

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 10/2010 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2011

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 16 päivänä syyskuuta 2010 lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2011 (HE 126/2010 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan.

Eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla liikenne- ja viestintävaliokunta on päättänyt antaa toimialaansa koskevan lausunnon talousarvioesityksestä valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- apulaisjohtaja Riitta-Liisa Vuorela, Viestintävirasto
- pääjohtaja Samuli Haapasalo, Finavia Oyj
- pääjohtaja Petteri Taalas, Ilmatieteen laitos
- johtaja Timo Hiltunen, Liikennevirasto

- talousjohtaja Juhani Nikula, Liikenteen turvallisuusvirasto
- toimitusjohtaja Matti Pajula, Luotsausliikelaitos
- toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, Helsingin seudun liikenne HSL
- varatoimitusjohtaja Hannu Kulju, Destia Oy
- toimitusjohtaja Mikael Aro ja ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- toimitusjohtaja Lauri Kivinen ja talousjohtaja Marja-Riitta Kaivonen, Yleisradio
- työsuojelusihteeri Pertti Sulasalmi, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry
- varatoimitusjohtaja Hans Ahlström, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Arctia Shipping Oy
- Suomen Paikallisliikenneliitto.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2011 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta mm. perusväylänpidon, hallinnonalan kehittämishankkeiden, joukkoliikenteen sekä eräiden viestintää koskevien kysymysten kannalta.

Valiokunta viittaa liikennepolitiikan linjoja ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmaa vuoteen 2020 koskeneesta valtioneuvoston selonteosta (VNS 3/2008 vp) antamaansa eduskunnan yksimielisesti hyväksymään mietintöön (LiVM 9/2008 vp). Mietinnön sisältämät kannanotot ovat edelleen ajankohtaisia käsiteltäessä tätä valtion talousarviota.

Vuoden 2011 talousarviossa määrärahaesitys liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan on yhteensä 2 042,6 miljoonaa euroa. Liikennepolitiikan lohkolle esitetään yhteensä 1 640,3 miljoonaa euroa, josta liikenneverkon osuus on 1 412,8 miljoonaa euroa. Viestintäpolitiikan lohkolle esitetään 19,2 miljoonaa euroa ja tutkimukseen eli käytännössä Ilmatieteen laitoksen toimintamenoihin esitetään 40,5 miljoonaa euroa.

Valiokunta toteaa, että liikenteelle ylipäätään ja erityisesti perusväylänpitoon talousarviossa varattu rahoitus on edelleen tarpeeseen verrattuna huomattavan alhaisella tasolla. Väylien rapautuva kunto ja jo useiden vuosien aikana riittävän rahoituksen puuttuessa kasvanut korjausvelka edellyttäisivät olennaisesti korkeampaa rahoitustasoa, jotta väyläverkosto pystyttäisiin pitämään edes nykyisessä kunnossa. Ehdotetulla rahoitustasolla väyläverkon kunto heikkenee jatkossa entisestään, millä voi pidempään jatkuessaan olla monella tavoin negatiivisia vaikutuksia myös Suomen kansantalouteen. Väylien kunto aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia kaikille teillä liikkujille, vaikeuttaa väylien

käyttöä ja heikentää liikenneturvallisuutta. Esi- tetyssä rahoitustasossa ei ole huomioitu myös- kään kustannustason nousua.

Valiokunta on huolissaan myös siitä, että teh- dyt rahoitusratkaisut eivät tue riittävästi asetet- tujen liikenteen ympäristö- ja päästötavoittei- den saavuttamista. Valiokunta toteaa, että ympä- ristötavoitteisiin sitoutumisen tulee näkyä myös veroratkaisuissa ja rahoituksen kohdentamises- sa. Tämä edellyttäisi valiokunnan arvion mu- kaan mm. selkeitä panostuksia joukkoliikenteeseen, erityisesti radanpidon ja raideliikenteen kehittämiseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että lähitulevaisuudessa nähtävissä olevat taloudelli- sesti tiukat ajat ja esitetty liikenteen entisestään alentuva rahoitustaso tulevat vaatimaan jatkossa välttämättä priorisointia ja aiempaa tarkempaa rahojen käytön harkintaa. Valiokunta ei pidä jär- kevänä, että valtion suurimman omaisuuserän eli maantieverkon annetaan rapistua riittävän ra- hoituksen puuttuessa. Esitetyllä rahoitustasolla kehittämishankkeiden osalta on todennäköisesti jatkossa välttämätöntä arvioida nykyistä kriitti- semmin, miten paljon uusia hankkeita voidaan käynnistää, jotta edes perusväylänpidon kaik- kein välttämättömimmistä rahoitustarpeista pys- tytään huolehtimaan. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että periaatteessa yhdenkin suu- ren liikenteen kehittämishankkeen toteuttamatta jättäminen ja tästä säästyvien varojen käyttämi- nen perusväylänpitoon voisivat tuoda huomatta- van parannuksen esimerkiksi alemmanasteisen tieverkostomme kuntoon. Kehittämishankkei- den osalta olisi kuitenkin tärkeää pitää lähtökoh- tana liikennepoliittisen selonteon niin sanotun kakkoskorin hankkeiden toteuttamista, jotta lii- kenteen kehittämisessä ja suunnittelussa välttä- mätön jatkuvuus voisi toteutua. Valiokunta kiin- nittää huomiota myös siihen, että liikenteeltä ke- rätään vuosittain verotuloina kokonaisuutena yli 6 000 miljoonaa euroa ja koko liikennesektoril- le esitetään kuitenkin määrärahasi ainoastaan 1 640,3 miljoonaa euroa.

Valiokunnan keskeiset kannanotot

Lausunnon laajuuden ja selkeyden vuoksi valiokunta pitää tarkoituksenmukaisena esittää kootusti lausunnon loppuun useimmiten liitettävien kannanottojen sijasta keskeiset kannanottonsa jo tässä vaiheessa lausuntoa seuraavalla tavalla. Valiokunta haluaa erityisesti kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota seuraaviin näkököhtiin:

1. *Perusväylänpitoon on osoitettava liikenneverkon riittävän kunnon, liikenneturvallisuuden ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta jopa 200 miljoonan euron vuotuista tasokorotusta.*

2. *Perusväylänpidon rahoituksen jälkeensäjäneisyyden kuntoon saamiseksi, väyläinvestointien pitkäjänteisyyden kehittämiseksi ja riittävän pitkäjänteisen liikenteen suunnittelun mahdollistamiseksi tulee laatia vaalikauden ylittävä liikenteen rahoitussuunnitelma.*

3. *Seinäjoki—Oulu-rataosuuden rahoitus tulee turvata jatkossa siten, että hankekokonaisuus voidaan toteuttaa keskeytyksettä ja mahdollisimman pikaisesti.*

4. *Joukkoliikenteen toimintavarmuutta ja houkuttelevuutta ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona tulee lisätä varmistamalla joukkoliikenteen riittävä rahoitustaso.*

5. *Yleisradion rahoitusratkaisulla tulee turvata oikeudenmukaisella tavalla Yleisradion rahoitus pitkälle tulevaisuuteen ja varmistaa siten laissa määritellyn palvelutehtävän toteuttaminen nykyisen laajuisena.*

6. *Viestintäviraston NCSA-toiminnon jatkumisen tarvitsemat resurssit ja rahoitus tulee turvata osoittamalla tätä varten lisärahoitusta 450 000 euroa, jotta tehtävä voidaan hoitaa Suomen kansainvälisten sitoumusten edellyttämällä tavalla ja siten, että uusi toiminto ei myöskään häiritse Viestintäviraston muiden tehtävien hoitamista.*

Perusväylänpito*Rahoitustaso*

Hallituksen esityksessä perusväylänpitoon esitetään yhteensä 898 miljoonaa euroa ja yksityistaiden valtionapuun 23 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi perusväylänpitoon on käytettävissä ratamaksu ja eräitä muita tuloja arviolta yhteensä noin 68 miljoonaa euroa. Perusväylänpitoon kuuluu päivittäinen hoito ja ylläpito, loppuun käytettyjen rakenteiden korjaaminen, liikenteen ohjaus sekä pienimuotoiset investoinnit.

