

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 15/2003 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2004

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan apulaispääsihteeri on kirjeellään 18 syyskuuta 2003 eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentista ilmenevässä tarkoituksessa saattanut valiokunnan tietoon, että eduskunta on 18 päivänä syyskuuta lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2004 (HE 55/2003 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen, kansliapäällikkö Juhani Korpela ja rakennusneuvos Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Jukka Hirvelä, johtaja Ilmari Aro ja johtaja Keijo Kostiainen, Merenkululaitos
- pääjohtaja Mikko Talvitie, Ilmailulaitos
- ylijohtaja Ossi Niemimuukko, Ratahallintokeskus
- johtaja Aulis Nironen, Tiehallinto
- piiripäällikkö Sirkka-Heleena Nyman, Pohjanlahden merenkulkupiiri
- liikennejohtaja Niilo Järviluoma, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- suunnittelujohtaja Tuomo Palokangas, Pohjois-Pohjanmaan liitto

- johtaja Henrik Arle, Finnair Oyj
- pääjohtaja Henri Kuitunen, VR-Yhtymä
- johtaja Raimo Mansukoski, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT
- varatoimitusjohtaja Pekka Niemi, Autoalan Keskusliitto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- viestintäpäällikkö Juha Norppa-Rahkola, Suomen Kuorma-autoliitto
- toiminnanjohtaja Pekka Aalto, Suomen Paikallisliikenneliitto
- toimitusjohtaja Matti Aura, Suomen Satamaliitto
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Itä-Suomen lääninhallitus
- Hämeen tiepiiri
- Kaakkois-Suomen tiepiiri
- Keski-Suomen tiepiiri
- Lapin tiepiiri
- Oulun tiepiiri
- Savo-Karjalan tiepiiri
- Turun tiepiiri
- Uudenmaan tiepiiri
- Vaasan tiepiiri.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan määrärahoja yhteensä 1 750 milj. euroa, missä on lisäystä 103 milj. euroa vuoden 2003 varsinaiseen talousarvioon verrattuna.

Määrärahan lisäys johtuu lähinnä budjettiteknisistä muutoksista sekä kehittämisinvestointien vuosittain vaihtelevasta rakentamisen tilanteesta ja määrärahan tarpeesta. Myös arvonlisäveromenot kasvavat, mikä johtuu Merenkululaitoksen liikelaitostamisesta seuraavasta siirtymisestä omasta työstä palvelujen ostoon.

Hallinnonalan määrärahoista yli 80 prosenttia käytetään liikenneväyliin: tieverkkoon 721,5 milj. euroa, vesiväyliin 23,7 milj. euroa ja rataverkkoon 406 milj. euroa. Lisäksi nettobudjetoidulla Merenkululaitoksella on käytössään 79 milj. euron ja Ratahallintokeskuksella 40 milj. euron tulorahoitukset. Ratavero 16 milj. euroa tuloutetaan verotuloihin. Ajoneuvohallinnon noin 60 milj. euron menot katetaan pääosin mak-

sullisen toiminnan tuloilla ja 11,4 milj. euron määräraha käytetään verotustehtävien ja muiden maksuttomien tehtävien menojen maksamiseen.

Viestintäviraston menot ovat noin 32 milj. euroa, jotka katetaan pääosin maksullisen toiminnan tuloilla. Määrärahatarve on 6 milj. euroa, jossa on kertaluonteisesti otettu huomioon tulojen jaksottamisperusteiden aiheuttama tulojen vähennys vuonna 2004.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen esitetään 78,3 milj. euroa ja lisäksi saariston yhteysalusliikenteeseen 7,9 milj. euroa ja Merenkurkun liikenteen tukemiseen 1 milj. euroa.

Lehdistötukeen ehdotetaan 13,6 milj. euroa, jossa on lisäystä miljoona euroa vuoden 2003 talousarvioon verrattuna.

