

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 5/2012 vp

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 18 päivänä huhtikuuta 2012 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi valtioneuvoston selonteon Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012 (VNS 2/2012 vp).

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti valtiovarainvaliokunta, maa- ja metsätalousvaliokunta, talousvaliokunta, tulevaisuusvaliokunta ja ympäristövaliokunta ovat antaneet asiasta lausuntonsa (VaVL 13/2012 vp, MmVL 14/2012 vp, TaVL 25/2012 vp, TuVL 3/2012 vp ja YmVL 7/2012 vp), jotka on otettu tämän mietinnön liitteiksi.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- pääjohtaja Tuomas Pöysti ja tuloksellisuustarkastuspäällikkö Arto Seppovaara, Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV
- liikenneneuvos Riitta Viren, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Tuomas Sukselainen, valtiovarainministeriö
- yli-insinööri Petteri Katajisto, ympäristöministeriö
- apulaisjohtaja Seppo Reimavuo, Kilpailuvirasto

- yksikönpäällikkö Sini Puntanen, Liikennevirasto
- tutkimusjohtaja Sami Mynttinen, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- apulaispäällikkö Marko Lavikkala, Liikkuva poliisi
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- vanhempi tutkija Paula Kivimaa, Suomen ympäristökeskus
- ylijohtaja Rita Piirainen, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- pääsihteeri, neuvotteleva virkamies Jorma Leppänen, saaristoasiain neuvottelukunta
- ylitarkastaja Sari Loijas, valtakunnallinen vammaisneuvosto VANE
- toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, Helsingin seudun liikenne HSL
- strategiapäällikkö Santtu von Bruun, Lahden kaupunki
- toimitusjohtaja Tero Vauraste, Arctia Shipping Oy
- johtaja Jouni Karjalainen ja johtaja Tom Schmidt, Destia Oy
- Helsinki-Vantaan lentoaseman johtaja Juha-Pekka Pystynen, Finavia Oyj
- toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo, Proxion Train Oy
- erikoissuunnittelija Riitta Pöntynen, SPC Finland
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Nina Routti-Hietala, VR-yhtymä

- lakimies Aki Viljander, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
 - viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen, Autoliitto ry
 - toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
 - toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
 - toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen, Liikenneturva
 - logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry
 - toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys
 - toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry
 - toiminnanjohtaja Kimmo Ylisiurunen, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland
 - toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.
- Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet
- erityisasiantuntija Iikka Lahti, valtiovainministeriö
 - puolustusministeriö
 - Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
 - Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
 - Espoon kaupunki
 - Kajaanin kaupunki
 - Lapin liitto
 - Pohjois-Pohjanmaan liitto
 - Tampereen kaupunki
 - Elinkeinoelämän keskusliitto EK
 - Logistiikkayritysten Liitto
 - Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ ry
 - Suomen Autokoululiitto
 - Suomen Huolintaliikkeiden Liitto
 - Suomen Paikallisliikenneliitto
 - Suomen Satamaliitto
 - Suomen Yrittäjät
 - Teknologiateollisuus ry
 - Autotuoajat ry
 - Infra ry
 - Koneyrittäjien liitto
 - Suomen Liikennelääketieteen yhdistys
 - Suomen Liikunta ja Urheilu
 - Suomen Vesitieyhdistys ry
 - Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta edellytti edellisen liikennepoliittisen selonteon valmistelun yhteydessä, että vaalikauden alussa laadittavasta liikennepoliittisesta selonteosta on tehtävä pysyvä käytäntö. Nykyisen hallituksen hallitusohjelman mukaan liikennepoliittisella selonteolla, joka laaditaan laaja-alaisella strategisella ministerityöryhmällä, linjataan yli vaalikauden ulottuvat strategiset tavoitteet tulevien hankekokonaisuuksien pohjaksi ja valtakunnan keskeisten liikenneverkkojen kehittämiseksi.

Valiokunta pitää erinomaisena, että parlamentaarisesti käsiteltävästä liikennepoliittisesta

selonteosta on muodostunut käytäntö. Valiokunta painottaa liikennepoliittisten linjausten pitkäjänteisyyden ja yli hallituskausien ulottuvan näkökulman välttämättömyyttä. Liikennepoliittikan tulee perustua pitkäjänteiseen yhteiskuntapoliittiseen valmisteluun, ja myös päätöksiä tehtäessä tulee kyetä katsomaan riittävän pitkälle tulevaisuuteen. Tästä huolimatta tulee kuitenkin pyrkiä säilyttämään myös valmius muuttaa valittuja painopisteitä, mikäli se toimintaympäristön muutoksista johtuen muodostuu välttämättömäksi. Selonteon valmistelussa käytettyä poikihallinnollista yhteistyötä valiokunta pitää erittäin tarkoituksenmukaisena ottaen huomioon liikenteen keskeisen merkityksen lähes kaikille muille yhteiskunnan sektoreille.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteon lisäksi on käynnissä tai käynnistymässä useita selvityksiä, mm. rautatieliikenteen kilpailun avaamisesta, kaivostoiminnan kuljetustarpeista, liikenteen oikeudenmukaisesta hinnoittelusta, merenkulun strategiasta, lentoliikenteen strategiasta, liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisesta ja tulevaisuuden polttoaineista. Tilanne vähentää väistämättä selonteon konkretian tasoa, kun poliittiset linjaukset ja ratkaisut useista aivan keskeisistä liikennepoliittisista kysymyksistä tullaan tekemään vasta selvitysten valmistumisen jälkeen. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että kyseisiä asioita valmistellaan tehokkaasti eteenpäin, mutta katsoo, että selvityksen alla olevia kysymyksiä olisi tästä huolimatta voinut käsitellä selonteossa perusteellisemmin. Valiokunta toteaa lisäksi, että laajojen selvitysten laatiminen ei saa tarpeettomasti viivästyttää selvityksen alla olevissa keskeisissä lähitulevaisuuden kysymyksissä tarvittavien liikennepoliittisten ratkaisujen tekemistä.

Valtaosa liikennettä koskevasta lainsäädännöstä perustuu ainakin osittain EU-tason linjauksiin. Selonteon arvioiden mukaan liikenteen sääntelystä enää vain 10–30 prosenttia on kansallista. Valiokunta korostaa, että tämä tekee kansainvälisen vaikuttamisen äärimmäisen tärkeäksi. EU-tasolla ja keskeisillä kansainvälisillä foorumeilla tulee pystyä yhteistyössä toimialan kanssa vaikuttamaan sääntelyn ja linjausten sisältöön jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja tuoda painavasti esille mm. Suomen maantieteellisestä sijainnista sekä olosuhteista johtuvat erityispiirteet ja niistä aiheutuvat vaatimukset liikennettä koskevalle sääntelylle. Valiokunta pitää kansainvälistä ja EU-tason vaikuttamista yhtenä tärkeimmistä liikennepoliittikan painopistealueista, johon tulee jatkossa painostaa ja keskittyä voimakkaasti.

Väestön ja talouden voimakas keskittyminen kasvukeskuksiin ja niiden ympäristöön muodostaa liikenteen rahoitukselle kaksoishaasteen. Toisaalta on investoitava liikenneyhteyksien kehittämiseen kasvukeskuksissa, niiden liepeillä ja niiden välisessä liikenteessä. Toisaalta maaseu-

dun tiet on pidettävä kunnossa, vaikka liikennemäärät vähenisivätkin.

Valiokunnan mielestä on suhtauduttava realistisesti liikenteen merkitykseen ilmastonuojelussa. Liikenne aiheuttaa noin 20 % maamme haitallisista kasvihuonepäästöistä. Liikenteen on omalta osaltaan saavutettava yhteiset ympäristötavoitteet. Ajoneuvoteknologian kehitys ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kehitystyö sekä niiden käytön lisääminen vaikuttavat jo suhteellisen lyhyellä tähtäimellä päästöjä vähentävästi. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvä toimiva joukkoliikenne voivat vaikuttaa merkittävästi ihmisten liikkumistarpeeseen ja sitä kautta päästöjen vähenemiseen, mutta nämä vaikutukset saadaan aikaan vasta pitkällä aikavälillä.

Valiokunta kiinnittää yleisesti huomiota siihen, että asioita on käsitelty selonteossa keskimäärin suhteellisen yleisellä tasolla, mikä vaikeuttaa osin kannanottamista joihinkin selonteossa esille tuotuihin kysymyksiin.

Valiokunta viittaa myös valtiovarainvaliokunnalta, maa- ja metsätalousvaliokunnalta, talousvaliokunnalta, tulevaisuusvaliokunnalta sekä ympäristövaliokunnalta saatuihin asiantunteviin lausuntoihin.

Liikennejärjestelmä kokonaisuutena

Selonteon mukaan liikennejärjestelmäkokonaisuuteen kuuluu liikenneinfrastruktuurin lisäksi liikennevälineet, liikennepalvelut, liikenteessä kulkevat ihmiset ja tavarat sekä näihin liittyvät palvelut, tiedot, säädökset ja organisaatiot.

Liikennepoliittikka koskee näitä kaikkia osalualueita. Liikennejärjestelmällä on ylipäätään hyvin keskeinen merkitys koko yhteiskunnan toimivuuden ja mm. elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja ympäristön sekä alueiden kehittämisen ja työllisyyden kannalta. Liikenne on keskeinen tekijä myös kansalaisten arjen sujuvuuden näkökulmasta, ja se on asumisen ja energian jälkeen kotitalouksien suurin menoerä. Liikennepoliittikka kytkeytyy siten tiiviisti yhteiskunnan eri toimintoihin, mikä korostaa myös poikkihallinnollisen yhteistyön merkitystä sekä poliittisia rat-

kaisuja tehtäessä että politiikan käytännön toteuttamisessa. Liikennepolitiikan avulla pyritään mahdollisuuksien mukaan turvaamaan sujuva, toimintavarma ja turvallinen liikkuminen sekä kuljetukset eri toimijoiden ja alueiden tarpeiden mukaisesti. Suomessa ihmisten ja tavarakuljetusten etäisyydet ovat pitkiä, mikä välttämättä korostaa liikenteen merkitystä moniin muihin maihin verrattuna. Keskimäärin suomalaiset liikkuvat kotimaassa vuorokauden aikana 41 kilometriä. Liikenneyhteydet ovat mm. alueiden kehittymisen yksi perusedellytys ja olennainen yritysten sijaintiin ja kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Selonteon mukaan liikennepolitiikan yhtenä keskeisenä tavoitteena on huolehtia Suomen kilpailukykyä ja kestävästä talouskasvusta tukevien kotimaisten ja kansainvälisten yhteyksien toimivuudesta ja kehittämisestä.

Selonteon mukaan jatkossa liikennejärjestelmän kehittäminen kytketään osaksi elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden ja alueiden kehittämistä, toteuttaen sitä tiiviissä yhteistyössä alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun kanssa. Selonteossa on tuotu esille, että ainakin liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja ympäristöministeriön hallinnonalojen tulisi sitoutua yhteistyöhön liikenne- ja yhteiskuntapolitiikan valmistelussa. Valiokunta pitää tätä kehityssuuntaa kannatettavana ja ainoana oikeana vaihtoehtona.

Selonteon mukaan maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmää tulee tarkastella tässä mielessä myös koko maan liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden näkökulmasta. Maa- ja metsätalousvaliokunta kiinnitti lausunnossaan (MmVL 14/2012 vp) huomiota siihen, että teollisuus ja asutus ovat pitkien etäisyyksien Suomessa sijoittuneet koko maahan ja mm. paljon raskasta tavaraa kuljettavan ja Suomen taloudelle tärkeän metsäsektorin yritysten osuus tuotannon määrästä on varsin korkea. Lausunnon mukaan valtakunnallisten liikenneyhteyksien hyvä toimivuus on maan eri osien elinvoiman säilyttämiseksi ja kehittämiseksi sekä elinkeinoelämän ja ihmis-

ten arjen tarpeiden vuoksi välttämätöntä. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy näihin näkemyksiin. Liikenteen toimivuutta koko maassa voidaan pyrkiä parantamaan mm. kiinnittämällä huomiota eri liikennemuotojen yhteensovittamiseen ja myös alueellisten tarpeiden mukaan tehtäviin liikennemuotokohtaisiin priorisointeihin.

Logistiikka ja kilpailukyky

Suomalaisyritysten kokonaiskilpailukykyistä kaupan alalla noin kolmannes ja teollisuudessa noin viidennes syntyy logistiikan hallinnasta. Valiokunta näkee liikennejärjestelmän kokonaisuudessa keskeisenä elinkeinoelämän tarvitseman logistiikan toiminnan varmuudesta ja kustannustehokkuudesta huolehtimisen ja sitä kautta saatavien kilpailukykyetujen hyödyntämisen. Selonteon mukaan seuraavan kymmenvuotiskauden kehittämiskohteet kohdistetaan keskeisille pääväylille ja kaupunkiseuduille, joille elinkeinoelämän tarpeetkin keskeisiltä osin painottuvat. Talousvaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan (TaVL 25/2012 vp) huomiota siihen, että eri ratkaisuvaihtoehtojen talous- ja elinkeinopoliittinen analysointi on jäänyt selonteossa vähäiseksi.

Valiokunta korostaa erityisesti sitä, että kuljetusten ja muun logistiikan korkeita kustannuksia tulisi saada alennettua Suomessa ja pyrkiä logistiikan tehokkuuteen esimerkiksi hyödyntämällä älyliikenteen mahdollisuuksia siten, että Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuvaa altavastaaja-asemaa suhteessa esimerkiksi Keski-Euroopan maihin voitaisiin saada kompensoitua. Selonteon esitys siitä, että hallituskausittain tehtäisiin arviointi elinkeinoelämän kilpailukykyä, on erittäin kannatettava, mutta valiokunta toteaa, että samalla arvioinnin pohjalta tulee pystyä myös toteuttamaan tarvittavia konkreettisia toimenpiteitä.

Eräät kehittämistarpeet

Vähäisiä resursseja joudutaan väistämättä priorisoimaan, jolloin kannattavinta on panostaa sinne, missä tarve on suurin ja vaikuttavuus suurinta. Valiokunta korostaa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa matka- ja kuljetusketjujen

saumattomuuden ja yhteen toimivuuden merkitystä. Eri liikennemuodot vaativat myös erilaisia kehittämistoimenpiteitä, mutta liikennejärjestelmää on syytä tarkastella kokonaisuutena ja siten, että eri liikennemuodot toimivat keskeisten liikenneväylien ja yhteyksien osalta sujuvasti yhteen.

Erityisesti tehokkaasti toimiva runkoverkko kasvukeskusten välillä on tae maamme kilpailukyvyyn säilymisestä, mutta samalla myös maan sisäistä muuttoliikettä hillitsevä ja alueellista kehitystä tukeva tekijä. Valiokunta pitää tärkeänä, että maan poikittaisliikennettä ja pohjoiseteläsuunnan liikennettä kehitetään ja hankkeita toteutetaan ja suunnitellaan siten, että hankkeista syntyy hyötyjä maan eri osille. Valiokunta pitää hyvänä, että selonteon hankelistaukseen sisältyy useampi poikittaisliikenteen kannalta keskeinen hanke. Suomen kilpailukyvyyn kannalta keskeistä on varmistaa suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuus, merkittävimpien maan sisäisten reittien toimivuus ja mm. toimivat merenkulun ja lentoliikenteen yhteydet ulkomaille. Valiokunta katsoo, että lähtökohtaisesti niukkoja resursseja on järkevää käyttää nykyisen liikenneverkon ja jo tehtyjen investointien tehokasta hyödyntämistä edistäviin toimenpiteisiin.

Selonteossa tuodaan vahvasti esille, että liikennepolitiikkaa kehitetään palvelutasojatteen suuntaan. Tällä tarkoitetaan sitä, että matkojen ja kuljetusten erilaisten tekijöiden, kuten kustannustehokkuuden, turvallisuuden, mukavuuden ja muiden vastaavien palvelusotekijöiden tavoitetaso määritellään ottaen huomioon myös erilaiset yhteiskunnalliset vaikutukset. Valiokunta pitää lähtökohtaa ja kehityssuuntaa kannatettavana, mutta toteaa, että tavoitetason määrittelyn ja eri tekijöiden painotusten arviointiin tarvittavan prosessin tulee olla sellainen, että lopputulos on tasapainoinen mm. asiakastarpeiden, yhteiskunnallisten tavoitteiden ja käytävissä olevien resurssien kannalta sekä mm. alueellisesti tarkasteltuna tasapuolinen. Valiokunta korostaa, että sekä palvelutason määrittelyn että sen pohjalta toteutettavien toimenpiteiden keskiössä tulisi olla yhtenä keskeisenä tekijänä

resurssien käytön tehokkuus sekä kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikennepolitiikan kehittämisen ja mm. vaikuttavuuden arvioinnin apuvälineenä on välttämätöntä pystyä hyödyntämään myös alan tutkimusta ja näin ollen siihen tulee panostaa jatkossa riittävästi.

Selonteon mukaan liikenteen hinnoittelua kehitetään mm. parantamaan liikenteen turvallisuutta ja vähentämään ympäristöhaittoja. Arviointia varten on perustettu työryhmä Kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työn valmistumisen määräaika on vuoden 2013 loppu, ja työryhmässä arvioidaan hinnoittelun lisäksi laajemmin myös älykkään liikenteen hyödyntämistä. Kyseisen työryhmän on tarkoitus arvioida myös tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä. Tienkäyttömaksujen kehittämisessä tulee pyrkiä huomioimaan mm. järjestelmien kustannustehokkuus, erilaisten teknologioiden hyödyntämisen edut ja haitat sekä maksujen oikeudenmukainen kohdentuminen eri toimijoiden ja alueiden kannalta. Valiokunta pitää työryhmän tehtävää tärkeänä ja toteaa, että työryhmyön käynnistäminen antaa hyvän pohjan tehdä aikanaan asiassa ratkaisuja.

Eräinä painopistealueina myös Pohjois-Suomi ja erityisesti Venäjä

Liikennejärjestelmän kehittämistarpeen arvioinnissa tulisi pystyä katsomaan myös ajallisesti riittävästi eteenpäin, arvioiden eri väylien liikennemäärien kehittymistä jatkossa. Tältä osin olisi erittäin tärkeää ottaa huomioon mm. Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kasvunäkymät ja kaivostoiminnan sekä muun luonnonvarojen käytön lisääntymisen aiheuttama liikenteen kasvu. Tulevaisuusvaliokunta on tuonut esille lausunnossaan (TuVL 3/2012 vp), että logistiikan näkökulmasta yksi merkittävä tekijä jatkossa on pohjoisten/arktisten alueiden merkityksen kasvu. Erityisesti mielenkiinto on kohdistunut Koillisväylään ja koko arktiseen alueeseen mm. ilmastonmuutoksesta johtuen. Suomen kannalta merkittävä mahdollisuus on pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvä teknologia ja suomalainen talviolosuhteita koskeva

osaaminen. Koillisväylästä on tulossa merkittävä reitti, johon kytkeytyy pohjoisten luonnonvarojen hyödyntäminen. Mikäli pohjoisten alueiden merkityksen kasvu ja arktisen teknologian potentiaali halutaan hyödyntää, se on huomioitava mm. liikenneinfrastruktuuria koskevissa liikennepoliittisissa ratkaisuisa. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy näihin tulevaisuusvaliokunnan näkemyksiin. Valiokunta katsoo, että erityisen tärkeää on ottaa huomioon ennakoivasti uusien pohjoisten meriyhteyksien avautumisesta aiheutuvat liikennetarpeiden, kuten mahdollista rautatieyhteyttä koskevat, muutokset ja reagoida näitä tarpeita vastaavasti. Valiokunta pitää erittäin kannatettavana selonteossa esille tuotua Pohjois-Suomen kehittämistä koskevan vision laatimista.

