

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 9/2008 vp

Valtioneuvoston selonteko liikennepolitiikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1 päivänä huhtikuuta 2008 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi valtioneuvoston selonteon liikennepolitiikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp).

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti valtiovarainvaliokunta on antanut asiasta lausunnon erityisesti liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020 (VaVL 5/2008 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi. Lisäksi maa- ja metsätalousvaliokunta, sivistysvaliokunta, talousvaliokunta, tulevaisuusvaliokunta, työelämä- ja tasa-arvovaliokunta sekä ympäristövaliokunta ovat voineet antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle asiasta lausunnon. Lausunnon ovat antaneet

- maa- ja metsätalousvaliokunta (MmVL 11/2008 vp)
- sivistysvaliokunta (SiVL 7/2008 vp)
- talousvaliokunta (TaVL 16/2008 vp)
- tulevaisuusvaliokunta (TuVL 1/2008 vp)
- työelämä- ja tasa-arvovaliokunta (TyVL 10/2008 vp) sekä
- ympäristövaliokunta (YmVL 12/2008 vp).

Lausunnot on otettu tämän mietinnön liitteiksi.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- asuntonministeri Jan Vapaavuori ja yli-insinööri Petteri Katajisto, ympäristöministeriö
- valtioneuvoston ilmastopoliittinen asiantuntija, kansanedustaja Oras Tynkkynen
- pääjohtaja Tuomas Pöysti ja johtava toiminnan tarkastaja Ari Hoikkala, Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV
- ylijohtaja Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- valtiosihteeri Raimo Sailas ja budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies, pääsihteeri Jorma Leppänen, saaristoasiain neuvottelukunta
- yliasiamies Esko Aho, Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra
- johtaja Keijo Kostiainen ja apulaisjohtaja Timo Vähämaa, Merenkululaitos
- ylijohtaja Ossi Niemimuukko, Ratahallintokeskus
- yksikön päällikkö Johan Skjäl, Ilmailuhallinto
- johtaja Aulis Nironen ja talousjohtaja Timo Hiltunen, Tiehallinto
- pääjohtaja Samuli Haapasalo, Finavia Ilmailulaitos
- toimitusjohtaja Matti Pajula, Luotsausliikelaitos
- johtaja Veijo Hiukka, Varustamoliikelaitos
- henkilöstöjohtaja Timo Aaltonen, hoito- ja lauttapalvelujen johtaja Kalevi Katko ja laut-

- tapalveluiden yksikön johtaja Erkki Wallenius, Tieliikelaitos Destia
- tutkimusprofessori Kiti Müller, Työterveyslaitos
 - tiejohtaja Petri Keränen, Savo-Karjalan tiepiiri
 - johtava tutkija Matti Roine, VTT
 - apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Helsingin kaupunki
 - suunnittelujohtaja Pekka Normo, Sipoon kunta
 - liikennejohtaja Niilo Järviluoma, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
 - varatoimitusjohtaja Henrik Arle, Finnair Oyj
 - toimitusjohtaja Timo Kohtamäki, Lemminkäinen Infra Oy
 - toimitusjohtaja Silvo Viitanen, Marecap Trans Oy
 - logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen, Stora Enso Oyj
 - pääjohtaja Henri Kuitunen, VR-Yhtymä
 - varatoimitusjohtaja Mikko Vähälä, Vähälä yhtiöt
 - toimitusjohtaja Ilpo Jalasjoki, YIT Rakennus Oy
 - puheenjohtaja Timo Rätty, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
 - toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
 - johtava asiantuntija Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
 - toimialapäällikkö Kari Happonen, Koneyrittäjien liitto
 - viestintäpäällikkö Saara Remes, Linja-auto-liitto
 - toimitusjohtaja Kyösti Orre, Logistiikkayritysten Liitto
 - puheenjohtaja Mauri Lundén, Rautatieläisten Liitto
 - toimitusjohtaja Petri Laitinen ja jäsen, toimitusjohtaja Markus Höglund, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto
 - toiminnanjohtaja Leif Wikström, Suomen Konepäälystöliitto
 - toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
 - yhdyskunta-, tekniikka- ja ympäristöasioiden johtaja Leena Karessuo, Suomen Kuntaliitto
 - toimitusjohtaja Matti Aura, Suomen Satamaliitto
 - pääsihteeri Timo Tanner, Veturimiesten Liitto
 - maakuntajohtaja Timo Puttonen, Etelä-Karjalan liitto
 - tekninen asiamies Mikael Rehula, Autotuojat ry
 - toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry
 - toiminnanjohtaja Pasi Korhonen ja puheenjohtaja Antero Naskila, Pyöräilykuntien verkosto ry
 - toimitusjohtaja Mikko Melasniemi, Suomen Logistiikkayhdistys (LOGY)
 - toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen, Suomen Vesitieyhdistys ry
 - vanhempi suunnittelija Mika Ristimäki, Suomen ympäristökeskus SYKE
 - toiminnanjohtaja Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland
 - ohjausryhmän puheenjohtaja, liiketoimintajohtaja Heikki Soininen, Karjalan kehityskäytävä -hanke
 - toimitusjohtaja Timo Rautajoki, Lapin kaupakamari
 - toimitusjohtaja Matti Järvinen, Liikenneturva
 - toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.
- Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet
- eduskunnan kanavaryhmä
 - Rautatievirasto
 - Ahvenanmaan varustamoyhdistys
 - Helsingin polkupyöräilijät ry
 - Rahtialusyhdistys
 - Suomen Varustamoyhdistys.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

*Perustelut***Yleistä**

Liikennepoliittisen selonteon keskeinen tavoite on liikennepoliitiikan pitkäjänteisyyden lisääminen. Muita tavoitteita ovat muun muassa liikennejärjestelmän ja logistisen järjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä joukkoliikenteen edistäminen. Siinä käsitellään liikenteen ilmastopoliittikkaa, joukkoliikenteen suosion lisäämistä ja kevyen liikenteen edellytysten parantamista sekä kuljetusmarkkinoiden toimivuutta. Selonteon linjaukset konkretisoituvat suurelta osin liikenneverkon kunnossapito- ja kehittämisohjelmassa.

Valiokunta painottaa kokonaisnäkemyksellistä visiota tulevaisuuden liikennepoliitiikasta. Tämä visio on kytkettävä realistisella tavalla muuhun yhteiskunnalliseen suunnitteluun. Yhteiskunnan kehitys ja siihen liittyen esimerkiksi tiukentuvat kansainväliset ympäristötavoitteet ovat monella tavalla asettamassa liikennepoliitikalle kasvavia vaatimuksia. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa, jossa ihmisten ja tavaroiden kuljetusäisyydet ovat eurooppalaisittain katsottuna hyvin pitkät, tulee liikkumisen tarpeella ja liikenteen sujuvuudella aina olemaan tärkeä merkitys. Maantieteellisesti katsottuna olemme kaukana Euroopan ydinalueelta, mutta sijaintimme tuo meille myös etua Venäjän ulkomaankaupan voimakkaan kasvun myötä. Suomen gateway-asema suhteessa Venäjään on muuttunut todeksi, ja sen kasvaviin haasteisiin on voitava vastata. Voimakkaasti lisääntyneet mannertenväliset lennot sekä henkilö- että tavaraliikenteessä tukevat myös gateway-asemaamme.

Selonteon laatimisen yhteydessä on oivallistella tavalla tiedostettu puunkuljetuksia koskevat erityistarpeet, ja näihin on selonteossa ja kehysbudjetissa haettu vastauksia. Samalla tavalla on valtion taholta jatkossa voitava nopeastikin reagoida Pohjois-Suomen suunnitteilla ja osin jo rakenteilla tai toiminnassa olevien kaivos-

keiden synnyttämiin valtaviin logistisiin haasteisiin. Muita vastaavan kokoisia haasteita liikenneväylille ovat esimerkiksi Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja niiden vaikutukset Suomeen sekä puun käytön lisääntyminen biopolttoaineena. Valiokunta painottaa, että nämä ja vastaavat muut hankkeet ovat väyläverkoston ylläpidolle ja kehittämiselle haasteita, mutta elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle kokonaisuudessaan valtavia mahdollisuuksia. Tämän johdosta on tärkeää, että liikennepoliitikasta saavutetaan vahva yhteisymmärrys, joka takaa ne tulevaisuuden käytännön ratkaisut, joilla myös liikenteellisesti varmistetaan yhteiskunnan menestyminen.

Selonteossa on liikenteen haittatekijöistä korostettu voimakkaasti päästöhaittoja. Valiokunnan mielestä on suhtauduttava realistisesti liikenteen merkitykseen ilmastonsuojelussa. Liikenne aiheuttaa noin 20 % maamme haitallisista kasvihuonepäästöistä, ja parhaillaan sovitaan päästökauppajärjestelmän ulkopuolisten sektorien päästöjenvähentämistavoitteista. Liikenteen on omalta osaltaan saavutettava nämä tavoitteet. Liikennemäärien kasvu on hillittävässä, mutta hajanainen yhdyskuntarakenne, vähäinen matkustajamäärä ja niistä johtuva joukkoliikenteen kannattamattomuus sekä teollisuuden ja muun elinkeinoelämän sijoittuminen maan eri osiin aiheuttavat väistämättä tarvetta tavaroiden kuljettamiseen ja arkiliikkumiseen. Erityisesti haja-asutusalueilla ei yksityisauton käytölle ole yleensä muita vaihtoehtoja. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvä toimiva joukkoliikenne voivat vaikuttaa merkittävästi ihmisten liikkumistarpeeseen, mutta nämä vaikutukset saadaan aikaan vasta pitkällä aikavälillä.

Selontekokäytäntö. Valiokunnan mielestä vaalikauden alussa annettavasta liikennepoliittisesta selonteosta on tehtävä pysyvä käytäntö. Valtion menokehysten ja selonteon käsittely rinnakkain antaa varmuuden rahoituspohjan kestävydestä ja valtion sitoutumisesta hankkeisiin. Liiken-

neinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä aiempaa pitkäjänteisemmin ja yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina. Selonteossa tulee jatkossa ottaa laajemmin kantaa kansallisen liikenneverkon tavoitetilään, jolloin investointiohjelma olisi eräs keino asetetun tavoitetilan saavuttamiseksi. Selonteossa voitaisiin linjata laajempia kokonaisuuksia, kuten kokonaisten yhteysvälien rakentamista, sekä joukkoliikenteen palveluiden kehittämistä seudullisina tai valtakunnallisina kokonaisuuksina.

Selonteossa olisi ollut hyödyllistä käsitellä fyysisen infrastruktuurin yhteyksiä tietoliikenteen kehitykseen. Esimerkiksi maaseudulla toimiville yrityksille, maaseutuelinkeinoille ja maaseudun asukkailla tietoliikenneyhteydet ovat tärkeä työväline. Yhteiskunnan kehittyminen aidosti kohti tietoyhteiskuntaa voi vaikuttaa monella tapaa ihmisten ja yritysten sijoittumispäätöksiin, toimintatapoihin ja liikkumistarpeeseen. Tietotekniikan käyttöön nojautuvat älykkään liikenteen järjestelmät voivat omalta osaltaan järkevöittää ihmisten liikkumista. Liikennepoliittisessa selonteossa on jatkossa kiinnitettävä huomiota tietoyhteiskuntakehityksen tarjoamiin mahdollisuuksiin.

