

# OIKEISTA LIIKENNERATKAISUISTA KILPAILUKYKYÄ SUOMELLE



KAUPPAKAMARI



# SISÄLLYS

<b>Oikeista liikenneratkaisuista kilpailukykyä Suomelle</b>	<b>4</b>
<b>1. Infrastruktuurin kilpailukyky</b>	<b>6</b>
Infrastruktuurin kilpailukykyä infrakriteereillä	6
<b>2. Työssäkäyntialueet toimiviksi</b>	<b>10</b>
Työssäkäyntialueet toimiviksi	10
<b>3. Lentämällä maailman markkinoille</b>	<b>12</b>
Suomi läsnä markkinassa ja saavutettavaksi maailmalta	12
<b>4. Infrastruktuurin rahoitus</b>	<b>15</b>
Liikenteen rahoitus ja moderneja markkinanmukaisia toimintatapoja	15
<b>5. Markkinanmukaisuutta ja taseet toimimaan</b>	<b>17</b>
5.1. Yhtiöiden yhteiset hallintokoodit	17
5.2. Rautatieliikenteen markkinakysymyksiä	18
5.3. Merenkulku ja satamien kehittäminen ja määrä	19
5.4. Infrayhtiöidenkin omistusohjan laajentamista selvitettävä	20
<b>6. Suomi nousee oikeilla liikenneratkaisuilla</b>	<b>22</b>
Pitkäjänteisyyttä liikenteen päätöksentekoon ja oikeita kilpailukykyhankkeita	22
LIITE	24

# OIKEISTA LIIKENNERATKAISUISTA KILPAILUKYKYÄ SUOMELLE

Liikenteellä on Suomessa erityisen suuri merkitys yritysten ja koko kansantalouden kilpailukyvyille, kasvulle ja kehitykselle. Meidän on nujerrettava etäisyyksien vaikutukset ja varmistettava läsnäolo maailman markkinassa.

Liikenteen infrastruktuuri on mahdollista saada parempaan kuntoon ilman, että valtion tarvitsee ottaa lisää velkaa. Valtion infrayhtiöiden ylivahvat taseet on otettava käyttöön ja infrastruktuurille on määriteltävä palvelukriteerit.

Liikenne tulee yhä selkeämmin tunnistaa välineenä kilpailukykyimme varmistamiseen ja vahvistamiseen sekä edellytysten luomiseen ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle, uudelle kasvulle, hyvinvoinnille ja koko tulevaisuudellemme.

Tärkeää on, että tunnistamme oikeat ja vaikuttavimmat toimenpiteet ja löydämme vastaukset liikenteen, kuljettamisen ja kulkemisen ydinkysymyksiin.

1. Miten varmistamme vientikuljetusten häiriöttömyyden: tuotteet varmasti ja nopeasti satamiin ja maailmalle?
2. Millä varmistamme ihmisten liikkuvuuden, jotta saamme käyttöön kaiken osaamisemme ja työvoimamme ja luomme innovaatioiden kautta uutta kasvua ja kehitystä?
3. Miten olemme läsnä maailman markkinassa ja saavutettavissa maailmalta. Tämä läsnäolo maailmassa muodostaa taloudellemme keskeisen tulevaisuuden perustan?
4. Miten pääsemme irti vanhasta, uudistamme rakenteita, vältämme vääriä ratkaisuja ja katsoimme avarasti ja modernisti tulevaisuuteen?

Meidän pitää yhdistää visiot, näkemyksellisyys, mutta samalla vankka konkretia: Miten luomme oikeita edellytyksiä kilpailukyvyyn lähtökohdista liikenteen ratkaisuihin? Miten teemme ja rahoitamme oikeat, kestävät valinnat, jotka mahdollistavat kilpailukykyimme ja miten teemme ratkaisut riittävän nopeasti?

## Liikenteen ratkaisuilla suuri merkitys yrityksille ja kansantaloudelle

- Liikeneratkaisuilla on suuri merkitys niin kilpailukyvyille, kasvulle ja kehitykselle kuin ihmisten ja tavaroiden liikkuvuudelle.
- Tuotanto, kuljetus, osaaminen ja kilpailukykyimme varmistettava.
- Etäisyystekijän vaikutus on nujerrettava ja Suomi on saatava läsnäolevaksi maailmassa.
- Ytimessä vientikuljetukset, ihmisten liikkuvuus ja läsnäolo

Liikenneinvestointien ja -ratkaisujen pitkävaikutteisuus ja kalleus vaikuttavat siihen, että meidän on entistä tärkeämpää tehdä oikeita päätöksiä ja kyettävä analysoimaan päätösten vaikuttavuus ja merkitys. On myös tärkeää välttää resurssien hukkaaminen väärin päätöksin. Resurssit tulee käyttää ihanneellisesti kilpailukykyämme kannalta.

Meidän on sovittava liikennettä koskeva päätöksenteko myös julkisen talouden tasapainottamiseen. On osoitettava uudet rahoituslähteet ja toisaalta säästöt, kun panostamme liikenteen kilpailukykyä tuoviin edellytyksiin. Näin teemme raportissamme.

On hyvä muistaa, että liikennettä koskeva päätöksenteko on pitkälti meidän omissa käsissämme ja syntyy omasta osaamisestamme ja ratkaisuistamme.

Liikenteeseen, sen oikeisiin ratkaisuihin, onkin syytä kiinnittää olennaisesti enemmän huomiota koko suomalaisen yhteiskunnan toimivuuden ja kehityksen yhtenä keskeisimmistä perusedellytyksistä.

Seuraavissa linjauksissa Keskuskauppakamari sekä Suomen kauppakamarit kertovat keskeiset näkemyksensä liikenteestä kehitystekijänä Suomelle, sen yrityksille ja koko yhteiselle hyvinvoinnillemme. Kilpailukykyä voidaan oleellisesti vahvistaa ilman euroakaan valtion lisävelkaa tekemällä oikeita rakennepäätöksiä infran rahoittamiseksi.

Helsingissä 23.9.2014

Samuli Haapasalo  
Liikenneasioista vastaava johtaja  
Keskuskauppakamari



# 1. INFRASTA KILPAILUKYKYÄ

## Infrastruktuurin kilpailukyky infrakriteereillä

*Tavoitteeksi on asetettava, että hallitusohjelmassa määrätään infrastruktuurille mitattavat palvelukriteerit, joihin sitoudutaan palvelulupauksella. Keskeistä palvelukriteereissä on, että niillä varmistetaan oikea palvelutaso, jolla saadaan tuotteet turvallisesti, nopeasti ja häiriöttömästi sekä kustannustehokkaasti satamiin ja ilman väylämaksuja maailmalle. Samalla kriteerit palvelevat teollisuuden ja kaupan muita kuljetuksia.*

Yritysten kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että infrastruktuuri tarjoaa logistiikalle varman, turvallisen, nopean, häiriöttömän ja kustannustehokkaan kuljetuksen tehtaista satamiin. Tämä voidaan varmistaa asiakkaille avoimesti kommunikoitavien palvelusokriteerein, jotka toteutetaan liikennejärjestelmän toimivuutta parantamalla ja jotka infra takaa. Silloin yritykset voivat ottaa palvelusokriteerit luotettavasti osaksi päätöksentekoaan, esimerkiksi suunnitellessaan liiketoimintainvestointejaan ja sijoittumistaan.

Palvelusokriteereille määriteltäisiin selkeät, mitattavat suureet. Jos palvelukriteerit eivät täyty, valtio tai kunnat palvelulupauksen mukaisesti käynnistäisivät toimenpiteet infrastruktuurin korjaamiseksi. Palvelulupaus voitaisiin asettaa selkeäksi veloitteeksi vastata palvelukriteerien mukaisesti infrastruktuurin palvelutasosta. Samalla palvelusokriteerit muistuttavat päätöksentekijöitä infrastruktuurin merkityksestä keskeisenä kilpailukykytekijänä.

Nopeustavoite elinkeinoelämän kannalta on keskinopeus 70 km/h tuotannosta satamaan ja lisäksi rautateillä tulisi varmistaa 25 tn:n akselipaino. Palvelulupaus edellyttää tieinfralta 100 km/h nopeustasoa, riittävää kapasiteettia ja kuntoa vuoden jokaisena päivänä.

Infrakriteereillä on varmistettava, että hyvin toimivat pääväylät yhdistävät koko Suomen.

Kauppakamarit tekivät yhteiset liikenneverkko-linjaukset vuonna 2011. Ne on julkaistu kannanotossa *Elinkeinoelämälle tärkeät väylät – kauppakamarien kannanotto 2.3.2011* (ks. liite). Pidämme tärkeinä myös EU:n osarahoittamia TEN-verkkoja painottaen valintoja elinkeinoelämälle tärkeistä yhteyksistä infrakriteerien mukaisesti.

Katsomme, että arktisten yhteyksien strategisen tason suunnittelu tulee toteuttaa yhdessä pohjoisten rajanaapurien kanssa.

Hallitusohjelmahankkeena esitämme, että niin länsirannikon talousalueita yhdistävä väylä kuin Itä-Suomea vastaavalla tavalla yhdistävä väylä on parannettava esitettyjen infrakriteerien mukaisesti.

Infran rinnalla on liikenneverkolla varmistettava katkeamattomasti toimivat 4G-verkot älyliikenteen ratkaisujen mahdollistamiseksi

### **Infrakriteerit käytännössä**

Infrastruktuuri ja sille sovittavien palvelukriteerien täyttyminen muodostavat yritysten ja koko teollisen rakenteen sijoittumiselle, pysymiselle, kasvulle, kehitykselle sekä investoinneille välttämättömät perusedellytykset Suomessa ja eri talousalueilla.

Infrakriteereillä varmistetaan oikea palvelutaso. Keskeiseksi palvelukriteeriksi omaksutaan, että tuotteet tehtaalta satamaan liikkuvat varmasti, nopeasti, turvallisesti ja häiriöttömästi.

Kun palvelusokriteereiksi ehdotetaan, että tuotteet voidaan kuljettaa tehtaasta vientisatamiin vuoden jokaisena päivänä häiriöttömästi tieinfrassa keskinopeudella 70 km/h, tarkoittaa se tien nopeuskapasiteetilta tasoa 100 km/h. Rautateillä edellytetään myös 25 tonnin akselipainon tasoa. Lisäksi on tärkeää, että tiestön kunnon on taattava rakenteen ja kunnossapidon suhteen niin kuljetusten kuin koko liikenteen hyvä kansainvälinen turvallisuustaso.