Valiokunta korostaa, että Venäjän liikenteen ja kuljetusten liikennetarpeiden kehityssuunnat ovat keskeinen jatkossa voimakkaasti huomioitava ja seurattava asia, jonka suhteen Suomella on ehdottomasti oltava valmiudet tehdä tarvittaessa myös poliittisten ratkaisujen suunnanmuutoksia nopeallakin aikataululla. Suomen tärkeä gateway-asema Venäjän transiitokuljetuksissa luo osaltaan toimintaedellytyksiä Suomen muulle kansainväliselle kaupalle ja myöskin kotimaan kuljetuksille. Venäjän liikenteen tarpeet ja vaikutukset sekä Venäjän talouskasvun myötä syntyvät mahdollisuudet tulee ottaa huomioon kaikissa liikennemuodoissa sekä tarkasteltaessa kehittämistarpeita koko liikennejärjestelmän näkökulmasta. Olennaista on huolehtia myös siitä, että yhteydet toimivat myös Keski- ja Länsi-Suomesta. Hyvät liikenneyhteydet Venäjälle ovat tärkeitä myös Länsi- ja Keski-Suomelle, jotta Venäjän talouskasvun myönteinen vaikutus saadaan ulottumaan koko Suomeen. Venäjän liikenteen kehittämisessä on välttämätöntä keskittyä myös raja-asemien kehittämiseen ja resurssien tarpeeseen. Jatkossa mahdollisesti viisumivapauden myötä avautuva Suomen ja Venäjän välinen raja asettaa erityisiä vaatimuksia sekä raja-asemien toimivuudelle että liikenteen toimivuudelle rajanylittäjien määrän kasvaessa. Valiokunta korostaa Venäjän merkitystä Suomen rajanaapurina liikenteen kehittämisen kan-

nalta. Jatkossa on erittäin tärkeää toimia myös EU-linjausten ja säädösvalmistelun yhteydessä siten, että Suomen asemasta Venäjän rajanaapurina aiheutuvat vaatimukset tulevat otetuiksi huomioon tehtävissä ratkaisuisa.

Liikennejärjestelmä ja älykkään liikenteen ratkaisut

Liikennejärjestelmäkokonaisuuden toimivuutta, turvallisuutta ja ympäristötavoitteita voidaan pyrkiä edistämään uutta tieto- ja viestintäteknologiaa soveltavan älyliikenteen keinoin. Älyliikennettä voidaan hyödyntää mm. osana tienkäyttäjille tarjottavia palveluita, liikenteen ohjausta tai nykyaikaisia liikennevälineitä. Tulevaisuudessa älyliikenne tulee todennäköisesti olemaan sisäänrakennettu osa koko liikennejärjestelmän toimintaa.

Valiokunta korostaa, että älyliikenteen osalta lähitulevaisuudessa on olennaista huolehtia kansallisen älyliikennestrategian käytännön toteuttamisesta. Valiokunta uskoo, että harkitulla resurssien kohdistamisella älyliikenteen tuotekehityksen edistämiseen ja käyttöön voi olla mahdollista saavuttaa suhteellisen pienilläkin panostuksilla huomattavaa vaikuttavuutta.

Selonteon mukaan älykkään liikenteen perusta on tilannekuva, joka sisältää ajantasaisen kuvan mm. liikennemääristä, olosuhteista, häiriöistä jne. Esimerkiksi liikenneolosuhteisiin liittyvä tieto on väline, jolla mm. talviolosuhteiden liikenteelle aiheuttamia haasteita pystytään jatkossa ratkaisemaan aiempaa kustannustehokkaammin. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että suomalaista talviolosuhteisiin liittyvää osaamista ja tähän liittyvää kehittyntä teknologiaa voitaisiin pyrkiä hyödyntämään myös vientituotteina.

Valiokunta korostaa erityisesti liikennettä koskevan tiedon avaamista yleiseen käyttöön ja mm. palvelukehittäjien hyödynnettäväksi, julkista tietoa koskevien periaatteiden mukaisesti. Tietovarantoja avaamalla myös kaupallisten toimijoiden voisi olla mahdollista kehittää liikennettä eri tavoin hyödyntäviä palveluja ja sovelluksia. Valiokunta toteaa, että esimerkiksi erilaisten kulkuvälineisiin integroitujen tai mobiili-

lien päätelaitteiden avulla voisi olla jatkossa mahdollista toteuttaa palveluja, joiden avulla ajantasainen mm. ruuhkia tai häiriöitä koskeva tilannekuva olisi reaaliaikaisesti kaikkien liikennejärjestelmän käyttäjien saatavilla ja hyödynnettävissä.

Asiantuntijakuulemisissa on korostettu teknologian ja älyliikenteen tarjoamia mahdollisuuksia liikenneverkon välityskyvyn ja turvallisuuden lisäämisessä. Ilmastoa koskevien muutosten myötä on mahdollista, että erilaisten liikennejärjestelmän toimivuutta haittaavien sääntö- ja ilmiöiden esiintyminen lisääntyy, mikä lisää tarvetta uudenlaisten ratkaisujen etsimiseen. Uusi teknologia tarjoaa tähänkin mahdollisuuksia, mutta toisaalta toimintojen teknistyminen ja riippuvuus teknisistä järjestelmistä voi tuoda mukanaan uudenlaisia ongelmia ja tämän lisäksi liikennepalvelujen tarjoajilta tullaan vaatimaan aivan uudenlaista osaamista.

Julkisella sektorilla voi olla oma keskeinen roolinsa uuden teknologian ja älyliikenteen käyttöönoton edistämiseksi. Esimerkiksi julkisten hankintojen arviointikriteerien kehittämällä voidaan edistää päästöjä vähentävien ja älykkään teknologian kehittämistä ja käyttöönottoa. Teknologian laajamittainen hyödyntäminen esimerkiksi liikennejärjestelmän välityskyvyn ja turvallisuuden parantamiseksi voisi edistää alan kotimaisen teollisuuden kehittymistä ja kilpailukykyä.

Selonteon mukaan älyliikenteen strategian toteuttamiseksi on tarpeen perustaa Suomeen älyliikenteen kansallisia kokeilualueita. Valiokunta pitää ehdotusta kannatettavana ja toteaa, että kokeilualueet voivat johtaa sellaisiin innovaatioihin, joilla on potentiaalia myös viennin kannalta.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että älykkään liikenteen järjestelmien kehittämisessä tulee ottaa asianmukaisesti huomioon myös liikenteen käyttäjien tietosuojaa koskevat säännökset ja periaatteet.

Perusväylänpito

Perusväylänpidolla rahoitetaan maanteiden, rautateiden ja vesiteiden kunnossapito, peruskorjaus, liikenteen ohjaus ja niiden järjestelmät sekä jäänmurto ja maantielauttaliikenne. Lisäksi määrärahalta pitäisi rahoittaa pienet investoinnit, jotka voivat kohdistua esimerkiksi liittymäjärjestelyihin, kevyen liikenteen väyliin, joukkoliikenteen toimivuuteen, liikenneturvallisuuden parantamiseen, terminaali-, satama- ja kaivosyhteyksiin, ratapihoihin, kulunvalvontaan ja muuhun liikenteen ohjaukseen sekä pohjavesi- ja melusuojauksiin.

Perusväylänpidon haasteet

Selonteossa tunnustetaan, että perusväylänpidon rahoituksen kehitys on ollut valtion budjettitalouden muuta kehitystä niukempaa. Rahoitus on ostoarvoltaan laskenut 2000-luvulla, kun samalla liikennesuoritteet ovat kasvaneet. Esimerkiksi selonteossa arvioitu tuleva neljän prosentin kustannustason vuosinousu merkitsee perusväylänpidossa vajaata 40 miljoonaa euroa. Valiokunta on jo pitkään joutunut lausunnoissaan toteamaan, että perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävä liikenneverkon kunnon ylläpitämiseen. Tilanne on merkinnyt rahoituksen uudelleen kohdentamista ja pienten investointien määrän supistamista minimiin. Valiokunta yhtyy selonteossa lausuttuun, että vastaavia joustoja ei ole enää käytettävissä, ja kantaa huolta siitä, että valtion suurin omaisuuserä rapistuu ja sen arvo laskee.

Perusväylänpidon rahoitustilanne on valiokunnan arvion mukaan pitkällä tähtäimellä huolestuttava. Vaikka väylänpidon tehokkuus ja tuottavuus ovat parantuneet, kustannusten nousu johtaa väistämättä palvelutason alenemiseen. Rahoitusvajeen jatkuessa on uhkana, että ajautetaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin. Merkittävä osa perusväylästä on jo peruskorjauksen tarpeessa, ja tie-, rata- ja vesiväyläverkon jatkuva teknistyminen nostavat omalta osaltaan väylien ylläpidon ja peruskorjausten kustannuksia. Peruskorjaukseen tu-

lee myös entistä enemmän siltoja ja muitakin rakenteita sekä ohjausjärjestelmiä ja ratapihoja.

Perusväylänpidon rahoitus

Perusväylänpidon rahoitustaso on vuosille 2013—2016 noin 930 miljoonaa euroa vuodessa. Välttämättömien valtiontaloudellisten säästöpäätösten vuoksi rahoitusta vähennetään 11 miljoonalla eurolla vuonna 2014 ja 22 miljoonalla eurolla vuodesta 2015 lukien.

Käytävissä olevalla rahoitustasolla voidaan valiokunnan arvion mukaan turvata pääväylien kohtuullinen kunto, mutta valiokunta on erityisen huolissaan alemman asteisen tieverkon tulevaisuudesta. Tähän liittyy myös yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen tarkoitetun valtionavustuksen supistaminen vuodesta 2014 alkaen 3 miljoonalla eurolla, mikä osaltaan edelleen vaikeuttaa paikallisen tieverkon kunnossapitoa.

Edellä lausuttuun viitaten valiokunta pitää erittäin tärkeänä ja kannatettavana selonteon linjausta, jonka mukaan liikenneväylärahoituksen painopistettä suunnataan uudelleen liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon. Vuodesta 2016 alkaen on selonteon mukaan mahdollista siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpitoon. Valiokunta korostaa, että perusväylänpidon kasautuneet peruskorjaustarpeet voidaan rahoittaa ainoastaan todella pitkäjänteisellä sitoutumisella riittävään perusväylänpidon lisärahoitustasoon. Selonteossa ja kehysratkaisussa tehty merkittävä painopisteen muutos perusväylänpidon eduksi on hyvä ensiaskel ongelman ratkaisemiseksi. Hallituskausien taitteessa tehtävä perusväylänpidon määrärahojen indeksitarkistus on myös tärkeä ja kannatettava asia.

Valiokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausunnossaan ilmaisemaan näkemykseen, että perusväylänpidon rahoituksen lisäämiseen on selkeää tarvetta jo ennen edellä mainittua vuoden 2016 määrärahalisäystä. Lisärahoitusta on pyrittävä etsimään vuosien 2013—2016 talousarvio- ja lisätalousarvioesityksistä valtiontalouden niin salliessa. Valiokunta korostaa väylä-

hankkeiden elvyttävää vaikutusta alueiden elinkeinotoiminnalle.

Valiokunnan suuntaviivat perusväylänpidolle

Valiokunta korostaa, että perusväylänpidon määrärahoilla toteutettavilla ns. pienillä investoinneilla, osin käytännön yhteistyössä kuntien kanssa, voidaan merkittävästi kehittää alueellisen ja paikallisen tieverkon toimivuutta sekä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi paikallisia liikenteen solmukohtia ja pienten taajamien kevyen liikenteen väyliä parantavat hankkeet, jotka ovat aiempina vuosina toteutuneiden määrärahasäästöjen seurauksena jääneet toteuttamatta. Valiokunta viittaa tätä koskevaan hallitusohjelman kirjaukseen ja kannustaa hallitusta suuntaamaan mahdollisuuksien mukaan tämän tyyppiin hankkeisiin lisärahoitusta jo ennen vuotta 2016.

Selonteossa todetaan, että päivittäinen liikenneväylyys ja hoito varmistetaan koko verkolla, mutta alemmanasteisen verkon kunto joustaa rahoituksen mukaan. Valiokunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon kunnolla on ratkaiseva merkitys haja-asutusalueiden palvelujen tarjonnalle ja raakapuun, bioenergian, maataloustuotteiden ja tavaroiden kuljetuksille sekä taajamien ulkopuolella asuvien ihmisten arki-liikkumiselle.

Valiokunta pitää tärkeänä alempiasteisen tieverkon kunnossapitoon varattavaa riittävää rahoitusta siten, että maaseudun infrastruktuuri ei rapaudu suunnitelmakaudella. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille laajalti huolenaiheita alemmanasteisen tieverkon tulevaisuudesta ja liikenneväylyydestä. Huolena on nähty mm. tieverkon luokittelun uudistamisen mahdolliset kielteiset vaikutukset alemmanasteisen tieverkon asemaan kehittämispäätöksiä tehtäessä. Valiokunta korostaa, että myös alemman asteiset tiet on pidettävä ajettavassa ja turvallisessa kunnossa ja niille on varmistettava riittävä talvikunnossapito, vaikkakin liikennesuoritteet alueellisen keskittymiskehityksen myötä ovat laskussa. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa maa- ja metsätalousvaliokunnan tavoin, että alempiaste-

teisen tieverkoston kunnossapidon laaja-alaiseen kehittämiseen tulee jatkossa kiinnittää erityistä huomiota.

Valiokunta korostaa erityisesti, että myös yksityistiet ovat erittäin tärkeä osa liikennejärjestelmää. Niiden riittävä kunto on tärkeää paitsi teiden varsilla asuville myös monille maaseutuelinkeinoille. Yksityisteiden hoitoon ja kunnostukseen käytettävät määrärahat ovat tällä hetkellä pienet, ja valtionavustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen tullaan vähentämään nykyisestä. Yksityisteitä on kaikkiaan noin 350 000 kilometriä, joista valtionapuun oikeutettuja on noin 55 000 kilometriä. Kuntien heikon taloustilanteen vuoksi tieosakkaat joutuvat vastaamaan tien välttämättömistä kunnossapitokustannuksista melkein täysimääräisesti, vaikka yksityistieverkosto palvelee esimerkiksi puu-, bioenergia- ja maatilatalouden kuljetusten muodossa yhteiskuntaa ja elinkeinoelämää sekä vapaa-ajanasukkaita huomattavasti tieosakkaiden tarpeita laajemmin. Valiokunta pitää erityisenä huolenaiheena sitä, että yksityisteiden rahoituksen vähenemistrendi saattaa jatkossa kasvattaa yksityisteiden tienhoitokuntien roolia selkeästi nykyisestä ja johtaa kasvavaan yksityisteiden määrään.

Valiokunta pitää kannatettavana selonteon mainintaa, jonka mukaan jatkossa selvitetään pitkän aikavälin rahoitusmalleja väylänpidon kustannussäästöjen löytämiseksi. Esimerkkinä mainitaan maantielauttayhteyksien poistaminen rakentamalla tilalle kokonaistaloudellisesti edullisempi siltayhteys. Valiokunnan saaman asiantuntija-arvion mukaan näitä kannattavia sillanrakentamiskohteita on tällä hetkellä 9 kappaletta odottamassa hankepäätöksiä. Kohteiden keskimääräinen toteutuskustannus on noin 10 miljoonaa euroa vastaten uuden lautan hankintahintaa ja noin 3 vuoden liikennöintikustannuksia. Saariston yhteyksien kannalta tulee keskeisessä asemassa kuitenkin edelleen olemaan maantielautta- ja yhteysalusliikenteen riittävyys ja aikataulujen yhteensopivuus. Valiokunta korostaakin saaristo- ja sisävesiyhteyksien varassa asuvien ja elinkeinonharjoittajien tarvetta toimiin liikenneyhteyksiin.

Valiokunta pitää tärkeänä, että vesiväylien kunnossapitoon, väylien peruskorjauksiin ja turvalaitteiden kuntoon sekä kehittämiseen kiinnitetään huomiota. Pitkään jatkunut kunnossapidon määrärahavaje ei saa heikentää meri- ja sisävesiväylien palvelu- ja turvallisuustasoa esimerkiksi vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella. Sisävesiväylien kehittämiseen ja kustannustason nousun hillitsemiseen tulee panostaa, jotta voidaan nykyistä paremmin hyödyntää myös sisävesiväylien tarjoamia ympäristöystävällisiä kuljetusmahdollisuuksia mm. lisääntyvässä bioenergiaraaka-aineen kuljetuksissa.

Investointiohjelma

Selonteon investointiohjelma perustuu hallituksen kehyspäätökseen, jonka mukaan kehyskaudella käynnistetään 20 liikennehanketta, joiden kustannusarvio on yhteensä noin 1 miljardi euroa. Lisäksi päätettiin käynnistää yksi elinkaarihanke, jonka investointikustannus on 240 miljoonaa euroa.

Tehtyjen päätösten mukaisesti uusien kehittämishankkeiden volyyymi on alenemassa. Uusia hankkeita aloitetaan vuosina 2012—2015 noin 1 mrd. euron edestä ja 10-vuotiskaudella korkeintaan 3—4 mrd. eurolla. Vuodesta 2016 lukien uusien hankkeiden volyyymi on 370 miljoonaa vuositasolla, mikä on noin kolmannes nykyistä vähemmän. Osaltaan tätä vähentää selonteon sinänsä kannatettava periaatelinjaus siirtää 100 miljoonaa euroa vuosittain perusväylänpitoon vuodesta 2016 alkaen.

Valiokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausunnossaan esittämään kantaan, jonka mukaan tarve uusiin investointihankkeisiin on nykyisiä menokehyksiä huomattavasti suurempi, sillä kiireellisiä kehittämiskohteita arvioidaan olevan noin 8 mrd. euron edestä. Valiokunta pitää kuitenkin ehdotettua investointitasoa, ottaen huomioon rahoituksen ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys, riittävänä tukemaan osaltaan investointien tasaista toteuttamista sekä alan vakaata työllisyyttä. Valtiovarainvaliokunnan tavoin liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että esimerkiksi taloudellisen kehityksen vauhdittami-

seksi on tarvittaessa arvioitava kehukseen sisältyvän lisäbudjetti- tai jakamattoman varauksen käyttämistä liikenneinvestointeihin ja liikenneverkon parantamiseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että erityisesti tulisi keskittyä perusväylänpitoon sekä pieniin liikenteen sujuvuutta ja liikenteen turvallisuutta edistäviin hankkeisiin.

Valiokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan kantaan, että hankeohjelma vastaa hallitusohjelman linjauksia ja siinä on otettu huomioon elinkeinoelämän kilpailukyky, liikennemäärät, kasvukeskusten tarpeet sekä alueellinen tasapuolisuus. Merkittävä muutos on painopisteen siirto tiehankkeista ratahankkeisiin. Uusien hankkeiden investointikustannuksista ratahankkeita on 49 prosenttia, tiehankkeita 47 prosenttia ja vesiväylähankkeita 4 prosenttia. Selonteon mukaan vähäliikenteisiä ratoja ei perusparanneta, mutta liikennöintiedellytykset selvitetään tapauskohtaisesti.

Valiokunta kannattaa nyt tehtyä painopisteen siirtoa raideliikenteen kehittämiseen. Valiokunta pitää tärkeänä myös rataverkon edelleen sähköistämistä. Mainittujen painotusten rinnalla on kuitenkin painokkaasti huolehdittava myös kuljetusketjujen muodostaman kokonaisuuden toimivuudesta. Erityistä huomiota on tällöin kiinnitettävä mm. sellaisiin logistisesti tärkeisiin tieyhteyksiin, joita raideliikenne ei ole tukemassa.

Edellisen liikennepoliittisen selonteon (VNS 3/2008 vp) käsittelyn yhteydessä eduskunta on kannanotossaan edellyttänyt (EK 13/2008 vp), että liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Valiokunta painottaa, että ylipäätään pääratata ja siihen liittyviä raideyhteyksiä tulee kehittää osana TEN-T-ydinverkkoa, mikä edellyttää jatkossa myös sujuvampien ja nopeampien henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksien kehittämistä pääradan yhteyteen. Valiokunta kannattaa selonteon periaatelinjausta, jolla hallitus ilmoittaa sitoutuvansa toteuttamaan kolme raideliikennehanketta vuosina 2016—2022.

(Pisara-rata, Helsinki—Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen 2. vaihe sekä Luumäki—Imatra-kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle). Näillä hankkeilla on poikkeuksellisen suurta valtakunnallista merkitystä niin raideliikenteen toimivuuden kuin myös kilpailukyvyn näkökulmasta. Selkeä sitoutuminen yli kehyskauden näihin hankkeisiin luo perustan järjestää hankkeiden suunnittelu, rahoitus ja toteutus mahdollisimman tehokkaaksi ja tarkoituksenmukaiseksi. Tämä takaa myös rakentamiseen osallistuville yrityksille mahdollisuuden oman toiminnan pitkäaikaiseen suunnitteluun ja tehokkuuden optimointiin.