Teiden kunnossapitoon arvioidaan käytettävän 235 miljoonaa, ratoihin 185 miljoonaa ja meriväyliin 56 miljoonaa euroa. Korjauksiin ja ylläpitoinvestointeihin kohdennetaan noin 352 miljoonaa euroa. Vuonna 2011 aloitetaan mm. Äänekosken ja Haapajärven välisen rataosuuden perusparannus 20 miljoonalla eurolla osana puuhuollon turvaamiseksi tehtäviä toimenpiteitä.

Valiokunta pitää talousarvioesityksen perusväylänpidon rahoitusta riittämättömänä. Perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään liian alhaisella tasolla, ja vaarana on, että ajaututaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin. Valiokunnan arvion mukaan pitkään jatkuneella alhaisella perusväylänpidon rahoitustasolla on ollut selkeä kielteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen. Talousarvioesitys ei tuo perusväylänpitoon valiokunnan jo useasti aiemmin kaipaamia lisäresursseja, poista rahoituksen jälkeensäjäneisyyttä tai luo edellytyksiä parantaa liikenneturvallisuutta. Valiokunta korostaa, että jos vuosittainen korjausmäärä ei riitä pitämään väylien kuntoa edes nykytasolla, korjaustarve lisääntyy ja korjauskustannukset lisääntyvät sen myötä.

Perusväylänpidon rahoitus säilyy nimellisesti vuoden 2010 talousarvion tasolla, mutta kustannustason nousu leikkaa väylänpidon toimia 3—4 %. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää erittäin valitettavana sitä, että perusväylänpidon rahoitukseen ei esitetä edes kustannusten nousun huomioon ottavaa määrärahan korotusta. Määrärahat pienenevät reaalisesti, vaikka määräraha-

tarve kasvaa mm. liikennemäärien kasvun myötä jatkuvasti. Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että perusväylänpitoon osoitetaan liikenneverkon riittävän kunnon, liikenneturvallisuu- den ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon jo vuosia kasvanut liikenteen infrastruktuurin korjausvelka ja liikenneväylien kasvava käyttö sekä Suomen määrittelemät ilmastopoliittiset tavoitteet.

Valiokunnan aiemmin saamien tietojen mukaan maanteiden kunnossapitovelka on noin 1 500 miljoonaa euroa. Rataverkolla korjausvelka näkyy mm. nopeusrajoituksina, kun huonokuntoisilla osuuksilla joudutaan laskemaan nopeuksia turvallisuuden takaamiseksi. Rataverkon korjausvelaksi on arvioitu noin 1 000 miljoonaa euroa. Vesiväylillä huono kunto ilmenee madaltumina ja turvalaitteiden rakenteellisina puutteina. Vesiväylien kunnossapitovelan on arvioitu olevan noin 40 miljoonaa euroa. Väyläinfrastruktuurin korjausvelan kokonaismäärän on arvioitu olevan suuruusluokkaa 2 500 miljoonaa euroa.

Valiokunta toistaa aiemmin lausumansa kannan, että väyläverkoston nykyisen kuntotason ylläpitäminen edellyttäisi noin 130 miljoonan euron lisärahoitusta perusväylänpidon määrärahaan. Pitkään jatkuneesta rahoitusvajasta johtuvan väyläverkon heikentyneen kunnon kehittäminen nykyisestä vaatisi perusväylänpidon määrärahaan jopa 200 miljoonan euron vuotuis- ta tasokorotusta.

Eri liikennemuotoja koskevat tarpeet ja kehittämistavoitteet

Liikenneviraston asiantuntijalausunnon mukaan perusväylänpidon määrärahat käytetään pääosin (90 %) ratojen, teiden ja meriväylien palvelutason ja kunnon säilyttämiseen. Muu rahoituksesta käytetään pienehköihin investointeihin sekä suunnitteluun ja liikenteen hallintaan. Etusijalle asetetaan teiden, ratojen ja vesiväylien päivittäinen liikennöitävyys, väylien kunnosta huolehtiminen sekä turvallisuus ja ympäristö.

Tienpidossa on huomattavana haasteena toiminnan sopeuttaminen annettuun rahoitukseen

ja alueellisten investointien vähäisyys. Tienpidossa tämä priorisointi tarkoittaa mm. vuotuisen päällystysohjelman rahoituksen supistumista yli 10 miljoonalla eurolla, mikä lisää erityisesti alemmalla tieverkolla huonokuntoisten päällysteiden määrää ja vähentää tarvittavia siltakorjauksia sekä lisää entisestään korjausvelan määrää.

Valiokunta ei pidä hyväksyttävänä sitä, että väylien kunto heikkenee vuosi vuodelta. Jatkuvasta korjausvelasta johtuva huonokuntoisuus näkyy päällysteissä epätasaisuutena, vaurioina, painumina tai urina. Sorateillä huonokuntoisuus näkyy mm. kelirikko-ongelmina ja painorajoituksina. Hallituksen esityksen mukaan vuonna 2011 huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä lisääntyy 300 km ja huonokuntoisten siltojen määrä 20 sillalla. Väylien kunto vaikuttaa olennaisesti liikenneturvallisuuteen. Huonokuntoisuus voi olla myös toiminnallista. Esimerkiksi tiekaiteiden turvallisuudessa on puutteita tai liikennevalojen ohjaus saattaa pohjautua vanhentuneisiin liikennetietoihin. Suomen tieverkko on noin 15 miljardin euron kansallisuus. Valiokunta ei pidä kansantalouden kannalta järkevänä, että tämän kansallisuusomaisuuden arvo heikkenee vuosi vuodelta välttämättömien korjausinvestointien puutteesta.

Uusiutuvan energian hyväksikäytön huomattava lisääntyminen lähivuosina tulee korostamaan raskaiden tie- ym. kuljetusten tarvetta. Huomattavasti lisääntyvä rekkaliikenne vaatii väistämättä teiden kunnossapidosta huolehtimista. Bioenergian kuljetukset tulevat rasittamaan voimakkaasti myös alemmanasteista tieverkkoa, minkä vuoksi alemmanasteisen tieverkon rahoitukseen ja yksityisten teiden valtionapuun tarvitaan lisää rahoitusta.

Valiokunta korostaa, että erityisesti ns. pienillä investoinneilla, osin käytännön yhteistyössä yhdessä kuntien kanssa, voidaan merkittävästi kehittää alueellisen ja paikallisen tieverkoston turvallisuutta. Kun määrärahasäästöjen seurauksena voidaan tienpidossa keskittyä vain väylien kunnon säilyttämiseen, jäävät mm. juuri liikenneturvallisuutta edistävät pienet hankkeet väistämättä toteuttamatta. Valiokunta korostaa tur-

vallisuuden kannalta tärkeiden kevyen liikenteen väylien lisärahoituksen tarvetta ja kantaa erityistä huolta päällystetyn tieverkon ja siltojen kunnosta ja turvallisuudesta.

