

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 26/2009 vp

Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi: Valtioneuvoston maaseutupoliittinen selonteko

Maa- ja metsätalousvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 27 päivänä toukokuuta 2009 lähettäessään valtioneuvoston maaseutupoliittisen selonteon (VNS 5/2009 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi maa- ja metsätalousvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto maa- ja metsätalousvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- viestintäneuvos Antti Kohtala ja neuvotteleva virkamies Riitta Virén, liikenne- ja viestintäministeriö
- tiejohtaja Seppo Kosonen, Tiehallinto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Viestintävirasto
- Keski-Suomen liitto
- Lapin liitto
- Suomen Kuntaliitto.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valtioneuvoston maaseutupoliittisen selonteon kolme keskeistä tavoitetta ovat elämisen laadun parantaminen maaseudulla, maaseudun elinkeinojen kehittäminen ja maaseutupoliittisen järjestelmän kehittäminen.

Selonteossa on tunnistettu liikenneyhteyksien merkitys maaseudun kestävän tulevaisuuden kannalta. Selonteossa todetaan, että toimiva liikennejärjestelmä on elinehto muun muassa asumiselle, matkailuelinkeinolle, uusiutuvan energian käytölle, maa- ja metsätaloudelle sekä kaivostoiminnalle. Maaseudun tyypittely (kaupungin läheinen maaseutu, ydinmaaseutu, harvaan asuttu maaseutu) auttaa hahmottamaan liik-

kumisen ja liikenteen vaihtoehtoja erilaisilla maaseudun alueilla.

Valiokunta toteaa, että selonteossa asetetut tavoitteet ovat oikean suuntaisia ja kannatettavia. Selonteossa tavoitteiden saavuttamiseksi esitetyt toimenpiteet ja keinot on kuitenkin kirjattu varsin yleisluonteisesti, ja ne kaipaivat valiokunnan näkemyksen mukaan enemmän konkretiaa erityisesti toimenpiteiden vastuuttamisen ja aikataulujen osalta.

Liikenneverkko ja saavutettavuus

Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa, jossa ihmisten ja tavaroiden kuljetusetäisyydet ovat eurooppalaisittain katsottuna hyvin pitkiä,

liikkumisen tarpeella ja liikenteen sujuvuudella tulee aina olemaan tärkeä merkitys.

Maaseudun toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat sekä yritysten sijoittumiseen maan eri alueille että niiden toiminnan kilpailukykyyn ja kannattavuuteen. Valtaosa kotimaan tavarakuljetuksista on eri puolilla maata sijaitsevien teollisuuslaitosten ja kaupan kuljetuksia. Valiokunnan mielestä elinkeinoelämän on voitava luottaa väylästä toimivuuteen, eri alueiden saavutettavuuteen ja aikataulujen pitävyyteen omia investointejaan suunnitellessaan. Toimivilla ja tehokkailla liikennejärjestelmillä on olennainen merkitys hyvinvoinnin alueellisen jakautumisen kannalta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennemäärien kasvua pyritään kokonaisuutena hillitsemään ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Maaseudulla hajanainen yhdyskuntarakenne, vähäinen matkustajamäärä ja niistä johtuva joukkoliikenteen kannattamattomuus sekä teollisuuden ja muun elinkeinoelämän sijoittuminen maan eri osiin aiheuttavat kuitenkin väistämättä tarvetta tavaroiden kuljettamiseen ja arkiliikuttamiseen. Maaseudulla ei ole kaikilla alueilla lainkaan vaihtoehtoja esimerkiksi yksityisauton käytölle.

Perusväylänpito

Perustienpidon ja muun väylänpidon rahoituksen riittävyys on keskeinen seikka maaseudun hyvinvoinnin kannalta. Maaseudulla tiestön laatu ja hoitotaso vaikuttaa ihmisten arkielämän sujuvuuteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuteen. Selonteossa kuitenkin todetaan, että esitettyjä linjauksia ja tavoitteita toteutetaan nykyisten talousarviokehysten ja määrärahojen rajoissa.