Infran kriteerit täyttyvät, kun nykyinen runkoverkko ja kattava verkko saatetaan kriteerien

mukaiseen kuntoon eli tuottamaan tuon varman turvallisen, nopean ja häiriöttömän kuljetuksen tehtaista satamiin. Kun kriteerit täyttyvät ja tuotavat varman ennakoitavuuden, tulee kuljettaminen myös selvästi kustannustehokkaammaksi ja vahvistaa yritysten kilpailukykyä.

Kaikkein tärkein asia juuri nyt on väylien vetävyyden, sujuvuuden, kunnon ja turvallisuuden varmistaminen. Emme siis niinkään tarvitse uusia ylikalliita investointeja vaan nykyisten väylien kunnon ja riittävän välityskyvyn varmistamista. Tarvitsemme sujuvuuden, riittävän kapasiteetin ja laadun nykyisille väylillemme. Tämä on myös olennaisesti kustannustehokkaampaa. Kun varmistamme elinkeinoelämälle tärkeiden väylien päällysteen kunnon, siltojen kantavuuden, kunolliset ohituskaistat, toimivat liittymät ja sellaisen tavoitenopeuden, joka takaa myös teollisuuden ja kaupan kuljetuksille noin 70 km/h keskinopeudella etenemisen, teemme oikeita ratkaisuja. Nämä ratkaisut on tehtävissä varsin kustannustehokkaasti ja nopein toimin.

Äärimmäisen tärkeää on kuljetusten ennustettavuus ja ennakoitavuus sekä varmuus. Tämä koskee enenevässä määrin myös PK-yrityksiä, kun ne mm. internetin keinoin vahvistavat läsnäoloaan kansainvälisessä markkinassa.

On tiedettävä aina, vuoden jokaisena päivänä, että satama voidaan saavuttaa palvelulupauksen mukaisella keskinopeudella, turvallisesti ja yllätyksettömästi. Myös kaupan kuljetusten on ehdittävä ajoissa asiakkaille. Keskeytymättömille tuotantoprosesseille on olennaista, että raaka-aineet ja komponentit kulkevat ennustettavalla tavalla joutuisasti.

On myös varmistettava, että niin kansainväliset kuin kotimaisetkin matkailijat pääsevät kohteisiin turvallisesti ja aikataulussa. Infrastruktuurilta odotetaan varmaa toimivuutta. Se ei ole ylilaatua vaan selkeää asiakaslähtöistä ajattelua, yhteisen kilpailukykyämme hyväksi. Tämän palvelun päälle yritykset voivat rakentaa logistiikkansa, järjestelmänsä ja osaamisensa.

### **Infralle mitattavat palvelukriteerit**

- Kriteerien täyttymisestä annettava julkinen palvelulupaus.
- Varmasti, turvallisesti, nopeasti, häiriöttömästi ja kustannustehokkaasti tuotannosta satamiin.
- 70 km/h keskinopeudella, rautateillä lisäksi 25 tonnin akselipaino.
- Edellyttää infralta 100 km/h tasoa, riittävää kapasiteettia ja kuntoa joka päivä.

### **Keskeisten pääväylien tulee yhdistää koko Suomi**

- On varmistettava, että hyvin toimivat pääväylät yhdistävät koko Suomen.
  - Ks. Suomi tarvitsee vetävät väylät, kauppakamarien kannanotto 2.3.2011.
- Näiden väylien on oltava 4G-verkon piirissä.
- On varmistettava, että yhteydet talousalueiden ja niiden vientisatamien välillä täyttyvät kauppakamarien ehdottamien palvelukriteerien mukaisesti.
- Esimerkiksi länsirannikon talousalueita yhdistävä väylä ja Itä-Suomen vastaavalla tavalla yhdistävä väylä on parannettava infrakriteerien mukaisesti.
- Arktisten yhteyksien strategisen tason suunnittelu tulee toteuttaa yhdessä pohjoisten rajanaapurien kanssa.
- EU:n osarahoittamat TEN-verkot ovat keskeinen osa infraverkkoa; haluamme, että tarkemmat päätökset tehdään infrakriteerien mukaisesti.

### **Miten 4G-verkot varmistetaan infran rinnalla?**

- Valtion on varmistettava sääntelijänä 4G-verkkojen katkeamaton toiminta.
- Yritykset huolehtivat itse älyliikenteestä ja sen järjestelmästä.
  - Valtion ei tule pyrkiä toimijaksi älyliikenteen järjestelmiin.

Kaikki nämä ratkaisut lisäävät myös liikenneturvallisuutta.

Ei sovi myöskään unohtaa, että väylämme tarvitsevat kaikkien verkkopalvelujen kilpailijoilta katkeamattomat viestipalvelut 4G-tasossa ja vastavissa tulevaisuuden tasoissa, jotta yritykset voivat kehittää normaalia logistiikkaansa liiketoiminoissaan. Tämä on hyvin olennaista suomalaisessa pitkien etäisyyksien kuljetusympäristössä. Tällä hetkellä televerkkojen toteutuva palvelutaso ei ole riittävä varmistamaan yritysten älyliikennematkaisujen keskeytymätöntä toimimista.

Tuloksiin päästään, kun huolehditaan, että erityisesti vientikuljetuksille tärkeiden väylien kapasiteetti varmistetaan riittävänä. Konkreettisesti infran palvelukriteerien täyttyminen edellyttää muun muassa, että väylän kapasiteettitaso mahdollistaa 100 km:n tuntinopeuden, yleinen ajonopeus on 80–100 km/h ja väylä tarjoaa häiriöttömän kapasiteetin joko kahdella samansuuntaisella kaistalla tai riittävillä ohituskaistoilla. Kriteerien toteutumiseen vaikuttaa se, että väylillä ei ole olennaisia nopeusrajoituksia alle 80 km/h-tason, että väylillä ei ole liikennettä pysäyttäviä T-risteyksiä, taajamien kautta ajamisia, ei liikennevaloja jne. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tien tulee vastata sujuvan liikenteen perussuunnittelua ja olla kunnossapidon suhteen normaalisti ympäri vuoden häiriöttömäksi. Ylisuuria investointeja ei tarvita.

Kun palvelusitoumus annetaan tällaisesta asiakaslähtöisestä palvelutasosta, vahvistaa se teollisuuden pysymistä ja uusia investointeja Suomessa ja sen alueilla.

Erityistä huomiota palvelukriteerien täyttymisessä on tällä hetkellä asetettava teiden kunnolle, päällysteen ajokelpoisuudelle ja turvallisuudelle sekä rakenteiden ja siltojen kantavuudelle.

Väylien kunnossapitoaikataulussa on vastattava yritysten kuljetusten kysyntään eli asiakaskysyntään. Esimerkiksi, jos väylä on teollisuudelle tärkeä, tulee se priorisoida.

Korostamme tässä yhteydessä kolmea strategista nostoa yritysten kannalta:

**Rannikkoväylä** kapasiteetiltaan ja kunnoltaan yhdistämään koko länsi-rannikon talousalueet ja vientisatamayhteydet.

**Vastaava Itä-Suomen yhdistävän väylän parantaminen** luomaan nopeasti edellytykset ja vahvistamaan teollista rakennetta ja matkailua strategisena kokoavana ja yhdistävänä laajalle vaikuttavana valtasuonena mukaan lukien Pohjois-Karjalan yhteydet.

Ja kolmanneksi valmistautumisen ja suunnittelu liiketoiminnallisista lähtökohdista **arktisen alueen tulevaisuuden yhteyksiin**. Eteneminen ja rahoittaminen tulee kuitenkin ajoittaa vasta mahdollisesti tulevan asiakaskysynnän ja liiketoiminnan syntymisen mukaisesti markkinoiden mukaan. Suunnittelu tulee tehdä pohjoisten rajanaapurien kanssa yhteistyössä ja kumppanuudet hyödyntäen. Samalla on otettava huomioon Lapin lisääntyvä matkailupotentiaali.

Liikennemarkkinassa nähdään eri toimijoiden keskuudessa ongelmana, että vaikka älyliikenteestä puhutaan, sen konkreettinen sisältö ja vastuunjako puuttuvat. Tämä haittaa älyliikennematkaisujen kehittymistä.

#### **Kauppakamarien ajatus työnjaoksi älyliikenneasioissa**

Valtio luo aktiiviset edellytykset mahdollistavan regulatiivisen ympäristön.

Valtio ei pyri itse toimijaksi markkinaan.

Valtio tunnistaa mahdollistavassa toiminnassaan tulevaisuuden kehityksen.

Regulaatiolla on osaltaan luotava edellytykset kilpailukykyisten, aina toimivien viestintäverkkojen toimimiseen riittävällä mm. älyliikenteen vaativalla kapasiteetillä ja häiriöttä kaikkina vuoden päivinä.

Valtio tulisi häiriötilanteiden välttämiseksi varmistaa myös omistajastrategiassaan toimivat vaihtoehdot tietoliikenteen yhteydet kansainvälisesti.

Pelkistetysti voidaan sanoa, että valtion tehtävänä olisi varmistaa regulaation avulla, että väylien palvelulle on aina olemassa yrityksille älyliikenteen vaatimat häiriöttömät 4G-yhteydet.

Tämä tarkoittaa vastaavasti yrityksille tilaa toteuttaa ICT:n kaikki modernit mahdollisuudet kilpailuilla markkinoilla ja parhaimmillaan tuottaa vielä älyliikenteen järjestelmistä vientituotteita.



Ihmisten liikkumisen osalta tulee omaksua käyttöön kaikki kehittyneen henkilöliikenteen liikkumiseen liittyvät järjestelmät.

Toimiva älyliikenne luo merkittävän kilpailutekijän kaikelle niin henkilö- kuin tavaraliikenteen kehittämiseksi, kustannustehokkuudelle ja kilpailukyvyille. Selkeys rooleissa edistäisi merkittävästi tavoitteen saavuttamista.

Älyliikenne ei poista tarvetta ihmisten liikkumiseen ja tavaroiden kuljettamiseen ja logistiikan kehittämiseen, vaan antaa tärkeän apukeinon logistisille edellytyksille, kustannustehokkuudelle, tiedonsiirrolle ja informaation keräämiselle ja käyttämiselle logistisissa ratkaisussa ja kehitystyössä sekä esimerkiksi joukkoliikenteen järjestelmissä ja palveluissa. Näin älyliikenne voi lisätä oleellisesti tehokkuutta ja kustannustehokkuutta fyysisessä liikenteessä.