Edellä mainitulla sitoutumisella voidaan toivottavasti välttää esimerkiksi viimevuosien liikenne- ja viestintävaliokunnan kannalta keskeisen raidehankkeen, Seinäjoki—Oulu-radon perusparannuksen, kokemat vakavat rahoitusvaikeudet. Valiokunta toteaa, että tätä edelleen käynnissä olevaa hyvin keskeistä raidehanketta ei selonteossa mainita lainkaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä, että muutkin tämän vaalikauden alussa kesken olevat, edellisen liikennepoliittisen selonteon ykköskorin hankkeet saataan loppuun.

Selonteon kehittämisohjelma on muilta osin vuosia 2016—2022 koskeva suunnittelua ohjaava ohjelma, johon ei sitouduta, mutta jossa kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttäviä tärkeitä kohteita liikenteen kehittämisen pitkäjänteisyyden lisäämiseksi. Valiokunta pitää tärkeänä, että seuraava hallitus ja eduskunta voivat budjettivaltansa perusteella päättää haluamistaan liikennehankkeista. Samalla jää myös enemmän mahdollisuuksia reagoida nopeasti esimerkiksi uusiin elinkeinopoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin ja arvioida tarvittaessa uudestaan yhteysvälihankkeiden kehittämiskustannustehokkaamman, käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi.

Valiokunta kannattaa sitä, että liikenneväylien kehittämisen investointien ja muiden kehittämiskustannusten hyötykustannusarviointia kehitetään ja laajennetaan hyötykustannusanalyysiä laaja-alaisemmaksi. Tällöin arvioinnissa tulisi ottaa huomioon erityisesti toimien vaikutuk-

set liikennejärjestelmäkokonaisuuteen sekä myöskin välilliset yhteiskuntavaikutukset. Valiokunta korostaa erityisesti kilpailukyvyyn ja ympäristövaikutusten huomioonottamisen tärkeyttä.

Koko liikennejärjestelmää koskee myös esteettömyyden vaatimus. Esteettömyyttä on tarpeen edistää kaikissa liikennemuodoissa mm. kansalaisten tasa-arvoisuuden edistämiseksi. Esteettömyyden tulisi olla yhtenä tekijänä mukana kaikissa liikennettä koskevissa suunnitelmissa, hankkeissa ja ratkaisuisissa.

Investointien rahoitus ja budjetointi

Liikenne- ja viestintävaliokunnan saaman selvityksen ja valtiovarainvaliokunnan lausunnon (VaVL 13/2012 vp) mukaan liikenneinvestointien erilaisia budjetointi- ja rahoitusmalleja on selvitetty hallitusohjelman lausuman mukaisesti. Selvityksessä on päädytty toimenpiteisiin, jotka joustavoittavat ja selkeyttävät talousarvio-menettelyä, mutta eivät kuitenkaan vaaranna valtiontalouden menojen hallinnan edellytyksiä ja vakautta. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja ne on tarkoitettu ottaa käyttöön jo ensi vuoden talousarviossa. Jatkossa mm. väylaverkon kehittämismomentin (31.10.77) osalta luovutaan valtuusmenettelystä ja otetaan käyttöön 5-vuotinen siirtomääräraha. Talousarvion läpinäkyvyyttä parannetaan osoittamalla erillinen rahoitus kehittämishankkeiden suunnitteluun ja TEN-tukia sekä ulkopuolisia rahoitusosuuksia käsitellään jatkossa kehysten rakennekorjauksina. Valiokunta kannattaa ehdotettuja budjetointimuutoksia.

Työryhmä arvioi myös Infra Oy -tyyppisen valtionyhtiön ja valtion sisäisen lainamallikonseptin soveltamista. Malliin todettiin liittyvän vielä paljon epävarmuustekijöitä, mistä johtuen pysyvän instituution perustamiseen ei katsottu olevan tässä vaiheessa mahdollisuuksia. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan pitänyt mallin kokeilua mahdollisena, mikäli mallin käyttöön liittyvät epävarmuustekijät voidaan ratkaista.

Valtiovarainvaliokunnan lausunnossa pidetään pääsääntönä sitä, että hankkeet rahoitetaan

normaalilla talousarviorahoituksella. Talousarviorahoituksen ohella on kuitenkin voitava käyttää myös muita rahoitustapoja, jos ne ovat valtion kannalta edullisempia kuin normaali talousarviorahoitus. Esimerkiksi elinkaarimallin käytöstä aiheutuu pitkälle ulottuvia vastuusitoumuksia valtion talousarvioon, mutta mallin käyttäminen voi olla joissakin erityistapauksissa perusteltua. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa valtiovarainvaliokunnan tavoin, että liikennehankkeita koskevien päätösten tulee perustua aina yhteiskuntataloudelliselle kannattavuudelle ja liikennepoliittiselle vaikuttavuudelle. Valiokunta pitää tärkeänä, että kehyskaudella toteutetaan yksi uusi elinkaarihanke, jotta tästä hankemuodosta saadaan lisäkokemuksia tulevaisuutta ajatellen. Lisäksi valiokunta toteaa, että tarvittaessa tulee voida arvioida myös sellaisen kumppanuusmallin käyttöä, jossa liikennehankkeen toteutumisesta merkittäviä maankäyttöisiä tai muita hyötyjä saava kunta tai esimerkiksi jokin hankkeesta selkeästi hyötyvä elinkeinoelämän toimija osallistuu omalla osuudellaan hankkeen rahoitukseen.

Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan myös pitänyt perusteltuna, että määrärahat tulisi osoittaa talousarviossa kustannusperusteisesti, jolloin voitaisiin erottaa toisistaan juoksevat menot ja investoinnit.

TEN-T-verkkoon sisältyy tiettyjen kriteerien mukaan määritetyt EU:n rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, tieliikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen keskeiset yhteydet. TEN-T-verkon toteuttaminen vaatii pitkäjänteistä kansallista suunnittelua ja toimenpiteiden rahoitusta. Mitä laajemmaksi verkko määritetään, sitä mitavampia kansallisia investointeja tarvitaan. Valiokunta kiinnittää huomiota erityisesti TEN-T-tieverkon rahoituksen huomattavaan tarpeeseen tulevaisuudessa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan TEN-T-tieverkolle ei ole luvassa jatkossakaan EU-rahoituksen lisääntymistä, joten kustannukset jäävät käytännössä kansallisesti kannettaviksi. Joidenkin arvioiden mukaan TEN-T-tieverkkoa koskevien vaatimusten täytämistä aiheuttavat kustannukset tulevat todennäköisesti rajoittamaan jatkossa huomattavasti

muiden väylien kehittämistä ja ylläpitoa. TEN-T-verkon vaatimusten täyttämistä ja toteuttamista koskevaan pitkäjänteiseen suunnitteluun ja arviointiin tulee panostaa riittävän aikaisessa vaiheessa kustannusten minimoimiseksi. Valiokunta korostaa, että TEN-T-verkon toteutuksessa tulee jatkossa pyrkiä hyödyntämään tehokkaasti käytettävissä olevat EU:n rahoitusmekanismit.

Tieliikenne

Suomi on maa, jossa liikennevirrat ovat ohuita ja etäisyydet pitkiä. Tieliikenne on kuitenkin ollut maassamme jatkuvassa kasvussa. Valiokunta on edellisen kehyslonteon käsittelyn yhteydessä korostanut, että tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta kaksi kolmasosaa kulkee maanteitse. Kotimaan henkilöliikenteessä tieliikenteellä on keskeinen asema, noin 89 prosenttia henkilöliikennesuoritteista. Valiokunta korostaa, että maantieliikenteen keskeinen merkitys tulee huomioida riittävästi investointipäätösten sekä perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa. Tieliikenteen pääväylien toimivuus ja turvallisuus sekä alueiden saavutettavuus ovat tärkeitä tavoitteita, joihin tulee pyrkiä. Tiet vaativat riittäviä ylläpitopanostuksia myös siksi, että suuri osa liikenneonnettomuuksista tapahtuu tieliikenteessä.

Selonteon mukaan tavoitteena erityisesti suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on liikennetarpeen ja henkilöautoriippuvuuden vähentäminen. Valiokunta toteaa, että sen sijaan maaseudulla, missä etäisyydet ovat usein pitkiä ja joukkoliikenteen tarjoamia vaihtoehtoja ei samassa mittakaavassa ole, henkilöauto tulee säilymään jatkossakin keskeisenä kulkuvälineenä. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että henkilöautoliikenteen tosiasiallinen merkitys ja tarve kulkumuotona ei tule riittävästi esille selonteosta. Päinvastoin henkilöautoliikenne tuodaan esille enemmänkin ongelmana, vaikka Suomen kaltaisessa maassa liikkumistarvetta ei pystytä muilla liikkumismuodoilla korvaamaan kuin osittain.

Selonteon eräänä kantavana ajatuksena on lisäpanostus raideliikenteeseen. Valiokunta pai-

nottaa, että teillä kulkevan tavaraliikenteen osalta on kuitenkin vain rajallisesti mahdollisuuksia siirtää liikennettä rautatieliikenteeseen. Selonteon painotuksessa on valiokunnan arvion mukaan kyse siitä, että tällä kertaa rajalliset resurssit kohdistetaan perustellusti enemmän raideliikenteen suurten ongelmien ratkaisemiseen. Valiokunta korostaa, että pitkällä tähtäimellä tulee huolehtia myös tieliikenteen väyläinvestointien riittävästä tasosta.

Tieliikenteen kilpailukyky ja kuljetuselinkeinon tarpeet

Ammattiliikenteen kustannuksia on nostanut viime vuosina mm. dieselpolttoaineen veronkorotus ynnä muut vastaavat tekijät. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille tarve hillitä kustannuksia luomalla ammattiliikenteelle dieselveron palautusjärjestelmä. Valiokunta korostaa, että mahdollisuus ottaa käyttöön dieselveron palautusjärjestelmä tulee selvittää.

Valiokunta kiinnittää myös yleisesti huomiota liikenteen verotuksen ohjaavuuteen ja sen arviointitarpeeseen ja erityisesti vero- ym. ratkaisujen vaikutuksiin maamme elintärkeälle kuljetuselinkeinolle. Valiokunnan mielestä on aiheellista pohtia suomalaisen kuljetuselinkeinon ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta, olisiko yksityinen liikenne ja ammattiliikenne syytä erottaa sääntelyn osalta laajemminkin toisistaan. Talusvaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota kuljetusalan toimintaympäristön ongelmiin, kuten kustannustason nousuun ja harmaaseen talouteen sekä siihen, että koti- ja ulkomainen kuljetusala ovat epätasa-arvoisessa asemassa. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy näihin talusvaliokunnan näkemyksiin.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille mm. Ruotsissa toteutetut kokeilut suurempiin kuljetusajoneuvoihin liittyen. Valiokunta toteaa, että esimerkiksi puuhuollon välttämättömät tiekuljetukset suuremmilla rekoilla voisivat säästää polttoainetta ja vähentää kokonaispäästöjä. Mahdollisissa kokeiluissa tulisi kuitenkin varmistua myös väyläverkon fyysisen kestävyuden riittävydestä. Valiokunta pitää muutoinkin tärkeänä, että Suomi säilyttää jatkossa riittävän

joustopuunvaran tieliikenteen painojen ja mittojen suhteen. Suuremmat mitat voivat pienentää kotimaan kuljetusten kustannuksia. Valiokunta toteaa, että asian suhteen on pyrittävä vaikuttamaan EU:n suuntaan.

Tieliikenteen osalta jo tämän päivän ongelmana, mutta tulevaisuudessa mahdollisesti vielä lisääntyvänä ilmiönä on harmaa talous, jonka ehkäisemiseksi tarvitaan valiokunnan arvion mukaan lisätoimenpiteitä. Ongelmaa korostaa ulkomaisten kuljetusyritysten tuleminen lisääntyvästi Suomen kuljetusmarkkinoille. Arvioiden mukaan tieliikenteen tavarakuljetusten kokonaismyynnistä noin kymmenen prosenttia on harmaata taloutta. Valiokunta katsoo, että asiaan puuttumiseksi tulisi pyrkiä varmistamaan mm. valvonnan ja viranomaisresurssien riittävyys sekä esimerkiksi tietojen vaihdon kehittäminen muiden maiden viranomaisten kanssa.

Liikenteen ja erityisesti kuljetussektorin sekä vastaavasti joukkoliikenteen tulevaisuuden haasteena tulee olemaan osaavan työvoiman saatavuus. Valiokunta on kiinnittänyt jo aiemmin huomiota tarpeeseen kehittää ja lisätä mm. ammattiliikenteen harjoittajien koulutusta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikenne-sektorin houkuttelevuutta tulee pyrkiä kehittämään siten, että erityisesti nuoret kokisivat sen varteenotettavana alana. Samoin on välttämätöntä pyrkiä kehittämään alan koulutusta siten, että koulutuksessa pystytään vastaamaan myös alan älyliikenteen yms. tekniikan kehittymisestä työntekijöille syntyviin lisääntyviin haasteisiin. Tämä tulee ottaa huomioon laadittaessa selonteossa mainittua toimialan osaamisen kehittämisstrategiaa. Valiokunta yhtyy selonteossa esille tuotuun ajatukseen, että myös tutkimus- ja kehittämistoiminnalla voi olla merkittävä rooli osaamisen kehittämisessä.

Raideliikenne

Selonteon mukaan rataverkolla lisätään ratojen välityskykyä, toimintavarmuutta ja täsmällisyyttä sekä mm. turvallisuustasoa. Tähän pyritään mm. rautateiden ohjausjärjestelmiä uusimalla ja tehostamalla kunnossapitoa. Valiokunta koros-

taa, että rautatieliikenteen kapasiteetin riittävyys on selkeä kilpailukykyedellytys.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että monien rataosuuksien välityskyky on jo nykyisin käytännössä täysin käytössä. Maan keskeisin solmukohta on Helsingin ratapiha, jonka ongelmat vaikuttavat koko maan liikenteeseen. Selonteossa esille tuodun kyseisen ratapihan toiminnallisuuden parantaminen tarkoittaa käytännössä ohjaus- ja turvalaitejärjestelmän uusimista. Valiokunta pitää hanketta erittäin tärkeänä mm. junaliikenteen täsmällisyyden varmistamiseksi. Erityisen tärkeä hanke tästä näkökulmasta on myös ns. Pisara-rata. Valiokunta korostaa, että rautatieliikenteen nykyiseen ratakapasiteetin puutteeseen ja rataverkon solmukohtien erityisiin ongelmiin on tarpeen etsiä kehyskaudella myös muita kestäväällä rahoitus pohjalla olevia pitkän tähtäimen ratkaisuja.

Valiokunta pitää hankelistan raidepainotteisuutta tässä vaiheessa hyvänä ja kannatettavana, sillä raideliikenteen ruuhkapaikkoja avaamalla parannetaan junaliikenteen toimivuutta ja täsmällisyyttä koko maan rataverkolla. Ympäristötavoitteiden kannalta tarve painottaa raideliikenteen kehittämistä tulee tulevaisuudessa todennäköisesti edelleen kasvamaan. Raideliikenteeseen investoimalla on mahdollista myös pyrkiä hillitsemään tieliikenteen kokonaismäärän kasvua.

Valiokunta katsoo, että raideliikenteen kehittämisessä tulisi pyrkiä käyttämään kokonaisuutena laajaa keinovalikoimaa. Kaksoisraide voidaan rakentaa sinne, missä pullonkaulat ovat vakavimpia ja missä se on kokonaistaloudellisesti kannattavaa ja ylipäätään mahdollista. Muualle voidaan pyrkiä lisäämään ratojen välityskykyä esim. rakentamalla kohtauspaikkoja. Raideliikenteen käytön edistämiseksi tulee ennakkoluulottomasti lisätä seisakkeita tai uusia asemia nykyisten rinnalle, ottaen huomioon alueiden liikenteelliset tarpeet. Keskeistä on myös hyödyntää tehokkaasti nykyisiä asemia ja mahdollisuuksien mukaan ottaa käyttöön sellaisia olemassa olevia asemia, jotka ovat tällä hetkellä poissa käytöstä. Valiokunta korostaa myös älyliikenteen hyödyntämisen potentiaalia raide-

liikenteen sujuvuuden, välityskyvyn ja turvallisuuden kehittämisessä. Raideliikenteen turvallisuutta voidaan edistää vähentämällä tasoristeysten määrää. Raideliikenteen sujuvuuden ja täsmällisyyden kannalta on olennaisen tärkeää myös suunnitella ja varautua ankarampien talvien talvikunnossapidon asettamiin haasteisiin.

Selonteon linjauksen mukaan valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen, Helsingin, Tampereen ja Turun, raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Tarkoituksena on, että kaupunkiratahankkeiden kustannukset jakautuisivat puoliksi kaupunkien ja valtion välillä. Selonteon mukaan valtio avustaa lisäksi metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella. Valiokunta kannattaa näitä hankkeita.

Valiokunta katsoo, että raideliikenteen houkuttelevuuden kannalta on keskeistä painottaa liityntäpysäköinnin ja sen toimivuuden kehittämistä. Valiokunta korostaa, että liityntäpysäköintiä kehittämällä pystytään aiempaa tehokkaammin yhdistämään eri liikennemuodot keskenään.

Kilpailu raideliikenteessä

EU:n liikennemarkkinoita on avattu kilpailulle vaiheittain alkaen 1990-luvulta, ja 2000-luvulla tämä on koskenut myös raideliikennettä. Suomessa rautateiden tavaraliikenne avattiin kilpailulle EU-säännöksiin perustuen vuoden 2007 alusta. Rautatieliikenteen harjoittamiselle ei ole lainsäädännöstä johtuvia esteitä, ja kilpailu on periaatteessa vapaata, kunhan ilman tarveharkintaa myönnettävät luvat ovat kunnossa. VR-yhtymä on kuitenkin edelleen ainoa toimija markkinoilla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kaksi muuta toimijaa on aikeissa aloittaa tavaraliikenteen, toinen valtakunnallisesti ja toinen alueellisesti. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa ei tavaraliikenteen kilpailun avautumisesta huolimatta ole erityisesti kiinnitetty huomiota tavaraliikenteen kilpailun kehittämiseen.

Lainsäädännöstä on poistettu myös henkilöliikenteen osalta aiempi VR:n oikeudellinen yksinoikeus henkilöliikenteeseen. Liikenne- ja

viestintäministeriö on kuitenkin vuonna 2009 tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeussopimuksen, jonka nojalla VR-Yhtymä Oy voi harjoittaa sopimuksessa määritellyillä rataosilla henkilöliikennettä yksinoikeudella. Sopimus kattaa ne rataosat, joilla VR-Yhtymä Oy:llä on henkilöliikennettä, eli pääosan rataverkosta lukuun ottamatta pääkaupunkiseutua, jonka osalta Helsingin Seudun Liikenne-kuntayhtymä (HSL) on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa oman yksinoikeussopimuksen. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välinen sopimus on voimassa vuoden 2019 loppuun saakka ja vastaavasti HSL:n ja VR-Yhtymä Oy:n välinen sopimus vuoden 2017 loppuun saakka.

Selonteon mukaan parhaillaan on hallitusohjelman linjauksen mukaisesti käynnissä selvitys henkilöliikenteen kilpailulle avaamisen kokonaisvaikutuksista. Valiokunta pitää mahdollista henkilöliikenteen kilpailun avaamista sekä mahdollisuutena että haasteena. Selkeitä selvitettäviä ongelmia ja tämän hetkisiä käytännön esteitä ovat mm. ratojen välityskykyyn, turvallisuuden sekä kelpoisuusvaatimukset täyttävien veturinkuljettajien, kaluston ja mm. huolto- ja varikkopalveluiden saatavuuteen liittyvät kysymykset. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että nämä kysymykset ja mahdollisen kilpailun avaamisen hyödyt ja haitat selvitetään perusteellisesti, jotta mahdolliset päätökset voivat perustua riittävän kattavaan ja monipuoliseen tietoon. Valiokunta katsoo, että arvioinnissa olisi hyvä pohtia myös sitä, voisiko kilpailua käynnistää ja hankkia alkuun kokemuksia sellaisilla rataverkon osilla, joilla ei tällä hetkellä liikennöidä. Mahdollisesta kilpailun avaamisesta voidaan kuitenkin päättää vasta tehdyn kokonaisarvion pohjalta hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti.