Merenkuluelinkeinon tukemiseen esitetään nykyisin tukiperustein 69,1 milj. euroa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossa tiehallinnon määrärahoja perustienpidon ja tieverkon kehittämisen osalta, ratahallinnon ja Merenkululaitoksen määrärahoja sekä joukkoliikenteen palvelujen ostoa, korvauksia ja tukia. Lisäksi valiokunta tulee käsittelemään sen toimialaan kuuluvia valtion talousarvioon liittyviä asioita asianomaisten hallituksen esitysten yhteydessä.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikenne- ja viestintäministeriön määrärahat eivät vuoden 2004 talousarviossa sisällä määrärahoja uusille suuremmille väylähankkeille. Kolmen viimeisen hallituksen aikana uusia väylähankkeita on vaalikausittain käynnistetty noin 1 miljardin euron arvosta tie-, rata- ja vesiväylien kehittämiseksi. Valiokunta pitää valitettavana, että hallitus ei ole ottanut uusia kehittämishankkeita talousarvioesitykseen, koska väyläinves-

toinneilla on suuri merkitys maan taloudelliselle, sosiaaliselle ja alueelliselle kehitykselle, ja katsoo, että hallituksen asettaman liikenneväyläpolitiikkaa valmistelevan ministerityöryhmän tulee pitäen mielessä väylähankkeiden merkitys taloudelliselle kehitykselle pyrkiä vastaavatasoisiin väylien kehittämishankkeisiin kuin edellisten hallitusten aikana.

Tiehallinnon määrärahat

Hallituksen talousarvioesityksessä on perustienpitoon esitetty 558,3 milj. euroa. Tienpidon strategian mukaan rahoitus kohdistuu tienhoitoon, tieverkon kuntoon ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tällä varmistetaan Tiehallinnon mukaan tieverkon nykyisen palvelutason säilyminen ja tieverkon nykykunto, mutta rahoitus ei kuitenkaan mahdollista edellisvuosina tapahtuneen rakenteellisen kunnon heikkenemän umpeen kuromista. Erityisesti siltojen osalta on

odotettavissa merkittävä korjaustarve lähivuosi-
na.

Tieverkon kunto. Tiehallinnon mukaan tiever-
kon nykykunto voidaan turvata ja päätteiden kun-
to on pääosin hyvällä tasolla, mutta sen sijaan
muun päällystetyn tiestön kuntoa voidaan pitää
korkeintaan tyydyttävänä. Myös tienkäyttäjän
asiakaspalaute tukee näitä arvioita. Päällystet-
tyjen teiden (noin 50 000 kilometriä) kuntoa
seurataan jatkuvasti tienkäyttäjille tarjottavan
palvelutason, erityisesti urien syvyyden ja pi-
tuussuuntaisen tasaisuuden, ja rakenteen kestä-
vyyden, kuten päällystevaurioiden määrän ja
tien kantavuuden, mittaamisella. Huonokuntois-
ten päällystettyjen teiden määrä kasvoi vuosina
1995—2002 noin 6 000 kilometriin.

Sorateiden kunto on valiokunnan saaman sel-
vityksen mukaan pääosin säilynyt ennallaan. So-
rateiden kuntoa mitataan pinnan tasaisuudella,
pölyämisen määrällä ja pinnan kiinteydellä sekä
kelirikon aiheuttamalla tierungon pehmenem-
misellä. Sorateiden kelirikkohaittoja on pystytty
vuonna 2003 jonkin verran vähentämään.
Runkokelirikko on edelleen sorateiden ongel-
ma, joskin sen haittaa on Tiehallinnon mukaan
viime vuosina pystytty jonkin verran vähentä-
mään.

Tiepiirien kirjallisissa lausunnoissa tiever-
kon palvelutason on muun muassa arvioitu ole-
van alemmalla tasolla välttävä ja muulla tiever-
kolla tyydyttävä. On arvioitu, että esitetyillä
määrärahoilla ei ole mahdollisuuksia laajempiin
peruskorjauksiin eikä uusinvestointeihin, kuten
ei myöskään liikenneturvallisuuden tilanteen pa-
rantamiseen. Erityistä huomiota on pyynnöstä
kiinnitetty runkokelirikon vaikutuksiin, jotka
vaihtelevat maan eri osien välillä. Runkokelirik-
ko muodostaa kuitenkin ongelman melkein kai-
kissa tiepiireissä; joissakin määrärahat riittävät
toimenpiteisiin 10—15 %:n osalta, joissakin
runkokelirikkoja on viime vuosina pystytty vä-
hentämään. Lausunnoissa on todettu, että tierun-
gon pettämiseen johtaneita tapauksia ei juuri-
kaan ole ollut. Niissä on myös arvioitu, että vä-
häinen rahoitus saattaa aiheuttaa sen, etteivät
kaikkein vähäliikenteisimmät tiet eivätkä kus-

tannuksiltaan kalleimmat tievälit pääse korjaus-
ohjelmaan. Edelleen on todettu, että erittäin vä-
haliikenteisellä tieverkolla päällystettyjä teitä
palautetaan takaisin sorateiksi, koska taloudellisia
edellytyksiä teiden uudelleen päällystämise-
lle ei nykyisen kokoisilla talousarvioilla ole.