Valiokunta korostaa rataverkon kilpailukykyä ja liikennöinnin turvallisuutta sekä rautatieliikenteen korkeaa palvelutasoa kokonaisuutena. Rataverkon kunnan lasku on asiantuntijalautsuntojen mukaan väistämätöntä nykyisellä pitkään jatkuneella rahoitustasolla. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, jos samaan aikaan lyödään laimin muun rataverkon palvelutason ylläpito ja kehittäminen. Radanpidon osalta määrärahojen säästöt kohdistuvat saadun selvityksen mukaan mm. ratapihojen korvausinvestointeihin.

Radanpidon rahoituksesta korvausinvestointien osuus on ollut noin 130—140 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan radanpidon korvausinvestointien vuosittaisten määrärahojen tulisi kuitenkin olla noin 190—200 miljoonaa euroa vuosittain, jotta rataverkon kunto ei heikkenisi nykyisestä. Asiantuntijalautsunnon mukaan korvausinvestoinneissa pudotaan noin puoleen 1990-luvun lopun tasosta, kun otetaan huomioon rahanarvon muutokset. Valiokunta korostaa, että rataverkon korjausvelan kasvaessa jäävät eri yhteyksissä radanpidolle asetetut palvelu- ja kehittämistavoitteet saavuttamatta. Rautatieliikenteen asiakkaille tämä näkyy toistuvina liikennerajoituksina ja -häiriöinä. Heikkokuntainen rataverkko voi sisältää myös vakavia turvallisuusriskejä.

Radanpidossa on viime vuosina jouduttu tinkimään esimerkiksi päällysrakenteen uusimistöistä. Heikkokuntainen päällysrakenne johtaa mm. routavaurioihin ja niistä johtuviin nopeusrajoituksiin myös vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla. Vuosittain routavaurioita esiintyy arviolta 700 ratakilometrillä, mikä hidastaa huomattavasti liikennettä. Valiokunta toistaa aiemmin esittämänsä arvion, että routaongelmien poistaminen edellyttäisi 200 miljoonan euron määrärahalisäystä esimerkiksi viiden vuoden ajalle eli noin 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Vesiväylänpidossa korostuvat väylien peruskorjaustarpeet ja mm. turvalaitteiden kunto. Va-

liokunta korostaa erityisesti merenkulun turvajärjestelmien kehittämistä. Vaarana on, että pitkään jatkuneen määrärahavajeen seurauksena meri- ja sisävesiväylien palvelutaso ja turvallisuustaso heikkenevät erityisesti vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella, mitä ei voi pitää mitenkään perusteltuna ottaen huomioon alueen meriliikenteen jatkuva kasvu ja tästä aiheutuvat onnettomuusuhat. Esityksen mukaan huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien kilometrimäärä kuitenkin lisääntyy esitetyllä rahoitustasolla.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan jäänmurron kohonneet kustannukset lykkäävät välttämättömiä väylien ohjauslaitteiden peruskorjauksia ja järjestelmien uusimisia. Väylämaksulla (verot) ennakoidaan katettavan kauppamerenkulun väylien kustannuksista 95 %. Jäänmurron rahoitus on mitoitettu ns. normaalin talven toimintapäivien (650) mukaisesti. Viime talvena jäänmurron toimintapäiviä oli 919 ja osa syntyneistä lisämenoista jouduttiin rahoittamaan muusta väylänpidosta.

Valiokunta korostaa, että lisääntyvä bioenergian hyödyntäminen lähitulevaisuudessa tulee lisäämään erilaisen biomassan kuljetusmääriä merkittävästi. Tämän vuoksi sisävesiväylien kehittämiseen ja kustannustason nousun hillitsemiseen tulee panostaa riittävästi jatkossa, jotta voidaan nykyistä paremmin hyödyntää myös sisävesiväylien tarjoamia kuljetusmahdollisuuksia.

Valiokunta pitää kannatettavana, että meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamiseen ehdotetaan 84 236 000 euroa. Valiokunta on kuitenkin huolissaan merenkulun tulevista rikkipäästörajoituksista. Valiokunta painottaa, että meriliikenteen päästörajoituksista sovittaessa on ehdottomasti huolehdittava siitä, että velvoitteet ovat kustannusvaikutuksiltaan tasapuolisia eri merialueille ja että niillä ei ole minkään yksittäisen alueen tai jonkin tietyn maan toimijoiden kilpailullista asemaa voimakkaasti heikentäviä vaikutuksia. Koska merenkulku on Suomelle elintärkeä asia, valiokunta pitää välttämättömänä, että esimerkiksi rikkipäästöjen vähentämisen johtaessa kohtuuttomiin kus-

tannuksiin ryhdytään toimiin näiden seurausten lieventämiseksi.

Kehittämishankkeet

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa infrastruktuuri-investointien suunnittelun, rahoituksen ja toteutuksen vaatimaa pitkäjänteisyyttä. Liikennepoliittinen selonteko on selvästi lisännyt tätä suunnitelmallisuutta. Selonteossa on listattu vaalikaudelle 2007—2011 alkavat väylähankkeet eli niin sanotut ykköskorin hankkeet. Valiokunta pitää erittäin myönteisenä sitä, että viimeisetkin liikennepoliittisessa selonteossa kaudelle 2007—2011 ajoitetut liikenneväylähankkeet aloitetaan joko vuonna 2011 tai yhden hankkeen osalta viimeistään vuonna 2012. Kehittämishankkeita on tällöin aloitettu vaalikaudella 25, joista 15 on tiehankkeita, 7 ratahankkeita ja 3 meriliikennehankkeita. Ennen tätä vaalikautta aloitettuja kehittämishankkeita on käynnissä 11. Tämä osoittaa vaalikaudelle ajoitetujen kehittämishankkeiden suunnittelun käytännön toimivuuden, mikä osaltaan luo pohjaa suunnittelun pitkäjänteistämislle.

Käynnistyvät ja vireillä olevat hankkeet

Vuonna 2011 esitetään käynnistettäväksi kolme uutta tiehanketta, kolme ratahanketta ja yksi vesiväylähanke. Uusiin hankkeisiin budjetoidaan 54,7 miljoonaa euroa.

Budjettiesityksen keskeisimpiä hankkeita on Seinäjoen ja Oulun välisen radan perusrakennuksen jatko (90 miljoonan euron valtuus). Tähän osoitetaan yhteensä 40 miljoonaa euroa. Määräraha on koottu lisärahoituksesta sekä kohdentamalla uudelleen eräiden käynnissä olevien liikennehankkeiden varoja.

Lisäksi käynnistetään Rovaniemen ja Kemijärven välisen osuuden sähköistys kustannusarvioltaan 24 miljoonaa euroa.

Uudenkaupungin meriväylää parannetaan 12,5 metrin syvyyseksi. Hankkeen kustannusarvio on 11 miljoonaa euroa.

Liikennepoliittisen selonteon mukaiset tiehankkeet ovat Haminan ohikulkutie valtatiellä E18 (kustannusarvio 180 miljoonaa euroa), val-

tatien 8 Sepänkylän ohikulkutie Mustasaaren kunnassa (55 miljoonaa euroa) sekä valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie (63 miljoonaa euroa). Tampereen rantaväylän suunnittelua jatketaan ja varaudutaan sen aloittamiseen viimeistään vuonna 2012.

Valtio osallistuu länsimetron rakentamiskustannuksiin enintään 30 prosentilla. Avustus maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaan jälkikäteen. Vuoden 2011 budjettiehdotuksessa on metrohankkeeseen osoitettu 13 miljoonaa euroa. Tällä osallistutaan vuoden 2010 arvioituihin kustannuksiin.