Joukkoliikenteessä älyliikennetarkaisujen tulisi toteutua nykyistä oleellisesti nopeammin ja kattavammin.

## 2. TYÖSSÄKÄYNTIALUEET TOIMIVIKSI

### Työssäkäyntialueet toimiviksi

*Väylästä ja liikennetkaisu on tuettava ihmisten sujuvaa, turvallista ja joustavaa liikkumista. Riittävän isot, toimivat työssäkäyntialueet turvaavat työntekijät ja innovaatiot työmarkkinoille. Modernin älykkään joukkoliikenteen kehittämistä on oleellisesti nopeutettava.*

Riittävän isoilla, aiempaa olennaisesti laajemmilla työssäkäyntialueilla varmistamme toimivat työmarkkinat, asiantuntemuksen, tekijöiden ja osajien saamisen sekä innovaatiot. Liikenne on isossa roolissa tulevaisuuden luomisessa.

Henkilöliikenteen ulottuvuus pääkaupunkiseudun ja muiden kasvukeskusten kehitys- ja kansainvälisenä kilpailukykytekijänä tulee vahvasti tunnustaa.

Väylästä tulee tukea ja palvella ihmisten sujuvaa, turvallista ja joustavaa liikkumista, erityisesti työmatkaliikkumista.

Joukkoliikenteeltä on odotettava lisää varmuutta, nopeutta, laatua, kasvua, kilpailukykyä ja informatiivisuutta sekä asiakkaan tarpeiden ymmärtämistä. Silloin myös joukkoliikenteen kysyntä paranee.

Ambitiotasoa pitää edelleen nostaa ja tavoiteaikatauluja oleellisesti jouduttaa ja konkretisoida modernin älykkään liikenteen kehittämisessä, mm. joukkoliikenteessä.

Toimivalla henkilöliikenteellä ja sen luomilla uusilla, aikaisempaa oleellisesti suuremmilla työssäkäyntialueilla luodaan osaltaan paremmat työmarkkinat, asiantuntemuksen ja varmistetaan

työntekijöiden saaminen tehtäviin sekä innovaatiot, kasvu ja kehitys. Liikenteen sujuvuudella ja kehittyneisyydellä on uutta luova merkitys yhteiskunnassa yleisesti. Toimiva liikennejärjestelmä on tulevaisuuden kaupunkien ja seutukuntien keskeisiä kilpailukykyedellytyksiä. Sujuva, varma, nopea ja miellyttävä liikennejärjestelmä generoi hyvää. Se on myös yksi riittävän laajan työssäkäyntialueen välttämättömistä toimintaedellytyksistä.

Koko liikennejärjestelmä on suurten kaupunkialueiden ja niiden ympäristön liikkumisen mahdollistavaa ydintä. Väylästä tulee tukea tätä ihmisten liikkumista.

Suomessa on useilla talousalueilla, kuten pääkaupunkiseudulla, hyvin toimiva joukkoliikennejärjestelmä. Siinä käytetään tehokkaasti älyliikenteen mahdollisuuksia aikatauluinformaatiossa, maksukorteissa, liityntäliikenteessä, aikatauluissa, valvonnassa, seurannassa jne.

Kuitenkin tarvitsemme vielä lisää kunnianhimoa ja nopeutta joukkoliikenteen kehitystyöhön ja palveluun saavuttaen samalla paremman kannattavuuden.

Ambitiotasoa on mahdollista helposti nostaa. Erilaisten järjestelmien kehitys ja uusimiset vie-

### Työssäkäyntialueet toimiviksi

- Työssäkäyntialueiden tulee olla riittävän isoja ja aiempaa laajempia.
- Varmistettava asiantuntemus, tekijät ja innovaatiot työmarkkinoille.
- Liikenne on isossa roolissa.
- Modernin älykkään joukkoliikenteen kehittämistä oleellisesti nopeutettava.
- Väylästä tuettava ihmisten sujuvaa, turvallista liikkumista; ihmisten ajalle annettava arvo.

vät liian monia vuosia. Erilaiset liikenteen häiriöt, myöhästymiset, väliin jäävät vuorot, katutyöt, talvikelit ja epävarma informaatio vaikuttavat käyttäjäkuntaan: jos ei voi olla varma, että ehtii joukkoliikenteellä aikataulun mukaisesti, joutuu varaamaan lisää aikaa tai valitsee esimerkiksi oman auton.

Joukkoliikenteellä on edelleen iso potentiaali nostaa asiakaslähtöisyyttä, laatua, liikenteen varmuutta ja aikataulunmukaisuutta ja reaaliaikaisen asiakasinformaation kehittämisestä ilman suuria investointi- tai käyttökustannuksia.

Asiakkaan ajalle pitäisi kaupunkiliikenteessä antaa uudenlainen arvo. Se voisi heijastua vahvasti joukkoliikenteen valintaan ja kysynnän kasvuun.

Uusien asiakassegmenttien tavoittaminen parantaisi samalla koko joukkoliikennejärjestelmän kannattavuutta ja avaisi edelleen parempia kehittämisspolkuja. Isossa osassa joukkoliikenteen tarjontaa on edelleen käyttämätöntä kapasiteettia.

# 3. LENTÄMÄLLÄ MAAILMAN MARKKINOILLE

## Suomi läsnä markkinassa ja saavutettavaksi maailmalta

*Helsinki-Vantaan lentoliikennehub ja hubia solmukohtanaan käyttävä menestyvä lentoyhtiö tarjoaa vahvat yhteydet ja frekvenssin Suomesta ja sen alueilta maailman markkinaan Aasiaan ja Eurooppaan. Se varmistaa Suomen ja sen alueiden saavutettavuuden maailmalta. Koko maan kilpailukyvyyn kannalta yksi suurimmista yksittäisistä asioista on tämän aseman säilyttäminen.*

Kaikkien Suomen talousalueiden pitäminen läsnä olevana ja saavutettavana markkinassa on kilpailukykykymme kannalta keskeistä. Tämä on mahdollistettava Open Skies -periaatteella.

Helsinki-Vantaan lentoliikenteen solmukohdan ansiosta Suomi on läsnä markkinassa tällä hetkellä. Suomen solmukohdan, hubin, hub-lentoyhtiön tai -yhtiöiden pysyminen, menestys ja kasvu muodostavat Suomelle välttämättömän edellytyksen olla läsnä markkinassa, myydä ja markkinoida, neuvotella sekä varmistaa tieto ja innovaatiokehitys sekä koko Suomen kansantalouden kilpailukyky.

Helsingin Aasian-yhteydet merkitsevät ihmisten välttämättömän liikkumisen kansainvälisesti tärkeää perustaa. Olemme tässä esim. muita poh-

joismaita aivan oleellisesti paremmassa asemassa.

Helsinki-Vantaan lentoasema liikenteen läsnäoloa synnyttävänä mitä keskeisimpänä solmukohtana on kuitenkin riskialtis ja haavoittuva. Tätä markkinoilla läsnäoloa meillä ei ole varaa menettää missään olosuhteissa.

Suomesta tavoittaa lähes päivittäin yli kymmenen suoraa bisneskohdetta Aasian markkinassa vain noin 8–10 tunnin etäisyydellä. Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen maailmaan yhdistävän lentoliikenteen solmukohta, hub, joka yhdistää Suomen Aasian suuriin talousalueisiin reaaliaikaisesti.

### Suorat lentoyhteydet varmistettava

- Kaikkialta Suomen talousalueilta oltava hyvin toimivat lentoyhteydet kansainvälisille markkinoille.
- Helsinki-Vantaan merkitys on tässä suhteessa suuri. Sen tarjoamat suorat kansainväliset yhteydet Aasiaan ja muualle maailmaan ovat yrityksille keskeisiä.
- Kaikkialta Suomesta pääsy Aasian markkinoille kymmenessä tunnissa joka päivä ja samanaikaisesti kaikille Euroopan talousalueille.

### Open Skies -periaatteesta pidettävä kiinni

- Helsingin lentoaseman kansainvälisen hub-aseman vahvistaminen ei ole ristiriidassa muiden keskeisten suomalaisten lentokenttien kehittämisen kanssa.
- Myös muiden lentokenttien palveltava kansainvälisiä yhteyksiä Open Skies -periaatteella kysynnän mukaan.

### Läsnäolo globaalissa maailmassa

- Globaalissa maailmassa olemme läsnä vain, jos lentoliikennejärjestelmämme toimii kokonaisuutena esitetyllä tavalla. Muutoin olemme kaukana markkinasta ja vaikeasti saavutettava. Sitä ei kilpailukykykymme yksinkertaisesti kestä.

Käytännössä läsnäolo Aasian markkinoilla tarkoittaa sitä, että jos tekee työpäivän Suomessa ja lentää sen jälkeen Aasiaan, aamulla on jo mahdollisuus olla myymässä, markkinoimassa ja neuvottelemassa tai johtamassa. Tämä merkitsee, että Suomi on läsnä Aasian markkinassa.

Suomi on läsnä myös Euroopassa. Vahva läsnäolo Euroopassa syntyy Aasian lentojen vaikutuksesta, koska aasialaiset matkustajat synnyttävän suuren jatko- ja liityntälentojen tarpeen Eurooppaan. Aasian liikenne kaksinkertaistaa kohteet ja frekvenssin Helsingistä Eurooppaan. Suomi on läsnä joka aamu, saman aamun suorilla lennoilla, kaikilla Euroopan talousalueilla, lähes kaikilta Suomen talousalueilta.

Aasian yhteydet vahvistavat myös yhteyksiemme kysyntää Pohjois-Amerikkaan.

Tämä voimakas läsnäolo perustuu tulevaisuudessakin siihen, että Aasian liikenne Helsingistä pysyy ja pärjää kilpailussa Keski-Euroopan hubien ja niiltä operoivien lentoyhtiöiden kanssa. Meillä Suomessa on tässä Keski-Eurooppaan nähden iso lisähaaste: kotimarkkina ei synnytä näitä Suomelle välttämättömiä yhteyksiä, ne ovat aasialaisten kauttakulkumatkustajien varassa. Eurooppalaisilla kilpailijoilla on kaikilla vahvat kotimarkkinat, jotka yksinkin riittävät synnyttämään niille suorat yhteydet Aasiaan.