Yksityisten teiden valtionavun suuruus on 11
milj. euroa. Tiehallinnon mukaan se riittää vain
yksityistielossien ja peruskorjausten avustami-
seen, mutta ei kunnossapidon avustamiseen. Yk-
sityisten teiden kunto on avustusten leikkausten
myötä jonkin verran huonontunut. Valiokunta
pitää huolestuttavana kehitystä, että yksityisten
teiden kunto on huonontumassa.

Siltojen kunto. Silloista selvitetään asiantuntija-
tarkastuksissa vaurioitumisen aste. Valiokun-
nan saaman selvityksen mukaan lähivuosi-
na voidaan peruskorjata 100—200 siltaa, kun tarve oli-
si 300—500. Siltojen suuri korjaustarve aiheu-
tuu 1960- ja 1970-luvuilla rakennettujen silto-
jen poikkeuksellisen suuren määrän tulemisesta
peruskorjausikään.

Liikenneturvallisuuden parantaminen. Liiken-
nevaliokunta on jo vuoden 2002 ja 2003 talous-
arvioita käsitellessään katsonut, että liikennetur-
vallisuudelle asetetut tulostavoitteet voivat va-
kavasti vaarantua tieverkon huonon kunnan
vuoksi (LiVL 17/2001 vp — HE 115/2001 vp ja
LiVL 18/2002 vp — HE 132/2002 vp). Valio-
kunta onkin kuluvan vuoden talousarvioesityk-
sestä antamassaan lausunnossa korostanut, että
vastaisuudessa on pyrittävä turvaamaan vielä
vuoden 2003 talousarvioesitystä korkeampi tien-
pidon rahoitustaso, jotta tieverkon arvo kohen-
tuisi ja liikenneturvallisuus parantuisi.

Valiokunnan saamaan selvityksen mukaan lii-
kenneturvallisuutta voidaan parantaa pieneh-
köillä liikenneympäristöön kohdistuvilla inves-
toinneilla, kohdennetuilla nopeusrajoitusten
alentamisilla ja automaattisen nopeuden valvon-
nan lisäämisellä. Liikenneturvallisuustoimia tu-
lisi kuitenkin voida toteuttaa huomattavasti
enemmän, jotta valtioneuvoston asettama tavoite
liikennekuolemien vähentämisestä toteutuisi.

Valiokunta toteaa, että Tiehallinnolle on asetettu vuoden 2003 talousarvioesityksessä 47 henkilövahinko-onnettomuuden estäminen tänä vuonna tehtävin tai valmistuvien tienpidon uusien toimin. Tiehallinnon arvio toteutumasta on 50, mikä vastaa viittä liikennekuoleman estämistä. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä asetettu tavoite liikennekuolemien vähentämiseksi enintään 250:een vuosittain edellyttäisi Tiehallinnon tavoitteen nostamista 70—80 henkilövahinko-onnettomuuden torjuntaan vuosittain.

Uudet investoinnit. Perustienpidon rahoitusta on käytettävissä investointeihin ensi vuonna noin 50 milj. euroa, joka on vain puolet vuoden 2003 rahoituksesta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan rahoitus suunnataan käynnissä olevien hankkeiden loppuun saattamiseen ja pieniin liikenneturvallisuustoimiin. Alueiden yhdyskuntarakenteen muutoksesta, maankäytöstä ja liikenteen kasvusta aiheutuvia välttämättömiäkään uusia investointihankkeita ei ole mahdollista käynnistää. Tiehallinto on esittänyt valiokunnalle, että vuoden 2004 talousarvioesityksen tai lisätalousarvioesitysten yhteydessä eduskunta varmistaisi perustienpidon rahoituksen säilymisen vähintään nykyisellä noin 605 milj. euron tasolla. Noin 50 milj. euron lisärahoituksella olisi Tiehallinnon mukaan mahdollista käynnistää kiireellisimmät maakuntien ja kuntien aluerakenteen muutoksista aiheutuvat hankkeet, rakentaa lisää kevyen liikenteen väyliä 20 kilometriä ja muita liikenneturvallisuuskohteita, toteuttaa pohjavesien suojauskohteita kriittisillä pohjavesialueilla, edistää joukkoliikenteen käyttöä sekä parantaa liikenteen tiedotusta ja ohjausta telematiikkainvestoinneilla. Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä vakavaa huomiota siihen, että alueellisilla tie- ja väyläinvestoinneilla on suuri merkitys elinkeinoelämän kilpailukykyille ja alueiden kehitykselle. Valiokunta korostaa, että huomioon ottaen tieverkon kunnan merkityksen sekä taloudellisen, sosiaalisen että alueellisen kehityksen kannalta on tärkeää varmistaa perustienpidon rahoituksen säilyminen vähintään nykyisellä tasolla. Kansallisesti suurta taloudellista merkitystä on Euroopan unionin