Liikennepoliittisen selonteon laadinnassa on jatkossa otettava huomioon kansalaisten yhdenvertaisuus. Liikkumisen joustavuus ja turvallisuus on taattava kaikille kansalaisille. Tämän vuoksi on selontekoa laadittaessa otettava huomioon sukupuolten tasa-arvo, eri ikäryhmät liikenteessä sekä esteettömän liikkumisen mahdollisuudet liikuntarajoitteisille liikkujille.

Valiokunta viittaa myös valtiovarain-, maa- ja metsätalous-, sivistys-, talous-, tulevaisuus-, työelämä- ja tasa-arvo- sekä ympäristövaliokunnilta saatuihin asiantunteviin lausuntoihin.

Liikenneverkko ja logistiikka

Logistiikka-termiä käytetään yleisesti puhuttaessa tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista. Laajemmin tarkastellen logistiikka kattaa materiaalivirtojen, rahavirtojen ja tietovirtojen hallinnan tehokkaalla tavalla. Logistiikan tutkimuksen eri osa-alueita ovat muun muassa jake-

lu, toiminnanohjaus, kuljetukset, ostotoiminta, toimitusketjun hallinta ja organisaatioiden toiminta. Teollisuuden ja kaupan yrityksille logistiikka on koko yrityksen läpäisevä toimintatapa, jolla hallitaan yritysten prosesseja.

Pitkäjänteinen liikennepoliittikka ja toimiva liikennejärjestelmä tukevat elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja kilpailukykyä sekä sitä kautta talouskasvua. Raskaan teollisuuden osuus bruttokansantuotteesta on Suomessa OECD-maiden korkeimpia. Teollisuuden rakenteen ja pitkien etäisyyksien vuoksi Suomessa, verrattuna keskeisiin kilpailijamaihin, kertyy paljon tonnikilometrejä suhteessa bruttokansantuotteeseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että elinkeinoelämän logistiset kustannukset on pysyttävä pitämään kilpailukykyisinä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihimme. Logistiikkakustannusten hallinnan ja logistisen osaamisen merkitys kilpailukykytekijänä on kasvussa, ja tämän johdosta on hallitusohjelmassa mainittu logistiikkastrategia luonteva ja tärkeä jatke liikennepoliittiselle selonteolle. Myös huippuosaamista, uutta teknologiaa, innovaatioita sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaa on kyettävä hyödyntämään. Kuljetusmarkkinoiden toimivuus ja avoin kilpailu ovat edellytyksiä kehittyvälle ja kilpailukykyiselle kuljetusjärjestelmälle.

Talouselämän kehittyminen tuo mukanaan jatkuvasti uusia logistisia vaatimuksia, kuten selonteossa todetut puunkuljetukset tai Pohjois-Suomen avautuvat kaivoshankkeet, jotka asettavat maamme keskeiset tavarankuljetusväylät koetukselle sekä välityskyvyn että painonkestävyyden osalta. Asiantuntijakuulemisessa on talouselämän taholta toivottu selkeämpää, yksityiskohtaisempaa ja tavoitehakisempaa tahtotilaa valtakunnan runkoverkosta. Siinä tulisi lausuntojen mukaan ottaa huomioon selonteossa esitetyt näkökohdat niin liikenteen välityskyvyn, liikenneturvallisuuden, ilmastomuutoksen kuin elinkeinoelämänkin kannalta. Valiokunta toteaa, että selonteolla on voimakas painotus keskeisten liikenneväylien kehittämisessä, joista muodostuu maamme runkoverkosto. Logistiikan kustannukset ovat muun muassa poltto-

ainekustannusten nousun takia jatkuvassa kasvussa, mikä korostaa entisestään logistisen täsmällisyyden ja varmuuden merkitystä tavaratoimituksissa. Valiokunnan mielestä elinkeinoelämän on voitava kaikissa tilanteissa luottaa väylästön toimivuuteen ja aikataulujen pitävyyteen suunnitellessaan omia investointejaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy talousvaliokunnan lausumaan, että sujuvat ja tehokkaat liikenneyhteydet vaikuttavat sekä yritysten sijoittumisiin maan eri alueille että niiden kilpailukykyiseen ja kannattavaan toimintaan. Valtiosa kotimaan tavarakuljetuksista on eri puolilla maata sijaitsevien teollisuuslaitosten ja kaupan kuljetuksia. Toimivilla ja tehokkailla liikennejärjestelmillä on siten oleellinen merkitys alueiden kilpailukykyyn ja hyvinvoinnin jakautumisen kannalta.

Euroopan unionin laajennuttua uusien EU-maiden liikenteenharjoittajat kilpailevat Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla. Kotimaisten kuljetusyritysten kilpailukykyyn on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota, muuten edessä on ulosliputus alhaisen kustannustason maihin. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä hallituksen on parannettava kuljetusyritysten kilpailukykyä tavoitteena elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentaminen koko maassa. Tämä koskee tavaraliikenteen lisäksi työmatka- ja matkailuliikennettä kotimaan sisällä ja yhteyksiä ulkomaille.

Kaakkois-Suomen pitkät rekkajonot ja niiden aiheuttamat liikenneturvallisuusongelmat ja muut haitat ovat sekä kuljetuselinkeinolle että erityisesti alueella asuville täysin kohtuuttomia. Ongelma on jatkunut jo pitkään, ja liikenneennusteiden mukaan se on huomattavasti pahenemassa. Ongelmia tulee pikaisesti vähentää rakentamalla rajanylityspaikkojen läheisyyteen odotuskaistoja, odotusalueita ja rekkaparkkeja.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikenneyhteyksiä Suomesta Venäjän suuntaan tulee kehittää sekä kauttakuljetusten että maamme oman viennin vaatimien tarpeiden mukaisiksi. Hallituksen tulee kaikin tavoin edistää kuljetusten sujuvuutta rajan yli Venäjälle. Valiokunta kiirehtii hallitukselta toimenpiteitä, joilla hy-

vässä yhteistyössä EU:n ja Venäjän viranomaisien kanssa saavutetaan sujuvat ja molempien osapuolien kannalta tasavertaiset rajanylityskäytännöt maamme itärajalla.

Laajan logistisen merkityksensä kannalta valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota Seinäjoki—Oulu-rataosuuden kehittämishankkeeseen ja pääkaupunkiseudulla Vuosaaren avautuvan sataman välittömällä vaikutusalueella olevan Kehä III:n parantamiseen. Valiokunnan saamien elinkeinoelämän lausuntojen perusteella molempien hankkeiden katsotaan olevan logistiikan toimivuuden kannalta ensiarvoisen tärkeitä. Näiden pääväylien ruuhkautuminen huonon kunnon ja välityskyvyn tai vuosikausiksi venyvien hitaiden korjaustöiden takia vaikuttaa merkittäväällä tavalla elinkeinoelämän välttämättömien kuljetusten sujuvuuteen, ihmisten arkkiliikkumiseen ja myös selvästi ympäristöön päästöjä lisäävästi. Valiokunta kehottaa hallitusta nopeuttamaan näiden hankkeiden toteuttamista, ja rakentamaan Seinäjoki—Oulu-rataosuuden pikaisesti ensin kaksiraiteiseksi ennen laajojaa, liikennettä haittaavia peruskorjauksia.

Meri- ja sisävesiliikenne

Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Merikuljetusten määrä on kasvanut jatkuvasti. Vuonna 2007 Suomen ja ulkomaiden väliset merikuljetukset olivat ennätysmäiset 102,6 miljoonaa tonnia. Vaikka merikuljetusten kokonaismäärä on kasvanut, Suomeen rekisteröidyillä aluksilla hoidettujen rahtikuljetusten osuus on jatkuvasti pienentynyt. Vuonna 2007 se oli 29 prosenttia (tuonnista 37,9 ja viennistä 17,5 prosenttia). Kehitystä on pidettävä huolestuttavana Suomen huoltovarmuuden kannalta. Liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksestä valmiuslaiksi (LiVL 9/2008 vp) painottanut huoltovarmuuden kannalta keskeisen alus-, lento- ja muun kuljetusalan riittävyyttä. Pelkästään Suomen lipun alla olevalla aluscalustolla ei maamme huoltovarmuutta kyetä poikkeusoloissa ylläpitämään. Riittävyyteen vaikuttaa myös se, kuinka

paljon Suomella on käytettävissä suomalaisia ulkomaille liputettuja aluksia tai pitkäaikaisin rah-taussopimuksin suomalaisten varustamoiden käytössä olevia ulkomaisia aluksia.

Suomen meriklusterissa, jonka muodostavat meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat, on noin 2 900 yritystä kunnalliset satamat mukaan lukien. Suoraan meriklusteriin liittyvä yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2006 noin 13,2 miljardia euroa, ja meriklusteriin liittyvät toiminnot työllistivät noin 43 000 henkilöä. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää, kuten talousvaliokuntakin lausunnossaan, tärkeänä, että hallitus toteuttaa linjauksensa suomalaisen merenkulun turvaamiseksi.

Selonteossa ei ole kiinnitetty kovin suurta huomiota sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksiin. Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan korostanut sisävesiliikennettä energiatehokkaana, taloudellisena ja ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona. Lausunnon mukaan sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen on panostettava nykyistä voimakkaammin ja muun ohella selvitettävä uusien kanavien toteuttamismahdollisuudet. Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisessa on niin ikään korostettu sisävesiliikenteen tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia. Valiokunta painottaa sisävesiväylien kehittämistä tulevaisuudessa varmistuvien elinkeinoelämän konkreettisten kuljetushankkeiden mukaisesti. Valiokunnan saaman käsityksen mukaan erityisesti puun- ja puupohjaisen biomassan kuljetukset voivat merkittävästi lisääntyä sisävesillä.

Logistiikka- ja liikennealan koulutus

Valiokunta kiinnittää huomiota logistiikan koulutustarpeisiin. Elinkeinoelämä tarvitsee koulutettuja logistiikka-alan ammattilaisia, jotka pystyvät suunnittelemaan ja toteuttamaan yrityksen materiaalivirtojen sekä niihin liittyvien tieto- ja pääomavirtojen sujuvuuden ja tehokkuuden. Logistiikka-alan koulutuksen saaneet toimivat laaja-alaisesti kaikissa varasto- ja kuljetusalan osaamista vaativissa yleistehävissä, kuten asia-

kaspalvelussa ja logistisissa tehtävissä elinkeinoelämän eri toimialoilla.