Merenkulku ja sisävesiliikenne

Meriliikenteen kehittyminen on hyvin olennaisesti riippuvainen taloudellisesta tilanteesta ja sen vaikutuksista Suomen vientiin. Ulkomaan liikenteen kuljetuksista vuonna 2011 oli merikuljetuksia 98,5 miljoonaa tonnia, maantiekulje-

tuksia 6,9 miljoonaa tonnia (vuoden 2010 tieto) ja rautatiekuljetuksia 11,3 miljoonaa tonnia. Meriliikenne on siten Suomen ulkomaan kuljetuksissa hyvin hallitseva kuljetusmuoto.

Valiokunta kannattaa selonteon linjausta siitä, että merenkulun toimintaedellytykset tulee varmistaa kokonaisvaltaisesti ja linjata tarkemmin mm. talvimerenkulun, alusten talvikestävyuden, meriturvallisuuden ja väylämaksujen kysymyksiä. Valiokunta pitää kokonaisvaltaisen meristrategian laatimista erittäin hyvänä. Tulevassa meristrategiassa olisi hyvä pohtia niitä keinoja, joilla logistisia kustannuksia saataisiin laskettua. Saadun selvityksen mukaan strategia tulee kattamaan mm. ympäristöä koskevat määräykset, väylämaksut, jäänmurron sekä satama- ja telakka-asiat. Valiokunta toteaa, että strategiassa on tarpeen ottaa huomioon myös huoltovarmuuteen sekä suomalaisten merimiesten opiskeluun ja työharjoitteluun liittyvät kysymykset.

Valiokunta pitää välttämättömänä korostaa merikuljetusten ratkaisevaa merkitystä maamme elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille. Suomi on maantieteellisestä sijainnista johtuen ulkomaankaupan osalta täysin riippuvainen toimivista merikuljetuksista ja satamien sekä merenkulun logistiikan toimivuudesta. Merikuljetusten kustannukset ovat olleet selkeässä nousussa. Suomen sijainnista johtuen maamme vientiteollisuudella on jo nyt kilpailijoita suuremmat kuljetuskustannukset keskeisille markkina-alueille Euroopassa ja muualla maailmassa.

Merikuljetuksiin kohdistuu ja tulee jatkossa yhä enemmän kohdistumaan kustannusrasitteita, jotka vaikuttavat elinkeinoelämän kuljetusten kannalta välttämättömän liikennemuodon kokonaiskustannuksiin olennaisesti. Valiokunta viittaa merenkulun kustannusten lisääntymisen osalta vakavimpana esimerkkinä valmisteilla olevaan rikkidirektiiviin ja toteaa, että suomalaisen elinkeinoelämän kannalta on erittäin tärkeää, että tulossa olevan sääntelyn käytännön toteuttamiseksi etsitään aktiivisesti ja riittävän ajoissa sekä kansallisesti että yhteistyössä EU:n ja muiden jäsenvaltioiden kanssa monipuolisia keinoja ja mahdollisia tukimuotoja, joilla kysei-

sen sääntelyn kustannuksia lisääviä ja kilpailuasemaa heikentäviä vaikutuksia pystytään mahdollisimman pitkälle minimoimaan. EU-tason rahoitusmahdollisuudet tulee hyödyntää täysimääräisesti.

Selonteossa tuodaan esille myös julkisen sektorin keskeinen rooli markkinoiden kannustamisessa uusien meriliikenteen teknisten ja logististen ratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että laivat ovat eräs sellainen tuoteryhmä, jossa Suomessa on sekä tuotantoa että julkista kysyntää (mm. yhteysalukset ja alukset öljyntorjuntaan sekä jäänmurtoon), ja tästä syystä Suomen kannattaisi olla aktiivinen mm. laivojen kilpailutusten ympäristökriteerien kehittämisessä.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että arktisen meriliikenteen määrä todennäköisesti kasvaa huomattavastikin pohjoisten merireittien avautumisen myötä. Kehityksen myötä liikenneinfrastruktuurin kehittämisen alueellisia painotuksia voi olla välttämätöntä tarkastella osin uudelleen. Valiokunta korostaa, että tämä saattaa myös avata kokonaan uusia mahdollisuuksia hyödyntää suomalaista osaamista ja teknologiaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että tämä mahdollisuus myös käytetään hyväksi.

Valiokunta kiinnittää huomiota sisävesiliikenteen tavarakuljetusten kehittämismahdollisuuksiin. Erityisesti tulisi arvioida sisävesiväylien konkreettiset hyödyntämismahdollisuudet ja tarpeet. Sisävesien tukkiterminaalit ja uitto ovat tehokas keino puun kuljetuksille, ja esimerkiksi lisääntyvä bioenergian käyttö ja siihen liittyvät kuljetukset voivat lisätä energiatehokkaiden ja vähäpäästöisten sisävesikuljetusten tarvetta lähitulevaisuudessa. Sisävesiväylien hyödyntäminen lisääntyviin kuljetustarpeisiin vaatisi riittävien resurssien kohdistamista nykyisen vesitieverkon kehittämiseen ja ylläpitoon. Sisävesiliikenteessä talvikuljetusten järjestämismahdollisuus on valiokunnan arvion mukaan ensiarvoisen tärkeä harkittaessa sisävesien tavarakuljetusten kokonaistaloudellisuutta.

Merenkulun pysyvänä ongelmana on talvimerenkulun varmistaminen. Väylien on välttämätöntä olla sujuvasti liikennöitävässä kunnossa

ympärivuotisesti, mikä on tärkeää erityisesti vientikuljetusten kannalta. Valiokunta korostaa jäänmurron toimintaedellytysten turvaamisen merkitystä meriliikenteen määrän kasvaessa. Jäänmurtajien tullessa lähivuosina käyttöikänsä päähän on erittäin tärkeää varmistaa, että jäänmurtajakapasiteetin riittävydestä huolehditaan kustannustehokkaalla tavalla myös jatkossa.

Valiokunta pitää satamaverkostokokonaisuuden ja satamien välisen yhteistyön kehittämistä sekä satamaverkoston toiminnan kokonaisnäemykseen perustuvaa koordinoitua erittäin tärkeänä. Satamien osalta tulisi arvioida keskeisten väylien syventämistarpeet ja huolehtia erityisesti ulkomaankaupan kannalta keskeisiin satamiin johtavien tie- sekä raideliikenneyhteyksien ja niihin liittyvän logistiikan toimivuudesta. Valiokunta katsoo, että satamaverkoston osalta olisi hyvä arvioida myös satamien erikoistumismahdollisuuksia osana yhteistyön kehittämistä.

Lentoliikenne

Ulkomaan henkilöliikenteessä lentoliikenteellä on huomattava asema. Ulkomaan lentoliikenteessä oli 13,6 miljoonaa matkustajaa vuonna 2011, kun meriliikenteessä matkustajia oli samaan aikaan 17,7 miljoonaa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että lentoliikennettä on käsitelty selonteossa varsin ohuesti, mihin on epäilemättä vaikuttanut jatkossa valmisteltava lentoliikenteen strategia. Valiokunta pitää strategian valmistelua hyvänä kasvavan, mutta osin heikosti kannattavan sektorin toimintamahdollisuuksien ja toimintatapojen arvioimiseksi ja kehittämiseksi.

Lentoasemaverkosto on Suomessa maantieteellisesti riittävän kattava, mutta lentoasema-kohtaisesti tarkasteltuina huomattava osa lentoasemaverkosta on tällä hetkellä tappiollista ja myös monien reittien kannattavuus on heikko. Suomalaisille lentoyhtiöille on tuonut lisähaasteita useiden halpalentoyhtiöiden tuleminen markkinoille.

Pitkillä välimatkoilla lentoliikenne on ylivoimaisen nopea liikennemuoto. Lentoliikenteellä

on merkitystä myös Suomen kansainväliselle kilpailukyvyille, ja se on omiaan lisäämään maan sisällä alueellista vetovoimaa. Lentoliikenteellä on usein hyvinkin tärkeä merkitys myös paikalliselle yritystoiminnalle. Monilla maakuntakentillä on tehty myös paikallista kehittämistyötä alueen eri toimijoiden kesken. Tätä kautta on saatu mm. järjestettyä kansainvälisiä lentoyhteyksiä maakuntakentille.

Erityisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaan lentoyhteydet tuovat Suomeen huomattavasti kauttakulmatkustajia, mutta myös turisteja. Valiokunta kuitenkin korostaa, että myös muiden lentoasemien ja erityisesti suurempien kaupunkien roolia suorien ulkomaanlentojen osalta tulisi selvittää ja pyrkiä kehittämään lentoasemia resurssien puitteissa mahdollisimman tasapuolisesti myös alueelliset tarpeet ja saatavuus huomioon ottaen. Valiokunta katsoo, että lentoasemaverkkoa tulee arvioida osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja pyrkiä yhdistämään lentoliikenne mahdollisimman hyvin yhteentoimivaksi myös muiden liikennemuotojen ja liikennepalveluiden kanssa.

Valiokunta toteaa, että Oulun lentoasema on Pohjois-Suomen merkittävin lentoliikenteen solmukohta, jonka menestymismahdollisuuksia pohjoisen kalotin vahvana lentoliikenteen solmukohtana on tarpeen edistää. Valiokunta pitää tärkeänä myös turvata erityisesti niiden lentoasemien itsenäiset toimintamahdollisuudet, joista liikenne suuntautuu pääasiassa ulkomaille. Tällaisia lentoasemia ovat tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lisäksi Tampereen, Turun ja Lappeenrannan lentoasemat.

Selonteon mukaan jatkossa laaditaan lentoliikenteen strategia, jossa arvioidaan tulevaisuuden näkymiä ja mm. nykyisen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lisäksi arvioidaan lentoliikenteen tavoitteita ottaen huomioon mm. liikennejärjestelmän kokonaisuus. Valiokunta katsoo, että lentoliikenteen strategiassa on keskeistä huomioida lentoliikenteen alueellinen merkitys ja erilaisten tukien asema lentoasemaverkon kannalta. Lisäksi on tarpeen arvioida liikennemuotojen painotuksia ja

palvelujen saatavuutta valtakunnan eri alueilla varmistaen, että liikkumiseen löytyy eri yhteyksille jokin tarkoituksenmukainen vaihtoehto. Strategiassa tulee välttämättömäksi arvioida eri näkökulmista mm. raideliikenteen ja lentoliikenteen tarkoituksenmukaisia painotuksia tulevaisuudessa. Alueiden liikennetarpeiden arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko liikennejärjestelmän kokonaisuus ja muiden liikennemuotojen sekä palvelujen saatavuus valtakunnan eri alueilla. Keskeistä on arvioida myös kenttien yhteyteen tarvittavien eri joukkoliikennemuotojen järjestämistä.

Valiokunta korostaa, että lentoliikenteen kannalta Suomella on erinomainen sijainti Euroopan ja Aasian ja toisaalta Aasian ja Amerikan mantereiden välisten lentojen kannalta. Strategiassa on välttämättömää pyrkiä arvioimaan, millä keinoilla tämä asema voitaisiin säilyttää ja hyödyntää täysimääräisesti.

Joukkoliikenne ja kävely ja pyöräily

Joukkoliikenteen osuus liikenteen matkasuoritteista oli vuonna 2010—2011 noin 19 prosenttia. Kaikista kotimaan matkoista julkisella liikenteellä tehdään noin 8 prosenttia. Kustannustason nousu on vähentänyt joukkoliikenteen rahoituksen määrää viime vuosina. Esimerkiksi linja-autoliikenteen kustannukset ovat nousseet selonteon mukaan viimeisen kolmen vuoden aikana 15 prosenttia.

Selonteon mukaan valtion rahoitus joukkoliikenteeseen uusitaan vastaamaan palvelutasomäärittelyjä ja uusia liikennekokonaisuuksia kulkutapakohtaisen rahoituksen sijasta. Niille kaupunkiseuduille, joissa myös kunnat itse lisäävät panostustaan joukkoliikenteeseen, pyritäisiin lisäämään rahoitusta. Muilla seuduilla turvattaisiin joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Selonteon mukaan kaukoliikenteessä on olennaista, että liikenne suunnitellaan ja järjestetään toimimaan yhdellä parhaiten kyseistä yhteyttä ja alueiden saavutettavuutta palvelevalla liikennemuodolla. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy maa- ja metsätalousvaliokunnan näkemykseen siitä, että haja-asutusalueilla on vaikeaa jär-

jestää kohtuullisia asiointiyhteydet turvaavia joukkoliikenteen palveluja ja että väestön ikääntyminen on myös liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikuttava haaste erityisesti maaseudulla. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimppakyydin ja kyytitakuun hyödyntämismahdollisuuksia on kehitettävä haja-asutusalueiden ja maaseudun liikennetarpeisiin.

Joukkoliikenteen suosiota voidaan pyrkiä kasvattamaan mm. nopeuttamalla yhteyksiä, lisäämällä tarjontaa, alentamalla lippujen hintoja ja parantamalla palvelun laatua. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa näiden toimenpiteiden toteuttaminen on kuitenkin varsin haasteellista. Työsuhdematkalipun tekeminen nykyistä houkuttelevammaksi voisi lisätä joukkoliikenteen käyttöä työmatkoilla. Joukkoliikenteen palvelutaso on keskeinen joukkoliikenteen houkuttelevuutta edistävä tekijä. Valiokunta pitää joukkoliikennelain (869/2009) tehokasta toimeenpantoa erittäin tärkeänä lähivuosien tavoitteena linja-autoliikenteen palvelutason turvaamiseksi maan eri alueilla. Tavoite edellyttää yhteistä tahotilaa sekä tiivistä ja toimivaa yhteistyötä yrittäjien, kuntien sekä toimivaltaisten viranomaisien ja muiden liikenteen viranomaisten välillä.

Valiokunta pitää erittäin myönteisenä, että joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan selonteon mukaan hallituskauden taitteessa tehtävällä kustannustason nousua vastaavalla tasokorotuksella. Valiokunta pitää tätä selkeänä parannuksena aiempaan tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima on laskenut olennaisesti kustannusten noustessa. Kuten edellä jo todettiin, asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille dieselöljyn veron korotuksesta johtuvien kustannusten korvaamisen tarve esimerkiksi verotilimenettelyllä linja-autoille ja muulle ammattiliikenteelle veron korotuksesta ammattiliikenteen toimintamahdollisuuksiin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi. Valiokunta pitää asiaa erittäin tärkeänä ja korostaa, että mahdollisuus ottaa palautusjärjestelmä käyttöön tulee selvittää.

Selonteon linjauksen mukaan joukkoliikenteestä luodaan helppokäyttöinen ja yhtenäinen palvelukokonaisuus, johon sisältyy myös yhte-

näinen maksu- ja informaatiojärjestelmä. Valiokunta pitää yhtenäisen lippujärjestelmän aikaansaamista erittäin tärkeänä ja keskeisenä tekijänä nykyisten joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista koskevien esteiden karsimisessa. Julkishallinnon tulee toimia aktiivisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa tavoitteen saavuttamiseksi.

Kaupunkiseutujen kasvukehitys ja taajamien yhdyskuntarakenteen hajautuminen on pidentänyt työ- ja asiointimatkoja, mikä on johtanut edelleen henkilöautoliikenteen lisääntymiseen. Toimivan ja henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestäminen pirstoutuneessa yhdyskuntarakenteessa on haasteellista. Jos etäisyydet palveluihin ovat pitkiä, myös kävelyä ja pyöräilyä ei koeta houkuttelevaksi kulkumuodoksi.

Valiokunta painottaa valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisen MAL-yhteistyön merkitystä alueiden pitkäjänteiselle, toimivalle ja tehokkaalle liikennesuunnittelulle ja -rakentamiselle. Menettelyn avulla voidaan mm. pyrkiä varmistamaan, että niukkenevat maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämis- ja kunnossapitovarat käytetään optimaalisella ja kaikkia alueiden kuntia hyödyttävällä tavalla. Myös ympäristönäkökulma ja mm. lähipalvelujen kehittäminen ovat mukana hankkeissa. Saatujen kokemusten jälkeen voitaneen arvioida myös aiesopimuskäytäntöjen laajentamismahdollisuuksia muille kaupunkiseuduille. Valiokunta viittaa kuitenkin talousvaliokunnan lausuntoon ja toteaa, että MAL-sopimuksia koskevassa päätöksenteossa tulisi huomioida myös sopimusten maakunnallinen, reuna-alueetkin huomioiva ulottuvuus. Selonteon mukaan MAL-aiesopimusten näkökulmaa on jatkossa tarpeen laajentaa integroimalla mukaan myös palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän suunnittelu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti (MALPE). Tavoitteena on syventää kunnan, valtion ja yksityisen sektorin yhteistyötä kaupunkialueiden suunnittelussa, toteuttamisessa ja rahoituksessa. Selonteon mukaan suurten kaupunkien joukkoliikennetuki kytketään jatkossa MAL-aiesopimuksissa sovittaviin joukkoliikennettä edistäviin toi-

menpiteisiin. Valiokunta pitää tätä johdonmukaisena ja tarkoituksenmukaisena sekä rahoituksen vaikuttavuuden että matkustajien kannalta. Valiokunta toteaa, että aiesopimuksissa on tärkeää huomioida myös kevyen liikenteen väylien kehittämistarpeet.

Valiokunta pitää selonteossa esille tuotua opetus- ja kulttuuritoimen koululaiskuljetusten, sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten, Kelan korvaamien kuljetusten sekä liikennehallinnon tukeman avoimen joukkoliikenteen yhdistämistä erittäin järkevänä. Valiokunta katsoo, että yhdistämisen käytännön toteutustavan kannalta on tärkeää selvittää riittävästi erilaisten käytännön toteutusvaihtoehtojen vaikutuksia. Oikein toteutettuna yhdistämisellä voidaan valiokunnan käsityksen mukaan parantaa palvelujen saatavuutta ja vähentää kokonaiskustannuksia.

Joukkoliikenteen edistämiseksi tulee panostaa myös liityntäpysäköintien toteuttamiseen ja toimivuuteen. Ympäristövaliokunta toi lausunnossaan esille, että puutteet liityntäpysäköintipaikoissa ovat jo suoranaisena esteenä joukkoliikenteen käytölle ja että puutteita on sekä autojen että polkupyörien turvallisessa liityntäpysäköinnissä. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy täysin näihin näkemyksiin.

Joukkoliikenteen edistämiseksi on keskeistä huolehtia myös joukkoliikenteen matkustajien turvallisuuden tunteesta. Ennen kaikkea tämä koskee päihtyneiden henkilöiden käyttäytymistä joukkoliikennevälineissä. Turvallisuuden tarve ei koske vain asiakkaan ajonaikaista turvallisuutta vaan myös laiturien ja asemien sekä kuljettajan turvallisuutta. Valiokunta korostaa, että turvattomuuden tunne voi olla monilla sellainen tekijä, joka estää joukkoliikenteen valinnan käytettäväksi liikennemuodoksi.

Valiokunta painottaa myöskin taksiliikenteen merkitystä keskeisenä osana liikennejärjestelmää ja erityisesti sen roolia harvaanasutumpien seutujen liikkumismahdollisuuksien turvaamisen kannalta tärkeänä täydentävänä kulkumuotona.

Joukkoliikenteen kehittämistä voisi edistää myös selkeä kannanotto siitä, mikä tulee olemaan pidemmällä aikavälillä valtion ja kuntien

rooli joukkoliikenteen kehittämisessä ja rahoituksessa.

Kävely ja pyöräily

Kävely ja pyöräily ovat kulkumuotoja, joiden yleistymistä tulisi valiokunnan näkemyksen mukaan pyrkiä huomattavasti lisäämään. Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily on ollut tilastojen mukaan laskussa. Näitä kulkumuotoja edistämällä voidaan pyrkiä osaltaan vähentämään henkilöautoilun määrää. Valiokunta kannattaa pyöräilyn ja kävelyn kulkumuotoisuuden lisäämistavoitteita, mutta toteaa samalla, että selonteossa tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavia keinoja on tuotu esille varsin vähän.