Meneillään olevia väylähankkeita jatketaan. Niihin esitetään 249,6 miljoonan euron määrärahaa. Vuonna 2011 valmistuvat mm. Lusin ja Mikkelin välinen osuus valtatiellä 5, Ilmalan ratapiha sekä Lahden ja Luumäen välisen radan parantaminen.

Talousarvioehdotus sisältää myös valtuuden neuvotella Kolari-Pajalan kaivoshankkeen vuoksi Kemin ja Äkäsjoen välin perusrakennuksen toteuttamisesta urakoitsijan rakennusaikaisella rahoituksella ja kaivosyhtiön 50 %:n rahoituksella. Hankkeeseen kuuluu myös Muonionjoen rajasillan rakentaminen yhdessä Ruotsin valtion kanssa. Vuodelle 2011 on varattu 3 miljoonan euron määräraha suunnittelu- ym. kustannuksiin, ja seuraavien vuosien rahoitustarpeeksi on arvioitu 97 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman tiedon mukaan kyseinen hanke peruuntuu, sillä sen perusteluina olevat kaivoksen malmikuljetukset eivät tule kaivosyhtiön päätöksen mukaan toteutumaan Suomen satamien kautta vaan Norjan Narvikin satamasta. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että tästä ratahankkeesta mahdollisesti käyttämättä jäävät määrarahat tulee käyttää muiden ratahankkeiden edistämiseen. Valiokunta pitää toisaalta myös tärkeänä, että alueen kuljetustarpeiden arviointia ja siihen liittyvää päätöksentekoa seurataan edelleen aktiivisesti ja että ylläpidetään valmiutta reagoida tarvittaessa nopeasti malmikuljetuksiin liittyvien päätösten mahdollisiin muutoksiin.

Uusien tavanomaisella budjettirahoituksella toteutettavien hankkeiden vuosittaiset määrära-

hat olisivat ehdotuksen mukaan kolmen vuoden siirtomäärärahoja. Käynnissä olevien hankkeiden osalta jatketaan arviomäärärahakäytäntöä. Vähitellen päästään siten eroon syksyn lisätalousarvion yhteydessä mahdollisesta arviomäärärahojen palautuksesta ja seuraavana vuonna jälleen niiden osoittamisesta hankkeille, mikä on käytäntönä, jos hanke ei olekaan edennyt täysin suunnitelmien mukaisesti. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tätä budjetoinnin muutosehdotusta kannatettavana.

Valiokunta pitää erittäin hyvänä sitä, että kehittämisinvestointeihin käytettävä rahoitus on nykyisen hallituksen aikana saatu nostetuksi noin 400—500 miljoonan euron vuositasolle. Valiokunta pitää välttämättömänä, että jatkossa varmistetaan vähintään nykyinen kehittämisinvestointien riittävä rahoitustaso, jotta turvataan kansalaisten tasavertaisen liikkumisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, liikenneturvallisuuden ja ilmastönäkökohtien vaatima liikenneväylien kehittäminen.

Seinäjoki—Oulu-rataosan perusparannus

Valiokunnan saaman asiantuntija-arvion mukaan nyt esitettävä rahoitus vuodelle 2011 on noin puolet siitä määrästä, joka tarvittaisiin vuosittain, jotta hanke valmistuisi suunnitellussa aikataulussa vuonna 2014. Valiokunta pitää välttämättömänä, että Seinäjoki—Oulu-rataosalle osoitetaan 90 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2011—2014 ja varmistetaan siten hankkeen nopea ja kustannustehokas toteutus. Valiokunta korostaa, että ratahankkeeseen jo käytetystä lähes 200 miljoonan euron investoinnista saadaan täysi hyöty vasta, kun rataosa valmistuu.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että suurista yksittäisistä kehittämishankkeista on voitava jatkossa päättää vaalikauttakkin pidempinä kokonaisuuksina siten, että hanke voidaan toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti ja ilman osittaisista rahoituspäätöksistä johtuvia suunnittelun ja rakentamisen tarpeettomia keskeytyksiä. Valiokunta on jo aiemmin lausunnoissaan (LiVL 11/2009 vp ja LiVL 21/2009 vp) kiinnittänyt vakavaa huomiota Seinäjoki—Oulu-rataosan laajaan perusparannushank-

keeseen, ja hanke mainittiin jo liikennepoliittista selontekoa koskeneessa valiokunnan mietinnössä yhtenä vain kolmesta esiin nostetusta hankkeesta. Valiokunta on toistuvasti korostanut hankkeen valtakunnallista tärkeyttä. Sen riipeä eteneminen ja valmistuminen alkuperäisen tavoitteen mukaisesti vuonna 2014 on ehdottoman välttämätöntä. Valiokunta ei pidä hyväksyttävänä sitä, että valiokunnan toistuvista kannanotoista huolimatta maamme tärkeintä väylähanketta ei saada rahoitettua suunnittelun, rakentamisen ja syntyvien kustannusten kannalta tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla.

Investointien pitkäjänteinen suunnittelu ja päätöksenteko

Valiokunta painottaa, että pitkäjänteinen päätöksenteko tuo selviä säästöjä rakentamiseen ja tehostaa resurssien tasaista käyttöä. Julkisten varojen käytön kannalta on tärkeää, että suunnittelu kohdennetaan nimenomaan niihin hankkeisiin, jotka käynnistetään lähitulevaisuudessa. Väyläverkoston pitkäjänteinen kehittämisohjelma ja tuotannon tasainen volyymi edesauttavat myös tasaista kustannuskehitystä eliminoimalla osaltaan kustannus- ja hintapiikkejä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä liikennejärjestelmän systemaattista, pitkäjänteistä kehittämistä siten, että säilytetään myös reagoitavara muuttuvien tarpeiden, kuten uusien laajojen kaivoshankkeiden, vaatimiin investointeihin.

Eduskunta on liikennepoliittisen selonteon johdosta hyväksynyt muun muassa kannanoton, jonka mukaan liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Liikennepoliittisessa selonteossa vuoden 2011 jälkeen toteutettavien hankkeiden listalla on noin 30 hanketta, jotka vastaavat 3—4 vaalikauden investointivolyyymiä. Hankkeet eivät ole etusija- tai kiireellisyysjärjestyksessä. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että vaalikausi ja valtiontalouden kehyskausi ovat liikenneinvestointien kannalta liian lyhyitä ajanjaksoja. Hallituskauden taite merkitsee infrahankkeiden suunnitte-

lun ja toteutuksen hidastumista, sillä suunnittelutyön mahdollistavia toteuttamispäätöksiä ei ole tehty.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää myös vakavaa huomiota tasaisen investointivolyymien merkitykseen infrarakentamisalan toimijoille. Julkishallinnon tulisi tiedostaa keskeinen roolinsa liikenneinvestointien tilaajana. Lisäksi on olennaista huomata pitkäjänteisen ja tasaisen rahoituskehityksen tarve suhdanteiden ja kustannuspiikkien tasaamiseksi sekä liikenteen kehittämisen pitkäjänteisyyden mahdollistamiseksi.

Kehittämishankkeiden rahoitusvaihtoehdot

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että valtion budjettirahoituksen on oltava väylähankkeiden rahoittamisen perustana jatkossakin. Budjettirahoituksen rinnalle on kuitenkin perusteltua kehittää myös muita rahoitusmuotoja. Valiokunta onkin aiemmissa kannanotoissaan esittänyt vaihtoehtoisten rahoitusmuotojen selvittämistä. Liikenne- ja viestintäministeriölle on 1.4.2010 luovutettu työryhmäraportti Liikenneinvestointien rahoitusmallien soveltamisen ehdot (LVM:n julkaisuja 19/2010), jossa käsitellään uusien ja käytössä olevien rahoitusmallien soveltamista liikenne- ja väyläinvestointien toteuttamiseen. Raportissa ei oteta kantaa liikenneinvestointien toteuttamistarpeeseen tai väylä rakentamisen taroituksenmukaiseen rahoitustasoon. Työryhmän raportista pyydettiin lausunnot syyskuun alkuun mennessä.