hyväksymillä TEN-verkkohankkeilla ja Suomen ja Venäjän välisillä hyvin toimivilla liikenneyhteyksillä.

Liikennevaliokunta on lausunnossaan LiVL 18/2002 vp — HE 132/2002 vp kiinnittänyt huomiota tiehallintouudistuksen yhteydessä siihen, että uudistuksen toteuttamisen poliittiseen sitoutumiseen sisältyi rationalisointihyötyjen käyttäminen kokonaisuudessaan perustienpidon tason parantamiseen. Valiokunta kiinnittää tässäkin yhteydessä huomiota siihen, että tieliikelaitos uudistukseen liittyneen voittojen palauttamisesta perustienpidon tason parantamiseen tehdyn sopimuksen perusteissa ei ole tapahtunut muutosta.

Vaihtoehtoiset rahoitusmallit. Useissa Euroopan maissa on budjettirahoituksen ohella käytössä rahastoihin, yksityisrahoitukseen ja käyttäjämaksuihin perustuvia malleja. Tiehallinnon käsityksen mukaan myös Suomessa tulisi rakentaa selkeämpi yhteys tieliikenteeltä perittävien erityisverojen ja tienpidon rahoituksen välillä. Julkisen ja yksityisen sektorin pitkäaikaiseen kumppanuuteen perustuvat elinkaarimallit soveltuvat isojen hankkeiden toteuttamiseen.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että elinkaarivastuu tarjoaa perinteistä hankintaa täydentävän toteutusmallin. Siinä siirtyy rahoitusvastuuta myös tuleville vuosille, mutta samaan aikaan välttämättömien hankkeiden toteutusta nopeutetaan ja luodaan edellytyksiä talouskasvulle. Elinkaarimalli tarjoaa hyötyjä sekä tilaajalle että toteuttajalle. Yksityisen sektorin toimintamallit ja innovaatiot voidaan hyödyntää täysimääräisinä. Etuna on tilaajan kannalta kustannusten täsmällisempi ennustettavuus ja jakautuminen investoinnin elinkaaren ajalle. Malli on riskittämpi tilaajan kannalta maksun kohdistuessa sovittuun palveluun. Valiokunnan huomiota on edelleen kiinnitetty siihen, että kysymys on palvelujen ostamisesta ja palveluhankinnan tehostamisesta.

Valiokunta toteaa, että elinkaarivastuu tai PPP-malli (Public Private Partnership) soveltuu vain osaan hankkeista. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tulee laatia suomalais-

siin olosuhteisiin soveltuva PPP-malli, jossa otetaan huomioon hankkeiden koko sekä alan toimintatavat ja yritysten riskinotto-kyky.

Merenkululaitoksen määrärahat

Väylästön kunto. Huonokuntoisia kauppamerenkulun väyliä oli vuoden 2002 lopussa yhteensä 925 kilometriä. Tällä hetkellä on Tornion ja Vaasan väylien kulkusyvyyttä jouduttu madaltumien takia pienentämään. Väylien kulkusyvyiden pienentäminen ja muut huonokuntoisuuden alusliikenteelle asettamat rajoitukset kohdistuvat suoraan elinkeinoelämän ulkomaan kuljetuksiin ja niiden kustannuksiin. Suurimman ongelman kuljetuksille muodostavat väylien kulkusyvyyksien alentamiset, jotka pienentävät suunniteltuja laivauseräkokoja alusten lastinotokkyvyn pienentymisen takia. Huonokuntoiset väylät heikentävät myös alusturvallisuutta, mikä merkitys korostuu erityisesti öljy- ja kemikaalikuljetuksiin käytetyillä väylillä, kuten esimerkiksi Oulun väylällä.