Suomen talousalueet ovat läsnä Aasiassa ja Euroopassa ja saavutettavissa vain tunnin lisäajalla verrattuna Helsinkiin. Eli työpäivän jälkeen Suomen talousalueilta on mahdollisuus ehtiä sekä Helsinkiin että välittömästi Aasian koneeseen haluttuun suoraan kohteeseen ja aamulla olla perillä maailman isoimmassa markkinassa.

Vastaavasti Eurooppaan lähtevä voi lentää talousalueiltamme aamulennolla Helsinkiin ja samana aamuna olla perillä kaikilla Euroopan talousalueilla ja palata vielä samana iltana. Suomi ja Suomen alueet ovat siis nyt läsnä Aasiassa ja Euroopassa.

Esimerkki Suomen talousalueiden läsnäolosta: Kuopio tai Vaasa jne.  $1 + 9t =$  Aasiassa ja sama toiseen suuntaan. Tämä on ainutlaatuisen hyvä yhteys kansainvälisesti vertaillen. Kuvattu läsnäolo markkinassa toimii, kun Helsingissä on kilpailukykyinen hub ja kotipaikkaa pitävä hub-lentoyhtiö sekä toimivat yhteydet talousalueille. Lentoasemien kapasiteetti on lentoasemaverkolla kunnossa, mutta "lentoasemat eivät lennä", vaan ne luovat edellytykset yhteyksille ja palve-

lun laadulle ja kapasiteetille. Alueiden taloudellinen aktiviteetti luo kysynnän ja houkuttelee lentoliikenneoperaattorit.

Tärkeänä lähtökohtana kotimaan lentoasemaverkolla on, että verkolla pystytään vastaamaan normaalin säännöllisen reittiliikenteen kysyntään markkinoiden mukaisesti.

Kasvua tukevan strategian toteuttamisessa lentoasemien verkostoperiaate, jossa toteutuu EU-regulaation hyväksymällä tavalla ristiinsubventointi, on toistaiseksi toimivin ratkaisu. Elinkeinoelämän järjestöt ovat kuitenkin tuoneet yhdessä esille, että samalla tulee hakea kehittäen tai täydentäen uusia toimintamalleja alueellisilla lentoasemilla. Toimintamallit voisivat liittyä markkinointiin, rahoitukseen, omistajuuteen ja erityyppiseen yhteistoimintaan.

Lentoyhteys talousalueelta ei kuitenkaan aina ole välttämätön saavutettavuuden kannalta, edellyttäen että alueelta on niin hyvät maaliikenneyhteydet Helsinki-Vantaalle, että ne voivat korvata markkinoilta poistuvan lentoyhteyden. Silloin voidaan kansainvälisestikin kommunikoida, että talousalueella on hyvin saavutettavalla maaliikenne-etäisyydellä suuri kansainvälinen lentoasema, Helsinki-Vantaa, kaikkine yhteyksineen. Tämä edellyttää että alueiden maaliikenneyhteydet Helsinki-Vantaalle ovat aidosti toimivat, riittävän nopeat ja palvelukykyiset.

Myös keskenään lähekkäisten pienehköjen lentoasemien osalta voidaan analysoida alueen yritysten kannalta parhaan liikennefrekvenssin ja yhteyksien tarjonta ja tehdä sen mukaisia valintoja. Vaikutusarvioinnit tulisi aina tehdä yritysten kilpailukyvyyn lähtökohdista markkinoiden ja saavutettavuuden mukaan, kun liikennetarjonnan muutoksia analysoidaan.

Alueellisia eurooppalaisia yhteyksiä on syntynyt mm. Tampereelle ja Turkuun ja länsirannikon lentoasemille. Tampereella alueellinen aktiviteetti on kasvattanut yhteyksien määrää. Näiden yhteyksien toimintaedellytykset ja vahvistuminen tulee taata seutukunnan kasvun ja kehityksen mukaisesti.

### **Äärimmäisen tärkeää, mutta kilpailtua ja haavoittuvaa**

Globaalin läsnäolomme haavoittuvuutta havainnollistaa tieto, että muuta yhtä pieneen kotimarkkinaaan perustuvaa merkittävää kansainvälistä hubia kuin Helsinki-Vantaa ei ole Euroopassa tai Aasiassa. Suomelle tämä hub on korvaamattoman tärkeä. Jos meillä ei olisi Helsinkiä kotipaikanaan käyttävää vahvaa lentoyhtiötä tai -yhtiöitä ja yhteyksiä talousalueille, olisimmekin tosi kaukana markkinasta. Maamme kilpailukykyedellytysten yksi keskeinen tukijalka olisi poikki.

München ja Frankfurt ovat keskeisimmät kilpailevat lentoliikennehubit Helsinki-Vantaalle. Ero on kuitenkin iso: Keski-Euroopassa kotimarkkinan suuruus riittää pitämään yllä hubia, sama koskee Lontoota, Pariisia ja Amsterdamia, varmastikin tulevaisuudessa Pietarin Pulkovoakin.

Kilpailevia hubeja käyttävien lentoyhtiöiden intressissä ei ole käyttää lisäksi Helsingin hubia, vaan ohjata ja keskittää liikennettä olemassa oleviin hubeihinsa ja niiden jatkoyhteyksiin. Sijaintimme muuttuisi periferiseksi, jos edellä kuvattu Aasia–Eurooppa-yhteys katkeaisi. Sitä taloutemme ei kestä.

# 4. INFRASTRUKTUURIN RAHOITUS

## Liikenteen rahoitus ja moderneja markkinanmukaisia toimintatapoja

*Infrakriteereitten mukaiseen tasoon on rahoitus olemassa valtion velkaantumatta eurookaan. Valtion on arvioitava ammattimaisesti omistustensa taseita ja kotiutettava pääomaa infrayhtiöistään ja kohdistettava se liikenteen infrastruktureihin. Valtion olisi myös myytävä ei-strategisia yhtiöomistuksia. Näin saatavaa rahoitusta on jo lyhyelläkin aikavälillä (1–2 v.) yhteensä noin miljardi euroa ja 2–5 vuodessa jopa 5 miljardia euroa.*

Ilman toimivaa ja kilpailukykyä luovaa liikenne-, viestintä- ja muuta infrastruktuuria yhteiskunta ei voi toimia. Infrastruktuurin palvelukyky ratkaisee osaltaan yritysten kasvun ja kehityksen edellytykset.

Siksi kilpailukykyimme kannalta on keskeisen tärkeää, että infrakriteereiden edellyttämä infrastruktuurin rahoitus voidaan aina järjestää niin, että se vahvistaa yhteiskunnan luomaa kilpailukykyä ja ettei infrastruktuurin kunnossa, palvelussa, kapasiteetissa ja laadussa ole rajoittavia puutteita.

Infrastruktuuria on hoidettava ja rahoitettava asiakaslähtöisesti. Tällä varmistetaan toisaalta yritysten kuljetukset ja toisaalta ihmisten sujuva liikkuminen työmatkoilla. Samalla toimiva infrastruktuuri palvelee yhteiskunnan päämääriä, eri toimintoja ja ihmisten vapaa-aikaa.

Infrastruktuurin rahoittaminen ei siten ole pois jostakin muusta tärkeästä, vaan se luo edellytyksiä kasvulle, kehitykselle ja hyvinvoinnille. Siksi se on myös sovitettavissa julkisen talouden tasapainon hakemiseen ja yleiseen talouspolitiikkaan.

### Infrastruktuurin rahoitusta tehostettava

- Olemassa olevan rahoituksen tehokkuutta lisättävä ja kohdentuminen varmistettava infrakriteereiden mukaisesti.
- Korjausvelkapanostukset tehtävä muualta leikaten, valtion taloutta hoitaen ja uusia rahoituslähteitä osoittaen.
- Tarvitaan 1,5 mrd euron korjauspanostus infrakriteereiden täyttämiseksi.

### Uusia rahoituslähteitä

- Valtion arvioitava ammattimaisesti omistustensa taseita ja kotiutettava laiskaa pääomaa erityisesti infrayhtiöistään ja kohdistettava raha infrastruktuuriin infrakriteerien mukaisesti.
- Ei-strategisia valtion yhtiöomistuksia muutettava kilpailukykyä tuottaviksi kannattaviksi sijoituksiksi infraan.

Infrastruktuuria on hoidettava ja rahoitettava *asiakkaalle, asiakaskysynnän* mukaan. Asiakaskysyntä muodostuu *yriytysten kuljetuksista* ja eritoten *viennistä*, sekä *ihmisten liikkumisesta, eritoten työmatkaliikenteestä*.

Infrapäätökset on suunnattava *kilpailukykyyn*, varmistamaan ja ylläpitämään sitä. *Tienpidon tehokkuutta on lisättävä kaikessa tienpidossa* markkinoiden mukaan, samallakin rahalla saa parempaa, oikeampaa, enemmän, nopeammin ja tehokkaammin.

*Tie- ja meriväylien on teollisuuden kilpailukykyyn vuoksi oltava maksuttomia* vientikuljetuksille ja logistiselle liikenteelle.

Infrastruktuurin kilpailukykyä tuova investointi on konkreettinen, pragmaattinen, heti vaikuttava *panostus tulevaisuuteen* ja samalla *vankka strateginen näkemys Suomen kehittämiseen*.

*Infrastruktuuri tarvitsee kunnan varmistamiseksi heti 1,5 Mrd Euron panoksen* ja 2–3 vuoden kuluessa toisen 0,5–1 Mrd euron tasopanoksen palvelukseen Suomen kilpailukykyä ja elinvoimaa, yritysten sijoittumista, pysymistä ja uusia investointeja.

*Infrapanostuksella täytetään infran palvelukriteerien mukaiset velvoitteet* varmoista vientikuljetuksista aikataulussaan satamiin joka päivä, ympäri vuoden; viennin varmuus on välttämätöntä Suomelle. Infrapanostuksella varmistetaan myös mm. esitetyt *strategiset sijoitukset* Länsi-Suomen (VT 8) ja Itä-Suomen (VT 5) valtasuonien vaikutusalueiden laaja-alaisten kilpailukykyvaikutusten synnyttämiseen pikaisesti.

### ***Infrasta huolehdittava kuin yrityksestä***

Infrasta on huolehdittava kuin kotitaloudesta tai yrityksestä. Infrastruktuurin tase ja rahoitus on oltava kunnossa – muuten tulevaisuuden korjauskustannukset muodostuvat moninkertaisiksi ja välttämättömän kilpailukykyvaikutus jää saavuttamatta.

