UUTISET

PTT:N TALOUSTUTKA

Mikä tie kunnostetaan?

Hallitus julkisti jo keväällä kärkihankkeiden yhteydessä liikenneverkon kuntoa koskevan rahoituspakettinsa. Verkkoon käytetään 600 miljoonaa euroa seuraavan neljän vuoden aikana.

Liikenneverkon kunto on eittämättä rapistunut ja korjausvelka on kasvanut yli kahteen miljardiin euroon. Verkon kunnossapitoon suunnattujen rahojen ostovoima on viime vuosina myös heikentynyt voimakkaasti, vaikka nimellisesti rahoitus onkin pysynyt entisenä.

Tieverkon saama rahoitus käytetään hallituksen mukaan vanhan verkon kunnossapitoon ja kunnostamiseen. Koko verkkoa ei kuitenkaan voida korjata uudenveroiseksi, eikä se olisi taloudellisesti järkevääkään.

Toteutettavien hankkeiden tulisikin olla sellaisia, joiden avulla saadaan mahdollisimman suuri myönteinen vaikutus liikennejärjestelmän toimintaan.

Käytännössä toimenpiteillä pitäisi luoda taloudellista toimeliaisuutta. Näin veronmaksajien rahoille saadaan mahdollisimman hyvä tuotto.

Ongelmana hallituksen kärkihankkeessa on kuitenkin se, ettei liikenneväylien kunnostamisen tuottavuusvaikutuksia tunneta kovin hyvin.

Hallituksen kärkihankkeethan tähtäävät Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseen, mikä on ylipäätään kunnianhimoinen tavoite.

Hankkeilla pitäisi siis olla myös myönteisiä pitkäaikaisia taloudellisia vaikutuksia. Pelkät rakentamisen aiheuttamat taloudelliset vaikutukset jäävät lopulta varsin pieniksi.

Liikenneverkkoon kohdistuvilla uusilla investoinneilla on havaittu olevan myönteinen vaikutus koko kansantalouden tuottavuuteen. Kriteerinä tulee toki olla hankkeen tarve ja järkevyys. Uusien hankkeiden hyödyt pienenevät Suomen kaltaisissa maissa, joissa on jo kattava liikenneverkko.

Pellervon Taloustutkimus PTT:n viime vuonna tekemän analyysin mukaan elinkeinoelämän kuljetuskustannusten kannalta olennaisia ovat erityisesti pullonkaulat, kuten painorajoitetut sillat ja tieosuudet, jotka pakottavat kuljetukset kiertoteille. Tien pinnoitteen kunnolla on tämän analyysin mukaan pullonkauloja pienempi vaikutus.

Analyysit tien kunnon taloudellisista vaikutuksista ovat kuitenkin vielä vaillinaisia. Mahdollisimman järkevien ja tarpeellisten hankkeiden valikoiminen voi siten osoittautua haastavaksi. Kärkihankkeen kannalta kyse on hankkeiden välisestä priorisoinnista, johon elykeskuksilla ei nykyisellään ole kovin hyviä välineitä.

Käytännössä kunnostustyöt tulisi kohdistaa niille tieverkon osuuksille, joiden kunnostamisella on suurin positiivinen vaikutus kansantalouden kasvuun.

VALTTERI HÄRMÄLÄ
on PTT:n ekonomisti.
valtteri.harmala@ptt.fi

Postin jakelu voi takuta

Postinjakelun uudet järjestelyt voivat aiheuttaa ajoittaisia ja alueellisia häiriöitä syys–lokakuun aikana, varoittaa Posti perjantaiaamuna ilmestyneessä tiedotteessa.

Syynä on postimäärien voimakas väheneminen, mikä vaatii lajittelu- ja jakelutyön uusiutumista. Myös konerikot ja sähkökatkokset ovat aiheuttaneet yhtiön mukaan kuluvalla viikolla jakelun viivästymistä.

Alueelliset jakeluhäiriöt pyritään rajaamaan niin, että samalle alueelle ei osu niitä monta kertaa ja että viivästys jää enintään vuorokauteen. Vioista tiedotetaan verkkosivuilla.

Vaikka yhtiö joutuu rajaamaan kustannusten nousua, järjestelyillä ei sen mukaan ole vaikutusta Postin vakituisen henkilöstön työsuhteisiin.