Selonteon mukaan hallitus varautuu kaikkien tieluokkien jatkuvaan kohentamiseen ja myös uusien yhteyksien lisärakentamiseen muun muassa matkailun ja kaivostoiminnan tarpeisiin vastaamiseksi. Valiokunta toteaa, että perustienpidon nykyinen rahoitus ei ole riittävää. Valiokunta on kiinnittänyt useita kertoja valtion talousarvioita koskevissa lausunnoissaan ja mm.

liikennepoliittista selontekoa koskevassa mieltänsä (LiVM 9/2008 vp) vakavaa huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään merkittävästi alempi kuin mikä olisi tarve. Tämä on koskenut yhtäläisellä tietyllä tavalla, rataverkkoa, meri- ja sisävesiväyliä ja liikenteen telematiikkaa.

Pitkään jatkuneesta alhaisesta rahoitustasosta johtuen väyläverkkoa ei ole kaikin osin voitu pitää riittävän hyvässä kunnossa. Huomattava osa esimerkiksi pääteistä on korjauksen tarpeessa, ja mm. siltojen kunnan heikkeneminen tulee aiheuttamaan ongelmia tulevaisuudessa. Rataverkon huonokuntoisuuden vuoksi on jouduttu asettamaan myös liikennerajoituksia.

Hallitus on suunnannut perusväylänpidon rahoitusta viime vuosina erityisesti vähäliikenteiselle tie- ja rataverkolle osana puukuljetusten turvaamisen toimenpiteitä. Muun väyläverkon rahoitus on kuitenkin samalla vähentynyt, koska koko lisärahoitus sekä myös osa jo kehitysasteiseen soratiestöön ja vähäliikenteisiin ratoihin. Tällä on ollut vaikutuksia mm. teiden päällysteiden kunnostuksen hidastumiseen.

Selonteon mukaan yksityis- ja metsäautoteiden kunnossapidon ja perusparannuksen rahoituksesta huolehditaan osana maaseudun perusinfrastruktuuria. Valiokunta korostaa, että pääteiden lisäksi maaseudun liikennetarpeet vaatisivat myös alemmanasteisen tiieverkon kunnosta huolehtimista. Seutu- ja yhdyskuntatiet ovat monin paikoin maaseudun liikkumisen kannalta keskeisessä asemassa, joten myös niiden kunnosta tulee huolehtia. Yksityisten teiden osalta selonteossa todetaan, että hallituksen osoittamat määrärahat riittävät vain osittain kertaluonteisiin peruskorjauksiin. Valiokunta kantaa huolta teiden kunnossapidon kustannusvastuun mahdollisesta siirtymisestä osin valtiolta tieosuuskunnille ja yksityisille. Valiokunta korostaa, että myös yksityisten teiden riittävä kunto on tärkeää paitsi teiden varsilla asuville myös maaseutuelinkeinoille.

Selonteon mukaan raideliikennettä kehitetään ympäristöystävällisesti palvelemaan erityisesti työmatkaliikennettä myös pääkaupunkiseudun

ulkopuolella sekä vastaamaan teollisuuden kuljetustarpeisiin, mukaan lukien kaivannaisteollisuus. Rautatiet ovat energiatehokas kuljetusmuoto maaseudun teollisuuden suurille kuljetuserille. Suomen liikennejärjestelmässä rautatieliikenteellä on keskeinen asema maaseudun pitkien matkojen ja raskaiden perusteollisuuden kuljetusten osalta. Radanpidon tavoitteet ovat kuitenkin jääneet viime vuosina saavuttamatta korvausinvestointitason jäädessä jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle. Rataverkon peruskorjausohjelma ja eräiden päärataosuuksien riittämätön välityskyky ovat radanpidon suurimpia ongelmia. Käytännössä tämä näkyy mm. painorajoitusten lisääntymisenä eri rataosuuksille ja väistämättä myös vähäliikenteisten ratojen kunnan heikentymisenä ja liikennöinnin vähentymisenä.

