskaan kaluston näkökulmasta (tieverkon kapeus, liittyminen, sillat, ohitusmahdollisuudet). Palvelutasoanalyysien perusteella merkittävimmät investointitarpeet tieverkolla seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat noin 2-3 Mrd. euroa, eli noin 250 milj. euroa vuodessa. Näin ollen talousarvioesityksessä mainitut käynnistettävät liikennehankkeet vastaavat tyypiltään hyvin elinkeinoelämän tarpeita, ja myös investointitaso on aiemmin päätettyjen väyläinvestointien kanssa jopa tarpeet ylittävä.

Yksityistiet

Yksityistieavustukset talousarvioesityksessä 13 milj. euroa, kun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa tasoksi on asetettu 25 milj. euroa vuodessa. Elinkeinoelämä on pitänyt Liikenne12-luonnoksessa mainittua yksityistieavustuksen määrärahatason nostoa erittäin hyvänä asiana. Näin ollen talousarvioesityksen mukainen yksityistieavustusten alentaminen kolmanneksella edellisestä vuodesta ja puoleen Liikenne12-luonnoksessa hyvänä

pidetystä tasosta vastaa erittäin huonosti elinkeinoelämän tarpeita, erityisesti yksityisteihin tukeutuvissa maa- ja metsätalouden kuljetuksissa.

Yhteenveto

- Väyläverkon kehittäminen elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta on lähtökohtaisesti erittäin haasteellista Suomen toimintaympäristössä, jossa maa- ja metsätalouden kuljetukset käyttävät laajasti väyläverkkoa, joka muiden kuljetusten ja henkilöliikenteen osalta on vähäliikenteistä.
- Olennaista Suomen logistisen tehokkuuden ja toimivuuden osalta on panostaa niukat resurssit olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitoon ja kohentamiseen, uusien kulkuyhteyksien sijaan.
- Elinkeinoelämän tunnistamien kehittämiskohteiden valossa talousarvioesitykseen sisältyvät uudet kehittämishankkeet vastaavat siten erittäin hyvin elinkeinoelämän tarpeita.
- Talousarvioesityksen perusväylänpidon rahoitus vastaa erittäin hyvin elinkeinoelämän tarpeita.
- Talousarvioesityksessä mainitut käynnistettävät liikennehankkeet vastaavat tyypiltään hyvin elinkeinoelämän tarpeita
- Talousarvioesityksen mukainen yksityistieavustusten alentaminen kolmanneksella edellisestä vuodesta ja puoleen Liikenne12-luonnoksessa hyvänä pidetystä tasosta vastaa erittäin huonosti elinkeinoelämän tarpeita

Lähteet

LVM, Liikenne12, Yhteenveto saadusta palautteesta

LVM, Liikenne12, Tämänhetkinen suunnitelmaversio ja jatkovalmistelu

Traficom, Liikenne12, Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Turun yliopisto, Logistiikkaselvitys 2018

Väylävirasto, Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2019

Tilastokeskus, Tieliikenteen tavarankuljetustilasto