Infrarahoitus on mahdollista kun valtiontalous tasapainotetaan ja tehdään näin mahdolliseksi *välttämättömät painotukset tulevaisuuteen, kilpailukykyyn ja kasvuun*.

*Tässä raportissa esitetään myös, miten rahoitus voidaan järjestää liikennesektorin sisällä ilman valtion lisävelkaa oikealla tavalla rakenteita kehittämällä ja laiskaa pääomaa taseista infra-*

*struktuurin rahoittamiseen osoittamalla. Pidämme tärkeänä, että liikenneohjelma rakennetaan osana valtiontalouden tervehdyttämistä.*

Myös valtion *yhtiöomistussalkku* Solidiumissa (ei strategisista syistä omistettavat yhtiöt) *voidaan allokoida uudelleen* sijoituslähtökohdista vähätuottoisista, ei-strategisista sijoituksista markkinoiden mukaan myös panostuksiin *infrastruktuuriin*. Liikkumavara on suuri.

Esimerkki muulta sektorilta: Kun sosiaali- ja terveysalan rakenneuudistus toteutetaan parhaalla mahdollisella tavalla sekä julkista että yksityistä rakennetta valinnanvapaudella haastaen, siitä saadaan kansalaisille paremmat ja vaikuttavammat ja nopeammin toteutuvat palvelut. Samat palvelut voidaan tuottaa 10–20 % aikaisempaa edullisemmin. Tämä toteutuu luonnostaan tehokkaammassa toimintavassa. Resursseja vapautuu paitsi sosiaali- ja terveysalan kehittämiseen ja uusiin palveluihin, myös vaikkapa yhteiskunnan velanmaksuun ja samalla uusien edellytysten luomiseen kasvulle ja kehitykselle. Jo 10 %:n tehostus SOTEN suuressa volymissä merkitsee vuositason noin 1,6 Mrd euroa. Vastaavasti 20 %:n kustannustehokkuuden paraneminen tuottaa uudelleen allokoitavaa säästöä 3,2 Mrd euroa.

Esimerkki antaa yleisesti kuvan vuositason käyttämättömistä mahdollisuuksistamme. Aiemmin käyttämättömät mahdollisuudet antavat meille nyt vaikeassa taloustilanteessa uutta potentiaalia. *Juuri hyvinvointiyhteiskuntaa tukevilla oikeilla rakenteellisilla ja kilpailua lisäävillä tuotantoratkaisuilla on saavutettavissa merkittävät säästöt ja rahoituksen uudelleen kohdentamisen mahdollisuudet ja edellytykset.*



# 5. MARKKINANMUKAISUUTTA JA TASEET TOIMIMAAN

*Liikenteen alueella on lukuisia kysymyksiä, joita on perusteltua mieltiä markkinanmukaisuuden kannalta. Eräät kysymykset liittyvät myös valtion omistukseen liikennesektoria ja omistamisen periaatteisiin, hallintotapaan (Corporate Governance) ja omistusten tulevaisuuteen.*

## 5.1. Yhtiöiden yhteiset hallintokoodit

Asiakkaiden ja muiden yritysten kannalta on luonnollista edellyttää, että valtio seuraa omistuspolitiikassaan myös liikenteen alueella selkeitä markkinanmukaisia liiketoiminnan Corporate Governance -periaatteita ja noudattaa yhtiökohteisesti joko listattujen tai listaamattomien yhtiöiden hallintokoodia.

Hyvä liiketoiminnallinen toimintatapa merkitsee mm. sitä, että valtion omistaman liiketoiminnan tulee olla kilpailuoikeudellisesti neutraalia. Valtion omistusten ei tule saada parempaa tai huonompaa asemaa markkinoilla kuin muiden yritysten.

Valtion liiketoiminnalle ei myöskään tule antaa ilman aivan erityistä hyväksyttävää syytä monopolioikeuksia, eikä määräävää markkina-asemaa tai sitä vastaavaa tosiasiallista asemaa saatikka pitää yllä tilannetta, jossa markkina-asema johtaisi markkinoiden vääristymiseen. Saman säännön tule päteä kunnallisesti omistetussa liiketoiminnassa.

Valtion omistamien yhtiöiden liiketoiminnan tulee olla läpinäkyvä ja toimintapolitiikan seuranta normaaleja liiketoimintaperiaatteita. Valtion omistama liiketoiminta ei myöskään saa aiheuttaa tosiasiallisia markkinahäiriöitä, markkinaperiaatteiden toimimattomuutta. Valtionyhtiöiden tulee olla samaan tapaan kapitalisoituja kuin yksityisesti omistettujen yritysten eikä valtionyhtiöillä tule olla ylisuuria taseita.

Periaatetasolla näin onkin selkeästi ohjeistettu valtioneuvoston ja talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksin. Markkinoilla kuitenkin tunnustetaan, että edellä esitettyjen periaatteiden toteutumisessa on Suomessa puutteita. Ongelma on varsin hankala, koska valtio on suuri liiketoiminnallinen omistaja ja toimija liikenteessä ja logistiikassa.

### Markkinanmukaisuutta ja toimivia taseita

- Normaalia Corporate Governancea noudatettava tarkoin valtionyhtiöissä.
- Kilpailuoikeudellinen neutraaliteetti tärkeää.
- Ohjaus tehtävä taseella ja laiskan pääoman tuloutettava.
- Liiketoiminnan oltava läpinäkyvä.
- Sama koskee kuntia.

## 5.2. Rautatieliikenteen markkinakysymyksiä

### *Tuotto, tase, osinko ja omavaraisuus*

Valtion omistuksille pitää odottaa myös normaalia tuottoa ja valtion tulee edellyttää omistuksiltaan normaalia, markkinoiden mukaista osinkoa.

Markkinaperiaatteiden noudattaminen kilpailun kannalta neutraalisti edellyttää, että esimerkiksi valtionyhtiöiden taserakennetta ei tule muodostaa markkinoista poikkeavasti ylivahvaksi, vaan taserakenne tulee olla verrannollinen yksityisiin yrityksiin ja niiden toimintaedellytyksiin. Ylivahva tase on helposti korjattavissa omistajan toimin ylimääräisellä osingolla.

Analysoitaessa ja vertailtaessa valtionyhtiöiden liiketoimintaa ja taserakenteita sekä tunnusluku- ja yksityisiin yrityksiin liikenteen alueella voidaan perustellusti kysyä, onko esimerkiksi VR-Yhtymä Oy:n omavaraisuusaste, 84 %, selvästi liian vahva, suorastaan ylivoimainen muuhun ja yksityisesti omistettuun kuljetustoimialaan nähden ja mitä vaikutuksia sillä on. Tyypilliset suomalaiset omavaraisuusasteet ovat vahvimmillaankin vain 30–40 %:n vaiheilla ja esimerkiksi Ruotsissa yhtiöittämisen myötä valtion rautatieyhtiön SJ:n omavaraisuusaste asetettiin aivan olennaisesti alemmaksi. SJ:n sekä konsernin tavaraliikenneyhtiön Green Cargon osalta omavaraisuusasteet ovat haarukassa 30–50 %.

Tasetarkastelu avaa infran rahoituksen kannalta mielenkiintoisen näkymän. Taserakenteen analyysi kertoo, että VR:n taseen normalisoiminen merkitsisi valtiolle mahdollisuutta arvioida ja harvita jopa 400–500 miljoonaa euroa ylimääräistä osinkoa silti edelleen noin 50 %:n vahvuinen, kuvattujen markkinoiden vahvin omavaraisuusaste säilyttäen. Osinko voidaan luonnollisesti ottaa myös useammassa erässä.

Kun infran rahoituksesta on huutava pula, tämä taseratkaisu, joka olisi omistajan, valtion, modernia taseella johtamista, voitaisiin luontevasti korvamerkitä liikenneinfrastruktuuriin kuten rautatieinfrastruktuurin rahoittamiseen. Se merkitsisi ikään kuin laiskan rahan saamista aktiiviseksi ja akuuttiin tarpeeseen, selkeän tuottovaatimuksen mukaisesti ja perusteltuihin infrastruktuuriinvestointeihin. Näitä voisivat olla esimerkiksi teollisuudelle tärkeiden rataosuuksien palvelun varmistaminen kuten Luumäki–Imatra tai Luumäki–Vainikkala ja Äänekosken bioenergiainves-

toinnin edellyttämien investointien rahoittaminen.

Rahan uusi allokointi oikeisiin tuottaviin hankkeisiin näkyisi yritysten ja koko kansantalouden kasvussa ja tuloksessa ja tuottaisi tätä kautta tavoiteltua lisäarvoa. Uudelleen allokointi voidaan mitoittaa niin, ettei se vaikuta VR:n tulevaisuuden investointien rahoittamiseen normaalein liiketoimintaperiaattein.

### *Markkinan aito avaaminen tavaraliikenteessä*

Rautatieliikenteen markkinakehitykseen liittyy kilpailu rautatiekuljetuksina tapahtuvassa tavaraliikenteessä. Nyt ainoa toimija raideliikenteessä on VR Cargo, vaikka sillä ei enää olekaan oikeudellista yksinoikeutta tavaraliikenteeseen kiskoilla. Ongelmana kuitenkin on, että markkinoille pääsy on nykyisen markkinarakenteen, kaluston kalleuden ja regulaation kannalta niin haasteellista, että muita toimijoita ei yrityksistä huolimatta ole syntynyt markkinaan. Raidelevyiden vuoksi niin vetureiden kuin vaunukalustonkin ostaminen eurooppalaisilta markkinoilta on uusille toimijoille taloudellisesti erityisen haasteellista, koska sarjat eivät voi olla isoja. Suomessa vain VR:llä on tarvittavaa kalustoa.

Rautatiekuljetuksissa ainoana toimijana VR-konserni joko tarjoaa tai ei tarjoa erilaisia kuljetuspalveluita. Aitoa hintakilpailua ei ole syntynyt kiskoilla tapahtuviin raskaisiin kuljetuksiin. Suurimmat asiakkaat ovat tyytyväisempiä kuin keskiuuret, joille ei ole kysyntää tyydyttävää tarjontaa VR:n strukturoidessa liiketoiminnan tarjontaansa yhä suurempiin yksiköihin.