Taksiliikenne

Taksiliikenne on myös maaseudulla olennainen osa toimivaa liikennejärjestelmää. Valiokunta antoi keväällä 2009 mietinnön (LiVM 13/2009 vp) taksiliikennelain muutoksesta, jonka tavoitteena on parantaa taksipalvelujen saatavuutta erityisesti kuntaliitosten yhteydessä sekä kuntakeskusten ulkopuolisilla alueilla. Taksipulaa arvioitiin syntyvän erityisesti sellaisten uusien kuntien alueille, joissa aiemmin itsenäisenä kuntana toiminut alue yhdistetään sellaiseen suurempaan kuntaan, jossa on vetovoimainen kuntakeskus. Lain tavoitteena on helpottaa lupaviranomaisten vastuulla olevaa taksiautoilijoiden ajovelvoitteen valvontaa maaseutumaisissa kunnissa ja kuntakeskusten ulkopuolisilla asemapaikoilla sekä parantaa tällaisten alueiden taksinkäyttäjien asemaa. Valiokunta pitää taksipalveluiden alueellisesti mahdollisimman tasapuolista saatavuutta ja turvaamista tärkeänä tavoitteena.

Lautta- ja yhteysalusliikenne ja sisävesiliikenne

Selonteon mukaan saariston yhteysalusliikenteen vuorojen riittävyys ja vähintään peruspalve-

lutasoiset liikennepalvelut turvataan. Yhteysalusliikennettä pyritään korvaamaan kiinteällä yhteydellä siellä, missä se on mahdollista. Valiokunta toteaa, että myös harvaan asutulla maaseudulla on taattava riittävä liikkumisen palvelutaso. Saariston yhteyksien kannalta keskeisessä asemassa on tällöin maantielautta- ja yhteysalusliikenteen riittävyys. Saaristoyrittäminen on saariston elinkelpoisuuden kannalta erittäin tärkeää. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa saaristo- ja sisävesiyhteyksien varassa asuvien ja elinkeinonharjoittajien tarvetta toimiviin liikenneyhteyksiin. Saariston yhteysalusliikenteen ja maantielauttojen liikennöinnin tilaajavastuu siirtyy vuoden 2010 alusta yhteen paikkaan eli Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen. Tavoitteena on synergiaetujen kehittäminen ja yhtenäisen palvelutason saavuttaminen.

Selonteon mukaan sisävesiliikennettä kehitetään ja hyödynnetään kuljetuksissa. Valiokunta kiinnittää huomiota sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksiin maaseudun tarpeita vastaavalla tavalla. Sisävesiliikenne on energiatehokas, taloudellinen ja ympäristöystävällinen kuljetusmuoto. Sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen on panostettava nykyistä voimakkaammin ja muun ohella selvitettävä uusien kanavien toteuttamismahdollisuudet. Valiokunnan saaman käsityksen mukaan erityisesti puun ja puupohjaisen biomassan kuljetukset voisivat merkittävästi lisääntyä sisävesillä.

Lentoasemaverkoston ylläpitäminen

Selonteon mukaan lentoyhteyksiä parannetaan mm. pienillä matkustajakoneilla kysyntää vastaavaksi. Ilmailu on ainoa kokonaan liiketoiminta- ja asiakasrahoitteinen liikennemuoto Suomessa. Sen infrastruktuurin ja palvelujen ylläpitäminen ei siten vaadi valtion budjettivaroja. Ilmailulaitos ylläpitää liikelaitoksena koko maan kattavaa 25 lentoaseman verkostoa. Asemia ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niin sanotun verkostoperiaatteen mukaisesti. Taloudellisesti kannattavin osa verkkoa on Helsinki-Vantaan lentoasema.

Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa verkostoperiaatteen merkitystä maamme lentoasemaverkoston ylläpidossa ja osana alueellisen tasa-arvon ja elinvoimaisuuden edistämistä. Kattavalla lentoasemaverkolla on olennainen merkitys esimerkiksi monien maaseudun alueiden matkailuelinkeinojen kannalta.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia. Joukkoliikenteen markkinaosuus on vuosi vuodelta laskenut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisääntynyt osuuttaan.

Joulukuun 3 päivänä 2009 tulee voimaan uusi joukkoliikennelaki, jonka tavoitteena on luoda lainsäädännön keinoin edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle. Joukkoliikennelain tavoitteet ovat tärkeitä kansalaisten liikkumisvapauden, alueellisen tasapuolisuuden ja mm. liikenteen ympäristöä koskevien tavoitteiden toteutumisen kannalta myös maaseudulla.

Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttavat monet tekijät, kuten yhdyskuntarakenne, ihmisten arvostukset ja mieltymykset, vaihtoehtoisten kulkutapojen kustannukset ja vuorotarjonta, julkisen liikenteen tuet sekä liikenteen verot ja maksut. Tiivis yhdyskuntarakenne suosii julkista liikennettä, hajanainen rakenne sen sijaan henkilöautoilua. On selvää, että maaseudulla yksityisen autoilun tarve tulee olemaan kaupunkiseutuja huomattavasti suurempi myös jatkossa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää erityistä huomiota maaseudun väestön liikkumismahdollisuuksiin. Väestön ikääntyessä ja työikäisen väestönosan muuttaessa työn perässä suurempiin kuntakeskuksiin ja kaupunkeihin, maaseudun vanhempi väestö jää vaille tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia, jos asiaan ei kiinnitetä huomiota. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita.

Selonteon mukaan myös autottomille talouksille turvataan liikennepalvelut. Selonteon mukaan kehitetään monipuolisesti taksipalveluja, kutsujoukkoliikennettä, naapuriapuun perustuvia kuljetusratkaisuja ja kimpapyytijärjestelmiä sekä otetaan käyttöön kyytitakuu. Alueilla, joilla säännöllistä joukkoliikennettä ei voida tarjota, liikkumismahdollisuuksia täydennetään kutsuohjatulla joukkoliikenteellä ja palveluliikenteellä. Näiden avulla toteutetaan ns. kyytitakuu, jossa kutsuliikenteellä hoidetaan kunnan/seutukunnan sisäisiä liikennetarpeita ja liityntäliikenne pitempimatkaiseen runkoliikenteeseen niille, joilla ei ole käytössään muita joukkoliikenne- ja kuljetuspalveluita. Kyytitakuulla tarkoitetaan julkisen liikenteen yhteyksiä, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan.

Valiokunta pitää joukkoliikenteen kehittämistä ja kyytitakuun toteuttamista erittäin hyvänä asiana, mutta toteaa, että niillä alueilla, joilla joukkoliikenteen palveluja ei pystytä riittävästi tarjoamaan, pitää olla mahdollisuus yksityisauton käyttöön.

Erityiset kuljetustarpeet

Bioenergian käytön huomattava yleistymisen lähitulevaisuudessa asettaa paineita väylänpidon tason kehittämiseksi sen nykyisestä tasosta. Bioenergian raaka-aineet sijaitsevat keskeisiltä osin harvaan asutuilla alueilla Suomessa, joista niiden kuljettaminen raaka-aineen jalostus- ja hyödyntämispaikoille edellyttää teiden, rautateiden ja vesiväylien riittävää kuntoa. Tämä asettaa haasteita ennen kaikkea perusväylänpidon rahoituksen kehittämiseksi nykyisestä väylien kuntoa ajan mittaan heikentävästä tilasta.

Aluepolitiikan kannalta bioperäinen energiantuotanto voi antaa uusia mahdollisuuksia luoda yritystoimintaa ja työtä etenkin maaseudulle. Mikäli väylien kunnosta ei kuitenkaan riittävästi huolehdita, bioenergian tuotanto saattaa muodostua paikallisemmaksi ja tämä mahdollisuus voi maaseudun kannalta jäädä hyödyntämättä. Väylänpidon tason riittävyys on monin

paikoin edellytys maaseudun yritystoiminnan kehittämismahdollisuuksille. Erityisesti metsäenergian hyötykäyttö tulee vuoteen 2020 mennessä asettamaan haasteita puun kuljettamiselle. Tämä vaatii käytettävissä olevien eri kuljetusjärjestelmien hyödyntämistä niille parhaiten sopivilla matkoilla ja maantieteellisillä alueilla.