Selonteon mukaan noin 30 prosenttia kaikista matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen, kun henkilöautomatkoja on 58 prosenttia kaikista matkoista. Kävelyllä ja pyöräilyllä voidaan pyrkiä korvaamaan erityisesti lyhyitä henkilöautomatkoja, joita kaikista henkilöautomatkoista on tilastojen mukaan hyvin huomattava osa. Ympäristövaliokunta kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että turvallisten ja esteettömien kevyen liikenteen väylien merkitys on erityisen suuri ikääntyvän väestön ja lapsiperheiden sujuvan arjen näkökulmasta.

Kevyen liikenteen väylien sekä kesä- että talvikunnossapitoa tulisi pyrkiä tehostamaan nykyisestä ja arvioida muutoinkin resurssien lisäämisen mahdollisuuksia kevyen liikenteen väylien kehittämiseen. Kevyen liikenteen väyliä ja niiden kuntoa voidaan pyrkiä kehittämään perusväylänpidon pienillä investointiohjelmilla vuodesta 2016 alkaen. Koko liikennejärjestelmän kestävyys kannalta on tärkeää, että erityisesti kaupunkiseuduilla pystytään lisäämään joukkoliikenteen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn kulkupaosuutta. Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja, ja niillä on sekä ympäristöä että liikukujien terveyttä palvelevia vaikutuksia.

Jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä voidaan parantaa luomalla kattava, turvallinen ja viihtyisä kevyen liikenteen reittiverkosto.

Ympäristö

Liikenne aiheuttaa noin 20 prosenttia kaikista Suomen kasvihuonepäästöistä, ja liikenteestä aiheutuu kasvihuonepäästöjen lisäksi myös muita myöskin terveydelle haitallisia päästöjä, kuten pienhiukkaspäästöjä. Suomi on sitoutunut päästöjen vähentämiseen. Selonteon mukaan Suomen on vähennettävä liikenteen päästöjä 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että asetetut tavoitteet pyritään saavuttamaan, mutta toteaa samalla, että tavoitteiden saavuttaminen on erittäin haasteellista ja vaatii välttämättä laajan keinovalikoiman käyttöä. Toteutetuista toimenpiteistä huolimatta liikenteen päästöt ovat olleet liikennemäärien kasvusta johtuen pikemminkin kasvussa.

Liikenteen päästöjä voidaan vähentää parantamalla energiatehokkuutta uuden ajoneuvoteknologian avulla, siirtymällä vähäpäästöisempiin energianlähteisiin, vähentämällä liikkumistarvetta, edistämällä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuutta tai käyttämällä taloudellisia ohjauskeinoja. Jo pelkästään liikenteen sujuvuus on olennainen liikenteen ympäristövaikutuksiin vaikuttava tekijä. Liikennejärjestelmän toimivuuden ja sujuvuuden kehittäminen on siten järkevää myös ympäristönäkökulmasta, sillä se vähentää samalla myös liikenteen päästöjä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nykyiset toimenpiteet eivät riitä asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamiseen. Valiokunta kuitenkin katsoo, että hyötykustannusindeksin pohjalta myös toteutettavien ympäristötoimenpiteiden positiiviset ja negatiiviset vaikutukset pitää pystyä arvioimaan siten, että toimenpiteet ovat perusteltuja ja että niillä ei ole kohtuuttomia vaikutuksia esimerkiksi liikennesektorin tai elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Valiokunta katsoo, että ympäristötavoitteiden kannalta rajallisia resursseja tulisi kohdentaa sinne, missä vaikuttavuuspotentiaali on kaikkein suurin. Tässä mielessä on merkittävää, että noin 73 % liikenteen hiilidioksidipäästöistä tulee tieliikenteestä, mistä valtaosa henkilöautoilusta. Suurten kaupunkiseutujen liikennemäärät

ja toisaalta kaupunkiseuduilla tarjolla olevien vaihtoehtoisten liikennemuotojen määrä antaa mahdollisuuksia saada aikaan panostuksen määrään nähden huomattavia vaikutuksia. Yhtenä keskeisenä tavoitteena tulee siten olla henkilöautoilun määrän vähentäminen suurilla kaupunkiseuduilla. Henkilöautoilun vähentämistavoite voi ylipäätään koskea vain rajallisessa määrin sellaisia alueita, joilla ei ole henkilöautoilun kanssa kilpailukykyistä joukkoliikennettä. Valiokunta kiinnittää ympäristövaliokunnan tavoin huomiota siihen, että henkilöautoilua ei tule vaikeuttaa sellaisilla alueilla, joilla se on käytännössä ainoa vaihtoehto.

Autokanta on Suomessa yksi EU:n vanhimpia, keskimäärin noin 12 vuotta, ja autojen rotutusikä taas noin 20 vuotta. Uudistamalla autokantaa vähäpäästöisempiin uudempiin autoihin voitaisiin vaikuttaa huomattavasti tieliikenteen päästöihin. Uudistamisella on arvioitu olevan mahdollista saavuttaa vaikutuksia jo lyhyellä aikavälillä.

Vaihtoehtoiset polttoaineet

Tällä hetkellä liikenne on käyttövoiman osalta lähes täysin riippuvainen päästöjä huomattavasti aiheuttavasta öljystä. Valiokunta korostaa, että liikenteen energiatehokkuutta tulee pyrkiä lisäämään. Ympäristötavoitteiden saavuttaminen edellyttää välttämättä uusien kestävien polttoaineteknologioiden ja muiden uusien käyttövoimien kehittämistä sekä niiden käytön edistämistä. Tämän kehityssuunnan edistäminen vaatii myös julkiselta sektorilta laajan keinovalikoiman käyttämistä. Parhailaan on käynnissä työryhmätyö, jossa pohditaan liikenteen vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyviä kysymyksiä.

Valiokunta kiinnittää tulevaisuusvaliokunnan tavoin huomiota biopolttoaineiden, kuten biodieselin, bioetanolin ja biokaasun, merkitykseen öljyriippuvuuden ja liikenteen päästöjen vähentämisessä. Valiokunta katsoo, että bioenergian tutkimukseen, kehittämiseen, tuottamiseen ja käytön edistämiseen tulee kiinnittää jatkossa selkeästi nykyistä enemmän huomiota. Lyhyemmällä aikavälillä myös ladattavien hybridi-autojen yleistymistä on syytä pyrkiä edis-

tämään. Pidemmällä aikavälillä myös vety saattaa olla yleistynyt käyttövoima. Biokaasun käyttö voisi olla tarkoituksenmukaisinta erityisesti niillä alueilla, joilla on omaa biokaasun tuotantoa. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että biopolttoaineiden ilmastotaseissa on huomattavia eroja: parhaat biopolttoaineet leikkaavat päästöt murto-osaan, kun taas osa vaihtoehtoista tuottaa elinkaaren aikana jopa enemmän päästöjä kuin maaöljypohjaiset polttoaineet.

Valiokunta katsoo, että bioenergiaan ja ajoneuvotekniikkaan sekä niiden tuotekehitykseen panostaminen saattaa luoda myös suomalaisille yrityksille uusia menestymismahdollisuuksia. Myöskin kaupungeilla voisi olla mahdollisuus toimia asian edistämiseksi edelläkävijöinä. Tulevaisuusvaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota myös Suomen mahdollisuuksiin profiloitua uusiutuvan ja lähienergian tuottajana.

Sähköautojen käytön edistäminen

Valiokunta kiinnittää biopolttoaineiden käytön edistämisen ohella huomiota myös ajoneuvotekniikan ja mm. sähköautojen tarjoamiin mahdollisuuksiin liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tulevaisuusvaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota erityisesti energiatehokkaiden ja päästöttömien sähköautojen käytön edistämiseen. Suurimpina sähköautojen yleistymisen esteinä lausunnossa nähtiin pikalatauspisteiden riittävyys sekä autojen hinta ja saatavuus. Liikenne- ja viestintävaliokunta näkee sähköautojen nykyisellä akku- ym. teknologian kehitystasolla sähköautot potentiaalisina liikkumisvälineinä erityisesti kaupunkiseuduilla. Valiokunta korostaa myös sähköautojen ja biopolttoaineiden hyödyntämismahdollisuuksia jatkossa mm. joukkoliikenteen toteuttamisessa.

Valiokunta katsoo, että sähköautojen osalta olisi hyvä arvioida sellaisia lisätoimenpiteitä, joilla niiden yleistymistä voitaisiin edistää. Keinot voisivat olla tarvittaessa määräaikaista välivaiheen ratkaisuja, joilla pystyttäisiin luomaan alkuvaiheessa sellainen kriittinen massa, jonka myötä yleistymisen lähtisi käyntiin. Selvitettävä

viä keinoja voisivat olla jonkinlaiset taloudelliset ohjauskeinot, tuotekehitykseen panostaminen tai esimerkiksi latausinfrastruktuurin kehittäminen. Valiokunnan mielestä asia vaatisi pikaista selvittämistä.

Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että autokannan päästötavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa olennaisesti ajoneuvoteknologian kehittymisen vauhti globaalilla tasolla.

Muita ympäristönäkökohtia

Liikenteen ympäristövaikutusten määrä on sidoksissa myös liikkumisen tarpeeseen. Energian kulutuksesta huomattava osa aiheutuu asumisesta ja liikkumisesta. Erilaisten sähköisten palvelujen ja sähköisen kaupankäynnin yleistymisen on jo tällä hetkellä jossain määrin vähentänyt ihmisten liikkumistarvetta. Hyödykkeiden tilaaminen sähköisistä palveluista vähentää ihmisten tarvetta liikkua, mutta verkkokaupan kautta selkeästi lisääntyvä erilaisten hyödykkeiden tarjonnan monipuolistuminen vaatii tehokkaiden jakelu- ja kuljetusjärjestelmien toimivuutta. Jatkossa keskeinen ihmisten arjen liikkumistarvetta vähentävä tekijä voi olla etätyöskentelyn yleistyminen. Sähköisten palvelujen ja etätöön lisääntyminen edellyttää toimivia viestintäyhteyksiä.

Selonteon mukaan väestön hajautuminen kaupunkiseutujen seutukuntiin on jatkunut viimeisten vuosikymmenten aikana. Ihmisten muuttaminen kaupunkikeskusten seutukuntiin on luonnollinen seuraus mm. asumisen kustannustason noususta. Hajautuminen vaikeuttaa kuitenkin ympäristöystävällisen joukkoliikenteen järjestämistä, ja kodin, työpaikan ja palvelujen etäisyyksien lisääntymisestä johtuen kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus vähenee. Hajanaisessa yhteiskuntarakenteessa liikenteen määrä on suuri ja henkilöautoilu on keskeinen liikenne- ja muoto, minkä myötä päästöjen määrä on korkea. Ympäristönäkökulmasta on selvää, että yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen ovat keskeisiä tavoitteita. Muutokset yhdyskuntarakenteessa tapahtuvat kuitenkin hyvin hitaasti.

Valiokunta kiinnittää ympäristövaliokunnan tavoin huomiota myös muihin liikenteen ympäristöhaittoihin, kuten meluun ja pohjavesiin kohdistuviin vaikutuksiin. Valiokunta pitää tärkeänä, että maankäytön ja liikenteen investointien suunnittelun yhteistyössä otetaan huomioon myös liikenteen melun vähentäminen ja pohjavesiin kohdistuvien vaikutusten minimoiminen. Uusia väyliä ei valiokunnan mielestä lähtökohteisesti tulisi rakentaa pohjavesialueille, jolle niiden negatiivisia vaikutuksia pohjavesiin pystytään luotettavasti ehkäisemään. Liikenteen melulla taas on selkeä vaikutus elinympäristön viihtyisyyteen, ja sillä on todettu olevan myös negatiivisia terveysvaikutuksia.

Valiokunta katsoo myös, että oikeansuuntaisten taloudellisten ohjauskeinojen käytöllä voisi olla keskeinen rooli ympäristötavoitteiden tavoittamisessa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että nykyinen liikenteen maksu- ja verojärjestelmä ei kaikilta osin ohjaa ajoneuvokannan uudistumiseen tai ympäristön kannalta edullisten kulkumuotovalintojen tekemiseen. Sama koskee kestävien polttoaineiden ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittämistä ja käyttöä. Valiokunta korostaa, että tältä osin olisi tarpeen arvioida tarvittavia muutoksia, jotta valintoja ja toimintaa ohjattaisiin oikeaan suuntaan.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa ei ole viitattu lainkaan eduskunnan hyväksymässä valtioneuvoston tulevaisuusselonteossa ilmasto- ja energiapolitiikasta: kohti vähäpäästöistä Suomea (VNS 8/2009 vp) linjattuihin tavoitteisiin, joiden mukaan pitkällä aikavälillä, käytännössä vuoteen 2050 mennessä, päästöjen tulee laskea vaiheittain siten, että siirrytään lähes päästöttömään tieliikenteeseen. Selonteossa asetettiin suuntaa-antavaksi tavoitteeksi, että henkilöautokannan suorat ominaispäästöt ovat vuonna 2030 enintään 80–90 g CO₂/km. Tästä päästöjen tulee edelleen laskea siten, että ne ovat enintään 50–60 g vuonna 2040 ja 20–30 g vuonna 2050. Tulevaisuusselonteon mukaan tärkeimmät tekijät autojen ominaispäästöjen vähentämisessä ovat moottoritekniologia, sähköautot ja biopolttoaineet.

Valiokunta korostaa sitä, että EU-tason tai kansainvälisiä liikenteen päästöjä koskevia vaatimuksia laadittaessa on erittäin tärkeää vaikuttaa siihen, että ratkaisuihin otetaan huomioon myös Suomen liikennejärjestelmän erityispiirteet ja liikenneolosuhteet.

Liikenneturvallisuus

Liikenteen turvallisuus tai turvattomuus riippuu liikennevälineiden ja liikenteen infrastruktuurin toimivuudesta sekä liikenteessä toimivista ihmisistä ja heidän toimistaan eri tilanteissa. Liikennetapaturmat ja vakavat loukkaantumiset ovat merkittävä kansanterveydellinen ongelma, jolla on laajoja inhimillisiä vaikutuksia, mutta myös huomattavia taloudellisia vaikutuksia yksittäisille henkilöille, valtiolle, kunnille, työnantajille ja vakuutusyhtiöille. Valiokunta korostaa, että selonteossa mainittu liikenteen turvallisuusvisio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä, koskettaa koko yhteiskuntaa.

Liikenneonnettomuudet ovat erityisesti tieliikenteen ongelma. Kaupallisessa lentoliikenteessä, merenkulussa ja rautatieliikenteessä liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset ovat harvinaisia. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että saadun selvityksen mukaan rautateiden tasoristeysten onnettomuudet tilastoidaan tieliikenteen onnettomuuksiksi. Selonteon mukaan lento-, meri- ja rautatieliikenteessä tavoitteena on varmistaa saavutettu turvallisuustaso. Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset tuovat kuitenkin lisähaasteita turvallisuustason ylläpitämiselle. Valiokunta korostaa erityisesti tarvetta varautua mahdolliseen suuronnettomuuteen Itämerellä, kun laivaliikenne ja mm. suurten öljykuljetusten määrä alueella kasvaa jatkuvasti.

Valiokunta pitää selonteon liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä linjauksia ja keskeisiä toimenpide-ehdotuksia erittäin hyvinä ja kannatettavina. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että hallitus aikoo antaa valtioneuvoston periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuudesta, joka perustuu helmikuussa 2012 valmis-

tuneeseen vuoteen 2014 ulottuvaan "Tavoitteet todeksi" -valtakunnalliseen tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaan.

Valiokunta toteaa, että liikenneturvallisuus kaikissa liikennemuodoissa on myös merkittävä osa kansainvälistä ja EU-työtä ja Suomen tulee olla näiden asioiden valmistelussa tiiviisti mukana.

Liikenneväylien kunto ja tekninen liikenneturvallisuus

Valiokunta painottaa, että sujuvan ja turvallisen liikenteen perusedellytys kaikilla liikenneväylillä on väylien asiantunteva ja riittävä ylläpito. Perusväylänpidon taso on mitä suurimmassa määrin liikenneturvallisuuskysymys. Resurssien niukkuus uhkaa erityisesti alemman asteisen tieverkon ylläpitoa ja liikenneturvallisuutta. Liikenneverkon kehittämissuunnitelmalla uusitaan selonteon mukaan ohjausjärjestelmiä tie-, meri- ja rautatieliikenteessä, mikä parantaa etenkin merenkulun turvallisuutta. Hankkeiden arvioidaan parantavan myös tieverkon turvallisuutta monin paikoin.

Asiantuntijakuulemisissa on esitetty, että liikennekuolemien vähentämistavoite edellyttää erityisesti teiden osalta liikenneturvallisuuskököhdistä suunniteltuja väyläinvestointeja. Esimerkkeinä on mainittu suuret moottoritiehankkeet yhteysväleillä Helsinki—Turku ja Helsinki—Tampere, jotka ovat nostaneet turvallisuustasoa merkittävästi, kun ajosuunnat on erotettu koko yhteysväylillä.

Valiokunta korostaa, että liikenneturvallisuusnäkökohdat on otettava riittävän aikaisessa vaiheessa huomioon kaikissa maankäyttöä ja tieliikennettä koskevissa suunnitteluhankkeissa. Valiokunta pitää kannatettavana, että esimerkiksi päätieverkolla lisätään tiejaksoja, joissa ajosuunnat on erotettu toisistaan. Valiokunta korostaa myös risteysten riittävän pitkien kiihdytyskaistojen ja erkanemiskaistojen merkitystä sujuvalle liikenteelle ja liikenneturvallisuudelle.

Rautateiden tasoristeyksissä on vuonna 2011 kuollut 2 henkilöä ja viimeisellä kymmenvuotiskaudella noin keskimäärin 7 henkilöä vuodessa. Tasoristeysten turvallisuuden lisäämiseen ja

niiden poistamiseen on jatkossakin kiinnitettävä erityistä huomiota. Valiokunta toteaa, että rata-pihoja ylläpitämällä ja kunnostamalla mahdollistetaan myös junien turvallinen kohtaaminen pääosin yksiraiteisella rataverkollamme.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa kevyen liikenteen rooli on jäänyt suhteellisen vähäiseksi, vaikka sen merkitys kulkumuotona on merkittävä. Saadun selvityksen mukaan kevyen liikenteen hankkeet liittyvät useimmiten suurempiin ympäristön suunnitteluhankkeisiin, eikä niitä voida irrottaa samantapaisiksi hankkeiksi kuin tie- ja ratakankkeet. Tämä hankaloittaa niiden erillistä toteuttamista. Valiokunta huomauttaa, että turvallisten ja esteettömien kevyen liikenteen väylien merkitys on erityisen suuri ikääntyneen väestön ja lapsiperheiden sujuvan arjen näkökulmasta. Valiokunta painottaa, että kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisen tulee olla painopisteenä myös hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen on kiinnitettävä huomiota sekä rakenteellisiin ratkaisuihin että valistuksen keinoin. Erityisesti on huolehdittava kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidosta.

Tieliikenteen erityiskysymykset

Tieliikenteen turvallisuus on selonteon mukaan Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vuonna 2011 suotuisa kehitys kääntyi, kun tieliikenteen kuolemat lisääntyivät kahdellakymmenellä edellisestä vuoteesta verrattuna. Epäsuotuisa kehitys on jatkunut alkuvuonna 2012, mikä tekee tieliikenteen tavoitteen kuolemien puolittamisesta entistä haasteellisemmaksi. Vuonna 2011 tieliikenteessä kuoli 292 ja loukaantui 7 919 henkilöä.

Lukumääräisesti eniten kuolemia tapahtuu ei-kaupallisessa ja ei-ammattimaisessa liikenteessä. Keski-ikäisiin autoilijoihin verrattuna nuorilla autoilijoilla (18—20-vuotiailla) on kolminkertainen riski kuolla liikenteessä, ja vastaavasti iäkkäillä autoilijoilla (yli 75-vuotiailla) riski on kaksinkertainen.