Selonteon mukaan Suomessa on noin 80 000—90 000 ammattimaista raskaan ajoneuvon kuljettajaa. Heistä suurin osa toimii kuorma-autojen kuljettajina ja runsaat 10 000 linja-autoliikenteessä. Työmarkkinoilta vuosittain poistuvien kuljettajien tilalle arvioidaan kuorma-autoliikenteessä tarvittavan vuosittain 3 000 uutta kuljettajaa ja linja-autoliikenteessä 700 kuljettajaa. Valiokunnan saaman tiedon mukaan kuljettajista on jo nykyisin pulaa. Muun muassa maa- ja metsätalousvaliokunta toteaa lausunnossaan, että puutavara-autojen kuljettajapula rajoittaa jo nyt puunhankintaa.

Kuljettajien perus- ja ammattitutkinnon suorittamisen vuosittain aloittavien määrä vastaa noin puolta vuotuisesta lisätarpeesta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy sivistysvaliokunnan ja työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan esittämään huoleen siitä, että työelämän tarvitsemat ammattikuljettajat ja muuhun logistiikka-alan koulutukseen tarvittavat voimavarat on turvattava. Sivistysvaliokunta on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota myös kuljettajakoulutuksen opettajatarpeeseen. Valiokunta pitää tärkeänä, että puolustusvoimat ja työvoimahallinto pyrkivät omalta osaltaan vastaamaan kuljettajien työvoimatarpeeseen lisäämällä alan koulutusta lähivuosina. Varasto- ja kuljetusalan koulutuksen lisäksi valiokunnan mielestä tulisi turvata myös logistiikka-alan tutkimuksen ja korkeamman opetuksen vaatimat voimavarat.

Maankäyttö ja kaavoitus

Ympäristövaliokunta on lausunnossaan todennut muun muassa, että yksi tärkeimmistä pitkän tähtäimen ilmastonmuutoksen hillinnän keinoista on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvät liikennesuorat. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen edistää erityisesti kaupunkiseuduilla liikennemäärien ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä ja painopisteen siirtymistä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy lausunnossa todettuun, että maankäy-

tön ja liikennejärjestelmän keskinäistä yhteyttä on vahvistettava voimakkaasti ja kehitettävä pitkäjänteisenä ja yhtenäisenä kokonaisuutena siten, että liikenneverkon mahdollisuudet tulevat täysimääräisesti hyödynnetyksi.

Valtion ja kuntien suunnittelu yhteistyötä tulee tehostaa erityisesti suurten kaupunkiseutujen uusien toimintojen kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta. Etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja kestävien joukkoliikennetarkaisujen aikaansaaminen ovat tavoitteita, joiden saavuttamiseksi valtion ja kuntien sekä kuntien keskinäistä yhteistyötä tulee lisätä. Huomiota tulisi kiinnittää myös autoilun päästöjen vähentämiseen liikenne- ja kaupunkisuunnittelun keinoin.

Henkilöautoliikenteen määrän kasvu johtuu paljolti yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksestä ja sen aiheuttamasta autoriippuvuuden kasvusta. Autoriippuvuuden vähentäminen on tärkeää paitsi ilmastonmuutoksen myös muiden liikenteen kielteisten vaikutusten torjumiseksi. Avainasemassa on liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyö. Joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävän yhdyskuntarakenteen toteuttaminen on liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteinen haaste.

Maassamme on kansainvälisestikin verrattuna poikkeuksellisen hajanainen yhdyskuntarakenne. Nykyinen harva rakenne mahdollistaa kuitenkin myös suunnitelmallisen yhdyskuntarakenteen eheyttämisen. Eheyttäminen vaatii tukeen vahvaa maapolitiikkaa ja seudullisen maankäytön tukemista Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) periaatteiden mukaisesti.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä voidaan onnistua vain, jos tavoite priorisoidaan sekä maankäytössä että liikenteen suunnittelussa. Liikenne- ja maankäyttöhankkeiden ajoituksen tulee tukea joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen käyttöön perustuvan yhdyskuntarakenteen syntyä. Eräiden arvioiden mukaan miljoona ihmistä kärsii maassamme liian suuresta melusta, ja maantieliikenne aiheuttaa tästä noin 80 %. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen merkitsee meluhaitoille altistuvien määrän li-

sääntymistä. Selonteossa tulee jatkossa huomioida myös meluntorjunta.

Ympäristövaliokunnan lausunnossa YmVL 11/2008 vp, joka koskee ympäristöministeriön selvitystä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta, todetaan, että erityisesti ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja siihen sopeutumisen haasteet edellyttävät nykyistä tehokkaampaa valtakunnallista alueidenkäytön ohjausta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy lausunnossa todettuun ja painottaa, että alueidenkäytön suunnittelussa ja ohjauksessa on löydettävä riittävät ohjauskeinot. Niiden avulla tulee varmistaa, että maankäytön suunnittelun, kaavoituksen ja liikennesuunnittelun kuntarajat ylittävällä yhteistyöllä saavutetaan keskeiset valtakunnalliset tavoitteet yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä. Valiokunnan mielestä tämä koskee erityisesti väkirikasta pääkaupunkiseutua, mutta myös muita suurempia kaupunkikeskustoja.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistaminen on loppusuoralla, ja keskeiset tarkistusehdotukset koskevat muun muassa yhdyskuntarakenteen eheyttämistä etenkin kaupunkiseuduilla, tulevien tavoitteiden täsmentämistä ja niiden velvoittavuuden lisäämistä. Tavoitteisiin on ehdotuksessa lisätty velvoite vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja lisäksi on parannettu joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Helsingin seudun osalta on yleistavoitteeksi määritelty seudun kehittäminen joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen, tukeutuvaksi yhdyskuntarakenteeltaan eheytyväksi metropolialueeksi. Alueidenkäytön suunnittelussa edellytetään, että rakentaminen tulee sijoittaa ensisijaisesti joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, palvelualueelle. Lisäksi edellytetään ehkäistävän olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista. Tavoitteisiin on myös lisätty velvoite laatia seudulle yhteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Vireillä olevan alueidenkäytön ohjauksen tehostamisen lisäksi mahdolliset toimet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja liikennetarpeiden vähentämiseksi liittyvät kuntien maankäytön suunnitteluun ja valtion investointien suuntaa-

miseen. Kuntien yhteistyön tehostaminen maankäytön ja kaavoituksen suunnittelussa on ensiarvoisen tärkeää myös muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Kuntien tulee edistää yhteisten yleiskaavojen ja kaupunkiseutua koskevien maakuntakaavojen laatimista. Liikennejärjestelmien suunnittelussa kuntien toimiva yhteistyö seudullisesti ja valtion kanssa on tärkeää. Täydennysrakentaminen edellyttää asemakaavojen uudistamista maankäytön tehokkuuden lisäämiseksi ja jo tehtyjen infrastruktuuri-investointien täysimääräiseksi hyödyntämiseksi. Edellä mainittuihin liittyen on valtion omalta osaltaan suunnattava investointeja yhdyskuntarakennetta eheyttäviin joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen hankkeisiin.

Liikenne ja ilmastopolitiikka

Liikenne tuottaa kaikista Suomen ilmastopäästöistä noin viidenneksen ja päästökaupasektorin ulkopuolisista päästöistä 40 %. Liikenteen päästöt ovat kasvaneet 1990-luvun alun laman jälkeen melko tasaisesti ja nopeasti, 16 % vuosina 1996—2006. EU:n energia- ja ilmastopaketin taakanjakoehdotuksen mukaan Suomen on päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla vähennettävä hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 16 prosenttia vuosina 2005—2020. Tämä perustuu päästövähennysten 20 %:n kokonaistavoitteeseen. Liikennealalle tavoite olisi erittäin haasteellinen: hiilidioksidipäästöjen määrä saisi vuonna 2020 olla enintään 10,9 miljoonaa tonnia. Nyt vuotuiset päästöt ovat noin 13 miljoonaa tonnia, ja niiden arvioidaan ilman uusia toimia kasvavan vuoteen 2020 mennessä 13,9 miljoonaan tonniin. Vähentämistarve on vuonna 2020 teknologian kehityksestä ja biopolttoaineiden osuudesta riippuen 2,5—3 miljoonaa tonnia. Mikäli EU:n päästövähennystavoite kuitenkin nousee 30 %:iin, tiukkenee Suomen osuus vastaavasti yli 20 %:iin.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikennesektorin on kyettävä laajaa keinovalikoimaa käyttäen saavuttamaan asetetut liikenteen päästövähennystavoitteet ja valmistautumaan myös näiden tavoitteiden tiukkenemiseen.

Tämän mukaisesti tulee liikennepoliittisessa selonteossa jatkossa kokonaisvaltaisemmin ja tarkemmin eritellä niitä lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteitä, joilla konkreettisesti aiotaan saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet.

Valiokunta toteaa, että suuri osa liikennejärjestelmän toimivuutta lisäävistä uudistusesityksistä edistäisi automaattisesti myös liikenteen päästöjen vähentämistä. Sujuva liikennöinti vähentää jo itsessään päästöjä. Tämän johdosta on ympäristöllisestikin järkevää parantaa liikenneväylien välityskykyä, poistaa liikenteellisiä pulonkauloja ja estää työmatkaliikenteen ruuhkautumista kaupunkiseuduilla. Selonteossa omakuttu painopiste raideliikenteen kehittämiseen on kannatettava. Toimivat logistiset ratkaisut, jotka lisäävät tavarankuljetuskaluston käyttöastetta, ovat liiketaloudellisesti järkeviä ja myös vähentävät turhaa tyhjänä ajoa ja siten päästöjä. Valiokunta painottaa tässä yhteydessä erityisesti liikenteen pääväylien toimivuutta.

Näiden keinojen lisäksi on liikennesektorilla toteutettava nimenomaan päästöjen vähentämiseen tähtääviä erityistoimenpiteitä. Edellä käsitelty, ympäristönäkökulman huomioon ottava yhdyskunta- ja liikennesuunnittelu vaikuttaa päästöihin pitkällä aikavälillä. Nopeampaa vaikuttavuutta on haettava ajoneuvoteknologian ja biopolttoaineiden kehittymisestä ja erityisesti niihin liittyvästä taloudellisesta ohjauksesta ja informaatio-ohjauksesta.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttava päätöksenteko on valtionhallinnossa hajautunut usean ministeriön kesken. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla ovat muun muassa liikenteen hallinta, uudet liikennehankkeet ja ajoneuvotekniikka sekä liikennettä koskeva lainsäädäntö verotusta lukuun ottamatta. Valtiovarainministeriö vastaa liikenteen veropolitiikasta, ympäristöministeriö liikennetarpeisiin vaikuttavasta alue- ja yhdyskuntarakenteesta ja työ- ja elinkeinoministeriö esimerkiksi biopolttoaineiden kehittämisestä. Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa näiden toimijoiden yhteistä näkemystä ja vastuuta tulevaisuuden konkreettisista ratkaisuista.

Ilmastonmuutoksen mittavan haasteen ohella liikennepolitiikan linjauksissa on jatkossa voitava käsitellä myös liikenteen haitallisia terveysvaikutuksia, kuten pienhiukkaspäästöjä, melua ja tärinää sekä liikennehankkeiden vaikutuksia luonnonvarojen kulutukseen. Laaja merellinen öljyonnettomuus erityisesti Suomenlahdella on esimerkki merkittävästä liikenteestä johtuvasta ympäristöriskistä, jollaisen ehkäisemiseen ja torjuntaan tulisi kiinnittää myös selonteissa jatkossa huomiota.