Huonokuntoisten väylien kartoituksen perusteella Merenkululaitos on laatinut väylien kunnossapito-ohjelman vuosille 2003—2007, jonka avulla huonokuntoisten väylien määrää voidaan vähentää 50—100 kilometriä vuodessa. Merenkululaitoksen mukaan väylien kunnossapito-ohjelman toteutukseen tarvitaan vuosittain 2 milj. euron lisärahoitus vuosiksi 2004—2006 ja sen jälkeen 1 milj. euroa vuodessa. Valiokunta pitää mainittua lisärahoitusta tarpeellisena ja kiinnittää huomiota siihen, että tällaisten hankkeiden kustannusarvio on asiantuntijakuulemisen mukaan pieni ja hyöty-kustannussuhde on hyvä.

Väylästön kehittämishankkeet. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä teki huhtikuussa 2002 ehdotuksen meri- ja sisävesiväylien pitkän tähtäimen kehittämishankkeeksi (MESI) toteutus- ja rahoituspäätösten perustaksi. Työryhmän tehtävään sisältyi rannikon ja sisävesien väylien, kanavien sekä satamien ja niiden maaliikenneyhteyksien kehittämishankkeiden ja perusväylänpidon tarkastelu.

Työryhmä esitti kantanaan, että rannikon kauppamerenkulun väyliä kehitetään vuosina 2003—2006 siten, että toteutetaan kannattavuuslaskelmien mukaan tärkeimmät meriväylähankkeet, jotka ovat Vuosaaren, Naantalın, Raahen ja Haminan väylät. Kannattavuuslaskelmien ja liikenteellisten tarpeiden perusteella vuoden 2006 jälkeen toteutettavia hankkeita olisivat Tornion, Porin, Uudenkaupungin, Rauman ja Loviisan väylät. Erityisesti Tornion väylän kuljetusmäärät ovat kasvamassa nopeasti, nykyisestä 0,8 milj. tonnista 2,4 milj. tonniin vuoteen 2005 mennessä. Raahen kuljetusjärjestelmä muuttuu vuonna 2007, ja myös jäänmurron toimivuus edellyttää molempien väylien syventämistä. Valiokunta kantaa laajemminkin huolta talvimerenkulun toimivuudesta ja sen resurssien riittävydestä. Jäänmurron osalta valiokunnan huomiota on kiinnitetty talvimerenkulun varmistamiseen Kalajoen satamaan, joka on mekaanisen puunjalostus- ja sahateollisuuden vientisatama.

Ratahallintokeskuksen määrärahat

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että rataverkon perusparannusluontoisten korvausinvestointien eteenpäinvieminen tyydyttävällä tavalla vaatisi vähintään 170 milj. euron rahoitusta vielä useina vuosina. Talousarvioesityksessä vuodelle 2004 korvausinvestointien kokonaissumma on kuitenkin ainoastaan 106,4 milj. euroa, joka on noin 60 % tarpeesta.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että asiantuntijakuulemisen mukaan puuttuva rahoitus hidastaa merkittäväällä tavalla monen rataosuuden päällysrakenteen uusimista tai perusparannusta. Esimerkiksi Seinäjoki—Oulu-radan kehittämiseen vaadittava määräraha on noin 400 milj. euroa ja Lahti—Vainikkala-radan vaatima summa noin 150 milj. euroa. Puutteellisen rahoituksen seurauksena työt joudutaan tekemään pätkittäin, mikä lisää huomattavasti lopullisia kustannuksia. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on todennut, että Oulu-radan kehittämiseen vaadittava määräraha on noin 400 milj. euroa. Puutteellisen rahoituksen seurauksena työt joudutaan tekemään pätkittäin, mikä lisää huomattavasti lopullisia kustannuksia. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on todennut, että Oulu-radan kehittämiseen vaadittava määräraha on noin 400 milj. euroa.

Valiokunta toteaa, että Lahti—Vainikkala-radan merkitys on Seinäjoki—Oulu-radan tavoin

kansallisesti merkittävä, mutta korostaa tämän lisäksi radan kansainvälistä merkitystä. Nopeiden itäyhteyksien luominen on kansallisestikin tärkeää sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen kannalta, ja näiden investointien taloudellinen merkitys on huomattava niin alueellisen kuin kansallisenkin taloudellisen kehityksen kannalta.