Talousarvioehdotuksen käsittelyn yhteydessä valiokunnassa on asiantuntijakuulemisessa noussut esille kyseiseen raporttiin ja erityisesti elinkaarihankkeisiin liittyviä eräitä vartenotettavia näkökohtia. Valiokunnankin peräänkuuluttama investointien pitkäjänteinen suunnittelu ja toteuttaminen merkitsevät väistämättä sitä, että päätettyjen hankkeiden rahoittaminen siirtyy osin seuraavan eduskunnan ja hallituksen vastuulle. Elinkaari- ja jälkirahoitushankkeet, joissa investoinnit toteutetaan aikaisemmin kuin niistä aiheutuvat menot sisällytetään kehyksiin, voivat olla liiallisessa määrin toteutettuina omiaan voimistamaan tätä kehityskulkua.

Vaalikauden viimeisten kolmen vuoden talousarvioiden vertailu osoittaa, että seuraavien hallitusten maksettaviksi jäävät summat ovat kasvaneet vaalikausittain jo yli seitsemän vuoden keskimääräistä määrärahatasoa (n. 418 miljoonaa euroa) vastaavaksi. Esimerkiksi vuoden 2011 talousarvioesitykseen sisältyy kehittämishankkeiden osalta sitoumuksia myöhemmille vuosille 3 017 miljoonaa euroa, josta elinkaarihankkeiden osuus on noin 2/3 kokonaismäärästä eli 1 900 miljoonaa euroa. Valiokunta toteaa, että tämänkaltaisen menettely supistaa tuntuvasi seuraavien hallitusten liikkumavaraa aloituspäätösten ja määrärahojen käytön suhteen.

Elinkaarihankkeiden hyötyjä on tarkasteltu myös edellä mainitun työryhmän raportissa. Raportin mukaan elinkaarihankkeiden etuja ovat nopea ja budjettirahoituksesta vapaa toteutus ja hankkeen aikaistamisen kerrannaisvaikutukset. Lisäksi suuren hankkeen kustannusten maksu yli 20 vuoden aikana raivaa tilaa muille lähiaikoina käynnistettäville hankkeille. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin myös se, että elinkaarihankkeissa on monia sellaisia lisäkustannuksia, joita ei ole muissa hankkeissa. Asiantuntija-arvion mukaan vuoden 2011 jälkeiseen aikaan kohdistuva elinkaarihankkeiden 1 900 miljoonan euron sitoumus muodostuu noin 800 miljoonan euron investoinnin maksamisesta, noin 800 miljoonan euron investoinnin rahoituskustannuksista ja noin 300 miljoonan euron pitkäaikaisista hoitokuluista. Kyseinen 1 900 miljoonaa euroa on sidottu osin jopa 30 vuodeksi siten, että valtiolla on hyvin rajoitetut mahdollisuudet uudelleen arvioida kyseisten väylien muutostarpeita tällä ajanjaksolla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että nykyinen kehysmenettely on tehokkaasti rajoittanut kokonaismenojen kasvua hallituskausilla. Tähän nähden voi olla ongelmallista, jos pitkäaikaisilla sitoumuksilla, erityisesti elinkaari- ja jälkirahoitushankkeilla, pyritään sitomaan tulevien hallitusten liikkumavaraa liiallisesti suhteessa ennakoitavaan vuotuisen rahoitustasoon. Valiokunnan mielestä elinkaarihankkeiden arvioitu rahoituskustannusten osuus kokonauskustannuksista heikentää selvästi hankemal-

lin käytön laajempaa hyväksyttävyyttä. Valiokunta pitää tähän liittyen tärkeänä myös selvittää jo aiemmin esitetyn Infra Oy -mallin toimivuutta erityisesti rahoituskustannusten vähentämisessä. Valiokunta korostaa, että valtio saa joka tapauksessa lainaa pienemmillä rahoituskustannuksilla kuin yksityiset toimijat. Tähän liittyvä hyöty kansantaloudelle ja veronmaksajille olisi voitava kanavoida paremmin infra-hankkeisiin niiden toteuttamismuodosta riippumatta.

Joukkoliikenne

Hallitusohjelman mukaan joukkoliikenteellä on merkittävä rooli ilmastomuutoksen hillinnässä ja joukkoliikennettä edistetään ympäristöystävällisenä kulkumuotona. Liikennepoliittinen selonteko taas painottaa joukkoliikenteen käytön edistämistä eri keinoin. Selonteosta antamassaan mietinnössä valiokunta kiinnitti erityistä huomiota joukkoliikenteen kehittämistarpeeseen.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki

Suurten kaupunkien (Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu) joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Valiokunta pitää hyvänä, että suurten kaupunkien joukkoliikennetuki on korotettu 10 miljoonaan euroon, mutta toteaa, että tuki on edelleen tarpeeseen nähden riittämätön. Tältä osin on keskeistä huomata, että valtion tuki esim. Helsingin seudulle kattaa vain runsaan prosentin kaikista seudun joukkoliikennemenomuksista. Määrärahan lisäyksesitystä arvioitaessa on lisäksi huomattava, että tuki pitää aiemmasta poiketen sisällään myös Oulun kaupungin ja lisäksi kaikkien kaupunkien ympäröiväskunnat. Valiokunta toteaa, että tuen alueellinen laajentaminen lisää edelleen tuen korottamistarvetta, mikäli joukkoliikenteen osuutta liikenteen kokonaissuoritteesta todella halutaan edistää.

Energiaverouudistus

Valiokunnan käsittelyssä on lausuntoa varten parhaillaan hallituksen esitys energiaverouudis-

tuksesta (HE 147/2010 vp). Ehdotuksen periaatteet ja tavoitteet näyttävät liikennepolttoainesten verotuksen osalta olevan lähtökohtaisesti pääosin kannatettavia, mutta valiokunnan mielestä esitys on asetettujen ympäristö ym. tavoitteiden kannalta vaikeasti perusteltavissa, mikäli uudistus johtaa joukkoliikenteen ja erityisesti linja-autoliikenteen kustannusten nousuun.

Energiaverotuksen uudistamista koskeva esitys johtaa esityksen mukaan mm. dieselpolttoaineen veron nousuun 0,08 euroa litralta. Vastavasti maakaasun verotus nousisi nykyisestä. Henkilö- ja kuorma-autojen osalta tätä pyritään kompensoimaan alentamalla käyttövoimaveroa. Asiantuntijakuulemisten mukaan esitetty käyttövoimaveron alentaminen kompensoisi kuitenkin polttoaineen nousua ainoastaan osittain. Linja-autoille sen sijaan ei ole esitetty vastaavaa kompensatiota, koska linja-autoista ei nykyisin makseta käyttövoimaveroa. Uudistus aiheuttaa siten linja-autoliikenteelle arviolta yli 10 miljoonan euron lisäkustannukset. Mikäli linja-autoliikenteelle ei luoda jonkinlaista tasausmekanismia, kyseiset kustannukset todennäköisesti joudutaan siirtämään matkalippujen hintoihin. Valiokunta toteaa, että tämä on omiaan heikentämään ympäristöystävällisen joukkoliikenteen suosiota.