Teknologian kehittäminen ja autoilun verotus

Selonteosta puuttuu selkeä ekologisen autoilun kehittämisen näkökulma. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin autoverojärjestelmän muutoksen vaikutus henkilöautokantaan. Taustana muutokselle oli maamme länsieurooppalaisittain arvioituna vanhin ajoneuvokanta, jonka romutusikä oli selkeästi yli 18 vuotta. Vuoden 2008 kolmen ensimmäisen kuukauden aikana rekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on vähentynyt 7 % verrattuna vuoteen 2007. Ensirekisteröityjen autojen moottorikoko on myös pienentynyt sekä bensiinikäyttöisten että dieselajoneuvojen kohdalla. Dieselautojen osuus ensirekisteröinneissä on noussut vuoden 2008 maaliskuussa 51,9 %:iin.

Valiokunta pitää näitä muutoksia hyvänä alkuna ajoneuvokannan kokonaismuutokselle ympäristöystävällisemmän teknologian suuntaan. Ne osoittavat, että verojärjestelmän muutoksilla voidaan konkreettisesti vaikuttaa tavoitteellisella tavalla ajoneuvojen hankintaa koskeviin päätöksiin. Valiokunta pitää tärkeänä EU:n laajuisia kannustimia, joilla edistetään pakokaasujen hiukkassuodatinten entistä laajempaa käyttöönottoa.

Valiokunnan mielestä autoverotuksen kehittämisen tavoitteet ja suuntaviivat tulisi julkistaa useampivuotuisena ohjelmana, jonka eräänä keskeisenä tavoitteena olisi maamme vanhan ajoneuvokannan mahdollisimman pikainen uusiminen ympäristönäkökohdat huomioon ottaen. Verouudistuksen tulee koskea sekä auton hankintaan kohdistuvaa autoveroa että auton käytöstä

perittävää vuotuista ajoneuvoveroa. Dieselautoilta perittävän erillisen käyttövoimaveron poistamisen vaikutusta tulee selvittää, samoin kuin kaasu-, hybridi- ja sähköautojen verokohtelua. Myös polttoaineverotuksen porrastusta päästöjen mukaan tulee selvittää.

Valiokunta korostaa sähköautojen käyttöönottoon liittyviä mahdollisuuksia. Sähköauto on hyvä ratkaisu esimerkiksi kaupunkiympäristössä, jossa päästövähennyksillä on selkeä vaikutus paikalliseen ilmanlaatuun. Myös bio- ja maakaasun käyttömahdollisuuksia liikenteessä tulee kansainvälisten esimerkkien mukaisesti edistää.

Valiokunta on lausunnossaan uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä koskeneesta ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (LiVL 7/2008 vp — U 7/2008 vp) todennut, että kestävä kehityksen kriteerejä määriteltäessä on pyrittävä mahdollisimman selkeään ja helposti todennettavaan kokonaisuuteen. Kriteerejä määriteltäessä tulee ottaa huomioon biopolttoaineiden kokonaisympäristövaikutus ja myös niiden valmistamiseen liittyvät sosiaaliset ja taloudelliset ulottuvuudet. Niiden tulee kannustaa tuotekehitykseen ja investointeihin Suomessa ja muualla EU:ssa ja asettaa kriteeristön täyttävät polttoaineet kilpailullisesti yhtäläiseen asemaan. Erityisen tärkeätä on edistää kokonaisympäristöystävällisten, toisen sukupolven biopolttoaineiden kehittämistä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa myös vanhojen käytöstä poistuvien ajoneuvojen romuttamista asiaan kuuluvalla tavalla.

Informaatio-ohjaus

Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa kokonaisvaltaista ihmisten liikkumisen ohjausta ja valistusta. Kansalaisille tulee antaa puolueetonta ja laadukasta informaatiota ilmastoystävällisen liikkumisen merkityksestä ja siihen liittyvistä vaihtoehtoista ja valinnan mahdollisuuksista. Esimerkiksi taloudellisen ajotavan opettaminen voi vähentää autoilijan polttoaineenkulutusta noin kymmenellä prosentilla aiemmasta. Erityisesti tulee korostaa eri toimintavaihtoehtojen ta-

loudellisten vaikutusten selkeää tutkimista sekä kattavaa ja pitkäkestoista tiedottamista.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia. Joukkoliikenteen markkinaosuus on vuosi vuodelta kasvanut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Linja-autoliikenteen henkilökilometrit ovat vuoden 1990 jälkeen vähentyneet noin 10 prosenttia. Juna- ja lentoliikenne ovat hieman parantaneet asemiaan. Henkilöliikenteen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä.

Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttavat monet tekijät, kuten yhdyskuntarakenne, ihmisten arvostukset ja mieltymykset, vaihtoehtoisten kulkutapojen kustannukset, julkisen liikenteen tuet sekä liikenteen verot ja maksut. Tiivis yhdyskuntarakenne suosii julkista liikennettä, hajanainen rakenne sen sijaan henkilöautoilua.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy selon- teon tilanearvioon (s. 23) joukkoliikenteen kehittämistarpeista. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä, ja jos riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on turvattava palveluostoin. Valiokunta painottaa tässä yhteydessä, kuten jo edellä, että maankäyttöä on kehitettävä joukkoliikennettä tukeväksi. Kaupunkiseuduilla asukkaiden elämä ja liikkuminen ylittävät kuntarajat, ja joukkoliikenne tulee järjestää tämän mukaisesti. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla julkisen liikenteen palvelut on suunniteltava laajempina kokonaisuuksina. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa älykkään liikenteen tieto- ja viestintätekniikan keinoin. Valiokunta painottaa myös, että kaupunkien sisäinen ja seudullinen liikenne, kuntien sisäinen ja kuntakeskusten välinen liikenne sekä pikavuorot muodostavat toimivan valtakunnallisen bussiliikenneverkoston, jonka toimintakyvystä on kokonaisuudessaan huolehdittava.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa matkan hinnan, liikennepalvelujen tarjonnan ja liikenteen sujuvuuden merkitystä matkustajan päivittäisissä liikennemuotojen valinnoissa. Tähän voidaan vaikuttaa nostamalla joukkoliikennetukea ja siten vaikuttamalla suoraan matkustamisen hintaan. Valiokunta kannattaa suurten kaupunkien joukkoliikennetuen aikaistamista vuodelle 2009, mutta toteaa, että joukkoliikenteelle kehysseleonteossa varatut määrärahat ovat tarpeeseen nähden riittämättömät.

Autokannan kasvua ja yhä lisääntyvää ruuhkautumista erityisesti pääkaupunkiseudulla ja suurissa kaupungeissa voidaan estää parantamalla julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen toimivuutta esimerkiksi panostamalla raideliikenteeseen sekä kehittämällä bussikaistoja ja kevyen liikenteen väyliä. Joukkoliikenteen yhtenäisellä lippukäytännöllä ja joustavalla hinnoittelulla (opiskelijaliput, perheliput, yksittäislippujen hinnoittelu) voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta myös muiden kuin päivittäisliikkujien parissa. Erityisen tärkeää on tarjota lippu- ja vaihtomahdollisuuksia eri liikennevälineiden käyttäjille, jotka eivät voi liikennetarpeensa puolesta kokonaan luopua henkilöauton käytöstä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että työsuhdematkalipun houkuttelevuutta tulee se- lonteossa esitetyin tavoin lisätä. Samalla on tarkasteltava autoedun käyttöä ja merkitystä myös ympäristön kannalta. Autoetua käyttää lähes 80 000 henkilöä, ja edun määrä oli vuonna 2006 noin 468 miljoonaa euroa. Viime vuonna työsuhdematkalippua käytti lähes 32 000 työntekijää. Työsuhdematkalipun käytön edistämiseen liittyy muun muassa verotusta koskevia selvitettäviä kysymyksiä. Työsuhdematkalipulla voidaan kuitenkin melko nopeassa tahdissa yrittää vaikuttaa suureen määrään päivittäisiä työmatkaliikkujia.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää myös huomiota joukkoliikenteen, erityisesti linja-autoliikenteen, kannattavuuden heikentymiseen muun muassa kasvavien polttoainekustannusten takia. Osana joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä on selvitettävä valtion

mahdollisuuksia parantaa joukkoliikenteen yleistä kannattavuutta. Esimerkiksi joukkoliikenteen polttoaineiden verotason alentamista sekä matkalippujen hinnassa olevan 8 prosentin arvonlisäveron alentamista tai poistamista tulee selvittää.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa joukkoliikenteen laatutason nostamista eli vuorojen tiheyttä, aikataulujen luotettavuutta sekä matkan sujuvuutta ja liikennevälineiden ja asemien mukavuutta ja turvallisuutta. Aikataulujen luotettavuus koskee erityisesti raideliikennettä, jossa kuljetettavien määrä yksikköä kohden on suuri ja yhden junan myöhästymisen kertautuu koko liikennevirtaan vaikuttavasti. Joukkoliikenteen käytön mahdollista kasvua on kyettävä ennakoimaan henkilökunnan ja kaluston riittävydellä myös työmatkaliikenteestä johtuvina ruuhka-aikoina.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää erityistä huomiota haja-asutusalueiden väestön liikkumismahdollisuuksiin. Väestön ikääntyessä ja työikäisen väestönosan muuttaessa työn perässä suurempiin kuntakeskuksiin ja kaupunkeihin haja-asutusalueiden vanhempi väestö jää auttamatta vaille tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita. Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan todennut, että nykyinen käytäntö, jossa linjaliikennettä täydennetään lääninhallitusten ostamalla liikenteellä, kuntien ostoliikenteellä ja lähinnä koulukuljetuksissa vielä tilausliikenteellä, on aiheuttanut sen, että joukkoliikenne on huonosti yhteen sovitettua. Työ- ja tasa-arvovaliokunta on omassa lausunnossaan todennut, että vain ostoliikenteen varassa olevia talouksia on eniten Itä-Suomessa, jossa 10 % autottomista kotitalouksista on pelkäänsä ostoliikenteen varassa.

Valtio turvaa ostoilla lentoliikennettä yhteysväleillä, joille ei synny lipputulolla rahoitettavaa joukkoliikennetarjontaa. Edellytyksenä on, että matka-aika Helsingistä nopeaa junaliikennettä käyttäen ylittää kolme tuntia. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa lentoliikenteen merkitystä osana valtakunnallista liikenne-

järjestelmää. Kattavat ja toimivat kansainväliset lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä vieniin panostaville yrityksille ja matkailuelinkeinolle ja edesauttavat alueiden tasavertaista kehittymistä.