Joukkoliikenteen palvelujen ostot, korvaukset ja tuet

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2004 on liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenne-rahoitusta alennettu edellisvuodesta 4 milj. euroa eli 79,3 miljoonaan euroon. Ministeriön vuonna 2003 teettämän selvityksen ja hyväksytyin joukkoliikennestrategian mukaan tarve olisi kuitenkin vähintään 90 milj. euroa. Jos vuoden 2004 budjetti hyväksytään esityksen mukaisena, joudutaan VR:ltä hankittavien junavuorojen määrää sekä alueellisen ja paikallisen linja-auto liikenteen vuorojen ostoja pienentämään. Sama koskee myös lääninhallitusten kunnille maksamia kaupunki- ja seutulippujen tukia. Valiokunta katsoo, että junilla, busseilla ja takseilla toteutettavien joukkoliikenteen palveluiden ostoihin, korvauksiin ja tukiin tarkoitettu määräraha tulisi säilyttää vähintään vuoden 2003 tasolla, eli runsaassa 83 milj. eurossa.

Junaliikenteen ostopalvelut. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Oy:n välinen henkilöliikennettä koskeva sopimus on voimassa vuoden 2004 loppuun. Viimeisimpien indeksitietojen perusteella tehty arvio vuoden 2004 sopimushinnasta on 39,0—39,3 milj. euroa. Hallituksen talousarvioehdotuksessa kaukoliikenteen ja junien lähiliikenteen ostoihin on osoitettu 37,5 milj. euroa. Sopimus edellyttäisi tällä hetkellä noin 1,5—1,8 milj. euroa suuremman määrärahan, ja tämän vuoksi ostolistalta tulisi poistaa tätä summaa vastaava tarjonta. Momentin perusteluissa todetaan tarkoituksen olevan junaliikenteen ostojen sopeuttaminen vuoteen 2007 mennessä 37 milj. euron tasoon, mikä merkitsisi vuoteen 2003 verrattuna keskimäärin 15 junan poistamista ostolistalta, ja että vuonna 2004

poistettaisiin keskimäärin 10 junaa. VR on todennut, että liikennettä on supistettava niin, että se lakkautetaan kokonaisilta rataosilta. VR:n mukaan ainoastaan näin voidaan saavuttaa todellisia kustannussäästöjä siten, että lakkautettavien junien lukumäärä on samalla mahdollisimman pieni.

Lentoliikenteen ostopalvelut. Hallitusohjelman mukaan hallitus turvaa vähäliikenteisten lentoreittien toimivuuden erityisesti elinkeinoelämän ja kansainvälisen vientiteollisuuden tarvitsemien yhteyksien kannalta. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että modernissa yhteiskunnassa lentoliikenne on mitä selkeimmin yksi joukkoliikenteen muoto muiden joukossa, mikä vuoksi sitä tulee kohdella tasapuolisesti muiden kanssa. Vähäliikenteisten reittien turvaaminen saattaa joltakin osin piankin edellyttää valtion ostopalveluja. Asiaa on selvittänyt liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä, joka on esittänyt, että säännöllisen reittiliikenteen mahdollinen turvaaminen on Suomessa perusteltua järjestää palvelujen ostona neuvoston asetuksen edellyttämällä tavalla. Ostaminen soveltuisi parhaiten lääninhallituksille siten, että rahoitus olisi valtion ja alueen yhteistyötä.

Ilmailulaitoksen toimintapolitiikka vähäliikenteisten kenttien osalta on, että laitos ylläpitää lentoaseman palvelut kannattamattominakin niin kauan kuin kentälle on säännöllistä liikennettä ja mikäli myös uuden liikelaitoslain tulkinta sen sallii. Mikäli säännöllinen reittiliikenne lakkaa, lentoasema suljetaan toistaiseksi. Koska uutta liikelaitoslakia pitänee tulkita siten, että pysyvästi kannattamattomia palveluja ei liikelaitos saisi ilman ostopalveluperiaatetta ylläpitää, asia vaatii valiokunnan näkemyksen mukaan selkiyttämistä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 10 päivänä lokakuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Markku Laukkanen /kesk	Erkki Pulliainen /vihr
vpj.	Matti Kangas /vas	Eero Reijonen /kesk
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Pertti Salovaara /kesk
	Leena Harkimo /kok	Arto Seppälä /sd
	Saara Karhu /sd	Timo Seppälä /kok
	Marjukka Karttunen /kok	Harry Wallin /sd
	Inkeri Kerola /kesk	Lasse Virén /kok
	Reino Ojala /sd	Raimo Vistbacka /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.