Valiokunta pitää tärkeänä, että pohjoisen Suomen kehittyvän kaivannaisteollisuuden kuljetustarpeet otetaan huomioon ja niistä syntyviin kustannuksiin varaudutaan riittävästi. Valtion taholta on jatkossa voitava nopeastikin reagoida Pohjois-Suomen suunnitteilla ja osin jo rakenteilla tai toiminnassa olevien kaivoshankkeiden synnyttämiin valtaviin logistisiin haasteisiin. Valiokunta painottaa, että nämä hankkeet ja bioenergian hyödyntämisen lisääntyminen ovat väliverkoston ylläpidolle ja kehittämiselle haasteita, mutta elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja maaseudulle kokonaisuudessaan myös suuria mahdollisuuksia.

Laajakaista- ja muut viestintäyhteydet maaseudulla

Maaseudun asukkaille ja maaseutuyrittäjyydelle uudenlaisia mahdollisuuksia tarjoavana haasteena on lähivuosina laajakaista- ja muiden viestintäyhteyksien sekä mm. etätyön mahdollisimman tehokas hyödyntäminen. Tietoyhteiskuntakehityksen myötä erilaisia yhteiskunnan palveluja tarjotaan yhä useammin viestintäverkkojen kautta. Toimivien ja riittävän nopeiden viestintäyhteyksien tarve saattaa helposti korostua harvaan asutuilla alueilla, joissa etäisyydet ovat pitkiä ja kaikkia palveluita ei ole paikallisesti saatavilla. Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että myös maaseudun harvaan asuttujen alueiden asukkaiden, yritysten, oppilaitosten ym., laajakaistapalveluiden ja niiden kautta tarjottavien palvelujen saatavuudesta huolehditaan.

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

ole johtanut kattavaan laajakaistayhteyksien tarjoamiseen harvaan asutuilla alueilla, on katsottu tarpeelliseksi, että valtio ja kunnat osallistuvat laajakaistaverkkojen rakentamisen rahoitukseen maaseudulla kansalaisten mahdollisimman yhdenvertaisten viestintämahdollisuuksien turvaamiseksi.

Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdotti hiljattain mietinnössään (LiVM 20/2009 vp) hyväksyttäväksi ns. laajakaistatukilain, jonka perusteella laajakaistayhteyksiä pyritään saamaan nykyistä kattavammin maaseudulle. Lain mukaan tukea voidaan myöntää viestintäverkon rakentamiseen vain sellaiselle maantieteelliselle alueelle, joka täyttää lain harvaa väestötiheyttä koskevat vaatimukset. Tukikelpoisilla alueilla on Suomessa noin 130 000 kotitaloutta.

Valiokunta on kantanut huolta harvaanasuttujen tai taloudellisissa vaikeuksissa olevien kuntien mahdollisuudesta maksaa laajakaistahankkeisiin kuuluvat kuntien maksuosuudet. Kuntien maksuosuuden pienentämiseen on tarkoitus käyttää myös EU:n maaseutuohjelmasta Suomelle tulossa olevaa laajakaistarahoitusta (noin 25 milj. euroa).

Valiokunta pitää laajakaistatukea koskevaa lakia alueellisen tasa-arvoisuuden ja tietoyhteiskunnan kehityksen kannalta tärkeänä, mutta kantaa erityistä huolta tilaajayhteyden toteuttamisen vaatimista kustannuksista. Tämä pääosin kotitalouksien ja muiden loppukäyttäjien kannettavaksi jäävä kustannuserä voi olla monille talouksille taloudellisesti liian korkea (keskimäärin arviolta 3 000 euroa), jolloin laajakaistayhteyden kautta saatavilla olevat palvelut eivät tosiasiallisesti tulisi tasapuolisesti kaikkien kansalaisten saataville. Tästä syystä valiokunta ehdotti mietinnössään eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että hallitus selvittää lisärahoitusmahdollisuudet tilaajayhteyksien mahdollisten kohtuuttomien kustannusten osalta.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös toimivien viestintäyhteyksien tarpeeseen maaseudun teiden ja rautateiden varsilla. Viestintäyhteyksiä tarvitaan myös liikenteessä liikuttaessa, ja

yhteyksien toimivuuden kehittämiseen tulisi kiinnittää huomiota jatkossa.