Liikenneturvallisuus

Fyysinen ympäristö

Yleistä. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy selonteossa esitettyihin tavoitteisiin liikenneturvallisuuden parantamisesta. Suomessa on tällä vuosikymmenellä kuollut liikenteessä vuosittain 350–400 ihmistä. Liikennepoliittisessa selonteossa asetetun tavoitteen mukaan Suomessa kuolee enintään 250 ihmistä vuonna 2010 ja vuoteen 2025 mennessä päästään alle 100 vuotiseen liikennekuolemaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä asetetut tavoitteet ovat perusteltuja. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan ole painotettu selonteossa riittävästi, eikä esimerkiksi eri toimenpiteiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen ole selkeästi arvioitu. Liikennetapaturmat ovat merkittävä kansanterveysongelma, ja ne edustavat huomattavaa osaa ehkäistävissä olevista kuolemantapauksista. Lisäksi valiokunta on kiinnittänyt huomioita siihen, että esitettyjen tavoitteiden toteuttamiseen tarvittavia toimenpiteitä ei selonteossa ole tarkemmin konkretisoitu. Valiokunta toteaa, että riittävät resurssit tavoitteiden toteuttamiseksi on turvattava.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikenneturvallisuus tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa kaikissa vaiheissa. Aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan tarpeet liikenneverkolle ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Mitä aikaisemmassa vaiheessa kaavoitusta liikenneturvallisuusnäkökohdat otetaan huomioon, sitä parempaan lopputulokseen voidaan päästä.

Valiokunta korostaa, että liikenneturvallisuuden parantamiseen suunnattu rahoitus on monella tavalla taloudellisesti kannattavaa, sillä liikenneonnettomuuksista aiheutuu paitsi inhimillistä kärsimystä myös huomattavia taloudellisia

kustannuksia niin yksittäisille henkilöille, valtiolle, kunnille, työnantajille kuin myös vakuutusyhtiöille.

Tieliikenne. Valiokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan käsitykseen siitä, että liikenneturvallisuutta voidaan parantaa lisäämällä perusväylänpidon rahoitusta. Pitkään jatkuneesta alhaisesta rahoitustasosta johtuen väyläverkkoa ei ole kaikin osin voitu pitää riittävän hyvässä kunnossa, ja sillä on kielteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Perustienpidon rahoituksen merkittävä nosto on välttämätön, jotta liikenneturvallisuuden parantamiseksi välttämättömiä hankkeita voidaan toteuttaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikenneympäristön parantamistoimista kiireisimpiä ovat vilkkaimpien pääteiden varustaminen keskikaiteilla ja ohituskaistoilla, rakenteelliset liikenteen rauhoittamiseen tähtäävät toimet taajamissa sekä kevyen liikenteen väylien rakentaminen. Kohtaamisonnettomuudet ovat pääteiden vakavin turvallisuusongelma. Valiokunta pitää hyvänä teemarahoituksen kohdentamista vaalikaudella muun muassa pääteiden turvallisuuden parantamiseen eli niin sanottuun keski-kaideohjelmaan, mutta siten toteutettuna, että vajjerikaiteita ei käytetä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää huomiota myös tienpidon kilpailuttamisen vaikutukseen liikenneturvallisuuteen. Markkinoiden toimiminen edellyttää, että tilaaja osaa tilata haluamansa palvelut sen laatusina kuin tosiasiassa tarvitsee. Valitun palveluntuottajan laaduntuotto-kykyä ja tuottamaa loppulaatua on valvottava sen varmistamiseksi, että tilaaja saa mitä tilaa. Kunnossapidon puolella erityisesti talvihoidon laatu ja hoidon toteutustapa ovat liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa Kaakkois-Suomen liikenneverkon itäliikenteestä johtuvan suuren kuormituksen vaikutusta liikenneturvallisuudelle ja pitää erittäin tärkeänä, että E18 Helsinki—Vaalimaa -hankkeen lisäksi myös muut Venäjän liikenteen kuormittamat tieosuudet saatetaan kapasiteetiltaan ja turvallisuudeltaan riittäviksi. Raskaan kauttakulkuliiken-

teen kasvuennusteiden valossa tilanne on hälyttävä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuna nykyistä pienempää hirvikantaa. Hirvieläinonnettomuuksien torjunnassa tehokkain keino on hirvikannan koon sääntely.

Merenkulku. Valiokunnan mielestä selonteossa ei ole riittävästi huomioitu merenkulun turvallisuutta. Valiokunta korostaa, että Suomenlahden ja Itämeren viime vuosina voimakkaasti kasvanut tavaraj- ja matkustajajalusliikenne on kasvatanut onnettomuusriskiä huomattavasti. Erityisesti öljykuljetukset lisäävät vakavaa ympäristöonnettomuusriskiä entisestään.

Suomen vesiväylillä on lukuisia kohteita, jotka eivät palvelutasoltaan eivätkä turvallisuudeltaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia. Näitä ovat muun muassa madaltuneet väylät, vanhentuneet turvalaitteet ja rakenteeltaan puutteelliset kanavat. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että merenkulun palvelu- ja turvallisuustasoon liittyvien hankkeiden toteutuminen turvataan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy sivistysvaliokunnan käsitykseen, että selonteossa olisi tullut käsitellä myös meriturvallisuuden ja kauppalaivastomme kilpailukyvyyn kannalta välttämätöntä merenkulkualan koulutusta ja sen turvaamista. Suomen rannikko on vaikeakulkuisen ja vaarallisen, ja liikennemäärien kasvu sekä jääolosuhteet edellyttävät merenkulkijoilta korkeaa ammattitaitoa. Meriturvallisuuden ylläpito edellyttää, että muun muassa luotsaus-toimintaan, meriliikenteen tarkastukseen, katsastustoimintaan ja alusliikennepalveluihin saadaan merenkulkualan koulutuksen saaneita työntekijöitä. Merenkulkualalla on pulaa etenkin konemestareista, mutta myös osaavasta miehistöstä, kuten korjaajista ja laivasähköasentajista.

Raide- ja lentoliikenne. Liikenne- ja viestintävaliokunnan saamien tietojen mukaan tieliikenteen tasoristeyksien aiheuttamat uhat ovat merkittävimpiä uhkia rautatieliikenteen turvallisuudelle. Valiokunta pitää tärkeänä, että tasoris-

teyksien poistaminen turvataan riittävällä rahoituksella. Rautatieliikenteen turvallisuusriskinä valiokunta näkee myös sen, että Suomen rautatieturvallisuuden tasoa pidetään itsestäänselvyytenä, eikä siksi panosteta jatkuvaan turvallisuustyöhön. Rautatiejärjestelmän turvallisuustason merkittävä parantaminen edellyttää huomattavia investointeja ratainfraan ja rautatieliikenteen turvatekniikkaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että lentoturvallisuutta ei ole käsitelty selonteossa lainkaan. Lentoturvallisuuspolitiikka ei ole enää täysin kansallisissa käsissä, vaan säädöstoimivalta on siirretty ja sitä ollaan edelleen siirtämässä yhteisölle. Komissio ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA, jotka valvovat kansallista täytäntöönpanoa, edellyttävät riittäviä henkilöstöresursseja kansalliselta viranomaiselta.

Muut liikenneturvallisuustekijät

Perusväylien turvallisuuden lisäksi liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä selonteossa mainittuja muita turvallisuustyön kohteita, kuten rattijuopumus, ylinopeudet, turvalaitteiden käyttö, sääntöjen noudattaminen ja suojaamattoman liikenteen turvallisuus.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä rattijuopumuksen vähentämiseen esitetyt toimenpiteet ovat oikeita. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennevalvonta on tehokasta ja että rattijuopumuksen kiinnijäämisriskiä tulee voida korottaa. Erityisesti nuorten kuljettajien rattijuopumukseen tulisi voida puuttua heti ensimmäisellä kerralla tarjoamalla tietoja ja toimenpiteitä alkoholiongelman selvittämiseksi. Valiokunta pitää tärkeänä, että alkolukon käytön laajentamista selvitetään. Pyrkimyksenä tulee olla alkolukon saaminen vakiovarusteeksi autoihin mahdollisimman nopealla aikataululla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä selonteossa esitettyä liikenteen valvonnan tehostamista. Liikennevalvontaa voidaan tehostaa automaattista liikennevalvontaa lisäämällä. Selonteossa ei ole esitetty konkreettisia toimenpiteitä uuden teknologian hyödyntämiseksi. Valiokunnan mielestä uuden teknologian tarjoamia

mahdollisuuksia liikenteen valvonnan tehostamiseksi tulisi selvittää ja kokeilla. Riittävät resurssit myös näkyvään poliisivalvontaan tulee varmistaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä auton turvalaitteiden käyttöä tulee edistää etenkin taajamissa, autojen takapenkillä ja erityisesti ammattiliikenteen henkilökuljetuksissa. Ajo-neuvoihin tulevia uusia teknisiä laitteita tulee suosia edellyttäen, että ne tukevat kuljettajan turvallista ajamista ja että tutkimuksissa on todettu niiden turvallisuusvaikutukset.

Selonteon tavoitteita koskevissa linjauksissa todetaan, että ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa vahvistetaan uudet vaatimukset mopon kuljettamiselle. Mopoilun voimakas kasvu 2000-luvulla on osaltaan aiheuttanut sen, että liikenteen riskikuljettajien profiili on muuttunut entistä nuoremmaksi. Mopojen määrä on lisääntynyt nopeasti, ja mopo-onnettomuuksien määrä on lisääntynyt samassa tahdissa. Mopon ja kevyen nelipyörän (mopoaution) ajo-oikeuden saaminen pelkästään hyväksytysti suoritettulla teoriakokeella ei ole taannut nuorten mopoilijoiden turvallisuutta ja liikenneosaamista. Erityisesti risteysajo-onnettomuuksien voimakas kasvu kertoo mopoilijoiden puutteellisista valmiuksista nykyliikenteeseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tarpeellisena, että liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee nopeasti tarvittavat mopokorttia koskevat muutokset. Valiokunta kantaa myös huolta mopautojen ja mönkijöiden aiheuttamista liikenneturvallisuusriskeistä ja katsoo, että tulisi selvittää, millä toimenpiteillä liikenneturvallisuutta niiden osalta voidaan parantaa.

Sivistysvaliokunta korostaa lausunnossaan, että vakavien liikenneonnettomuuksien taustalta löytyy usein inhimillinen virhe. Yhä useammin löytyy syy-yhteyksiä vuorovaikutustaitojen puutteellisuuden, riskien väheksymisen ja tunnistamattomuuden sekä oman tilan hallintataitojen puutteellisuuden välillä. On perusteltua olettaa, että ajo-opetuksen määrällisellä lisäyksellä ja opetuksen painopisteen muutoksella olisi positiivista vaikutusta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy sivistysvaliokunnan näkemyk-

seen, että kuljettajakoulutuksen kehittämiseen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota.