Lähiliikenteen ostomäärärahat

Hallituksen esityksessä rautatien lähiliikenteen ostoihin esitetään 9,4 miljoonaa euroa, kun määräraha vuonna 2010 on 10,9 miljoonaa euroa, eli lähiliikenteen ostomäärärahoista esitetään vähennettäväksi 1,5 miljoonaa euroa. Lähiliikenne jakaantuu Helsingin Seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) ostamaan sekä liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamaan ostoliikenteeseen ja VR-Yhtymä Oy:n omaan HSL-alueen ulkopuoliseen liikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle toimeksiannon vastata keskitetysti lähiliikenteen ostoliikenteen suunnittelusta, VR-Yhtymä Oy:n kanssa käytävistä neuvotteluista ja sopimusvalmisteluista sekä liikenteen tilaamisesta ja valvonnasta. Julkisuudessa on käyty keskuste-

lua siitä, että määrärahojen edellä mainittujen leikkausten säästöt saattavat kohdistua joko rantaradan Y-juniin tai oikoradan Z-juniin. Valiokunta pitää tärkeänä, että lähiliikenteen raideliikennettä tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena ja että mainituissa menettelyssä huolehditaan junien pysäytymiskäytäntöjen ja palveluiden tarjonnan tasapuolisuudesta kaikkien kuntien kanalta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että lähiliikenteen karsimisen sijasta lähiliikenteen ostomäärärahoihin palautetaan nyt vähennettäväksi esitetyt 1,5 miljoonaa euroa.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin esitetään 39 825 000 euroa, mikä on noin 800 000 euroa vähemmän kuin kuluvan vuoden talousarviossa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitetty määrärahataso johtaa toteutuessaan linja-autovuoroista noin 10 %:n lopettamiseen. Tämä heikentäisi palveluntarjontaa eikä edistä joukkoliikenteen suosiota. Valiokunta pitää tätä kehityssuuntaa erittäin huolestuttavana ja ehdottaa, että määräraha säilytetään vähintään nykyisellä tasolla.

Kaukoliikenteen ostomäärärahat

Rautatien kaukoliikenteen ostoihin on esitetty 31,5 miljoonan euron määrärahaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitettyyn määrärahaan nähden noin neljän miljoonan euron lisätarve katetaan sopeuttamalla liikenteen tarjontaa. Muutokset on pyritty tekemään tavalla, joka heikentää mahdollisimman vähän kaukojunaliikenteen palvelutasoa. Reittejä ei valiokunnan saaman selvityksen mukaan lakkauteta kokonaan, mutta joitakin junavuoroja leikataan.

Kaukojunaliikenteen valtion ostoihin on vuodesta 2012 eteenpäin laskennallisesti varattu vain 20 miljoonaa euroa vuosittain. Tällä on väistämättä vaikutuksia junaliikenteen kattavuuteen, vuorojen tiheyteen ja siten valtakunnalliseen palvelutasoon. Valiokunta pitää tämänkaltaista rahoituksen laskusuuntaa kestävämmänä ja toteaa, että asiantuntijoiden mukaan lasku vaarantaisi erityisesti maaseudun vähäliikenteisten ratojen liikenteen jatkumisen. Toteutessaan se tarkoittaisi valiokunnan saaman selvi-

tyksen mukaan ostoliikenteen vähentämistä 1/3:lla nykyisestä. Käytännössä kyse olisi kymmenistä junavuoroista ja kokonaisten reittien lakkauttamisesta.

Valiokunta toteaa, että ostoliikenteen määrärahojen taso tulee säilyä jatkossakin nykytasolla indeksillä korotettuna. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että jo tehdyistä ostosopimuksista pidetään kiinni.

Joukkoliikenteen edistäminen

Haja-asutusalueiden ongelmana on vähenevä väestöpohja, joka heikentää kannattavan joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Haja-asutusalueiden väestöllä, esimerkiksi toisen asteen opiskelijoilla, on jo nyt vaikeuksia tasavertaisten liikkumismahdollisuuksien osalta, mihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Valiokunta korostaa, että jos riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on pystyttävä turvaamaan palveluostoin ja tähän tarvittavin riittävin resurssein. Mikäli joukkoliikennettä ei saada tuettunakaan riittävän kattavasti turvattua haja-asutusalueille, tulee kehittää edelleen myös muita vaihtoehtoja, kuten kutsuliikenteen ja palveluliikenteen toteutettavan kyytitakuun käyttömahdollisuuksia. Valiokunta painottaa tasavertaisten, asiointiyhteydet turvaavien joukkoliikennepalvelujen tarjoamista myös haja-asutusalueiden asukkaille.

Valiokunta pitää joukkoliikenteen rahoitusta kokonaisuutena tarpeeseen ja mm. ympäristötaivoitteisiin nähden riittämättömänä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia, ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut. Henkilöliikenteen määrällinen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen ja sitä kautta myös liikenteen haitallisten päästöjen vähentämiseen on löydettävä nykyistä selvästi tehokkaampia keinoja. Eduskunnan liikennepoliittista selontekoa koskevan kannanoton mukaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä kehittämällä lippujärjestelmiä, jouk-

koliikenteen palvelujen yhteensopivuutta, palvelutasoa ja luotettavuutta.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että joukkoliikenteen edistämiseksi asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen tulee vaikuttamaan ratkaisevasti valtion ja kuntien joukkoliikenteeseen käyttämien määrärahojen tason kehittyminen lähivuosien aikana.

Sisävesi- ja yhteysalusliikenne

Esityksen mukaan vesiväylänpidossa keskitytään kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen tarvitsemien vesiväylien ja liikennepalveluiden palvelutason ylläpitoon ja kehittämiseen sekä merenkulun turvallisuuden edistämiseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on aiemmissa lausunnoissaan kiinnittänyt huomiota sisävesiliikenteen mahdollisuuksiin kehittyvänä ja ympäristöystävällisenä kuljetusväylänä. Bioenergian hyödyntämisen lisääntyminen lähitulevaisuudessa tulee kasvattamaan myös tarvetta sisävesikuljetusten hyödyntämiseen merkittävästi. Tämän vuoksi sisävesiväylien kehittämiseen ja kustannustason nousun hillitsemiseen tulee panostaa riittävästi jatkossa. Luotsauksen hintatukeen pitkien luotsausmatkojen Saimaan alueelle esitetään 4 200 000 euroa.

Yhteysalusliikenteessä on kyse rannikon ja sisäsaariston asukkaiden tasavertaisesta oikeudesta liikkumiseen ja yhteiskunnan järjestämiin kuljetuspalveluihin. Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän arvioidaan olevan 112 000 henkilöä vuonna 2011. Saariston yhteysalusliikennettä ehdotetaan ostettavaksi 7,9 miljoonalla eurolla, mikä on noin 0,8 miljoonaa euroa edellisvuotta vähemmän. Ensi vuonna on käytettävissä myös vuodelta 2010 siirtyviä saldoja 0,6 miljoonaa euroa, mutta yhteysalusliikenteen rahoitustarve lisääntyy, kun sopimusmallit muuttuvat arvonalisäverottomista aikarahtausopimuksista arvonalisäverollisiksi. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tilanteen tekee haasteelliseksi myös vuoden 2009 syksyllä tehty kuljetusmaksujen poistaminen. Kyseisen maksun tuotto oli aiem-

min 0,8 miljoonaa euroa. Valiokunta toteaa, että saariston yhteysalusliikenteen palvelutaso tulee säilyttää vähintään nykyisellä tasolla.