Voidaankin kysyä, olisiko mahdollista käyttää esimerkiksi Ruotsin mallia hyvänä esimerkkinä hallittuun ja yrityksiä palvelemaan markkinoiden avaamiseen. Ruotsin rautatieyhtiö SJ:n tytäryhtiöllä Green Cargolla on useita kilpailijoita keskeisillä liikenneväleillä ja kilpailu on lisännyt tavarakuljetuksia rautateillä logistiikan kokonaisuuden kehittyessä. Jos kilpailu toimii Ruotsissa, miksi se ei olisi mahdollinen Suomessa? Tämä olisi erityisen hyödyllistä markkinan kannalta senkin vuoksi, että VR ei katso kustannusrakenteellaan mahdolliseksi tuottaa kaikkia niitä liikennepalveluita, joista yrityksillä olisi kysyntää. Miksi sille markkinalle ei voisi syntyä uusia toimijoita? Kilpailu henkilöliikenteessäkin on lykätty pitkälle tulevaisuuteen.

Olisi positiivista, että kilpailu kehittäisi niin nykyisen toimijan VR Cargon liiketoimintaa kuin toisi markkinalle uusia kuljetustoimijoita asiakkaiden tarpeisiin ja laajentaisi palvelukonsepteja asiakkaille, lisäksi rautatiekuljetuksia pitkien etäisyyksien maassa ja toisi asiakkaan kannalta tarpeellista hintavertailua. Pääkaupunkiseudun henkilöliikenteen kalustoratkaisut voisivat mahdollistaa kilpailun avaamisen.

#### **Valtio rakentajana**

Rautatietoimialan osalta voidaan myös kysyä, tulisiko väylien rakennus- ja kunnossapidossa toimiva VR-Track Oy muodostaa VR-konsernista omaksi erilliseksi valtion omistamaksi konsernikseen. Erillisyyden ja itsenäisyyden vahvistaisivat VR-Trackin kehittämistä ja toimialaosaamista. Tulevaisuudessa syntyisi mahdollisuuksia myös toimialajärjestelyihin.

Kaikkialla Euroopassa radan rakentaminen ja kunnossapito on rautatieliikennettä liiketoimintanaan harjoittavasta yhtiöstä erillistä liiketoimintaa.

Suotuisa kehitys voisi johtaa valtion kannalta positiiviseen arvomuodostukseen. Valtio voisi samalla myös tilaajana olla luomassa tehokkaammin kilpailevaa maanrakennustoimialaa.

Toimialan kehittyessä myönteisesti valtio voisi tulevaisuudessa irrottaa tästäkin sijoituksestaan myös tarpeellista rahoitusta infrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitoon.

Ratkaisu lisäisi myös koko VR-konsernin läpinäkyvyyttä markkinassa ja keskittymistä ydintoimialaansa yleisen eurooppalaisen mallin mukaisesti.

### **Markkinanmukaisuutta rautatieliikenteeseen**

- Normaali tuotto ja osinko.
- Taserakenteen ja omavaraisuusasteen analyysi.
- Tavaraliikenteessä saatava aikaan kilpailua – Ruotsissakin mahdollista!
- VR Track muutettava omaksi valtionyhtiökseen.
  - Erillisyyden ja itsenäisyyden vahvistaisivat kehittämistä ja toimialaosaamista sekä läpinäkyvyyttä.
  - Markkina-arvoa, toimialajärjestelyjen mahdollisuuksia sekä tuottoja valtiolle.

### **5.3. Merenkulku ja satamien kehittäminen ja määrä**

Meillä on vientimme kannalta välttämätön ja hyvin toimiva satamaverkosto, joka kattaa koko rannikon. Satamapalvelu ja infrastruktuuri on korkeatasoista, pääosin modernia ja vastaa asiakkaiden tarpeisiin.

Samalla tiedetään, että satamia ja satamakapasiteettia on moninkertaisesti yli kysynnän ja transi- tokuljetustenkin tuomien mahdollisuuksien. Samoin eräät kustannustekijät ovat eri toimialoihin verrattuna hyvinkin korkeita. Ahtaus on vientiin liittyvänä avainasiana työvoimakustannuksiltaan hyvin kallis.

Tärkeä mahdollisuus lisätä satamakapasiteetin liiketoiminnallista käyttöä ja satamien kannattavuutta on selkeän fokuksen asettaminen myös transitoliikenteelle. Esimerkiksi Baltian maiden satamien transitoliikenne on moninkertainen

verrattuna Suomen satamiin, vaikka meillä olisi kapasiteettia, hyvää laatua ja tarvittavaa teknologiaa sekä hyvän rautatieyhteydet. Vaadittu väylämaksun poisto on yksi keskeinen transitoliikenteen kilpailukykyedellytyksiä edistävä toimenpide.

Kun kaupunkien omistamat satamat EU-regulaation myötä meneillään olevassa prosessissa muuttuvat osakeyhtiöiksi, avaa se niiden talouden aiempaa läpinäkyvämmäksi. Näin voidaan tarkastella satamien aitoa tulosta, rahoitusasemaa, taserakennetta, sitoutunutta pääomaa ja erilaisia tunnuslukuja. Tämä antaa kunnille myös mahdollisuuden miettiä omistustensa kehittämistä tai uudelleenjärjestelyä, mikä voi johtaa satamarakenteen luontaiseen kehittymiseen. Näin vapautuisi myös kunnille varoja infraratkaisuihin.

Yksi yhtiöitymisen tuoma mahdollisuus lisätä tehokkuutta on satamien luonnollinen konso-lidaatio: Läheiset ja eri tuotteisiin erikoistuneet satamat fuusioituvat tai muodostavat yhteisen osakeyhtiökonsernin. Toimiva esimerkki tästä on HaminaKotkan satama ja sen tuoma kehitys. Myös Vaasan satama ja Ruotsin Uumajan satama ovat sopineet yhdistymisestä. Vastaavia liiketoiminnallisia mahdollisuuksia on analysoitavissa useita.

Satamarakenteen muutoksessa tulisi varmistaa markkinoiden toimivuus, hintakilpailukyky ja satamien kehittäminen. Keskittymiskehitys vahvimpiin ja investointikykyisimpiin satamiin mahdollistaa asiakkaitten kannalta jatkuvasti kehittyvän palvelun ja samalla kilpailukykyisen hinnan. Vientikilpailukykyimme kehittyminen vaatii kehitystä myös satamien määrässä ja liiketoiminnallisessa rakenteessa.

### **Jäänmurto ja luotsaus**

Jäänmurto on keskeinen osa infrastruktuuriamme. Jäänmurto on Suomessa kallista verrattuna esimerkiksi Ruotsiin. Tämä ei kuitenkaan johdu erilaisista jääolosuhteista vaan eroista toimialan kustannustehokkuudessa ja osin myös maksu- ja verorakenteesta.

Jäänmurron tulevaisuuden strategiat tulisi selvittää kilpailukykyyn suhteen. Samalla olisi selkiinnettävä Suomessa teollisuuden kuljetuksia palvelevan murtajakapasiteetin uusiminen ja toisaalta jäänmurtotoimintaan liittyvät vientikysymykset esimerkiksi arktisilla alueilla.

Kilpailua luotsauksessa on syytä edistää. Luotsauksen maksujen määräytyminen luotsattavan matkan mukaan voi ohjata pitämään luotsausmatkat liian pitkinä.

Kun monopoliasemassa oleva yhtiö hinnoittelee palvelunsa, eivät markkinat pääse haastamaan tehokkuutta.

## **Meriliikenteen ja -väylien merkitys Suomen kilpailukyvyllä poikkeuksellisen suuri**

- Merenkulku on normaalia liiketoimintaa.
  - Kilpailukykyä häiritsevät väylämaksut poistettava, samoin turhat tuet.
  - Transitoliikenteen kasvun merkitys tunnistettava.
- Isoihin satamiin säilytettävä 12 m:n väylä.
- Läpinäkyvyyttä satamiin yhtiöittämisellä.
- Satamayhtiöt voivat konsolidoitua, 3–4 yhteen.
- Kuntien harkittava satamien omistamista, rahaa infraan.
  - Toimialalle lisää yksityistä omistusta ja pääomaa.
- Jäänmurtoon ja luotsaukseen markkinaehtoista kustannustehokkuutta.

### **5.4. Infrayhtiöidenkin omistus pohjan laajentamista selvitettävä**

Valtio omistaa useita yhtiöitä infrastruktuuri- ja kuljetusalalla. Niihin liittyviä markkinaongelmia on käsitelty tässäkin raportissa.

Myös omistus pohjan laajentamismahdollisuuden sisältäviä kehityspolkuja tulisi arvioida. Tässä kuvataan lyhyesti yksi esimerkki tulevaisuudessa harkittavaksi.

Valtio omistaa 100 %:sti lentoasemia hallitsevan Finavia Oyj:n osakkeet. Perinteisen ajattelun mukaan näin olisi pysyvästi. Kuitenkin voidaan

perustellusti kysyä, saavatko asiakkaat Finavian tuottamat palvelut vielä paremmin ja tehokkaammin tuotettuna, jos yhtiö olisikin osaksi yksityisesti omistettu, mutta valtioneemmistöinen. Kysymys ei ole millään tavoin ideologinen vaan käytännöllinen ja pragmaattinen.

Yksityinen omistusosuus Finavia Oyj:ssä esimerkiksi 49 %:n osuuteen saakka, eli valtioneemmistön säilyttäen, toisi valtiolle mahdollisuuden saada markkinoilta alalle alle puolesta omistuksesta ainakin 0,5 Mrd Euroa. Yhtiön kannalta omistus pohjan laajentaminen merkittäisi myös positiivista markkinanmukaisuuden korostumista yhtiön johtamisessa, normaalin hallintokoodin

mukaista Corporate Governancea sekä valtiolle mahdollisuutta sijoittaa saatua rahaa infrastruktuuriin ja kilpailukykyyn.

Ehkä positiivisin tapa olisi Finavian omistuspohjan laajentaminen listautumismyynnillä (IPO). Finavian kokoinen yhtiö pörssissä toisi virkistymistä pörssiin ja toimisi samalla rohkaisevana esimerkkinä.

Paitsi suomalaiset ja kansainväliset institutionaaliset sijoittajat, kuten eläkeyhtiöt myös retail-sijoittajat eli kotitaloudet voisivat kiinnostua Finavian osakkeiden sijoitusmahdollisuudesta.