Joustavaa reagointia muutoksiin vaikeuttavat kuitenkin Postin mielestä jäykät työvuorot.

KAIJALEENA RUNSTEN

Ilmoita Maaseudun Tulevaisuuden kätevällä ilmoitusautomaatilla

Perheilmoitukset* ilmoitusautomaatilla -50 %

- HELPPOKÄYTTÖINEN
- AVOINNA 24 H / VRK
- VALMIITA ILMOITUSPOHJIA
- MAKSU HETI

Uudella itsepalveluliittymällä voit jättää erilaisia rivi- tai kuvailmoituksia lehteen silloin, kun sinulle parhaiten sopii. Olitpa myymässä, ostamassa tai onnittelemassa, kaikki onnistuu ilmoitusautomaattimme kautta.

*) syntyneet, kastetut, kihlaukset, vihityt, onnittelut, kiitokset, tervehdykset.

Testaa heti osoitteessa www.maaseuduntulevaisuus.fi/ilmoitus tai Maaseudun Tulevaisuuden kotisivulla ylävalikosta "Jätä ilmoitus".

MAASEUDUN TULEVAISUUS
Suomen 2. luetuin päivälehti

Liikenneverkon korjausvelan maksu vie vuosia ja vaatii viisautta

Joukkoliikennettä pitää avata samaan tapaan kuin operaattorien kanssa tehtiin. Siten kaikki voittavat, uskoo ministeri Anne Berner.

Liikenneväylien korjausvelka on liikenne- ja viestintäministeri **Anne Bernerin** (kesk.) mukaan niin paha, ettei käänne parempaan tapahdu hetkessä.

"Tarvitaan hyvää harkintaa ja viisautta siinä, että verkoston heikkeneminen saadaan ihan ensin pysäytettyä", hän sanoo.

Edellisellä hallituskaudella tehtiin tarkka selvitys korjausvelasta, joka on yhteensä 2,4 miljardin euroa.

Vain osa siitä saadaan katettua tällä hallituskaudella. Väylästön kärkihanke on 600 miljoonan suuruinen. Sen päälle liikenneinvestoinneista siirretään noin 350 miljoonaa perusväylänpitoon ja yksityisteille.

Liikennevirasto arvioi paraikaa koko maan korjauskohteita. Niistä valitaan kiireellisimmät vuosille 2016–2018.

Valinta on vaikeaa, mutta Bernerin mukaan luokittelu tehdään hyvin systemaattisesti.

"Katsotaan, mitkä ovat elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet. Arvioidaan turvallisuutta ja ympäristönäkökulmaa. Lisäksi pitää katsoa, mikä on investointien vaikuttavuus."

Mallia viestinnästä

Tuore ministeri on ehtinyt huomata myös, että nykyinen toimintamalli henkilöliikenteen järjestämiseksi on kestämätön. Maaseudun linja-autoliikenne on kuihtunut olemattoman partaalle, VR:llä on meneillään yt-neuvottelut ja maakuntien lentokenttiä suljetaan.

Haja-asutusalueille tarvitaan toimivat liikennepalvelut. Oma lukunsa on matkailu, josta kaavaillaan uutta viennin veturia.

"Miten voisimme toimia niin, että yrittäjillä on tila toimia ja valtio toimii vajavaisuuksien paikkaajana siellä, missä tarvitaan? Nyt se on enemmänkin toisinpäin: valtio toimii keskiössä ja yksityinen sektori paikkaa."

"Sen seurauksena kaikki ovat vähän tyytymättömiä. Yritykset voivat huonosti, eikä julkinen sektori ole osannut tuottaa palveluita riittävän tehokkaasti."

Hän kannustaa miettimään, mitä hyötyjä viestintäsektorin vapauttamisesta on seurannut. Suuren porun saattelemana valtio vetäytyi vähitellen puhelin- ja tietoliikennemarkkinoilta.

Nyt asiakas voi helposti vaihtaa operaattoria, jos hän ei ole tyytyväinen. Suomalaisilla on Euroopan halvimmat puhelut ja kattavimpiin kuuluvat verkot.

Asiakkaan ehdoilla

Ministeriössä valmistellaan henkilöliikenteen kokonaisarviointia. Se ohjaa tulevaisuudessa niin investointeja kuin linja-auto-, juna-, taksi- ja lentoliikenteen kehittämistäkin.