Lentoasemaverkoston turvaaminen

Ilmailu on ainoa kokonaan liiketoiminta- ja asiakasrahoitteinen liikennemuoto Suomessa. Ilmailulaitos ylläpitää liikelaitoksena koko maan kattavaa 25 lentoaseman verkostoa. Lentoasemia ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niin sanotun verkostoperiaatteen mukaisesti. Taloudellisesti kannattavin osa tätä verkkoa on Helsinki-Vantaan lentoasema.

Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa verkostoperiaatteen merkitystä maamme lentoasemaverkoston ylläpidossa ja osana alueellisen tasa-arvon edistämistä. Liiketaloudellisesti eniten kannattavien lentoasemien rinnalla on järkevää panostaa myös muuhun lentoasemaverkoon palvelutasoa parantaen, jotta lentoliikenteen houkuttelevuutta ja siten verkoston kokonaiskannattavuutta voitaisiin edelleen kehittää. Kansainvälinen lentoliikenne on keskittynyt pääosin Helsinki-Vantaan lentokentälle. Valiokunta pitää järkevänä arvioida myös muun lentoasemaverkon käyttömahdollisuuksia kansainvälisessä lentoliikenteessä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa lentoliikenteen merkitystä osana valtakunnallista kattavaa liikennejärjestelmää ja maamme nykyisen laajuisen lentoasemaverkoston ylläpitämisen suurta aluepoliittista merkitystä. Ilmaston ja ympäristön kannalta suositeltava raideliikenne ei yksin riitä tyydyttämään nopeita, pitkän matkan joukkoliikennetarpeita.

Lentoliikenteen valvontamaksua esitetään nostettavaksi 0,80 eurosta yhteen euroon. Valiokunta piti esityksestä antamassaan mietinnössä (LiVM 10/2010 vp) maksun korottamista nykyisessä tilanteessa välttämättömänä lentoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi, mutta toteasi samalla, että maksun tasoa tulee arvioida uudelleen, jos lentoliikenteen matkustajamäärät kasvavat selkeästi jatkossa.

Eräitä muita rahoituskohteita

Älyliikenteen järjestelmät ja palvelut perustuvat informaatio- ja viestintäteknologiaan, jossa hyödynnetään ajan tasalla olevaa tietoa esim. ajasta, reiteistä ja paikasta sekä liikennejärjestelmän toiminnasta ja mahdollisista häiriöistä. Älyliikenteessä voidaan hyödyntää myös sääolosuhteita koskevaa tietoa ja joukkoliikennettä koskevaa aikataulu- ym. vastaavaa tietoa. Älykkään liikenteen sovelluksiin kuuluvat myös liikenteen maksuja koskevat älykkäät maksujärjestelmät tai esimerkiksi automaattisesti kolaritilanteesta hälytyksen tekevät järjestelmät.

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksessä on varattu 20 miljoonaa älyliikennestrategian kärkihankkeisiin. Valiokunta painottaa älykkäiden liikennejärjestelmien tarjoamia mahdollisuuksia luotaessa sujuvampia, turvallisempia ja ympäristön kannalta kestävämpiä liikennejärjestelmiä.

Ilmatieteen laitoksen toimintamenoihin esitetään 40,5 miljoonaa euroa. Ilmatieteen laitos tuottaa paljon sen kaltaista sää yms. tietoa, josta on huomattavia hyötyjä liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle ja joiden pohjalta saataisi syntyä myös uutta ulkopuolisten tuottamaa palveluliiketoimintaa, mikäli tämä tieto olisi nykyistä laajemmin saatavilla ilmaiseksi. Tämän kaltaisen julkisen tiedon nykyistä laajempi avoimuus ja maksuttomuus on tavoittelemisen arvoisen päämäärä, mutta käytännössä se edellyttäisi Ilmatieteen laitoksen rahoituksen lisäämistä jatkossa.

Laajakaistahanke

Valtioneuvoston joulukuussa 2008 tekemässä periaatepäätöksessä asetettiin tavoitteeksi, että lähes kaikki suomalaiset ovat enintään kahden kilometrin etäisyydellä 100 Mbit/s -yhteyden mahdollistavasta viestintäverkosta vuoteen 2015 mennessä.

Valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseksi haja-asutusalueiden laajakaistahankkeille esitetään 9,8 miljoonan euron tukea. Tuen saajista päättää Viestintävirasto maakunnan liit-

tojen esityksestä. Ensimmäinen hakukierros käynnistyi kesällä 2010.

Valiokunnan aiemmin saaman selvityksen mukaan hankkeen ongelmaksi voi muodostua valtionosuuden käytön ehdoksi asetettu kuntien rahoitusosuus. Asiantuntijoiden mukaan on todennäköistä, esitetyt määrärahat eivät riitä laajakaistaohjelman toteuttamiseen, sillä kaikki kunnat eivät pysty osallistumaan hankkeiden toteuttamiseen odotetulla tavalla. Pinta-alaltaan laajoilla kunnilla ei ole välttämättä varaa omarahoitusosuuden maksamiseen, minkä takia monessa harvaan asutussa kunnassa elinkeinotoimintaa ja mm. sosiaalipalveluja palvelevat laajakaistayhteydet uhkaavat jäädä rakentamatta. Lisäksi ongelmana on, että palveluntarjoajat eivät ole tukitoimista huolimatta katsoneet tiettyjä alueita taloudellisesti kannattaviksi eivätkä siten ole jättäneet lainkaan tarjouksia joidenkin alueiden tarjouskilpailuissa kesän 2010 ensimmäisellä hakukierroksella.

Valiokunta totesi lakia laajakaistarakentamisen tuesta haja-asutusalueilla koskevassa mietinnössään (LiVM 20/2009 vp), että valiokunta kantaa huolta mm. harvaan asuttujen tai taloudellisissa vaikeuksissa olevien kuntien mahdollisuudesta kantaa laajakaistaohjelman edellyttämät kuntien maksuosuudet. Erityisesti valiokunta kuitenkin kiinnitti huomiota tilaajayhteyden toteuttamisen vaatimiin kustannuksiin. Tämä pääosin kotitalouksien ja muiden loppukäyttäjien kannettavaksi jäävä kustannuserä voi olla monille talouksille taloudellisesti liian korkea, jolloin laajakaistayhteyden kautta saatavilla olevat palvelut eivät tosiasiallisesti tulisi tasapuolisesti kaikkien kansalaisten saataville.

Toimivien ja riittävän nopeiden viestintäyhteyksien tarve saattaa korostua nimenomaan harvaan asutuilla alueilla, joissa etäisyydet ovat pitkiä ja kaikkia palveluita ei ole muutoin saatavilla. Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että myös harvaan asuttujen alueiden asukkaiden, yritysten, oppilaitosten ym. laajakaistapalveluiden ja niiden kautta tarjottavien palvelujen saatavuudesta huolehditaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää kansallista laajakaistahanketta tärkeänä. Laajakaista-

ohjelman toimeenpanolla ja tavoitteiden tasapuolisella saavuttamisella on olennainen merkitys Suomen lähivuosien tietoyhteiskuntakehityksen kannalta. Laajakaistaohjelman toteutusta tulee seurata tiiviisti ja tarvittaessa harkita ohjelman rahoitusperusteet ja rahoituksen määrä uudelleen.

Viestintäviraston NCSA-toiminto

Viestintävirastossa aloitti vuoden 2010 alusta toimintansa uusi tietoturaviranomainen, NCSA-FI (National Communications Security Authority). NCSA-FI-yksikön tehtävänä on täyttää Suomen kansainvälisiä tietoturavelvoitteita, ja se tukee toiminnallaan mm. suomalaisten yritysten mahdollisuuksia kansainvälisissä tarjouskilpailuissa.