Tieliikenteen erityisenä haasteena ovat rattijuoppous, ylinopeus, punaista päin ajaminen

sekä turvalaitteiden käytön laiminlyönti, jotka viestivät asiantuntijoiden mukaan vastuuttomasta liikennekulttuurista. Liikkuvan poliisin seurannan mukaan törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat vuoden 2012 alussa lisääntyneet merkittävästi viime vuoteen verrattuna. Valiokunta toteaa, että turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää vastuullisten toimintatapojen edistämistä sekä turvallisuusasioiden arvostuksen lisäämistä tieliikenteessä. Tieliikenteen turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien liikennejärjestelmän eri toimijoiden hyvää yhteistyötä.

Valiokunta korostaa tienhoidon ja talvikunnossapidon tehokkuuden merkitystä. Vaaralliset tieosuudet on merkittävä selvästi, ja teiden talvikunnossapidon tulee taata mahdollisuus turvalliseen liikennöintiin myös talviolosuhteissa, ottaen huomioon myös mahdolliset talvikunnossapidon tarvetta koskevat alueelliset erot. Tiestön hoito sille asetettujen laatuvaatimusten edellyttämällä tavalla on tienpitäjän vastuulla. Tämä edellyttää tienpitäjältä riittävää valvontaa ja tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä, jos tienpidon laatuvaatimukset eivät täyty.

Valiokunta korostaa nopeusrajoitusten oikean porrastuksen merkitystä. Nopeusrajoitus toimii käytännössä parhaiten silloin, kun tiellä liikkujat voivat selvästi mieltää, että nopeusrajoitus vastaa tien kuntoa ja vaarallisuutta sekä liikennemäärää. Asian käsittelyn yhteydessä on tullut esille, että nopeusrajoitusten porrastuksia olisi hyvä harkita uudelleen painottaen liikenteen joustavuutta sekä tien kunnon ja sääolojen huomioimista nopeuksien porrastamisessa. Toisaalta on esitetty, että nykyiseen nopeusrajoitusjärjestelmään ollaan selvitysten mukaan yleisesti hyvin tyytyväisiä ja että liikennevirasto ja alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset voivat jo nykyisen järjestelmän mukaan vaikuttaa turvallisten rajoitusten valintaan tien ominaisuudet ja liikennemäärät huomioon ottaen. Valiokunta pitää tärkeänä nykyisen järjestelmän tehokasta soveltamista liikenneolosuhteiden mukaan, mutta ehdottaa myös vaihtoehtoisten ajonopeuden porrastusjärjestelmien harkitsemista.

Ajoterveys ja päihtyneenä ajo

Valiokunta toteaa, että ajoterveyden arvioinnin parantaminen on ollut esillä jo monen vuoden ajan erilaisissa suunnitelmissa ja työryhmäselvityksissä. Konkreettisia toimia ei liikennelääketieteen osaamisen lisäämiseksi ole valiokunnan arvion mukaan juuri saatu aikaan. Asiantuntijalausunnoissa on toivottu nopeampaa etenemistä asiassa ja ehdotettu, että eri kulkumuotojen liikennelääketieteen osaamista ja asiantuntemusta voitaisiin hyödyntää yhteisissä ajoterveyden arviointikeskuksissa. Valiokunnan saaman tiedon mukaan viime vuosina on saatu positiivisia kokemuksia ja tuloksia liikenneopettajien toiminnasta ajokyvyn käytännön arvioinnista yhdessä lääkäreiden, neurologien ja neuropsykologien ja alan tutkijoiden kanssa.

Valiokunta muistuttaa, että eduskunta edellytti 10.12.2009, että hallitus ryhtyy välittömästi toimenpiteisiin riittävän monipuolisen ja luotettavan ajokyvyn arviointijärjestelmän luomiseksi, liikennelääketieteen tutkimuksen ja opetuksen lisäämiseksi, tarvittavan ohjeistuksen antamiseksi tutkimuksia tekeville lääkäreille sekä ammattikuljettajien ja kuljetusalan yrittäjien työterveyshuollon kattavaksi järjestämiseksi.

Valiokunnan saaman asiantuntijalausannon mukaan sairauksien ja itsemurhien osuus on merkittävästi oletettua suurempi kuolemaan johdaneiden liikenneonnettomuuksien ensisijaisena syynä. Liikenneonnettomuuksien virallinen tilasto ei vastaa onnettomuustutkintaa johtavan Liikennevakuutuskeskuksen tilastoja, sillä virallisista tilastoista on poistettu ns. ajonaikaiset luonnolliset kuolemat, jotka on voitu jälkepäin varmentaa. Erään arvion mukaan luonnollisten ajonaikaisten kuolemien määrä on ainakin kolmannes liikenteessä kuolleista.

Suomessa ei poisteta tilastoista itsemurhaonnettomuuksia, kuten eräissä muissa Euroopan maissa. Näiden osuus arvioidaan Suomessa olevan erityisen suuri, noin 22 henkilöä vuosittain. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että sairauksien, mukaan lukien mielenterveydellisten ongelmien, ja itsemurhien osuutta liikenteessä kuolleiden määrässä pyritään selvittämään edelleen ja että liikennekuolemien tilastointia kehi-

tetään siten, että tilastot antavat nykyistä paremmat edellytykset liikenteen uhkien arviointiin ja ennaltaehkäisyyn.

Liikennevirrassa oli viime vuonna 12 rattijuoppoa 10 000 kuljettajaa kohti. Joka 800. kuljettaja oli rattijuoppo ja joka 180. kuljettaja ajoi alkoholia veressään. Rattijuopumukseen liittyvä kasvavana ongelmana myös huumaantuneena ajaminen muun kuin alkoholin vaikutuksen alaisena. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu suhteellisesti eniten nuoria 15–24-vuotiaita.

Valiokunta toteaa, että rattijuopumuksen vähentäminen vaatii laajan toimenpidevalikoiman. Huomattavassa osassa rattijuopumustapauksista kyseessä on alkoholin suurkuluttaja tai päihdeongelmainen, jolla on myös yhteiskunnasta syrjäytymiseen viittaavia ongelmia. Valiokunta pitää välttämättömänä jatkuvaa rattijuopumusvalvontaa ja viestinnän tehostamista, alkoholikon käytön lisäämistä sekä päihdeongelmalliselle tarkoitettujen hoito- ja tukitoimien kehittämistä. Varhainen puuttuminen päihtyneenä ajamiseen on erityisen tärkeää nuorten liikenteessä selviytymisen kannalta. Valiokunta kannattaa alkoholikon käytön laajentamista koskemaan kaikkia rattijuopumuksesta tuomittuja. Jatkossa on mahdollista harkita, tulisiko käyttö ulottaa koskemaan jopa kaikkia uusia autoja.

Liikennevalvonta

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että vastuullisen liikenteen toteutuminen vaatii tuekseen poliisin monipuolista liikennevalvontaa. Valiokunta pitää välttämättömänä, että tieliikenteen valvontaan osoitetaan turvallisuuden kannalta riittävät resurssit säilyttäen nykyinen laatuso ja tieliikenteen erityisasiantuntemus. Perinteinen valvonta kohdistuu saadun selvityksen mukaan laajasti ajovirheisiin ja -käyttäytymiseen, esimerkiksi turvavyön käyttöön ja suoja- tiesääntöjen noudattamiseen. Samalla poliisi voi tarkistaa ajoneuvojen säännösten mukaisen kunnon. Automaattivalvonnalla voidaan täydentää hyvin tiettyjä valvontakohteita, mutta niillä ei voida korvata poliisien suorittamaa valvontaa.

Valtakunnalliseen liikenneturvallisuuksuunnitelmaan ja selontekoon on kirjattu tavoitteeksi sellaisten yhteistyömallien löytäminen, jotka mahdollistavat mm. kuntien osallistumisen valvontatyöhön. Valiokunta kannattaa valvontayhteistyötä ja sellaista valvonnan kehittämistä, joka toteutetaan poliisin ohjauksessa.

Poliisilaitosten liikennevalvonta tapahtuu pääosin taajamissa, kun Liikkuvan poliisin painopisteenä taas on taajamien ulkopuolinen tietverkko. Poliisi tekee esimerkiksi tiestöllä vuosittain yli kaksi miljoonaa puhalluskoetta, joista Liikkuvan poliisin osuus oli viime vuonna yli 1,1 miljoonaa puhallutusta. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että puhalluskokeiden määrä pysyy korkealla tasolla. Rattijuoppojen kiinnijäämisriskiä on pyrittävä mahdollisuuksien mukaan nostamaan entisestään. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että huumeiden käytön seurantaan ja tulevaisuudessa myös ajovireyden arviointiin on saatavissa luotettavaa välineistöä.

Liikkuvan poliisin valvontaa on viime vuodesta lähtien monipuolistettu ns. Road Policing -ajattelulla, minkä seurauksena myös muuta kuin liikennerikollisuutta paljastetaan aikaisempaa systemaattisemmin. Tällaisia muita rikoksia ovat vuoden 2012 painopisteenä olevat kuljetusalaan liittyvät harmaan talouden rikokset. Raskaan liikenteen kuljettajien vireystilaa seurataan ajo- ja lepoaikojen valvonnalla. Tämä tapahtuu kuljettajakohtaisia ajopiirturitietoja valvomalla. Digitaalisen ajopiirturin tietojen valvonnalla on yhteys myös muuhun rikostorjuntaan. Valiokunta pitää riskiarviointiin perustuvaa kotimaisen ja ulkomaisen raskaan liikenteen valvontaa erittäin tärkeänä.

Valiokunta pitää erittäin hyvänä sitä, että poliisi tekee tämän vuoden aikana selvityksen vakaviin liikennerikoksiin syyllistyneiden muusta rikostaustasta, sillä havaintojen mukaan liikennekäyttäytymisellä on yhteys myös kuljettajan muuhun käyttäytymiseen. Valiokunta kannattaa myös koko maan kattavia, johdettuja poliisin valvontaiskuja, joita on toteutettu mm. juhanus- ja hiihtolomaliikenteessä.

Liikkuva poliisi kehittää aktiivisesti valvontatekniikkaa yhteistyössä mm. poliisin tekniik-

kakeskuksen kanssa. Valiokunnan saamista selvityksissä mainitaan mm. automaattinen rekisterikilpien lukulaite, kokeiltavana oleva raskaan liikenteen jarrujen valvontaa helpottava lämpökamera sekä moottoripyörien ja mopojen meluvalvontaan käytettävät mittarit. Valiokunta korostaa liikenteen valvontatekniikan kehittämistä osana liikennevalvonnan tehostamista.

Liikennekasvatus ja liikennesäännöt

Valiokunta painottaa liikennekasvatuksen merkitystä liikenneosaamisen ja liikenteeseen liittyvien asenteiden muokkaamisessa. Liikennekasvatuksella luodaan tienkäyttäjille valmiuksia liikkua turvallisesti ja ottaa vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta. Näitä taitoja tarvitaan tieliikenteessä kaikissa kulkumuodoissa. Valiokunta korostaa Liikenneturvan roolia valtakunnallisena ja myös alueellisesti toimivana liikennekasvatuksen asiantuntijaorganisaationa. Kouluissa opettajien ja poliisin merkitys on keskeinen lasten ja nuorten liikennekasvatuksessa. Tämän tulee näkyä myös opettajien koulutuksessa. Aiheen riittävää käsittelyä kouluissa tulee tehostaa muun muassa opetushallinnon ohjauksella.

Autokoulut tarjoavat yhä kehittyneempää kuljettajien peruskoulutusta, mutta autokouluilla on kokemusta myös jo ajokortin omaavien kuljettajien kouluttamisesta muun muassa ennakoivaan ja taloudelliseen ajamiseen. Valiokunta korostaa, että liikennekasvatuksessa ja kehittyneen ajoneuvotekniikan käytössä on pyrittävä elinikäiseen oppimiseen. On esimerkiksi tärkeää, että kuljettaja saisi riittävän opastuksen uuden ajoneuvon käyttöön sen ostotapahtuman yhteydessä.

Valiokunta pitää tärkeänä, että kansalaiset kokevat liikennesäännöt asianmukaisiksi ja perustelluiksi. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että mm. suuri osa tiellä liikkujista ei tunne riittävästi väistämissääntöjä autojen ja polkupyörien välillä. Nykyinen ajokorttiseuraamusjärjestelmä on toinen esimerkki säännöskokonaisuudesta, jota ei erityisesti ammattiautoilijoiden taholta pidetä perusteltuna. Eduskunta onkin edellyttänyt käsitellessään hallituksen esitystä ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi

laeiksi (HE 212/2010 vp), että hallitus toteuttaa pisteytysjärjestelmään pohjautuvan ajokortti-seuraamusjärjestelmän. Valiokunta painottaa tarvetta liikennesääntöjen jatkuvaan kehittämiseen ja ajanmukaistamiseen.

Muut näkökohdat

Selonteossa nojaututaan älyliikennestrategiaan ja tavoitteeksi esitetään ajantasaisen tilannekuvan tuottamista tieliikenteestä. Saadun selvityksen mukaan nykyisin kuitenkin jopa liikenneonnettomuuksia koskeva tietopohja on puutteellinen. Vakaviakin liikenneonnettomuuksia jää pois tilastoinneista, ja loukkaantumisten vakavuudesta ei ole riittävää tietoa. Lisäksi aineistojen käyttöön saamisessa on hallinnollisia rajoitteita ja pitkiä viiveitä. Valiokunta toteaa, että saatavilla olevaa liikenneturvallisuuden tilannekuva tulee parantaa ja kehittää nykyisestä.

Selonteossa todetaan myös, että ajoneuvokannan uudistumisella ja älyliikenteen kehittämislä saavutetaan parhaat tulokset niin liikenneturvallisuudessa kuin päästötavoitteissakin. Valiokunta korostaa, että kuljettajan kyky käyttää ajoneuvon uusia teknisiä turva- ja muita ratkaisuja sekä myös ajoneuvon ulkopuolisia, uuden älyteknologian sovelluksia on tulevaisuudessa turvallisen liikennekäyttötymisen perustaito.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa

että eduskunta hyväksyy selonteon johdosta seuraavan kannanoton:

1. Perusväylänpitoon on kehyskauden aikana suunnattava lisärahoitusta valtiontalouden tilan niin salliessa. Erityisesti tulee tällöin keskittyä pieniin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Pitkällä aikavälillä perusväylänpitoon on varattava lisärahoitus, joka mahdollistaa liikenneverkon riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen sekä ikääntyvän väyläver-

kon korjausvelan reaalisien pienentämisen.

2. Alemman asteisen tieverkon ja yksityisteiden hoitoon ja kehittämiseen on yhteistyössä kuntien ja tienhoitokuntien kanssa saavutettava rahoituksellinen ja lainsäädännöllinen kokonaisratkaisu, joka takaa alemman asteisen ja yksityistieverkon nykyistä riittävämmän rahoituksen sekä selvittää eri tahojen vastuuta.

3. Maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä verrattuna kilpailijamaihin on parannettava alentamalla logistiikkakustannuksia. Erityisesti tulee selvittää mahdollisuus ottaa käyttöön dieselveiron korotuksen palautusjärjestelmä ammattiliikenteelle.

4. Venäjän talouskasvun tuomat mahdollisuudet on otettava painokkaammin huomioon kansallisessa liikennepoliitikassa, ja niiden tulee näkyä aiempaa paremmin myös EU:n päätöksentekoon liittyvässä kansallisessa kannanmuodostuksessa.

5. Liikennesektorin on saavutettava Suomelle asetetut liikenteen päästövähennystavoitteet mm. edistämällä uusimman ajoneuvoteknologian ja kestävien biopolttoaineiden käyttöä ja kehittämistä. Lisäksi tulee edistää hybridi- ja sähköautojen käyttöä esimerkiksi kehittämällä latausinfrastruktuuria sekä panostamalla alan kotimaiseen innovaatiotoimintaan ja tuotekehitykseen.

6. Kansallista edunvalvontaa maamme kannalta keskeisten liikennepoliittisten päätösten valmistelussa on yhteistyössä keskeisten etujärjestöjen kanssa tehostettava ja terävöitettävä sekä EU:ssa että kansainvälisesti päätösvaltaisilla eri foorumeilla.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Arto Satonen /kok	Raimo Piirainen /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Janne Sankelo /kok
jäs.	Mikko Alatalo /kesk (osittain)	Eila Tiainen /vas
	Thomas Blomqvist /r	Ari Torniainen /kesk
	Ari Jalonen /ps	Reijo Tossavainen /ps
	Kalle Jokinen /kok	Oras Tynkkynen /vihr
	Jukka Kopra /kok	Mirja Vehkaperä /kesk
	Merja Kuusisto /sd	vjäs. Arto Pirttilahti /kesk.
	Suna Kymäläinen /sd	

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.

VASTALAUSE 1

Perustelut

Pitkjänteinen liikennepoliittikka sivuutettiin

Eduskunnan yksimielisesti vuonna 2008 hyväksymässä liikennepoliittisessa selonteossa todetaan, että selonteon keskeisenä tavoitteena on lisätä liikennepoliittikan pitkjänteisyyttä. Sen mukaan pitkjänteisyydellä tarkoitetaan 10–15 vuoden aikajännettä.

Tämän selonteon peruslinja on muuttunut edeltäjänsä verrattuna olennaisesti. Pitkjänteisen liikennepoliittikan tavoitteesta on palattu takaisin hallituskauden mittaiseen liikennepoliittikkaan. Liikennepoliittinen selonteko tukee hallituksen politiikan peruslinjaa, joka on asuminen ja palvelujen keskittäminen. Keskusta ei tätä hyväksy.

Vielä vuoden 2008 selonteossa liikenneverkostoa tarkasteltiin koko maata kattavana kokonaisuutena. Tuore selonteko taas keskittyy yksinomaan kaupunkiseutuihin, suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeisiin ja joukkoliikenteeseen sekä raideliikenteeseen ja pääväyliin. Koko maan liikenneolosuhteiden kehittämistä laiminlyödään. Kansantalouden kasvun kannalta valittu linja on väärä.

Selonteossa tunnustetaan liikenneyhteyksien merkitys alueiden kehittämisen kannalta. Silti se jättää suuria alueita vaille kehittämistoimenpiteitä. Monin paikoin nykyisten resurssien jatkumista maaseudulla ja sen ulkopuolella edes nykytasolla kyseenalaistetaan.

Hallituksen liikennepoliittikka keskittää ja eriarvoistaa

Liikennepoliittinen selonteko on laadittu viiden painopistealueen nojalla: pääväylien parantaminen, Helsingin seudun liikennejärjestelmä, muun päätiestön ja rataverkon parantaminen, kaupunkiseutujen hankkeet sekä liikenteenohjauksen investoinnit.

Toteutuessaan selonteko lisää alueellista eriarvoisuutta sekä vaikeuttaa ihmisten arkea sekä mahdollisuutta elää ja hankkia toimeentuloa. Väli- ja Pohjois-Suomen kehittäminen on unohdettu kokonaan.

Selonteko ei ota huomioon lainkaan ns. hajautetun talouden tarjoamia mahdollisuuksia. Esimerkiksi luonnonvarojen hyödyntäminen, matkailu, uusiutuva energia ja biotalous sekä maa- ja metsätalouden edistäminen jäävät vaille kehittämistoimenpiteitä.

Ainoana suurten kasvukeskusten ulkopuolelle sijoittuvana kehittämisohjelman selonteossa mainitaan tänä vuonna työ- ja elinkeinoministeriön johdolla valmistuvat Itä- ja Pohjois-Suomen ohjelma sekä kaivosteollisuuden kuljetustarpeita tarkasteleva raportti, joita voidaan harkita yhdistettäväksi Pohjois-Suomen visioksi. Ohjelmien toimeenpanolle ei kuitenkaan ole varattu rahoitusta, jolloin hankkeet voivat jäädä vaille konkreettisia toimenpiteitä.

Vielä hallitusohjelman liikennepoliittikka koskevassa osiossa tunnustettiin mm. aluekehityksen tarpeet, aluepolitiikka, perusväylänpidon rahoituksen tason säilyttäminen ja kustannustason nousun huomioiminen, alempiasteisen tieverkon kunnossapitotarpeet, käynnissä olleiden liikenneinvestointien loppuun saattaminen sekä lentoliikenteen ja merenkulun turvaaminen. Nämä kaikki on sivuutettu liikennepoliittisessa selonteossa.

Liikennepoliittikan painopisteiden valinnassa on korostettu vain yhtä kriteeriä, liikennemääriä. Raideliikenteeseen panostaminen ei tunnusta vallitsevia tosiasioita.