Kansalaisryhmien liikenneturvallisuus ja liikennekasvatus

Liikennepoliittisen selonteon mukaan hyvä liikenneinfrastruktuuri ja liikennejärjestelmän toimivuus ovat tärkeitä väestön arkielämän kannalta. Lähes kaikki kansalaiset tekevät päivittäin useita työ-, koulu-, asiointi- tai vapaa-ajan matkoja. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikenneturvallisuutta parannettaessa tulee huomioida kansalaisryhmien mahdollisuus yhdenvertaiseen liikkumiseen eri kulkumuodoissa. Jokaisella tulisi olla mahdollisuus turvalliseen liikkumiseen riippumatta taloudellisista, fyysisistä tai henkisistä ominaisuuksistaan tai asuinpaikastaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää selonteon linjausta lasten liikkumisen ja koulumatkojen turvallisuuden varmistamisesta erittäin tärkeänä. Kouluikäisiä lapsia tulee säännöllisesti opastaa käyttämään joukkoliikennettä ja liikkumaan turvallisesti jalan ja pyörällä. Vanhempia tulee valistaa lasten turvalliseen kuljettamiseen autossa ja koulu- ja päivähoitokuljetusten turvallisuudesta tulee huolehtia. Valiokunta yhtyy sivistysvaliokunnan näkemykseen siitä, että kevyen liikenteen turvallisuus on ensisijaisen tärkeä juuri koululaisille. Selonteossa ei ole esitetty konkreettisia toimenpiteitä noin 400 000 lapsen ja nuoren päivittäisen turvallisuuden edistämiseen liikenteessä. Valiokunta korostaa, että liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien päätösten vaikutukset tulee arvioida erityisesti lasten ja kouluteiden liikenneturvallisuuden kehittymisen kannalta.

Sivistysvaliokunta korostaa lausunnossaan myös iäkkäiden kuljettajien määrän lisääntymisen vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja edellyttää, että liikennelääketieteen opetusta ja täydennyskoulutusta lisätään, jotta terveydentilan vaikutukset ajokykyyn osattaisiin arvioida terveydenhuollossa nykyistä paremmin.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikennejärjestelmä koostuu liikennevälineiden ja infrastruktuurin lisäksi myös liikenteessä ole-

vista ihmisistä, minkä vuoksi valiokunta pitää erittäin tärkeänä elinikäisen ja eri kansalaisryhmät saavuttavan liikennekasvatuksen toteuttamista. Valiokunnan mielestä on erittäin tärkeää, että turvallisuusnäkökulma liikenneasioihin pidetään jatkuvasti kampanjoilla esillä ja ihmisten mielissä. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy selonteossa ja myös sivistysvaliokunnan lausunnossa esitettyyn käsitykseen, että liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää aktiivista poikkihallinnollista yhteistyötä muun muassa opetus- ja sosiaalitoimen sekä poliisin kesken.

Kevyen liikenteen turvallisuus

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa kevyen liikenteen rooli on jäänyt suhteellisen vähäiseksi. Valiokunta pitää tärkeänä, että kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan, sillä noin kolmannes päivittäisistä matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen. Koko maan noin 78 000 kilometrin mittaisesta maantieverkosta vajaan 5 000 kilometriä on varustettu kevyen liikenteen väylillä. Arvioiden mukaan uusien väylien tarpeita on suunnilleen yhtä paljon. Nykytahdilla kaikkien näiden väylätarpeiden rakentaminen veisi 50 vuotta, ja selonteon mukaisella perustienpidon rahoituksella Tiehallinnon mahdollisuudet rakentaa uusia kevyen liikenteen väyliä vähenevät entisestään.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää selonteossa todettua kevyen liikenteen turvallisuuden heikentymistä erittäin valitettavana kehityksenä. Valiokunta toteaa, että kevyen liikenteen väylien osalta tarpeet ovat huomattavia, mutta selonteossa esitetyt toimenpiteet ja resurssit kevyen liikenteen väylien rakentamiseksi ovat täysin riittämättömiä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy ympäristövaliokunnan lausuntoon siitä, että etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja kestävien joukkoliikennetarakaisten aikaansaaminen ovat tavoitteita, joissa valtion ja kuntien yhteistyötä voidaan lisätä. Maankäytöllä ja kaavoituksella sekä liikennetarpeiden ennakoinnilla voidaan ratkaisevasti parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Liikennealan työturvallisuus ja työsuojelu

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää erityistä huomiota liikenteen työturvallisuuteen alan poikkeuksellisten työolojen ja terveysriskien vuoksi. Työolosuhteet ammatiliikenteessä ovat erityisen haasteellisia, työajat ovat pitkiä ja epäsäännöllisiä, keli- ja valaistusolosuhteet vaihtelevat ja kuljettaja työskentelee useimmiten yksin. Kuljetusalan työtapaturmataajuus on ollut kolmanneksi suurin kaikista Suomen päätoimialoista, ja vakavimmat vammautumiset ja kuolemat tapahtuvat liikenteessä. Pienyrittäjävaltaisuudesta johtuen maantieliikenteen ammattikuljettajat ovat harvoin työterveyshuollon säännöllisten terveystarkastusten piirissä. Maantieliikenteessä ei myöskään ole raide-, ilmailu- ja meriliikenteen tavoin organisoitu systemaattisia terveystarkastuksia liikenneturvallisuuden ja ajoterveyden arvioimiseksi. On mahdollista, ettei tieliikenteen ammattikuljettaja käy terveystarkastuksessa kortin saamisen jälkeen kuin vasta korttia uusiessaan 45- tai 50-vuotiaana.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää erittäin tärkeänä liikennealan ja erityisesti maantieliikenteen pienyrittäjille ja yrittäjäkuljettajille suunnatun työterveyshuollon kehittämistä. Maantieliikenteen kuljettajien työterveyshuollon kattavuus tulisi saada muiden turvallisuusriskiammattien tasolle. Valiokunta korostaa, että hyvinvoiva, terve ja virkeä kuljettaja mahdollistaa turvallisen, tehokkaan, toimivan ja tuottavan kuljetuksen. Sillä on vaikutusta myös alalla olevaan työvoimapulaan: hyvin toimiva työterveyshuolto lisää työssä viihtymistä ja parantaa alan houkuttelevuutta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan huoleen raskaan liikenteen työsuojelun voimavarojen turvaamisesta. Raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa suorittavat työsuojelutarkastajien lisäksi poliisiviranomaiset. Työsuojeluviranomaiset ovat käytännössä nykyisin keskittyneet yrityksissä suoritettavaan valvontaan eivätkä ole mukana maanteillä tapahtuvassa valvonnassa. Tilastojen mukaan esimerkiksi ajo- ja piirturilevyjä tarkastettiin vuosina 2005 ja 2006 noin 1,4:ää prosenttia työpäivistä vastaava mää-

rä (n. 230 000/v). Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan saaman selvityksen mukaan työsuojeluvuoroston käytännön ongelmia ovat muun muassa yrittäjien tavoitettavuus, tarkastusten kohdentaminen, seuraamusjärjestelmän hitaus sekä riittämättömät mahdollisuudet puuttua määräyksiä toistuvasti rikkovien yritysten toimintaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kantaa huolta erityisesti sekä työsuojeluviranomaisten että poliisin henkilöstövoimavarojen ja resurssien riittävyydestä ja sen merkityksestä liikenneturvallisuuden ja työsuojelun kannalta. Samalla on huolehdittava siitä, että valvonta kohdentuu tarkoituksenmukaisesti ja siten, ettei yritystoiminnan edellytyksiä ja alan houkuttelevuutta työpaikkana heikennetä. Valiokunta toteaa, että raskaan liikenteen toimivia ja turvallisia taukopaikkoja ei ole rakennettu tarvetta vastaavasti. Nämä taukopaikat toimivat myös raskaan liikenteen valvonnan toteuttamiseen tarvittavina alueina.

Liikenneverkon kehittämis- ja kunnossapito-ohjelma

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausumaan, että nyt laadittu selonteko on merkittävä askel kohti pitkäjänteisempää ja aiempaa suunnitelmallisempaa investointipolitiikkaa. Se lisää liikennepolitiikan avoimuutta ja tuo paitsi pitkäjänteisyyttä myös varmuutta yhteiskunnan perusinfrastruktuurin suunnitteluun ja rakentamiseen. Pitkäjänteinen päätöksenteko tuo selviä säästöjä rakentamiseen ja tehostaa resurssien tasaista käyttöä. Julkisten varojen käytön kannalta on tärkeää, että väylä-hankkeiden suunnitteluresurssit voidaan kohdentaa nimenomaan niihin hankkeisiin, jotka varmuudella käynnistetään lähitulevaisuudessa. Pidemmän aikavälin investointisuunnitelma antaa paremmat mahdollisuudet myös uusien rahoitusmallien hallittuun käyttöön.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy tulevaisuusvaliokunnan esittämään huoleen siitä, että laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia ei oteta hankesuunnittelussa riittävästi huomioon, koska niitä ei pystytäkään yksiselitteisesti laskennal-

la osoittamaan. Monissa tapauksissa hyöty-kustannussuhde kuvaa rakennettavan väylän tai radan liikennevolyymejä, tärkeyttä ja hyötyjä suhteessa sen kustannuksiin. Kuitenkin tulevaisuudessa etenkin ilmastönäkökohdat on otettava enemmän huomioon hankkeita arvotettaessa. Myös alueelliset näkökohdat voivat puoltaa monia liikennehankkeita, sillä parannetut liikenneväylät tuovat mukanaan muita investointeja ja väestöä. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiirehtii liikenneinvestointien kannattavuuslaskelmissa käytettävän laskentamallin uudistamista muun muassa siten, että ilmastomuutosvaikutus sisällytetään arviointeihin.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa liikenne- ja viestintäministeriön parhaillaan selvittävän Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen tehtävien ja toimintojen kokoamista yhtenäiseen väylävirastoon. Esimerkiksi tällä tavalla voidaan vaihtoehtoiset liikennemuodot saattaa tasavertaiseen tarkasteluun suurten väylähankeiden alkuvaiheessa.

Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan korostanut, että selonteossa asetettujen tavoitteiden sekä tehtyjen linjausten toteutumista on seurattava tiiviisti. Eduskunnan päätöksenteon painopisteen tulisi olla etenkin pitkän aikavälin liikennepoliittisen ohjelman päättämisessä sekä niissä ajankohtaisissa kysymyksissä, jotka edellyttävät poliittista kannanottoa.

Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan esittänyt selonteon johdosta hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä aiempaa pitkäjänteisemmin ja yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina. Rakentamisen volyymin tulee olla tasainen myös hallituskausien taitteessa.

Kunnossapito-ohjelma

Perusväylänpito. Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään merkittävästi alempi kuin mitä esimerkiksi väylävirastot ovat perustellusti esittäneet. Tämä koskee yhtälailla tieverkkoa, rataverkkoa, meri- ja sisävesiväyliä ja liikenteen telematiikkaa. Tilanne on huolestutta-

va, koska rahoitusvajeen pitkään jatkuessa on uhkana, että ajaudutaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin. Rahoituksen reaaliarvo on 1990-luvun alun jälkeen vähentynyt tuntuvasti, kun taas liikennesuoritteet ovat samanaikaisesti kasvaneet voimakkaasti. Esimerkiksi perustienpidon määrärahojen ostovoima on pudonnut vuodesta 1992 lukien noin puoleen, samalla kun liikenteen määrä on lisääntynyt noin neljänneksellä.