Raskaan liikenteen tilanne on ministerin mukaan parempi, koska se toimii selvemmin elinkeinojen ehdoilla.

Hän perää yrittäjyyttä ja vapaampaa kilpailua, ei kertarysäyksellä vaan vähitellen kohti yritysvetoisuutta.

"Tavoitteena on oltava paras mahdollinen palvelu kohtuulliseen hintaan."

"Jos emme saa maaseudulla ihmisten tukea uusille ratkaisuille, pääkaupunkiseutu nimenomaan vie ja muut sopeutuvat."

Linja-autoliiton ehdotus palvelusetelin laajentamisesta henkilöliikenteeseen on ministerin mielestä askel oikeaan suuntaan. Samanlaisia aloitteita ja ennen kaikkea avoimuutta tarvittaisiin runsain mitoin lisää.

Digitalisaation kautta päästäisiin Bernerin mukaan jo lähiaikoina yhtenäisiin maksujärjestelmiin.

"Mutta se edellyttää yhteistyötä yrittäjien ja myös eri liikennemuotojen kesken, ei pelkästään valtion ja kuntien kesken", hän toteaa.

Viesti menee erityisesti suurten kaupunkiseutujen liikenneyhtiöille, jotka pitävät kiinni erillisistä maksukorteistaan.

KAIJALEENA RUNSTEN

KARI SALONEN

"Markkinaehtoisuuden lisääminen on nimenomaan maaseudun etu. Kyllä pääkaupunkiseudulla yritykset pärjäävät, kun niillä on riittävästi volyymia", katsoo ministeri Anne Berner.

MINISTERIKIERROS

Tiestö tuli reppurina tutuksi

Anne Berner on työskennellyt koko työuransa perheyhtiö Vallila Interiorin palveluksessa. 15 vuotta meni hänen mukaansa "reppurina". Auton mittariin kertyi keskimäärin 70 000 kilometriä vuodessa.

"Sitä voi varmasti pitää ihan kohtuullisena määränä. Vaikka viime vuosina en ole ajanut ihan yhtä paljon, liikun edelleen paljon muuallakin kuin vain pääkaupunkiseudulla."

Berner on selvästi hieman närkästynyt arvostelusta, jota hänen liikennettä koskevaan asiantuntemukseensa on julkisuudessa kohdistettu ministerikauden alkukuukausina.

Espoolaista tekstiilialan perheyrittäjää, joka on tunnettu ennen kaikkea Helsingin lastensairaalan rahoittamiseksi tehdystä vapaaehtoistyöstä, ei moni osannut veikata tämän salkun hoitajaksi.

"Se, etten tuntisi maakuntien tilannetta, on ehkä sellainen klisee, josta voi jonain päivänä ihan päästä eroon", hän näpäyttää.

Viimeksi työmatka Lappeenrantaan taittui tarkoituksella eri meno- ja paluureittiä. Eteen tuli taas kerran suomalaistiestön kirjava kokonaiskuva: erittäin huonoja pätkiä, kuluneita rakenteita, sorapintoja mutta myös joitain korjauksessa olevia.

Omavaraisuus isoisän malli

Ministerin perheellä, johon kuuluu omassa yhtiössä työskentelevä puoliso ja kolme poikaa, ei ole mökkiä tai muuta kiinnekohtaa maakunnissa.

Hän kuitenkin kertoo perineensä Sveitsissä maatiloilla kasvaneilta isovanhemmiltaan hyvin arvostavan suhteen maaseudun elinkeinoihin.

Nuorena olin ennen kaikkea heppatyttö, hän kertoo.

Kesät vietettiin suvun kotiseudulla Sveitsissä sekä Espoossa isoisän pientilalla, jossa omavaraisuus ja työnteko olivat arvossa.

KAIJALEENA RUNSTEN

Kirjeiden jakelua kaavaillaan avattavaksi

Yleispalveluvelvoitteeseen ei kosketa vielä

Liikenne- ja viestintäministeriössä (LVM) on vireillä postilain uudistus, jonka on tarkoitus valmistua eduskunnan käsittelyyn syksyn aikana. Maaseudun kannalta kysymys on ennen kaikkea siitä, säilyykö sanomalehtien ja kirjeiden jakelu myös haja-asutusalueille edelleen yleispalveluvelvoitteen mukaisesti viitenä päivänä viikossa.