Muut näkökohdat

Liikennehallinnon virastouudistus, jossa nykyisten liikennealan virastojen toimintoja kootaan Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon, tulee voimaan vuoden 2010 alusta. Liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunut useita kertoja, että liikenteen kehittämisessä tulisi pyrkiä liikennemuoto- ja virastokohtaisesta arvioinnista liikennejärjestelmäkohtaiseen tarkasteluun, jossa liikenteen kehittämistä arvioidaan maan liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmasta.

Valiokunta on pitänyt erittäin tärkeänä, että virastouudistuksen myötä syntyvä mahdollisuus kehittää valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaissuunnittelua käytetään hyödyksi panostamalla tähän voimakkaasti uusien virastojen toiminnassa. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että virastouudistus voi antaa uusia mahdollisuuksia myös maaseudun liikenteen kehittämiseksi.

Valiokunnassa on hiljattain maantielakia koskevan muutosehdotuksen asiantuntijakuulemisen yhteydessä noussut voimakkaasti esille maaseudun tienvarsimainontaan liittyvän maantielain 52 §:n nykyinen varsin tiukka tulkinta (LiVM 21/2009 vp). Mainitun säännöksen mukaan tienvarsimainonta on kiellettyä ja tienpitoviranomaisen voi myöntää kieltoon poikkeuksia, jos niitä on pidettävä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisina. Tienvarsimainontaa koskevaa säännöstä on tulkittu käytännössä varsin tiukasti, ja viranomaiset ovat vaatineet säännöksen perusteella suhteellisen laajaltikin tienvarsilla nykyisin olevien erilaisten mainosten poistamista.

Valiokunta korosti, että tienvarsimainonnalla voi olla erityisesti maaseudulla paikallisten elin-

keinonharjoittajien toimeentulon, kulttuurin ja vastaavien toimintojen kannalta olennainen merkitys ja voimassaolevan lain tarpeettoman tiukka ja joustamaton tulkinta saattaa käytännössä johtaa monen paikallisen elinkeinon toimintamahdollisuuksien heikkenemiseen. Ottaen huomioon myös tienvarsimainonnan selkeät hyödyt tienkäyttäjille valiokunta katsoi mietinnössään, että kyseistä säännöstä ei tulisi soveltaa siten, että kiello koskisi harvaan asutuilla seuduilla sellaista mainontaa, joka selkeästi ei ole tosiasiassa liikenneturvallisuutta haittaavaa.

Maaseudulla moninaiset sivuelinkeinot tarvitsevat toimivia kuljetus- ja viestintäyhteyksiä. Esimerkiksi maatilamatkailu ja yhtäläillä suurelta maaseudun matkailukeskukset eivät voi menestyä ilman toimivia liikenne- ja viestintäyhteyksiä. Myös maaseudun matkailuelinkeinon kasvu vaatii sitä tukevaa toimivaa liikennejärjestelmää ja -palveluja. Valiokunnan mielestä myös vapaa-ajan asumiseen liittyviin tarpeisiin, mm. henkilöautoriippuvuuden vaikutuksiin ja sähköisen viestinnän ja sähköisten palvelujen hyödyntämistarpeisiin, tulee jatkossa kiinnittää huomiota erityisesti sellaisilla maaseudun alueilla, joilla palveluja ja joukkoliikennettä ei ole muutoin kattavasti tarjolla.

Liikennepoliittisessa selonteossa asetettujen yhdyskuntarakenteen yhtenäisyyttä koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää erityisesti kaupunkien läheisen maaseudun osalta huomion kiinnittämistä myös maankäytön suunnitteluun, jotta yhdyskuntarakenteen hallitsematon kehitys voidaan välttää. Valiokunta toteaa, että tällä on olennainen merkitys myös liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että maa- ja metsätalousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 24 päivänä marraskuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Pentti Oinonen /ps
vpj.	Saara Karhu /sd	Markku Pakkanen /kesk
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Lyly Rajala /kok
	Marko Asell /sd	Tero Rönni /sd
	Leena Harkimo /kok	Pertti Salovaara /kesk
	Kalle Jokinen /kok	Janne Seurujärvi /kesk (osittain)
	Jyrki Kasvi /vihr	Ilkka Viljanen /kok
	Lauri Kähkönen /sd (osittain)	Anne-Mari Virolainen /kok.
	Mats Nylund /r	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.