Viestintävirasto on arvioinut, että virastolle osoitettujen uusien tietoturaviranomaistehtävien hoitaminen laadukkaasti ja kansainvälisten sopimusten käytäntöjen mukaisesti edellyttää asteittain lisättäviä henkilöresursseja. Toiminnan ollessa täysimääräisesti käynnissä vuonna 2014 kokonaisresurssitarve on 10 henkilötyövuotta ja yhteensä 1,65 miljoonaa euroa.

Vuoden 2010 talousarviossa tietoliikenneturvallisuusviranomaisen toimintamenoihin osoitettiin 650 000 euron määräraha, mikä mahdollisti toiminnan käynnistämisen. Vuoden 2011 talousarvioehdotuksessa tehtävän hoitaminen vaatisi valiokunnan saaman selvityksen mukaan 450 000 euron lisärahoitusta, mutta nyt käsiteltävänä olevaan valtion talousarvioesitykseen ei sisälly tähän määrärahaa.

Nykyisillä kolmen henkilötyövuoden resursseilla Viestintävirasto ei pysty vastaamaan tehtävään kohdistuvaan kysyntään eikä hoitamaan tehtäviä ja kansainvälisiä velvoitteita siinä laajuudessa kuin Suomen solmimat kansainvälistä tietoturaviranomaistoimintaa koskevat sopimukset edellyttäisivät.

Valiokunta painottaa, että Suomen kansainvälisten velvoitteiden täyttämisen, suomalaisen yritysmaailman tarpeiden sekä mm. turvallisuusviranomaisten välisessä yhteistyössä välttämättömän luottamuksen ja Suomesta ulkomaille

luotettavana yhteistyökumppanina syntyvän kuvan kannalta on keskeistä, että tehtävää varten varataan riittävästi resursseja ja riittävä rahoitus.

Viestintävirasto ei ns. nettobudjetoituna virastona voi käyttää muiden tehtäviensä rahoittamiseksi esim. erilaisten maksujen kautta kerättyjä varoja uuteen tehtäväänsä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että NCSA-viranomaisen toiminnan jatkumisen tarvitsemat resurssit ja rahoitus turvataan osoittamalla tätä varten riittävä määräraha siten, että tehtävä voidaan hoitaa tehokkaasti ja siten, että uusi toiminto ei myöskään haittaa Viestintäviraston muiden tehtävien hoitamista. Valiokunta ei voi hyväksyä sitä, että virastolle annetaan aina vain uusia lakisäätelisiä tehtäviä, mutta ei myönnetä tehtävien hoitamisen vaatimaa rahoitusta.

Yleisradion rahoitus

Viestintävirasto hoitaa valtion televisio- ja radiorahaston hallintoa. Rahastoon arvioidaan kertyvän tuloja noin 462 miljoonaa euroa, josta Yleisradio Oy:n julkiseen palveluun osoitetaan noin 451 miljoonaa euroa.

Suomalaisen viestintäpolitiikan yhtenä keskeisenä lähtökohtana on ollut ylläpitää maassa sellaista sähköisen viestinnän perusjärjestelmää, jonka kautta jokainen suomalainen voi vastaanottaa yhteiskunnallisesti merkittävimmät yleisradio-ohjelmat. Yleisradio Oy:n tehtävänä on ollut kansallisen kulttuurin turvaaminen aktiivisena, itsenäisenä ja kulttuuria luovana välineenä. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että nykypäivän jatkuvasti muuttuvassa mediamaailmassa Yleisradion julkisen palvelutehtävän merkitys suomalaiselle yhteiskunnalle on kasvanut entisestään.

Valiokunta toteaa, että Yleisradiolla on erityisasema kaikille väestöryhmille ohjelmistoja tuottavana, alueellisesti tasapuolisena toimijana. Valiokunta pitää Yleisradion alueellisia lähetyskeskuksia ja niiden jatkuvuuden turvaamista välttämättömänä. Yleisradion rahoitus on hoidettu eri maissa erilaisilla rahoitusmalleilla. Euroopassa julkinen palvelu rahoitetaan Suomen lisäksi lupamaksuilla ainakin Isossa-Britannias-

sa, Tanskassa, Ruotsissa ja Norjassa. Muissa maissa on käytössä erilaisia yhdistelmiä lupamaksuista, mainostuloista ja budjettirahoituksesta. Islannissa on käytössä mediamaksu, Saksassa ja Sveitsissä taas ollaan siirtymässä asun-
tokohtaisen mediamaksun käyttöön.

Valiokunta korostaa, että Yleisradion rahoitusratkaisuihin tulee turvata oikeudenmukaisella tavalla Yleisradiolle riittävä rahoitus pitkälle tulevaisuuteen ja varmistaa siten laissa määritel-

lyn palvelutehtävän toteuttaminen nykyisen laajuisena.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 2010

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Risto Kuisma /sd
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Tero Rönkä /sd
Janne Seurujärvi /kesk
Ilkka Viljanen /kok
Anne-Mari Virolainen /kok.

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula ja
valiokuntaneuvos Kaj Laine.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa hallituksen vuoden 2011 talousarvioesityksestä todetaan huoli laajakaistahankkeen toteutumisesta harvaan asutuilla alueilla. Käsiteltäessä hallituksen esitystä laajakaistarakentamisen tuesta valiokunnassa kiinnitettiin huomiota heikossa taloudellisessa asemassa olevien kuntien mahdollisuuksiin osallistua rakentamiskustannuksiin. Myös asukkaiden taloudelliset mahdollisuudet kustantaa enintään kahden kilometrin mittainen matka asetettiin syystäkin kyseenalaiseksi.

Totesin liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöön LiVM 3/2010 vp jättämässäni vastalauseessa, että valiokunnan tulisi todeta seuraavaa: "Laajakaistatukea koskeva lakiehdotus liittyy valtioneuvoston joulukuussa 2008 tekemään periaatepäätökseen, jossa asetettiin tavoitteeksi, että lähes kaikki suomalaiset ovat enintään kahden kilometrin etäisyydellä 100 Mbit/s yhteyden mahdollistavasta viestintäverkosta vuoteen 2015 mennessä. Mielestäni laajakaistaverkko tulee rakentaa kaikkien haja-asutusalueiden talouksiin ja yrityksiin sekä kouluihin maksuttomasti. Nykyisellä tavalla toteutettu laajakaistan rakentamismalli eriarvoistaa haja-asutusalueilla, koska samat verkkopalvelut ovat saatavilla asutuskeskuksissa ilman, että niistä peritään erillisiä rakentamiskustannuksia käyttäjiltä."

Mielestäni liikenne- ja viestintävaliokunnan pitäisi todeta lausunnossaan hallituksen vuoden 2011 talousarvioesitykseen olevan välttämätöntä, että tästä kahden kilometrin säännöstä luovutaan ja että hallituksen tulisi ryhtyä toimenpiteisiin, joilla laajakaistayhteys ulotetaan tosiasiallisesti myös harvaan asutuilla haja-asutusalueilla maksuttomasti kotiovelle asti.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että valiokunnan lausunnon Laajakais-tahanke-kappaleen neljännen kappaleen loppuun lisätään perusteluteksti seuraavasti: "Näin ollen myös haja-asutusalueilla asuville tulee turvata valtion rahoituksella maksuton laajakaistayhteyden rakentaminen kaikkiin kotitalouksiin." ja

että valtiovarainvaliokunta hyväksyy talousarvioesityksen johdosta seuraavan lausumaehdotuksen: "Eduskunta edellyttää, että haja-asutusalueilla asuville tulee turvata valtion rahoituksella maksuton laajakaistayhteyden rakentaminen kaikkiin kotitalouksiin."

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 2010

Pentti Oinonen /ps