Pitkään jatkuneesta alhaisesta rahoitustasosta johtuen väyläverkkoa ei ole kaikin osin voitu pitää riittävän hyvässä kunnossa. Selonteon mukaan esimerkiksi pääteistä noin 1 500 kilometriä on korjauksen tarpeessa, ja huonokuntoisia siltoja on noin 14 000 kappaletta. Rataverkon huonokuntoisuuden vuoksi liikennerajoituksia on asetettu noin 600 kilometrille; vuoteen 2012 mennessä rajoitusten määrä uhkaa nousta jo yli 700 kilometriin. Myös eräät vesiväylät ovat mataloituneet alkuperäisestä väyläsyvyydestä, ja osa meriväyliä turvalaitteista on vanhentunut.

Kehyspäätöksen mukaan perusväylänpidon ja yksityisteiden rahoitus nousee vaalikauden aikana 165 miljoonaa euroa, joka kohdennetaan erityisesti puuhuollon turvaamiseen. Tällä lisärahoituksella saadaan aikaan parannus mm. sora-tieverkon ja siltojen kuntoon. Puunkuljetusreittien parantamisesta hyötty luonnollisesti myös kaikki muu näitä reittejä käyttävä liikenne, ennen muuta raskaan liikenteen toimintaedellytykset paranevat. Muun väyläverkon rahoitus kuitenkin vähenee, koska koko lisärahoitus sekä myös osa jo kehysissä olevasta rahoituksesta kohdennetaan alempiasteiseen soratiestöön ja vähäliikenteisiin ratoihin. Esimerkiksi tienpidon määrärahoista kohdennetaan 45 miljoonaa euroa puuhuoltoon, mikä merkitsee muun muassa alueellisten investointien vähenemistä ja siltojen ja päällysteiden kunnostuksen hidastumista. Rataverkon korvausinvestointeihin on viime vuosina käytetty noin 160 miljoonaa euroa vuodessa, mutta kehyskaudella muuhun kuin vähäliikenteisiin ratoihin ja puuhuollon investointeihin jää vuositasolla noin 125 miljoonaa euroa.

Perusväylänpidon rahoitus on kehyspäättöksen mukaisten lisäystenkin jälkeen riittämätön myös siitä syystä, että määrärahoissa ei oteta huomioon kustannustason nousua. Kustannusten nousu on ollut viime vuosina keskimäärin 4—5 prosenttia vuodessa, mikä on merkinnyt esimerkiksi tienpidossa noin 25—30 miljoonan euron vuosittaisia lisäkustannuksia. Vaikka väylänpidon tehokkuus ja tuottavuus ovat parantuneet, kustannusten nousu johtaa väistämättä palvelutason alenemiseen.

Tilannetta heikentää lisäksi se, että 1960- ja 1970-luvuilla rakennetun tai peruskorjatun väylästä käytöikä on kulumassa umpeen, mistä johtuen peruskorjaustarve on näinä vuosina suurimmillaan. Myös ilmastonmuutoksen aiheuttamat keliolosuhteet tuovat yhä enemmän haasteita kunnossapidolle, sillä lisääntyvät tulvat, sateet ja muut poikkeukselliset sääilmiöt vaurioittavat usein myös tie- ja rataverkon rakenteita. Lisäksi tie-, rata- ja vesiväyläverkot teknistyvät jatkuvasti, jolloin esimerkiksi ratojen sähköistäminen ja kulunvalvonta sekä meriliikenteen ohjausjärjestelmät nostavat väylien ylläpidon kustannuksia.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että korjausvelan kuromiseksi umpeen väylien kunnossapidon määrärahaa tulisi lisätä vuositasolla 200 miljoonaa euroa nyt osoitetun 41 miljoonan euron sijasta. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausumaan, että kehyspäättöksen mukainen määrärahaso ei vielä poista rahoituksen jälkeenjääneisyyttä, vaan on ilmeistä, että perusväylänpidon rahoitusta joudutaan korottamaan lisätalousarvioiden yhteydessä. Lisäbudjettirahoitus ei voi kuitenkaan olla pysyvä ratkaisu, sillä se ei anna mahdollisuutta pitkäjänteiseen ja taloudelliseen suunnitteluun, mitä selontekomenettelyllä on nimenomaan tavoiteltu.

Tieverkosto. Suomen maantieverkon pituus on 78 200 kilometriä, ja sen arvo on noin 15 miljardia euroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että valtion suurin omaisuus erä rapistuu ja sen arvo jatkuvasti laskee, kun perustienpidon rahoitus vähentyy reaalisesti. Tiehallinto on korostanut,

että perusongelma perustienpidon rahoituksessa on edelleen kustannustason nousu, jota kehyspäättös ei ota riittävästi huomioon. Valiokunnan mielestä edellä todettu ostovoiman heikennys tulee vuosittain kompensoida, ja perustienpidon voimavaroja tämän lisäksi lisätä noin 100 miljoonan euron tasokorotuksella, jolla estettäisiin tiestön kunnan heikkeneminen ja kurottaisiin kiinni rakenteellista korjausvelkaa.

Tilannetta vaikeuttaa perustienpidon kehiksestä puuhuollon turvaamiseen siirrettävä 45 miljoonaa euroa, joka vähentää alueellisia investointeja ja päällystystöitä ja myöhentää aloittamattomia teemahankkeita. Kun päällysteiden ylläpidossa priorisoidaan päätteitä, uhkaa kunnan heikkeneminen etupäässä päällystettyä seutu- ja yhdystieverkkoa sekä siltoja. Ns. vanhoista teemahankkeista on toteuttamatta vielä hankkeita vajaan 70 miljoonan euron arvosta.

Maa- ja metsätalousvaliokunta on omassa lausunnossaan korostanut yksityisteiden merkitystä. Yksityisteitä on kaikkiaan noin 350 000 kilometriä, joista valtionapuun oikeutettuja on noin 55 000 kilometriä. Niiden riittävä kunto on tärkeää paitsi teiden varsilla asuville myös maaseutuelinkeinoille. Valiokunta huomauttaa, että raakapuu kuljetukset lähtevät pääsääntöisesti yksityisteiden varsilta.

Radanpito. Valiokunta toteaa, että korvausinvestointitason jäädessä jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle eri yhteyksissä asetetut radanpidon tavoitteet jäävät saavuttamatta. Rataverkon peruskorjausohjelma ja eräiden päärataosuuksien riittämätön välityskyky ovat radanpidon suurimpia ongelmia. Rataverkon kunnan lasku on valiokunnan saaman tiedon mukaan väistämätön kehyspäättöksen mukaisella rahoitustasolla. Tämä tarkoittaa kasvavia ongelmia liikenteen täsmällisyydessä ja liikennerajoitusten määrän kasvua vuoteen 2012 mennessä 710 kilometriin. Heikkokuntoinen rataverkko sisältää myös piileviä turvallisuusriskejä; riskeihin kuuluu myös tasoylikäytävien suuri määrä.

Rataverkon ylläpitäminen pitkällä tähtäyksellä turvallisesti liikennöitävässä kunnossa edellyttää valiokunnan saaman tiedon mukaan 40

miljoonan euron lisäystä vuosittaiseen kehukseen. Tällöin voitaisiin turvata nykyinen palvelutaso myös kehittämisinvestointien ulkopuolisella rataverkolla ja estää korjausvelan kertyminen seuraaville vuosille. Rataverkon ylläpitäminen tehokkaana ja kilpailukykyisenä liikenneväylänä liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden mukaisesti edellyttää kuitenkin noin 80 miljoonan euron vuosittaista lisäystä kehukseen.

Perusradanpidossa joudutaan nyt keskittymään koko rataverkon pitämiseen liikennöitävässä kunnossa, ja palvelutasoa parantavat hankkeet jäävät toteutumatta. Valiokunta kantaakin huolta nimenomaan rataverkon kilpailukykyä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, jos samaan aikaan lyödään laimin muun rataverkon palvelutason kehittäminen. Rataverkon rappeutumisen johdosta VR ei ole rautatieliikenteen harjoittajana voinut tarjota henkilö- ja tavaraliikenteen palveluja kysyntää vastaavalla tavalla. Ratojen peruskorjaustason laiminlyönti on todettu jopa erääksi suurimmista riskeistä VR:n sisäisissä riskianalyysissä.

Lautta- ja yhteysalusliikenne. Valiokunta toteaa, että harvaan asutuillakin alueilla on taattava liikkumisen palvelutaso. Saariston yhteyksien kannalta keskeisessä asemassa on maantielautta- ja yhteysalusliikenteen riittävyys ja aikataulujen yhteensopivuus. Merenkululaitos ja Tiehallinto tilaavat yhteysalus- ja lauttapalveluja noin 38 miljoonalla eurolla vuosittain.

Tieliikelaitos Destia Lauttapalvelut hoitaa maantielauttaliikennettä yleisen tieverkon 40:llä lauttareitillä. Varustamoliikelaitos Finstashipin Saaristovarustamo liikennöi kahdella lauttareitillä. Yhteysalusliikennettä hoitavat Varustamoliikelaitos Finstaship ja eräät yksityiset pienvarustamot.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa saaristo- ja sisävesiyhteyksien varassa asuvien ja elinkeinonharjoittajien mahdollisuuksia toimiviin liikenneyhteyksiin. Saaristoyrittäminen on saariston elinkelpoisuuden kannalta erittäin tärkeää. Yrittämisen edellytyksenä on muun muassa, että liikenneinfrastruktuurin palvelutaso tur-

vataan riittävän pitkäksi aikaa. Valiokunta kehottaa edelleen tiivistämään yhteysalus- ja lauttapalveluiden tilaajatahojen yhteistyötä ja selvittämään valtion omistamien keskeisten yhteysalus- ja lauttapalvelujen tuottajaorganisaatioiden yhdistämistä yhden organisaation alaisuuteen.

Liikenneverkon kehittämisohjelma

Liikenne- ja viestintävaliokunta on valtiovarainvaliokunnan tapaan tyytyväinen etenkin niihin raideliikenteeseen tehtäviin panostuksiin, jotka edistävät yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja joukkoliikennettä ja ovat tärkeitä myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Valiokunta pitää myös hyvänä, että maankäytön tulevaa suunnittelua varten selonteossa mainitaan useita, kokonaan uusia rataverkon kehittämishankkeita.

Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan todennut hankkeiden rahoitussuunnitelman osalta, että Oulu–Seinäjoki-hankkeen rahoitusta on arvioitava vielä uudelleen. Nyt kaavailtu rahoitustaso johtaa hankkeen pitkittymiseen aina 2020-luvulle saakka, mikä aiheuttaa tarpeettomia lisäkustannuksia ja heikentää sekä henkilöliikenteen että teollisuuden kuljetusten toimivuutta ja kilpailukykyä. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy tähän lausuntoon todeten, että suuren logistisen merkityksensä vuoksi myös Kehä III:n parantamisessa on edettävä nyt suunniteltua nopeammin.