Postilakia muutetaan kirjeiden jakelun osalta, kertoo liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** (kesk.).

"Jakelun toimiluvista on tarkoitus luopua ja sisällyttää lakiin jakelun turvaamisen kannalta välttämättömät säännökset. Muutos helpottaa alalle tuloa ja laskee jakelukustannuksia tulevaisuudessa."

Käytännössä kilpailu siis avautuu.

Maaseudun postinkannon hoitava Suomen Posti on vähitellen valmistautunut tilanteeseen muun muassa lisäämällä ateriakuljetuksia postinkannon oheen. Toimitusjohtaja **Heikki Malinen** muistuttaa, että valtionyhtiön toiminta käy kuitenkin avoimessa kilpailussa mahdottomaksi ilman, että siltä poistetaan velvoitteita, joita kilpailijoilla ei ole (MT 15.5.).

POSTI

Posti on kokeillut robottikopterin käyttöä pakettien jakeluun reilun viikon ajan eri puolilla Nurmijärveä.

Postin tilanne on Bernerin mielestä samalla tavalla hankala kuin henkilöliikenteen. Pääkaupunkiseudulle riittää kyllä yrittäjiä ja kilpailua, maakuntien tilanne on huomattavan paljon vaikeampi.

"Jos haluamme pitää kiinni kaikesta entisestä sääntelystä, voi käydä niin, että jatkossa kotiin kannettu posti tulee hitaammin ja harvemmin", hän ennustaa.

Berner ei ota tässä vaiheessa kantaa yleispalveluvelvoitteen sisältöön.

"Päätökset pidemmälle menevistä muutoksista postin jakeluun pitää tehdä myöhemmin siten, että mahdolliset lakiesitykset on annettavissa ensi vuonna", hän kuitenkin sanoo.

Robottikopteri uuden airut

Berner toivoo kansalaisilta avoimuutta uusien vaihtoehtojen miettimiselle ja kokeiluille niin postin kuin muidenkin peruspalvelujen suhteen.

"Meidän kannattaa olla avoimia uudelle. Tämä ei ole maaseutua vastaan vaan maaseudun puolesta", hän painottaa.

Digitalisaatio tuo uusia teknisiä ratkaisuja. LVM ja Posti ovat juuri kokeilleet pakettien kuljettamista amerikkalaisvalmisteisella robottikopterilla.

Se on ministerin mielestä erittäin varteenotettava vaihtoehto joidenkin palveluiden turvaamiseen, jos toki tekniikkaa pitää edelleen kehittää ja sääntely saattaa asianmukaiseksi.

Kirjeiden ja lehtien lisäksi helikopterilla voitaisiin kuljettaa esimerkiksi lääkkeitä.

"Lisäksi se saadaan paljon nopeammin myrskytilanteissa paikalle kuvaamaan, missä sähkö- ja verkkoyhteydet ovat kaatuneet tai missä on metsävahinkoja", hän jatkaa.

Minikopteri voisi myös joissain sairaustapauksissa avata etäyhteyden lääkärin ja potilaan välille.

KAIJALEENA RUNSTEN

Kohti nykyistä keveämpää hallintoa

Anne Bernerin seurantaan kuuluu myös hallituksen yhteinen iso projekti, turhan sääntelyn purkaminen.

Kukin ministeriö vastaa luonnollisesti oman hallinnonalansa perkaamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriössä työ on jo aloitettu.

"Pitää huolehtia paremmin siitä, että valokuitua voidaan asentaa."

"Olen törmännyt siihen, että yhteydet jäävät rakentamatta esimerkiksi valitusmenettelyiden vuoksi. Siinä on normien purkamisen paikka", hän sanoo.

Traktorien ja mönkijöiden kuljettamiseen on syntynyt viime vuosina iso määrä sääntelyä ja pätevyysvaatimuksia, joiden keventämistä mietitään.

Samoin raskasta liikennettä koskevia lupamenettelyitä voitaisiin ainakin osaksi muuttaa ilmoitusluontoiseksi, ministeri arvioi.

"Ja uskon, että **Kimmo Tiilikaisen** putiikeissa on myös aika paljon läpikäytävää", hän tuumii.

KAIJALEENA RUNSTEN