

LAUSUNTO LIIKENTEEN INFRASTRUKTUURIN KEHITTÄMISEEN LIITTYEN

Suomen tie- ja rataverkkoon investointiin 1960- ja 1970-luvuilla merkittävästi ja sen ansiosta Suomi nousi teollisuusyhteiskunnaksi. Erityisesti tieverkon kantavuuden kehitys mahdollisti logistiikan kehitysharppauksen, jolloin harvoista tuotantopisteistä voidaan kuljettaa nopeasti ja täsmällisesti suurelle markkina-alueelle. Tänäpäin Suomi on osa globaalia taloutta ja sen tulee näkyä liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä. Raaka-aine haetaan alemman tieverkon varrelta ja valmis tuote päätyy globaaleille markkinoille käyttäen pääliikenneverkkoja ja edelleen meri- ja lentoyhteyksiä. Ei siis voida suoraviivaisesti asettaa vastakkain alemman liikenneverkon ja ns. pääliikenneverkon tärkeyttä.

Liikenneverkot palvelevat eri teollisuuden ja kaupan aloja, matkailua ja ihmisten arkipäivän liikkumistarpeita. Tuotannon jalostusarvo kaikki toimialat yhteenlaskien oli vuonna 2013 lähes 100 miljardia €. Teollisuuden osuus oli 25 mrd €, kaupan 14 mrd € ja rakentamisen 10 mrd €. Näiden kolmen osuus on noin puolet kokonaisarvosta. Infrastruktuurin on palveltava erityisen hyvin näiden kolmen toimialan tarpeita.

Suomen tieverkosta on laadittu kuormituskarttoja, joissa näkyy selvästi, miten eri tavalla esim. metsäteollisuus, metalliteollisuus, kemian teollisuus sekä rakennusala tieverkkoa käyttävät. Kun näitä eri toimialojen tarvekarttoja ladotaan päällekkäin, syntyy varsin hyvä käsitys ns. runkoverkkojen tarpeesta. Muutamat päätiet korostuvat selvästi, mutta varsinkin metsäteollisuuden tarve on laaja-alaista koko tieverkon osalta. Missä väestö, siellä rakentaminen. Tästä seuraa, että kaupunkiseuduilla korostuvat tietyt kuljetustarpeet, samoin tietysti suurehkon väestön liikkumistarpeet.

Rataverkko Suomessa on sekaliikenneverkko eli se palvelee suurelta osin sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Suomen rautateistä 90 % on yksiraiteista, mikä tekee junaliikenteestä häiriöherkän suurella junamäärällä. Jos vahvimpien henkilö- ja tavaravirtojen yhteysvälit olisivat 2-raiteisia, valtaosa junaliikenteen täsmällisyysongelmista olisi poistettu, junaliikenteen matka-aikoja voitaisiin lyhentää ja lisäksi kapasiteettia riittäisi tulevaisuuden kasvuun ja rautatieliikenteen kilpailuun. Päärata Helsingistä Ouluun vaatisi lisäraiteita paitsi pääkaupunkiseudulla myös Tampereen ja Seinäjoen välille, Lapuan ja Kokkolan sekä Ylivieskan ja Oulun välille. Itäradalla yksiraiteista osuutta onkin enää Luumäen ja itärajan välillä. Tampere- Jyväskylä –rataosuudella 2-raiteisuudelle olisi tarvetta Oriveden ja Jyväskylän välillä. Vaikka kyse on suurista investoinneista, rataverkon kokonaisuuteen nähden nämä olisivat tarpeelliset kehityskohteet.

Satamat ovat tärkeä osa Suomen ulkomaankauppaa. Kaikilla Suomen satamilla on oma perusteensa, osa palvelee rannan teollisuutta (esim. Sköldvik, Uusikaupunki, Tornio), osa Suomen eri talousalueita, osa koko maata (esim. Helsinki) ja jotkut kansainvälistä transitoliikennettä (esim. Hamina-Kotka, Kokkola). Satamat kilpailevat palveluillaan ja käyttäjät valitsevat satamat tarpeidensa mukaan. Markkinat siis ratkaisevat

satamien määrän ja laadun. Suomi onkin hyvin verkostoitunut globaaliin talouteen laajan satamaverkkonsa ansiosta. Satamiin tarvitaan hyvät tie- ja ratayhteydet. Kun otetaan kantaa jonkin sataman maaliikenneyhteyksiin, samalla otetaan kantaa siihen toimintaan, jota satama palvelee.

Lentoliikenne on Suomelle erittäin tärkeä liikennemuoto kansainvälisen kaupan ja matkailun kannalta. Suomessa on hyvä lentoasemaverkosto, mutta lentoliikennemarkkinat ovat alikehittyneet muuhun Pohjolaan nähden. Vuonna 2014 yli miljoonan matkustajan lentoasemia oli Norjassa 10, Ruotsissa 7, Tanskassa 3 ja Suomessa ainoastaan yksi eli Helsinki-Vantaa. Euroopan lentoliikenteen vapautumisen jälkeen useat lentoasemat Keski-Euroopassa ja Pohjoismaissa ovat moninkertaistaneet alueellisten lentoasemien kautta suoraan ulkomaille lentävien matkustajien määrän. Suomessa kehitys on ollut huomattavasti hitaampaa. Siitä huolimatta noin 1,5 miljoonaa matkustajaa lentää muualta kuin Helsingistä maailmalle, käytännössä Tampereen, Turun, Vaasan ja Oulun kautta. Jotta Suomi olisi kansainvälisesti kiinnostava ulkomaisten yritysten ja matkailijoiden silmissä, maamme eri osien tulisi olla nykyistä paremmin saavutettavissa.

Liikenteen infrastruktuurin kehittämisessä tarvitaan aina priorisointia, erityisesti niukan talouden aikakaudella. Sen takia priorisointi täytyy tehdä syvästi tiedostaen, mitä toimintoja infra palvelee. Lyhytnäköinen säästö infrassa voi kostautua kertaluokaltaan suurempina tulonmenetyksinä esim. teollisuudelle. Näin ei saa käydä. Liikennettä ei voi priorisoida pelkästään liikennemäärien perusteella, silloin puutavara jäisi hakematta metsästä. Pelkästään yhden toimialan suosiminen ei sekään ole oikea tapa priorisoida, vaan useamman toimialan tarpeet yhteen laskien ja siitä tärkeimmät yhteystarpeet arvioiden. Pelkän asukasmäärän perusteella ei myöskään voi tehdä priorisointia. Esimerkiksi Uudellamaalla ja Pohjois-Suomessa matkailijoiden yöpymismäärät ovat samaa luokkaa, kun taas etelässä asuu moninkertaisesti väkeä Pohjoiseen nähden. Elinkeino ratkaisee liikennetarpeet ja siksi tarvitaan hyviä yhteyksiä myös vähemmän asutuille alueille. Yleisenä ohjenuorana priorisoinnille voi asettaa sen, että mikä tahansa päätös onkin, sen täytyy edistää Suomen elinkeinoelämän menestystä ja kansantalouden kasvattamista.