Henkilöstölle ja kotitaloussijoittajille voitaisiin tarjota osakkeenmerkintää esim. 10 %:n alennuksella ja varmistaa tähän tarkoitukseen riittävä osakeallokatio.

Kaikki tämä voisi osaltaan vahvistaa Finavian kykyä pitää yllä sekä Helsinki-Vantaan hubia että Suomen talousalueiden muuta lentoasemaverkkoa.

Finavian strategiaa olisi selkeytettävä ja sen kuvaus investointikohteena olisi kirkastettava, mikä osaltaan vahvistaisi myös Finaviaa markkinatoimijana ja palvelujen tuottajana asiakaslähtöisesti.

Arvioidut järjestelymahdollisuudet tulisivatkin analysoida, valmistella ja strukturoida valtioneuvoston kanslian omistaja-ohjausosastolla, jonne esim. Finavian osakkeet tulisi välittömästi siirtää, jotta markkinaohjautuvuuteen ja markkinaoperaatioon liittyvät analysoinnit ja arvioinnit voitaisiin valmistella ammattimaisella osaamisella sekä liikenne- ja viestintäministeriön regulaatiosta riippumattomasti. Nykyjärjestely regulaatiosta ja omistamisesta samassa ministeriössä ei vastaa eurooppalaisen Corporate Governancen perusteita.

### **Yhtiöiden omistuspohjan laajentamista selvitettävä**

- Lisätuloja infran rahoittamiseen voidaan saada tulevaisuudessa myös infrastruktuuriyhtiöiden osakkeita myymällä, osake-enemmistöä luopumatta.
- Pörssiin listautumismyynnissä uudet yhtiöt olisivat piristävä esimerkki muillekin.
- Edellyttää kaikkien valtion omistamien yhtiöiden siirtämistä valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston ammattiohjaukseen ja hyvää valmistelua.
- Edistäisi suomalaista sijoittamista.
- Toimenpide vahvistaisi "valtionyhtiöitä" normaaleina markkinatoimijoina ja niiden kykyä vastata tulevaisuuden haasteisiin.
- Infrastruktuuri ei muuta muihin maihin, mutta saataisiin rahoitusta Suomeen.

# 6. SUOMI NOUSUUN OIKEILLA LIKENNERATKAISUILLA

## Pitkäjänteisyyttä liikenteen päätöksentekoon ja oikeita kilpailukykyhankkeita

Keskeiset liikenteen strategiset ja hankeasiat tulisi ratkaista valtioneuvoston yleisistunnossa ja valmisteltava talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Päätöksentekoon tulee ottaa pitkä ajanjakso, joka ei rajaudu budjettivuoteen eikä hallituskauten.

Liikennepoliittinen päätöksenteko olisi valtioneuvostossa kytkettävä osaksi elinkeino- ja maankäyttöasioita sekä talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksia. Kapean sektorihallinnon aika on ohi.

Liikennepoliitikassa ei tule päättää toteutettavaksi asioita, joiden tavoite kilpailukykyvaikutusten osalta ei ole selvä, joita ei ole riittävästi suunniteltu, arvioitu tai vertailtu eikä kustannuksia laskettu. Näin vältetään hukkaamasta resursseja, joita kipeästi tarvitaan valittaviin tärkeisiin kilpailukykyhankkeisiin.

Liikennepoliittista päätöksentekoa haittaa oleellisesti rahoituspäätösten rajautuminen budjettivuosiin, vaikka hallituskausikin on useimmiten liian lyhyt arviointijakso. Kilpailukykyä tuovien liikenteen kysyntään liittyvien asiakastavoitteiden toteutuminen jää helposti yksittäisten, osin sirpaleisten päätösten sijaan taka-alalle.

Päätösten viipyminen vaikuttaa asiakkaiden ratkaisuihin kuten teollisuuden pysymiseen tai investointipäätöksiin talousalueilla. Ilman riittävää ja sitovaa tietoa tulevaisuuden kuljetusketjujen varmuudesta, nopeudesta ja häiriöttömyydestä on vaikea tehdä ratkaisuja. Uhkana on yritysten siirtyminen varmemmille markkinoille ja tulevaisuuden investointien suuntaaminen muualle kuin Suomeen.

### Pitkäjänteisyyttä liikenteen päätöksentekoon

- Keskeiset liikenteen strategiat ja hankeasiat tulisi ratkaista valtioneuvoston yleisistunnossa ja valmistella talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa.
- Päätöksentekoon tulee ottaa pitkä ajanjakso, joka ei rajaudu budjettivuoteen eikä hallituskauten.
- Liikennepoliittinen päätöksenteko kytkettävä osaksi elinkeino- ja maankäyttöasioita.
- Kapean sektorihallinnon aika on ohi.

### Oikeita kilpailukykyhankkeita

- Liikennepoliitikassa ei tule päättää toteutettavaksi asioita, joiden tavoite kilpailukykyvaikutusten osalta ei ole selvä, joita ei ole riittävästi suunniteltu, arvioitu tai vertailtu eikä kustannuksia laskettu.
- Näin vältetään hukkaamasta resursseja, joita kipeästi tarvitaan valittaviin tärkeisiin kilpailukykyhankkeisiin.

Päätöksentekoa on uudistettava ja tulevaisuutta on vahvistettava seuraavin ratkaisuin:

- a. Liikenne- ja viestintäministeriön sektoroitunut organisaatio liitettävä valtioneuvostonrakennemuutoksessa osaksi elinkeinopoliittista että maankäyttöön liittyvää päätöksentekoa.
- b. Liikennepolitiikan keskeiset linjat on käsiteltävä osana koko Suomen kilpailukykykysymyksiä valtioneuvoston yleisistunnossa ja valmistavasti hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Myös valtioneuvoston (pääministerin) kanslian roolia voidaan vahvistaa koordinaatiossa.
- c. Budjettikäytäntöjä ja tarvittaessa lainsäädäntöä on uudistettava siten, että yhteiskunnan kilpailukyvyn kannalta keskeiset infrastruktuurihankkeet – kuten infrakriteerien mukaiset hankkeet – voidaan toteuttaa ja rahoittaa riittävän nopeasti, tehokkaasti ja varmasti niiden kilpailukykyvaikutusten saavuttamiseksi.
- d. Liikenneviraston rakenteita voidaan tarkastella ja uudistaa tulevaisuuteen tähtäävistä lähtökohdista ja kohdentaa resursseja oleellisesti uudella tavalla.
- e. Ely-keskuksien uudistamisessa tulee liikennettä koskevaa valmistelua voida ohjata edellä olevien periaatteiden mukaisesti.

Liikenteen oikeat ratkaisut ovat osa välttämätöntä kilpailukykyämme vahvistamista.

Tässä raportissa esitetyt pragmaattiset toimet voidaan osoitetuilla rahoitusratkaisuilla toteuttaa nopeasti ja kokonaan ilman valtion uutta velkaa.

Toimiva liikennejärjestelmä ja -infrastruktuuri ovat keskeisiä lähivuosien tulevaisuusratkaisuja. Odotamme niitä hallituskaudelta 2015–2018.

### **Suomi nousee oikeilla liikenneratkaistuilla**

- Liikenteen oikeat ratkaisut ja kilpailuasemastamme kiinni pitäminen ovat Suomelle ja sen alueille kriittisiä menestystekijöitä!

## LIITE

### KAUPPAKAMARIEN YHTEISESTI VUONNA 2011 HYVÄKSYMÄ LIIKENNEVERKKO

Kauppakamariryhmä

2.3.2011

#### Suomi tarvitsee vetävät väylät!

Yritysten kilpailukyvyn vahvistaminen ja toimintaedellytysten turvaaminen valtakunnallisesti edellyttää tehokkaita liikenneyhteyksiä . Toimivat liikenne- ja kuljetusyhteydet ovat elinehto alueiden saavutettavuuden kannalta. Ne turvaavat alueiden elinkelpoisuuden eri puolilla Suomea. Keskeiset satamat, lentoasemat ja rajanylityspaikat muodostavat solmupisteitä vesiväyliin, teiden ja rautateiden verkossa sekä toimivat siltana kansainvälisille markkinoille.

Seuraavassa esitämme kauppakamariryhmän näkemyksen elinkeinoelämälle tärkeimmistä valtakunnallisista liikenneverkoista.

Kauppakamarien näkemyksen mukaan valtakunnallisesti tärkeimpien liikenneväylien määrittelyssä runkoverkot on hyödyllinen, mutta ei ainoa apuväline. Ne muodostavat väylästä puun rungon, johon oksat kiinnittyvät.

#### Mitä runkoverkolla tavoitellaan?

1. Yhteyksien pitkäjänteinen kehittäminen  
Runkoverkkoa tarvitaan pitkäjänteiseen liikennejärjestelmäsunnitteluun keskeisille kaukoyhteyksille.
2. Ennakoitavat, tehokkaat ja turvalliset kuljetusketjut  
Runkoverkolla varmistetaan liikkumis- ja kuljetusolosuhteet keskeisillä väylillä, mikä edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden saavutettavuutta sekä parantaa turvallisuutta.
3. Yhtenäinen korkea palvelutaso  
Runkoverkko merkitsee korkeaa palvelutasoa kaukoliikenteelle ja tehokasta kaupunkiseutujen linkittymistä.
4. Liikenneinfran ja maankäytön suunnittelun tehostuminen  
Runkoväylillä tehostetaan tähän asti ongelmallisen liikenneinfrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun keskinäistä tehokkuutta ja vähennetään paineita näiden välillä.

#### Kannattaako runkoverkkoon kuulumista havitella?

- Runkoverkko ei ole itsetarkoitus, eikä edes paras ratkaisu kaikille väylille. Se merkitsee esimerkiksi maankäyttörajoituksia liittymätiheyden suhteen.
- Koska runkoverkko on tarkoitettu pitkämatkaiselle liikenteelle, se merkitsee paikallisen liikenteen ohjaimista muille väylille.
- Monilla alueilla runkoverkkoväylää tärkeämpää on tavoitella kuulumista elinkeinoelämälle tärkeisiin valtakunnallisiin väyliin tai tavoitella hyviä yhteyksiä runkoverkkoon.