Keskusta ei hyväksy "yhdyskuntarakenteen eheyttämisen" nimissä harjoitettavaa pakkokeskittämistä. Keskittäminen lisää alueiden eriarvoisuutta. Hallitus ei myöskään huomioi selonteossaan pienten kaupunkiseutujen toiveita ja merkitystä alueellisina keskuksina.

Keskusta ei hyväksy myöskään, että suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeita koskevasta

aiesopimusmenettelystä ollaan tekemässä ohi-tuskaistaa kansallisessa rahanjaossa varsinkin, kun kyseisiä hankkeita rahoitetaan yleiseltä perusväylänpidon määrärahamomentilta. Niin ikään emme hyväksy, että erittäin tiukassa rahoitustilanteessa mietinnössä jopa esitetään aiesopimus käytännön laajentamista muille kaupunkiseuduille.

Keskusta kannattaa yhdyskuntarakennemallia, jossa kaikilla alueilla on mahdollisuus elää ja hankkia toimeentuloa. Hajautetun asumisen on oltava mahdollista tulevaisuudessakin, ja se vaatii kunnossa olevaa liikenneverkkoa. Luonnonvaroja on pystyttävä hyödyntämään kestävästi, ja se vaatii kunnossa olevaa tieverkkoa. Suomen talouskasvun mahdollisuudet löytyvät pohjoisesta ja idästä.

Keskusta muistuttaa, että hallituksen harjoittamaa keskittämispolitiikkaa ei voida perustella ympäristösyillä. Lähitulevaisuudessa on tulossa sähkö-, biokaasu-, vety- ym. uusiutuvalla energialla liikkuvia kulkuneuvoja, jolloin asuinpaikan sijainnin merkitys suhteessa liikennepäästöihin pienenee. Tätä hallitus ei ennakoivallakaan keskittävässä selonteossaan.

Selonteko ei vastaa tiestön kehittämistarpeita

Keskustan mielestä raideliikennettä on kehitettävä, mutta kehittämishankkeiden painopisteen muuttaminen näin voimakkaasti tiehankkeista raideliikenteeseen ei vastaa henkilöliikennemääriä eikä teollisuuden kuljetustarpeita. Tämä ei voi olla pysyvä tilanne. Kotimaan tavarankuljetuksista tonnistoilla mitattuna jopa 90 % ja tonnistokilometreinä 68 % tapahtuu maanteitse. Henkilöstöliikennesuoritteista kulkee tiestöllä 89 %.

Mietinnössä korostetaan kuljetusketjujen muodostaman kokonaisuuden toimivuutta. Asiantuntijakuulemisten perusteella kuljetustapamuutokset tiestöltä raiteille tai päinvastoin saman rahtikuljetuksen aikana aiheuttavat huomattavia lisäkustannuksia, mikä tekisi kuljetukset taloudellisesti kannattamattomiksi.

Lisäksi rautatieverkosta ei saada koskaan niin kattavaa, että se palvelisi kaikkien alueiden ihmisiä ja elinkeinoelämän tarpeita tasapuolisesti.

Kaupunkien ulkopuolinen liikenne tapahtuu suurelta osin tieverkkoa hyväksikäyttäen.

Liikenneinvestoinneista

Hallitus on linjannut selonteossa liikenneinvestointihankkeiden tärkeysjärjestyksen. Investointien hankearviointia uudistettaessa olisi pitänyt huomioida myös hankkeiden aluepoliittiset vaikutukset. Näin ei ole tapahtunut.

Edellisen hallituksen selonteossaan esille nostamia ja eduskunnan yksimielisesti hyväksymiä ns. kakkoskoriin kuuluneita investointihankkeita ei ole uudessa selonteossa huomioitu lainkaan. Esimerkiksi korjaushankkeet valtateillä 3, 4 ja 5 on siirretty seuraavalle hallituskaudelle, vaikka näiden pitkittäisyhteyksien elinkeinopoliittinen merkitys on tärkeä. Myös poikittaisliikenteen parantaminen on otettava suunnittelussa huomioon.

Vielä hallitusohjelmassa luvattiin toteuttaa käynnissä olleet liikennehankkeet. Ainakin Savonlinnan 3. vaiheen rakennustyöt ollaan keskeyttämässä.

Keskusta ei hyväksy hallituksen osoittamaa linjattomuutta, joka tekee valtiovallasta epäluotettavan sopimuskumppanin. Vireillä olevat investointihankkeet on vietävä loppuun saakka, kuten hallitusohjelmassa on luvattu.

Keskusta vaatii, että luonnonvaroiltaan ja matkailultaan tärkeät Itä- ja Pohjois-Suomi nostetaan kehittämistoimenpiteiden kohteiksi. Hallituksen tulisi aktiivisemmin etsiä monipuolisia rahoitusmalleja suurille investointihankkeille. Esimerkiksi Infra Oy -rahoitusjärjestelmän perustamista on edistettävä.

Perusväylänpidosta

Keskusta ei hyväksy hallituksen säästöpäätöksiä perusväylänpidon rahoituksesta. Perusväylänpidon määrärahojen leikkaus kiihdyttää tiestömme kunnan rapautumista. Rahoitusvajetta syventää kustannustason nousu.

Myöskään raideliikenteen rahoitus ei ole selonteossa riittävän korkealla tasolla, jotta ratojen kuntoa voitaisiin tosiasiallisesti parantaa. Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkoston painotukset lisäävät väestön keskittymis-

tä ja yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. Osa tästä on perusteltua, mutta osa on ideologista keskittämistä, jota tuetaan liikennepoliittisen selonteon linjauksilla.

Perusväylänpidon rahoitukseen luvataan korotus, mutta vasta vuonna 2016. Hallitus siirtää näin perusväylänpidon vastuuta seuraavalle hallitukselle. Suunniteltu korotus, 100 miljoonaa euroa, on jo lähtökohtaisesti riittämätön, eikä sillä kateta edes tänä aikana tapahtuvaa kustannustason nousua.

Keskustan mielestä perusväylänpito tarvitsee välittömästi tasokorotuksen. Se on välttämätöntä elinkeinotoiminnan edellytysten ja liikenneturvallisuuden kannalta. Asiantuntijakuulemisten perusteella korotuksen tarve on vuosittain noin 200 miljoonaa euroa.

Keskusta harkitsisi suurten hankkeiden jonkinasteista jäädyttämistä, jotta rahaa riittäisi perusväylänpitoon ja alempiasteisen tieverkon parannuksiin. Se on välttämätöntä elinkeinonharrjoittamisen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden kannalta.

Alempiasteisesta tieverkosta ja yksityisteistä

Hallitusohjelman vastaisesti selonteossa on hyväksytty periaate, että alempiasteisen tieverkon kunto joustaa rahoituksen mukana ja että palvelutaso niissä heikkenee. Käytännössä hallitus on vierittämässä alempiasteisen tieverkon kunnossapitovastuuta enenevässä määrin kunnille, mikä kuntien talous sekä kuntien ja valtion välinen tehtäväjako huomioiden on väärää politiikkaa.

Myös yksityisteiden kunnossapidon rahoitusta ollaan leikkaamassa tuntuvasti. Yksityisteitä koskeva järjestelmä osana liikenneverkostoa vaarannetaan.

Selonteossa ei ole huomioitu lainkaan, että sorateiltä puuttuu tienhoito melkein kokonaan. Esimerkiksi tiekarhuja tarvittaisiin lisää. Selonteossa ei tunnisteta näitä puutteita, vaikka liikennesuoritteet ovat kasvaneet alempiasteisella tieverkolla.

Keskusta ei hyväksy selontekoon kirjattua vahvaa pyrkimystä muuttaa alempiasteisia teitä yksityisteiksi eli sitä, että käytännössä perus-

kunnossapito jää julkisen rahoituksen ulkopuolelle.

Lentoliikenteestä

Lentoliikennettä ei ole selonteossa huomioitu tarpeeksi. Tavoitetasoa lentoliikenteen turvaamiseksi on madallettu verrattuna hallitusohjelmaan.

Lentokentillä on tärkeä merkitys alueiden kansainvälisille yhteyksille, ja näitä yhteyksiä tarvitsevat sekä alueiden ihmiset että elinkeinoelämä.

Keskustan mielestä lentoasemien maksujen porrastamista on lisättävä, jotta maakuntakenttiä saadaan houkuttelevammiksi. Porrastamalla lentokenttämaksut kenttien kilpailukyky parantuisi. Lentokenttäverkon kattavuudesta koko maassa on huolehdittava jatkossakin.

Joukkoliikenteestä

Selonteossa joukkoliikennettä kehitetään vain kaupunkiseutujen osalta. Viime vaalikaudella haja-asutusalueita koskevan kyytitakuun kehittämistyö on hylätty. Hallituksen linjaukset eivät tue haja-asutusalueilla asumista tältäkin osin.

Joukkoliikenteen karsiminen ja lopettaminen maaseudulta johtaa koulutuksen keskittymiseen ja siihen, että lapset muuttavat yhä nuorempina jo peruskoulun jälkeen pois kotoaan.

Keskusta vaatii, että haja-asutusalueiden kuljetuksille on luotava hallituksen toimesta toimiva joukkoliikennejärjestelmä. Kyytitakuu on toteutettava. Joukkoliikenteeseen on kehitettävä yhtenäinen valtakunnallinen lippujärjestelmä.

Merenkulusta ja sisävesiliikenteestä

Satamat ovat vientiteollisuudelle ja matkustajaliikenteelle elintärkeitä. 90 prosenttia ulkomaanviennistä tapahtuu meritse.

Satamamaksujen korottaminen ja rikkidirektiivi heikentävät satamiemme kilpailukykyä maamme läheisyydessä oleviin satamiin nähden. Siksi omien satamiemme kilpailukyky on pidettävä kunnossa. Vesiliikenteessä on unohdettu sisävesiliikenteen merkitys tavaraliikenteeseen.

Keskusta vaatii hallitukselta aktiivisia toimenpiteitä ympäristö- ja ilmastovaatimusten sekä kotimaisen kauppamerenkulun kilpailukyyn yhteensovittamiseksi. Merenkulun kustannusten kasvaessa valtiovallan on tuettava varustamoja sekä osallistuttava ympäristöystävällisemmän alusteknologian kehittämisen rahoitukseen.

Rikkidirektiivin täytäntöönpano aiheuttaa kustannuksia meriliikenteeseen ja uhkaa satamiemme kilpailukykyä. Keskustan mielestä rikkidirektiivin vaikutukset tulee kompensoida meriliikenteelle. Uhkana on myös kuljetusten siirtyminen meriliikenteestä rasittamaan rautaja maanteitä. Muillakaan kasvavilla kuluilla satamiemme kilpailukykyä ei saa romuttaa.

Keskustan mielestä sisävesiliikennettä tulee kehittää vaihtoehtoisena liikennevälinemuotona siellä, missä se on mahdollista ja kannattavaa. Energiapuunkuljetuksessa pitäisi sisävesiliikenteen mahdollisuuksia selvittää nykyistä paremmin.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy selonteon johdosta seuraavan kannanoton:

1. Liikennepolitiikassa tulee ottaa huomioon alueellisen tasa-arvon toteutumisen

nen sekä omalta osaltaan huolehtia koko maan asumisessa sekä yritys- ja elinkeinotoiminnassa tarvittavien väylien kunnossapidosta ja rakentamisesta sekä joukkoliikenteen kehittämisestä.

2. Perusväylänpidon, alempiasteisen tieverkon ja yksityisteiden rahoitusleikkauksista tulee luopua ja perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus on tehtävä tällä vaalikaudella.

3. Kuntien vastuita julkisten teiden kunnossapidosta ei tule lisätä eikä julkisia teitä tule muuttaa yksityisteiksi kuin poikkeustapauksissa.

4. Pinta-alaltaan laajassa maassa henkilö- ja tavaraliikenne tulee aina tapahtumaan pääosin maanteitse, mikä tulee huomioida liikennehankkeiden painopistealueista ja rahoituksesta päätettäessä.

5. Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukset (MAL-sopimukset) eivät saa vaikeuttaa keskuskaupunkien ulkopuolisia liikennehankkeita.

6. Rikkidirektiivin aiheuttamat lisäkustannukset meriliikenteelle tulee kompensoida.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 2012

Mirja Vehkaperä /kesk
Mikko Alatalo /kesk

Ari Torniainen /kesk
Arto Pirttilahti /kesk

VASTALAUSE 2

Perustelut

Yleistä liikennepoliittisen selonteon tavoitteista

Suomen kilpailukykyä heikentää maantieteellinen sijaintimme. Kuljetuskustannusten osuus kokonaiskustannuksista on meillä tärkeimpiä kilpailijamaita suurempi pitkien kuljetusetäisyyksien takia. Liikennepoliittikan yhtenä lähtökohtana on huolehtia siitä, että kuljetuskustannusten vaikutus kansalliseen kilpailukykyymme on mahdollisimman vähäinen.

Valtiontalous asettaa tiukat raamit myös liikenteen kehittämiseksi. Tämän vuoksi rahan käyttöä on harkittava niin, että se on kansantalouden kokonaisuuden kannalta järkevintä huolehtien samalla siitä, että otetaan tasapuolisesti huomioon liikenteen eri osa-alueet. Hallitusohjelmassa on linjaus, että kaikki jo aloitetut liikennehankkeet viedään loppuun. Tämä onkin kannatettavaa, sillä monesti liikennehankkeen hinta nousee moninkertaiseksi, jos se keskeytetään. Kehysriihipäätöksellä esimerkiksi Savonlinnan keskustan (VT 14) 3. vaiheen rahoitus on pudotettu rahoitettavien hankkeiden listalta, vaikka hankkeen kustannus-hyötysuhde on maan paras. Tämä on erinomaisen huono esimerkki hallituksen toimista.

Hallituksen vuosien 2013—2016 kehysseurakkeen mukaan väyläinvestoinneista on tarkoitus siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen eli seuraavan hallituksen aikana. Vuoteen 2016 mennessä on tarkoitus leikata 55 miljoonaa euroa liikennemäärärahoista. Käytännössä kustannustason nousu ja inflaatiokehitys em. kehyskauden loppuun mennessä voi olla tähän lisämäärärahaan verrattuna jopa kaksinkertainen. Tästä on seurauksena se, että tie- ja rataverkon kunto tulee heikkenemään entisestään lähivuosina ja liikenneverkoston korjausvelka jatkaa edellisten hallitusten niuholinjan myötä syntynyttä huimaa kasvuaan. Tarvittavat

100 miljoonaa tulisi antaa heti. Jos lisärahaa ei löydy, rahoitus voitaisiin hoitaa esim. isojen investointien toteuttamisaikataulua venyttämällä.

Kaiken kaikkiaan selonteosta syntyy tunne, ettei hallitus tiedosta liikenneyhteyksien merkitystä teollisuudellemme eikä sitä, että lähes kaikkialla Suomessa perheiden on omistettava auto tai jopa kaksi. Kattava tieverkosto luokin pohjan hyvinvoinnille koko maassa. Hallituksen harjoittamalla liikennepoliittikalla ei pidetä koko maata asuttuna, vaan rapautetaan maaseudun kehittämismahdollisuuksia. Perussuomalaiset eivät hyväksy tällaista politiikkaa.

Jotta liikennepoliittikkamme olisi vastuullisella tavalla kilpailukykyämme ja hyvinvointia edistävää, on tärkeää, että päätökset tehdään riittävän laajapohjaisesti ja pitkäjänteisesti, oikeiden kohteiden ja tarpeiden perusteella unohtaen ministerien kotipaikkakunnat. Jotta tähän pitkäjänteiseen politiikkaan päästäisiin, tulee hallituskausittain käsitellä ja päättää liikennepoliittikasta, joka toteutetaan 8—12 vuoden ajanjaksolla. Näin saadaan liikennepoliittikkaan riittävä pitkäjänteisyys ja voidaan parhaiten vaikuttaa liikenneväylien kuntoon, turvallisuuteen ja talouskasvun mahdollistamiseen. Valmisteluun osallistuisivat aina kaikki eduskuntapuolueet.

Tieverkoston kunnossapito

Liikenneverkko on huonontunut jo pitkään. Hallituksen esitys valtiontalouden kehyskaudesta ei ole riittävä säilyttääkseen liikenneverkkomme edes nykytilassa. Tieverkostomme kuntoa on elvytetty säästövaroin ja laadusta on tingitty mm. pinnon paksuuden kohdalla. On selvää, että säästöjen nimissä tehtävät säästöpinnoitteet, jotka ovat normaalista vähintään 6—8 senttimetrin paksuudesta poiketen vain 3—4 senttimetrin paksuisia, ovat pitkällä ajanjaksolla kokonaistaloudellisesti kalliita korjauksia. Suomen tiestössä on erittäin yleistä yhden kerroksen irrottaminen alemmista kerroksista. Se johtuu

ohkaisista kerroksista ja veden joutumisesta kerroksien väliin.

Suomessa routa on asia, jota ei päästä karuun. Tien perusrakenteisiin pääsevä kosteus aiheuttaa tien routimista tavalla, joka vahingoittaa tietä pahimmillaan koko tien rakenteen osalta. Tällöin joudutaan korjaamaan pinnan lisäksi myös tukirakenteet. Koko tien rakenteen korjauksesta aiheutuvat kustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin jos roudan aiheuttamat vahingot olisi korjattu jo alkuunsa.

Me perussuomalaiset katsomme, että kansallisomaisuutta eli liikenneverkkoja ajoissa korjaamalla pidämme huolta paitsi omaisuudestamme myös työllisyydestä. Perusväylän ylläpitoon suunnatut vähäiset määrärahat eivät mahdollista tätä talouttamme elvyttävää ja kasvun mahdollistavaa kunnostusta. Kansantalouden kannalta olisi järkevää huolehtia ensin olemassa olevan tieverkon kunnosta ja vasta sen jälkeen katsoa missä määrin voimme panostaa uusiin liikennehankkeisiin.

Tiestön kunto on myös liikenneturvallisuuskysymys vauvasta vaariin, liikkuvat nämä siten autoteillä tai kevyen liikenteen väylillä. Perussuomalaiset katsovat, että nopeusrajoitusten automaattinen muuttaminen sään ja tien kunnan mukaan ovat tehokkaita keinoja pyrkiessämme parantamaan tieliikenteen turvallisuutta kaikille sen käyttäjille.

Suosittellemekin, että valtio aloittaa nopeusrajoitusjärjestelmän uudistuksen kohti automaattista, sään ja tieolosuhteiden mukaan muuttuvaa nopeusnäyttöjärjestelmää.

EU ja TEN-T

TEN-T-verkkoon sisältyvät tiettyjen kriteerien mukaan määritellyt EU:n rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, tieliikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen keskeiset yhteydet. Verkon toteuttaminen vaatii käytännössä kansallista suunnittelua ja toimenpiteiden rahoitusta. Koska verkon kehittäminen toteutetaan käytännössä kansallisella rahoituksella EU:n ottamatta osaa kustannuksiin, ei tätä voida hyväksyä.

Tulevaisuudessa EU tulee määräämään selvän liittovaltiopyrkimyksensä myötä TEN-T-

verkon kautta yhä enemmän siitä, miten käytämme liikenteen määrärahoja. Käytännössä on olemassa mahdollisuus, että Suomen tieliikenteen määrärahoista yhä kasvava osuus joudutaan käyttämään Brysselin karttapöytien äärellä päätettyihin kohteisiin. Tällöin on olemassa riski, jossa ilman paikallistuntemusta ja olosuhteiden tuntemista tiehankkeiden kustannukset tulevat nousemaan ilman, että meillä on käytännön mahdollisuutta vaikuttaa asiaan. Suomen ei olisi koskaan pitänyt hyväksyä tällaista järjestelmää.

Rautatiet

Raideliikenteen kehittäminen on mielestämme tärkeää. Silti on todettava, että hallituksen suunnittelemat investoinnit painottuvat liikaa raideliikenteeseen, kun otetaan huomioon raideliikenteen osuus kokonaisliikenteestä.

Rautatieliikenne muuttuu tehottomaksi, jos kuljetettava materiaali pitää purkaa ja lastata useaan otteeseen kumipyöräliikenteeseen ja pois. Tämän vuoksi liikennepoliitikassa tulee kiinnittää erityistä huomiota junaliikenteen tehokkuuteen niin matkustaja- kuin tavarankuljetuksessa käyttäen rautapyöräliikennettä sen luonteenomaisella tavalla. Rautatie on tehokkaimmillaan silloin, kun junan lasti on mahdollisimman suuri. Tällöin esteeksi tulevat helposti siltojen painorajoitukset, jotka ovat laajemminkin kuntonsa puolesta suuren huolemme aihe.

Sillat

Tuhansien järvien ja jokien maassamme silloilla on oma merkittävä roolinsa olemassa olevan tie- ja rautatieverkoston toimivuudessa. Lukuisat sillat ympäri Suomea ovat erittäin huonossa kunnossa riittävän ylläpidon laiminlyöntien seurauksena. Ellei näitä vuosien mittaan kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy tästä laiminlyömisestä valtionaloudelle huomattavasti nykyistä suurempi korjauslasku.

Siltojen perusrakenteisiin pääsevä kosteus aiheuttaa sillan rakenteen heikentymistä ja jopa rautaisten tukirakennelmien ruostumista tavalla, joka vahingoittaa sillan koko rakennetta. Pahimmillaan koko silta joudutaan rakentamaan uudestaan. Tästä johtuvat korjauskustannukset

ovat huomattavasti suuremmat ja korjaaminen vaikeampaa kuin jos pienempiä kunnossapitotoita tehtäisiin säännönmukaisesti.

Vesiliikenne

Koska Suomen tuonti ja vienti ovat erittäin riippuvaisia meriliikenteen toiminnasta, on valtion turvattava ja pidettävä tuonti ja vienti pääasiassa kotimaisten varustamoiden käsissä kaikissa olosuhteissa. Meriliikenteemme kannattavuuden kannalta lähitulevaisuuden haasteitamme ovat EU:n rikkidirektiivi sekä muut pääasiassa EU:n ja IMO:n asettamat vaatimukset ja rajoitteet. Huomioitava on myös väylä- ja luotsausmaksuista sekä satamamaksuista aiheutuvat kustannukset.

Kilpailukykyämme kannalta ei ole lainkaan merkitykseltään myöskään se, miten Venäjän satamainfrastruktuurin paraneminen vaikuttaa Suomen asemaan Venäjän omassa tuonnissa. Tämän vuoksi hallituksen ja alan toimijoiden on seurattava tarkasti tilanteen kehittymistä ja reagoitava asiaan. Lisäksi on huomioitava Jäämeren lisääntyvä liikenne ja kilpailun lisääntyminen paitsi Aasiaan suuntautuvassa viennissä, myös alueelta saatavien raaka-aineiden jatkojalostuksessa ja kauttaviennissä. Suomen talouden kannalta olisi parempi toimia näiden raaka-aineiden jalostuspaikkana kuin pelkkänä raaka-aineiden kauttakulkualueena.

Luonnonsuojelusta huolehtiminen on tärkeää. Sitä on kuitenkin tehtävä järkevällä tavalla. Maapallon kokonaissaastuvuus lisääntyy, jos jo nyt mahdollisimman puhtaalla energialla ja tekniikalla toimivien laivojemme taikka tehtaittemme toimintaedellytyksiä haitataan kiristyvillä rajoitteilla niin paljon, että ne siirtyvät mukavuuksilippujen alle tai ns. halpatuotantomaihin, joissa sama tuote tuotetaan saastuttavammalla energialla ja saastuttavammassa tehtaissa. Myös ihmisoikeudet, työehdot ja palkat ovat Suomea heikkommat.

Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella liikkuu nykyään yhä suuremmassa määrin suuria öljytankkereita. On käytännössä vain ajan kysymys, koska Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella tapahtuu öljyonnettomuus. Tämän vuoksi

pidämme välttämättömänä, että uudet jäänmurtajamme ovat monitoimimurtajia. Näin lisätään ilman merkittäviä lisäpanostuksia öljyntorjuntakykyämme erityisesti talviolosuhteissa.

Sisävesiliikenteessä Suomella on vielä kehittämistä sekä tavaraliikenteen että matkailun osalta. Siksi sisävesiliikenteen toimintaedellytykset on turvattava.

Lentoliikenne

Perussuomalaisten mielestä myös tappiolliset maakuntakentät tulee säilyttää. Lentokentän merkitys omalle seudulle on aina erittäin suuri, ja jo pelkkä kentän olemassaolo lisää ihmisten tulevaisuudenuskoa. Erityisesti yrityselämän näkökulmasta katsoen lentokentän olemassaolosta aiheutuvat kokonaisyödyt ovat isompia kuin lentoliikenteestä koituvat menot.

Jos kuitenkin on jo sellainen tilanne, että kenttä ei toimi tai sen ylläpito on ylivoimaisen kallista ylittäen muut hyödyt, pitää tällöin liikenneolojen turvaamiseksi kehittää muuta nopeaa joukkoliikennettä, kuten esimerkiksi junat tai linja-autot.

Suomi on sijaintinsa ansiosta edullisella paikalla suhteessa Euroopan ja Aasian väliseen lentoliikenteeseen. Aasian liikenteestä koituvat tulot ylläpitävät osaltaan koko lentoliikenneinfrastruktuuriamme. Tästä johtuen Aasian liikenteen kilpailukyvyistä on huolehdittava varmistuen, että Suomi toimii Euroopan merkittävänä Aasian yhteyksien syöttöpisteenä.

Ulkomainen työvoima ja kalusto

Ulkomainen työvoima ja kalusto ovat erityisesti raskaassa liikenteessä nykyisin arkipäivää. Valitettavasti tästä on seurauksena kotimaisten kuljetusyrittäjien ja sitä kautta kotimaisen huoltovarmuuden heikkenemistä. Perussuomalaiset katsovatkin, että yhtenä vaihtoehtona pyrittäessä kilpailuasetelman tasapainoon voitaisiin selvittää niin sanotun vinjettimaksun hyötyjä ja haittoja. Maksu pitää kilpailulainsäädännön vuoksi kohdistaa sekä kotimaisiin että ulkomaisiin toimijoihin. Kotimaiselle liikenteelle vinjettimaksu hyvitettäisiin kuitenkin pysyväsäilyyksenä alennuksena tai palautuksena johonkin

autoiluun liittyvään veroon tai muuhun maksuun.

Liikenneturvallisuuden ja harmaan talouden torjunnan kannalta on tärkeää varmistaa rajavalvonnan ja poliisin resurssien riittävyys. Ilman riittäviä resursseja valvontaa ei voida harjoittaa täydellä painollaan. Venäjän mahdollinen viisumivapaus nostaa rajusti rajanylitysjärjestelmän resurssitarpeita.

Liikenteen maksut ja verotus

Polttoainevero on tasavero, joka kohtelee eriarvoisesti mökin mummoa ja Westendin porhoa.

Joukkoliikenteen osalta dieselin hinnankorotukset menevät suoraan lippujen hintoihin. Polttoainekulujen osuus kuljetuskustannuksista on huomattavasti isompi kuin käyttövoimaveron osuus. Hallitus on suunnittelemassa kuljetusyrityksien osalta käyttövoimaveron alennusta kompensationsa polttoaineverotuksen nousulle. Tämä ei mielestämme riitä edellä mainitusta kustannusrakenteesta johtuen. Linja-autoihin veronkorotus iskee kaikista pahiten, koska linja-autoilla ei ole nykyiselläänkään käyttövoimaveroa. Me esitämmekin verotilipalautusjärjestelmän luomista ja polttoaineverojen aiheuttaman kustannusnousun hyödyntämistä yrityksen investointien kohdalla mahdollisimman tehokkaasti. Yrityksen investoinnit esimerkiksi uudempaan, ympäristöystävällisempään moottoritekniikkaan (Euro 6) tulee huomioida yrityksen verotuksessa.

Perussuomalaiset katsovat, että kilometrikorvausten väheneminen ei saa haitata liiaksi työllisyyttä tai niiden ihmisten työtä, jotka välttämättä tarvitsevat autoa omassa työssään. Hallituksen toimet kilometrikorvausten vähentämisessä lyövät pahasti autoilijoiden korville. Katsomme myös tässä yhteydessä välttämättömäksi, mikäli leikkaukset toteutuvat, että niillä paikkakunnilla, joilla joukkoliikenteellä on parhaat edellytykset toimia (pääkaupunkiseutu eritoten), kehitetään joukkoliikennettä edelleenkin. Tällöin toimivan joukkoliikenteen myötä kilometrikorvaukset voisivat vähentyä itsestään luonnollisesti.

Ympäristön huomioiminen ja energiatehokkuus

Kuten on jo aiemmin todettu, lähtökohtaisesti pidämme luonnonsuojelua tärkeänä ja luonnonsuojelua on tehtävä järkevällä tavalla ja maapallon kokonaissaastuneisuus huomioon ottaen. Esimerkiksi jos jo nyt mahdollisimman puhtaalla energialla ja tekniikalla toimivien tehtaiden toimintaedellytyksiä haitataan kiristyvillä rajoitteilla niin paljon, että ne siirtyvät ns. halpatuotantomaihin, joissa sama tuote tuotetaan saastuttavammalla energialla ja saastuttavammassa tehtaissa, silloin maapallon kokonaissaastuvuus lisääntyy.

On kysyttävä, että jos teollisuus siirtyy saastuttavampiin maihin, kuka tällöin voittaa. Perussuomalaisten mielestä olemme epäonnistuneet, jos saastuttavampiin maihin siirto on vaihtoehto kotimaisuudelle.

Tietoliikenne

Tietoliikenne on yhtä oleellinen osa tämän päivän liikennepolitiikkaa kuin on tiestökin. Koska puhutaan käytännössä sähköisistä palveluista ja työkaluista, on valtiovallan huolehdittava entistä paremmin siitä, etteivät yhteiskuntamme haavoittuvaisimmat tietojärjestelmät ja muu infrastruktuuri kärsi missään olosuhteissa. Perussuomalaisten mielestä olisi suurta viisautta olla siirtämättä kaikkea tietokoneiden hallintaan, sillä tekniikassa on aina omat haavoittuvuutensa ja tietoturvaongelmansa.

Katsomme, että jokaisella suomalaisella on oltava halutessaan pääsy internetiin, sillä se on osa yhteiskuntamme perusrakenteita. Erityisen merkityksellinen tämä asia on haja-asutusalueilla. Siksi pidämme välttämättömänä, että hallitus muuttaa laajakaistan rakentamisen tukea siten, että yhteys rakennetaan tuettuna kotiovelle asti. Mahdollisesti pariin tuhanteen euroon kohoavat laajakaistayhteyden rakennuskustannukset lähimmästä tietoliikennekeskuksesta kotiovelle ovat aivan liian korkeat monille haja-asutusalueen yksityistalouksille ja aloitteleville yrityksille.

Kansalaisille aiheutuvien kustannusten rajoittaminen on valtion velvollisuus tilanteessa, jos-

sa palveluja siirretään saataville ainoastaan verkosta. Lisäksi emme voi tietää, minkä kodin autotallista saamme uuden kansallisen menestystuotteemme. Myös maaseudulla on voitava asua ja yrittää. Näiden edellytysten täyttyminen on valtion käsissä.

Muutosehdotukset

Ehdotamme mietinnön perusteluihin tehtäväksi seuraavat muutokset:

Otsikon "Yleistä" 6. kappaleen loppuun lisätään lause:

"Ilmastonsuojelua koskevissa päätöksissä on huomioitava myös maapallon kokonaissaasteisuus. On parempi pyrkiä säilyttämään tuotteiden valmistus ja kuljetus Suomessa kuin siirtää tuotanto maihin, joissa yksi tehdas saattaa tuottaa enemmän kasvihuonepäästöjä kuin suomalaiset saman alan tehtaajat yhteensä."

Otsikon "Perusväylänpidon rahoitus" lause "Vuodesta 2016 alkaen on selonteon mukaan mahdollista siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpitoon." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Vuodesta 2016 alkaen on Kataisen hallituksen kirjoittaman selonteon mukaan seuraavan hallituksen mahdollista siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa perusväylänpitoon."

Saman otsikon 3. kappaleen loppuun lisätään seuraava lause:

"Näin ollen valiokunta ehdottaa alempiasteisen tiestön joustomaininnan poistamista ja korostaa tarpeenmukaista korjaustarpeen merkitystä, ilman erityistä mainintaa säästökohteista."

Otsikon "Investointiohjelma" 2. kappaleen lause: "Osaltaan tätä vähentää selonteon sinänsä kannatettava periaatelinjaus siirtää 100 miljoonaa euroa vuosittain perusväylänpitoon vuodesta 2016 alkaen." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Osaltaan tätä vähentää selonteon sinänsä kannatettava periaatelinjaus siirtää 100 miljoonaa euroa vuosittain perusväylänpitoon vuodesta 2016 alkaen, joka korjaustarpeet huomioon ottaen tulee kuitenkin liian myöhään. Alemmanasteisen tieverkon kunnossapitotarve on välitön

ja välttämätön. Siksi korotus on tehtävä heti ensi vuodesta alkaen."

Saman otsikon 5. kappaleen lause "Valiokunta kannattaa nyt tehtyä painopisteen siirtoa raideliikenteen kehittämiseen." poistetaan ja se korvataan lauseilla:

"Raideliikenteen kehittäminen on mielestämme tärkeää. Silti on todettava, että hallituksen suunnittelemat investoinnit painottuvat liikaa raideliikenteeseen, kun otetaan huomioon raideliikenteen osuus kokonaisliikenteestä."

Otsikon "Tieliikenteen kilpailukyky ja kuljetuselinkeinon tarpeet" 1. kappaleen lause "Valiokunta korostaa, että mahdollisuus ottaa käyttöön dieselveron palautusjärjestelmä tulee selvittää." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Valiokunta korostaa, että mahdollisuus ottaa käyttöön dieselveron palautusjärjestelmä tulee selvittää ja toteuttaa mahdollisimman pian."

Otsikon "Joukkoliikenne ja kävely ja pyöräily" 4. kappaleen viimeinen lause "Valiokunta pitää asiaa erittäin tärkeänä ja korostaa, että mahdollisuus ottaa palautusjärjestelmä käyttöön tulee selvittää." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Valiokunta pitää asiaa erittäin tärkeänä ja korostaa, että mahdollisuus ottaa palautusjärjestelmä käyttöön tulee selvittää ja toteuttaa mahdollisimman pian."

Otsikon "Ympäristö" 1. kappaleen lause "Ajoneuvoteknologian kehitys ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kehitystyö sekä niiden käytön lisääminen vaikuttavat jo suhteellisen lyhyellä tähtämellä päästöjä vähentävästi." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Ajoneuvoteknologian, kuten sähköautojen, kehitys ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kehitystyö sekä niiden käytön lisääminen vaikuttavat jo suhteellisen lyhyellä tähtämellä päästöjä vähentävästi."

Otsikon "Muita ympäristönäkökohtia" viimeiseksi kappaleeksi lisätään lause:

"Liikennepäästöihin perustuvien verojen ja muiden maksujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon se tosiasia, ettei kaikilla suomalaisilla ole varaa ostaa uutta ajoneuvoa."

Otsikon "Ajoterveys ja päihtyneenä ajo" 6. kappaleen loppuun lisätään lause:

"Tämän lisäksi on syytä harkita rangaistusten kiristämistä."

Otsikon "Liikennevalvonta" ensimmäisen kappaleen viimeinen lause: "Automaattivalvonnalla voidaan täydentää hyvin tiettyjä valvontakohteita, mutta niillä ei voida korvata poliisien suorittamaa valvontaa." muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Automaattikamerat eivät kuitenkaan korvaa poliisia. Valvontakameroita ei tulisi sijoittaa siten, että esimerkiksi risteysturvallisuus heikentyy kuljettajien keskittyessä kameratolppiin, niitä ei myöskään tulisi sijoittaa luonnollisiin ohituspaikkoihin."

Otsikon "Liikennekasvatus ja liikennesääntö" 3. kappaleen loppuun lisätään uusi lause:

"Eduskunta onkin edellyttänyt käsitellessään hallituksen esitystä ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 212/2010 vp), että hallitus toteuttaa pisteytysjärjestelmään pohjautuvan ajokorttiseuraamusjärjestelmän. Valiokunta katsoo, että tässä yhteydessä tulee ottaa huomioon ansiomenetykset ajokortin menettämisen yhteydessä."

Kannanotosta 1 poistetaan sana "Pitkällä aikavälillä" kolmannen lauseen alusta, jolloin kannanotto kuuluu seuraavasti:

1. "Perusväylänpitoon on kehyskauden aikana suunnattava lisärahoitusta valtiontalouden tilan niin salliessa. Erityisesti tulee tällöin keskittyä pieniin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Perusväylänpitoon on varattava lisärahoitus, joka mahdollistaa liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen sekä ikääntyvän väyläverkon korjausvelan reaalisien pienentämisen."

Kannanotosta 3 poistetaan sana "mahdollisuus" ja korvataan se sanalla "ja" sekä lisätään uusi lause loppuun, jolloin kannanotto kuuluu seuraavasti:

3. "Maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä verrattuna kilpailijamaihin on parannettava alentamalla logistiikkakustannuksia. Erityisesti tulee selvittää ja ottaa käyttöön dieselveron korotuksen palautusjärjestelmä ammattiliikenteelle. Lisäksi on vähennettävä rikkidirektiivin kielteisiä taloudellisia vaikutuksia."

Kannanotto 5 muutetaan kuulumaan seuraavasti:

5. "Liikenteen päästötavoitteisiin pääsemiseksi on edistettävä uusimman ajoneuvoteknologian ja biopolttoaineiden käyttöä ja kehittämistä. Lisäksi tulee edistää hybridi- ja sähköautojen käyttöä esimerkiksi kehittämällä latausinfrastruktuuria sekä panostamalla alan kotimaiseen innovaatio toimintaan ja tuotekehitykseen."

Lisätään uusi 7. kannanotto, joka kuuluu seuraavasti:

"Tulisi vakavasti harkita liikennepoliittisen selonteon valmistelun ja käsittelyn muuttamista vastaamaan paremmin Suomen tarpeita. Olisi yhteiskunnallisesti katsoen tehokkaampaa ja parempaa, jos se valmisteltaisiin ja tehtäisiin nykyistä pitkäjänteisemmin ja laajapohjaisemmin koskien kaikkia eduskuntapuolueita."

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy tässä vastalauseessa olevat valiokunnan mietinnön perusteluja koskevat muutosehdotukset ja

että kannanotto hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitisi 1., 3. ja 5. kohta muutettuina seuraavasti:

1. Perusväylänpitoon on kehyskauden aikana suunnattava lisärahoitusta valtiontalouden tilan niin salliessa. Erityisesti tulee tällöin keskittyä pieniin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Perusväylänpitoon on varattava lisärahoitus, joka mahdollistaa liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen sekä ikääntyvän väyläverkon korjausvelan reaalisien pienentämisen.

3. Maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä verrattuna kilpailijamaihin on parannettava alentamalla logistiikkakustannuksia. Erityisesti tulee selvittää

*ja ottaa käyttöön dieselveron korotuksen palautusjärjestelmä ammattiliikenteelle. Lisäksi on vähennettävä rikkidi-
rektiivin kielteisiä taloudellisia vaikutuksia.*

5. Liikenteen päästötavoitteisiin pääsemiseksi on edistettävä uusimman ajoneuvoteknologian ja biopolttoaineiden käyttöä ja kehittämistä. Lisäksi tulee edistää hybridi- ja sähköautojen käyttöä esimerkiksi kehittämällä latausinfrastruktuuria sekä panostamalla alan

kotimaiseen innovaatiotoimintaan ja tuotekehitykseen, sekä

että kannanottoon lisätään uusi 7. kohta seuraavasti:

7. Tulisi vakavasti harkita liikennepoliittisen selonteon valmistelun ja käsittelyn muuttamista vastaamaan paremmin Suomen tarpeita. Olisi yhteiskunnallisesti katsoen tehokkaampaa ja parempaa, jos se valmisteltaisiin ja tehtäisiin nykyistä pitkäjänteisemmin ja laajapohjaisemmin koskien kaikkia eduskuntapuolueita.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 2012

Osmo Kokko /ps
Ari Jalonen /ps
Reijo Tossavainen /ps