## Mihin runkoverkkoa ei käytetä?

- Runkoverkolla ei ole vaikutusta väylien kunnossapidon tason määrittelyyn. Asiakas- ja käyttäjätarpeet vaikuttavat kunnossapidon tasoon. Hyvä talvihoito ja muu kunnossapito (esim. päällyste) takaavat sopivan palvelutason.
- Runkoverkolla ei ole vaikutusta nopeusrajoituspäätöksiin muilla väylillä. Väylien nopeustasoon vaikuttaa liikenneturvallisuuksiltaan ja paikalliset liikenneolosuhteet.
- Runkoverkkoon kuulumisen ei itsessään ole peruste kehittämisinvestoinneille vaan päätökset tulee edelleen tehdä todellisten tarpeiden ja h/k-laskelmien mukaisesti. Väylähankkeiden kiireellisysharkinta on runkoverkkomäärittelystä huolimatta hallituksen ja eduskunnan tehtävä normaalin talousarviokäsittelyn yhteydessä.
- Esimerkiksi kaivosteollisuuden tarvitsemat kuljetusreitit voidaan toteuttaa siitä huolimatta, että ne eivät ole runkoverkossa tai tämän hetken tärkeimpien valtakunnallisten väylien luettelossa. Samoin maan rajojen takana olevien investointien vaikutus voidaan ja tulee ottaa huomioon.

## Runkoverkon laajuus ja palvelutaso

**Tieliikenteen** runkoverkko (3 140 km) yhdistää suurimmat keskuksat ja palvelee läpäisykykyä ja kansainvälisiä yhteyksiä. Kaikki maakuntakeskukset kuuluvat verkkoon. Verkko palvelee ensisijaisesti pitkämatkaista liikennettä. Runkotieverkolla tavoitellaan yhtenäistä ja hyvää palvelutasoa sekä hyvää turvallisuustilannetta. Nopeusrajoitus on pääosin 80-100 kilometriä tunnissa. Runkoteiden kehittyminen tavoitellusti edellyttää maankäytön ja liikennesuunnittelun nykyistä tehokkaampaa yhteistyötä.

**Junaliikenteen** runkoverkko (2 960 km) koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista ja kansainvälistä merkitystä. Henkilöliikenteen runkoverkkoon (1 600 km) kuuluvat liikenteellisesti tärkeät nopeat radat Helsingin ja muiden suurimpien kaupunkien välillä. Nopeustavoite on vähintään 160 kilometriä tunnissa. Tavaraliikenteen runkoverkko (2 770 km) perustuu tavaraliikenteen määrään ja elinkeinoelämän ja raskaiden kuljetusten tarpeisiin. Tavaraliikenteen radoilla akselipainoissa pyritään 25 tonnin painoon ja lisäksi riittävään nopeuteen 80–100 km/h, jotta välityskyky mahdollistaa myös henkilöliikenteen samalla radalla. Kapasiteetin varmistamiseksi runkoradoilla olisi tulevaisuudessa oltava kaksoisraiteet niillä rataosilla, jotka kuuluvat sekä nopean henkilöliikenteen että raskaan tavaraliikenteen ratoihin.

**Kauppamerenkulun pääväylät ja sisävesillä Saimaan syväväylät** muodostavat vesiliikenteen keskeisen väylästä (2 920 km). Laivaliikenteen tehokkuutta parantaa väylien riittävä syvyys aluskoon/lastikoon mukaan. Väylän kulkusyvyys yli 10 metriä tarjoaa hyvää palvelutasoa.

**Lentoliikenne** tarjoaa yhteydet Suomesta maailmalle. Kotimaiset lentoyhteydet palvelevat maan sisäisen liikenteen lisäksi liityntäyhteyksinä kansainvälisille lennoille. Lentoasemaverkko on liikennemääriin nähden kattava, joten priorisointia on tarpeen tehdä sellaisilla yhteysväleillä, joilla junaliikenne tarjoaa alle kolmen tunnin yhteyden Helsinkiin. Matkojen ja kuljetusten toimivuus nyt ja tulevaisuudessa saavutetaan eri liikennemuotojen yhteistyöllä. Keskeisten yhteyksien määrittelyllä varmistetaan maaliikenteen runkoverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen. Kalleimmat väylänpidon kehittämistoimet on tarpeen toteuttaa keskeisillä yhteyksillä, jotta väylänpidon resursseja on käytettävissä myös muun verkon tarpeisiin.

## Runkoverkon nykytila

Tieliikenteessä runkotieverkosta noin 1000 tiekilometriä on hyvässä palvelutasossa ja noin 500 tiekilometrillä tarvitaan vain vähäisiä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen. Palvelutasossa on puutteita turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen kannalta noin 1 500 tiekilometrillä. Näillä osuuksilla tarvitaan kehittämistoimia, jotta liikkuminen ja kuljettaminen myös tulevaisuudessa ovat turvallista ja toimivaa. Runkotieverkolla 100km/h nopeusrajoitus on 75 % tiepituudesta.

**Junaliikenteessä** runkoradoista noin 80 % on yksiraiteisia ja se aiheuttaa rajoitteita välityskyvyille ja liikennöinnin joustavuudelle. Henkilöliikennoradoista noin 45 % mahdollistaa vähintään 160 km/h ja palvelutaso on hyvä. Muun runkoverkon osalta nopeustason nostoa rajoittaa tasoristeysten suuri määrä. Tavaraliikenteessä 25 tonnin akselipainot mahdollistavia yhteyksiä on noin 30 % runkoverkon pituudesta. Suurella osalla verkkoa ei ole mahdollista käyttää kotimaan liikenteen kannalta tavoitteellista junapituutta 750 metriä.

## **Mitkä väylät, satamat, lentoasemat ja rajanylityspaikat ovat elinkeinoelämälle tärkeimpiä?**

### **1. Valtakunnallisesti tärkeimmät tiet**

- Elinkeinoelämälle tärkeimmät tieväylät muodostuvat seuraavasta jaottelusta: 1A ja 1B sekä 2.
- 1A palvelee koko valtakunnan liikennejärjestelmän läpäisykykyä. Se muodostaa teiden runkoverkon. 1B muodostuu elinkeinoelämälle tärkeistä valtakunnallisista väylistä, joita ei mm. maankäytön joustavuuden vuoksi ole järkevää luokitella runkoverkoksi. 2 muodostuu valta- ja kantateiden verkosta. Ryhmien 1B ja 2 väylät muodostavat kaikille alueille toimivan yhteyden runkoverkkoon.
- Väyliä priorisoinnissa on käytetty kolmea kriteeriä: (a) väylän valtakunnallinen luonne (b) 1A ja 1B-jaottelu muodostavat toimivan kokonaisuuden (verkollisuus) (c) maankäytön rajoitteiden tarkoituksenmukainen minimointi.
- Kauppakamarit pitävät tärkeänä, että ryhmän 1B osalta voidaan huomioida muutokset määräajoin, jos toiminnot ja elinkeinorakenne muuttuvat voimakkaasti.
- Kauppakamarien väyläpriorisoinnissa ei ole niinkään arvioitu tulevaisuuden potentiaalia tai kehityskäytäviä, vaan kyseessä on olemassa olevan väylästä luokittelu.

### **Väylät 1A: Teiden runkoverkko**

1. Vt 1 Turku-Helsinki
2. Vt 3 Helsinki - Tampere - Vaasa
3. Vt 4 Helsinki - Rovaniemi
4. Vt 5 Lusi - Kuopio - Iisalmi - Kajaani
5. Vt 6 Koskenkylä - Lappeenranta - Joensuu
6. Vt 7 Helsinki - Kotka - Vaalimaa
7. Vt 8 Turku - Pori
8. Vt 9 Turku - Tampere - Jyväskylä
9. Vt 10/12 Hämeenlinna (vt3) - Lahti -Kouvola (vt6)
10. Vt 19/8 Jalasjärvi (vt3) - Seinäjoki -Ytterjeppo (vt8) - Kokkola
11. Vt 29 Keminmaa (vt4) - Tornio (raja)
12. Kt 40 Turun kehätie välillä vt8 - vt1
13. Kt 50 Kehä III välillä vt1 - vt7

### **Väylät 1 B: Elinkeinoelämälle tärkeimmät muut tiet**

1. Vt 15, Kouvola - Kotka
2. Vt 25 Hanko-Raasepori-Kt 51 Helsinki
3. Vt 8 Vaasa-Oulu (tästä Ytterjeppo-Kokkola on 1A:ssa)
4. Vt 11 Pori-Tampere
5. Vt 9 Jyväskylä-Kuopio
6. Vt 23 Varkaus-Joensuu
7. Vt 4 Rovaniemi-Ivalo

## **Väylät 2: Valta- ja kantatiet (2-numerotaso)**

### **2. Rautateiden runkoverkko**

#### **Nopean henkilöliikenteen radat**

1. Helsinki - Turku
2. Helsinki - Tampere - Jyväskylä
3. Tampere - Seinäjoki - Oulu
4. Helsinki - Lahti - Kouvola - Kuopio
5. Kouvola - Imatra
6. Luumäki - Vainikkala

#### **Raskaan tavaraliikenteen radat**

1. Helsinki-Seinäjoki-Oulu
2. Tampere - Rauma
3. Turku - Toijala
4. Vuosaaren rata
5. Riihimäki - Lahti
6. Kerava - Lahti
7. Lahti - Kouvola
8. Kouvola - Kotka/Hamina
9. Kouvola - Kontiomäki - Oulu
10. Tampere - Pieksämäki
11. Kouvola - Luumäki
12. Luumäki - Vainikkala
13. Luumäki - Joensuu
14. Niirala - Säkäniemi
15. Joensuu - Uimaharju
16. Imatrankoski - Imatra
17. Oulu - Tornio
18. Vartius-Kontiomäki-Iisalmi-Ylivieska

### **3. Satamat, joista on toimiva yhteys runkoverkkoon**

Tornio, Kemi, Oulu, Kokkola, Pietarsaari, Vaasa, Pori, Rauma, Naantali, Turku, Helsinki, Kotka, Hamina, Kilpilahti, Raahe, Hanko

### **4. Lentoasemat, joissa kotimaan matkustajamäärä on yli 70 000 matkustajaa per vuosi**

Ivalo, Kittilä, Rovaniemi, Kuusamo, Kemi, Oulu, Kajaani, Kokkola-Pietarsaari, Vaasa, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Tampere-Pirkkala, Turku, Helsinki-Vantaa

### **5. Rajanylityspaikat, joista on toimiva yhteys runkoverkkoon**

Niirala, Imatra, Lappeenranta-Nuijamaa, Lappeenranta-Vainikkala, Vaalimaa