Investointien aikajänne. Selonteon mukaan pitkäjänteisyydellä tarkoitetaan 10–15 vuoden aikajännettä, mutta hankekohtaiset päätökset on tehty vain tämän hallituskauden osalta. Vuoden 2011 jälkeen toteutettavien hankkeiden listalla on noin 30 hanketta, jotka vastaavat 3–4 vaalikauden investointivolyymiä. Niiden tarkempaa toteuttamisjärjestystä tai aikataulua ei ole päätetty. Seuraava hallitus ottanee niihin kantaa aikaisintaan vaalivuotta seuraavana vuonna, jolloin sitovat päätökset koskisivat hallituskauden loppuosaa.

Kehyspäätöksen ja selonteon linjaukset ovat selvä parannus aiempaan käytäntöön, jossa liikennehankkeista päätettiin vuosittain hanke ker-

rallaan. Vaalikausi ja valtiontalouden kehyskausi ovat liikenneinvestointien kannalta kuitenkin edelleen liian lyhyitä ajanjaksoja. Niin sanotun kakkoskorin priorisointi edes seuraavan hallituskauden alkuosan osalta hyödyttäisi selvästi hankkeiden suunnittelua. Esimerkiksi Ruotsissa poliittisesti hyväksytty liikenneinvestointiohjelma laaditaan kymmenvuotiskaudeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä on olennaista, että alueilla, yrityksillä ja väylävirastoilla on selkeä, pitkäjänteinen näkymä siihen, minkälainen infrastruktuuri maassa on tulevaisuudessa yritysten sijoittumisen, niiden kuljetusten, ihmisten matkojen ja alueiden kehityksen kannalta.

Alkavien hankkeiden ajoitus. Tällä hetkellä on käynnissä noin 20 kehittämishanketta, joista lähes kaikki valmistuvat vuoteen 2010 mennessä, useimmat jo vuonna 2008 tai 2009. Kehyspäättöksen yhteydessä päätettyjen uusien hankkeiden aloitus painottuu kuluvan vaalikauden loppuun ja seuraavan vaalikauden alkuun. Käytännössä tämä johtaa siihen, että useita hankkeita kilpailutetaan yhtäikaa vuonna 2010, jolloin ne käynnistyvät vuosina 2011–2012.

Väylänpidossa on pitkällä tähtäimellä edullisinta pyrkiä paitsi mahdollisimman pitkäjänteiseen suunnitteluun myös mahdollisimman tasaiseen investointitasoon. Selonteon mukainen investointien ajoitus voi kuitenkin johtaa siihen, että hankkeiden kilpailutus ja käynnistys painottuvat liiaksi vuosille 2010–2012. Tämä nostaa kustannuksia ja heikentää kustannusarvioiden pitävyyttä. Selonteon mukaan inframarkkinoita on mahdollista tasata niin sanotun kuntien aikaistamisrahoituksen avulla.

Valiokunta pitää tärkeänä, että vuosina 2011–2012 uhkaava suhdannepiikki ja ylikuumeneminen vältetään. Mikäli hankkeita ei käynnisty kuntarahoituksen turvin, hallituksen on ryhdyttävä ajoissa toimenpiteisiin joidenkin investointien aikaistamiseksi; hankkeet tulisi tällöin ottaa huomioon jo vuoden 2009 talousarviossa.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esiin muun muassa, että pääsy tierakentamisen markkinoi-

den toimimattomuuteen, suurten väylähankkeiden kustannusten paisumiseen yli laadittujen kustannusarvioiden ja tarjousten vähäisyyteen on hankkeiden kilpailuttaminen liian suurina kokonaisuuksina. Tämän mukaan Suomessa on vain kourallinen yrityksiä, joilla on resursseja edes tarjota hankkeiden suunnittelua ja toteutusta niin suurina urakoina, joilla isoja väylähankkeita on kilpailutettu. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mielestä on markkinoiden toimivuuden parantamiseksi tarkasteltava myös urakoiden kilpailuttamismenetelmien vaikutusta kilpailutilanteelle maanrakennussektorilla.

Varautuminen yllättäviin investointeihin. Yhteiskunnan ja kuljetustarpeiden muuttuessa saatetaan syntyä yllättäviä investointitarpeita, joihin tulisi puuttua mahdollisimman pian. Jälkirahoitusmallilla voidaan käynnistää esimerkiksi kaivosteollisuuden tarvitsemia investointeja, mutta osa väyläongelmista voi vaatia välittömästi valtion rahoitusta. Mikäli tällaisiin hankkeisiin ei lainkaan varauduta, niiden toteuttaminen voi olla ongelmallista.

Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan katsonut, että määrärahaehyksissä on vuoden 2011 jälkeen otettava huomioon 100–200 miljoonan euron määrärahavaraus sellaisia yllättäviä ja välttämättömiä väyläinvestointeja varten, joita ei vielä tässä vaiheessa voida tarkemmin yksilöidä.

Teemahankkeet. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää hyvänä sitä, että teemahankkeet rahoitetaan jatkossa liikenneverkon kehittämiseen osoitetusta määrärahasta. Teemahankkeet on tähän asti rahoitettu perusväylänpidon määrärahalla, ja ne ovat kilpailleet samoista määrärahoista liikenneverkon kunnossapidon kanssa. Tämä on myös heikentänyt päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Valiokunta korostaa, että teemahankkeiden rahoitukseen tulee talousarviossa vuosittain osoittaa nykyistä suuremmat voimavarat.

Selonteon mukaan vaalikaudella kohdennetaan teemahankerahoitusta muun muassa pääteiden turvallisuuden parantamiseen keskikaideohjelmalla ja joukko- ja kevytliikenteen olosuh-

teiden parantamiseen. Valiokunta pitää tätä linjausta hyvänä, sillä perusrahoituksen alhainen taso on merkinnyt kuntien kannalta tärkeiden paikallisten hankkeiden, kuten kevyen liikenteen väylien ja pienten liikenneturvallisuushankkeiden, vähentymistä. Lisäksi valiokunta korostaa meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden sekä meluntorjunnan teemapakettien tarpeellisuutta.

Lentoasemaverkoston kehittäminen. Ilmailu on ainoa kokonaan liiketoiminta- ja asiakasrahoitteinen liikennemuoto Suomessa. Sen infrastruktuurin ja palvelujen ylläpitäminen ei siten vaadi valtion budjettivaroja. Ilmailulaitos ylläpitää liikelaitoksena koko maan kattavaa 25 lentoaseman verkostoa. Niitä ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niin sanotun verkostoperiaatteen mukaisesti. Taloudellisesti kannattavin osa verkkoa on Helsinki-Vantaan lentoasema. Myös kuusi muuta lentoasemaa on liiketaloudellisesti ylijäämäisiä. Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa verkostoperiaatteen merkitystä maamme lentoasemaverkoston ylläpidossa ja osana alueellisen tasa-arvon edistämistä. Helsinki-Vantaan lentoasemaan on viime vuosina panostettu merkittävästi. Liiketaloudellisesti eniten kannattavien lentoasemien rinnalla on järkevää panostaa myös muuhun lentoasemaverkoon palvelutasoa parantaen, jotta lentoliikenteen houkuttelevuutta ja siten verkoston kokonaiskannattavuutta voitaisiin edelleen parantaa.

Investointien rahoitus

Budjetoinnin ongelmat

Väylänpidon pitkäjänteisyyden ja kustannustehokkuuden parantamiseksi on olennaista, että vaalikauden liikennehankkeista ja niiden rahoituksesta päätetään kerralla ja että määrärahakohys sisältää vaalikauden alusta lähtien riittävät määrärahat liikenneväylien pitkäjänteiseen kehittämiseen ja kunnossapitoon. Pitkäjänteisyyttä voitaisiin jatkossa edelleen parantaa päättämällä ainakin osittain myös seuraavan vaalikauden investoinneista. Liikenne- ja viestintävalio-

kunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausunnossaan esittämiin näkemyksiin investointien rahoituksesta ja budjetointimenettelyjen kehittämisestä.

Investointien budjetointi. Valtion nykyinen talousarviokäytäntö perustuu käyttömenobudjetointiin, jolloin investoinnitkin käsitellään käyttömenoina. Pääomabudjetoinnissa investoinneille ja käyttömenoilta olisi sen sijaan omat budjettinsa, mikä antaisi paremmat mahdollisuudet hallita investointi- ja rahoitus suunnitelmia.

Valtionhallinnossa investointien budjetointiin liittyvät ongelmat koskevat lähinnä vain liikenneinvestointeja, sillä suurin osa muiden hallinnonalojen merkittävistä investoinneista on siirretty budjettitalouden ulkopuolelle. Investointien ja kunnossapidon määrärahat tulisi erottaa toisistaan nykyistä selkeämmin, mikä parantaisi päätöksenteon selkeyttä ja läpinäkyvyyttä. Liikenneinvestointien budjetointia onkin kehitettävä ja niiden käsittelyä kehyksessä muutettava.

Budjetti- ja valtuuskäytäntö. Liikennehankkeiden nykyinen budjetointimenettely on kankea ja joustamaton. Se edellyttää sekä hankekohtaiseen valtuuteen että vuosittaiseen määrärahasoon tarvittavien pientenkin muutosten tuomista eduskunnan käsiteltäväksi, vaikka muutokset tapahtuvat eduskunnan hyväksymän sopimusvaltuuden puitteissa. Hankintamenettely ei myöskään aina johda tarkoituksenmukaiseen ja taloudellisesti optimaaliseen lopputulokseen väylähankkeiden kokonaisuuden kannalta.

Valtiovarainvaliokunta toteaa lausunnossaan kiinnittäneensä jo aiemmin huomiota edellä mainittuihin epäkohtiin ja kiirehtii sen johdosta toimenpiteitä, joilla menettelyä voidaan yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa.

Rahoitusmallit

Selonteossa todetaan, että vuotta 2020 koskevan tavoitetilan mukaan liikenteen rahoitus on pitkäjänteistä ja kestäväällä pohjalla ja että käytettävissä on monipuolinen budjettirahoitusta

täydentävien rahoitusmallien valikoima. Selonteon arvion mukaan budjettirahoitusta täydentävien rahoituslähteiden käyttö on liikenneverkon riittävän palvelutason varmistamiseksi välttämättömyyttä ja uusia rahoitusmalleja on kokeiltava ennakkoluulottomasti.

Budjettirahoitus on pääasiallinen liikenneinvestointien rahoitustapa kaikissa maissa. Yleinen suuntaus kuitenkin on, että budjettirahoituksen rinnalle etsitään uusia rahoitusmalleja, joilla investointien toteutukseen saadaan joustoa.

Selonteon mukaan budjettirahoitusta täydentäviä rahoitusmalleja ovat muun muassa elinkaarimalli, kuntien osallistuminen rahoitukseen, tienkäyttömaksut, jälkirahoitus, tie- ja liikenne-rahastot, valtionyhtiöiden myyntitulot ja EU-rahoitus valtakunnan rajan ylittäviin hankkeisiin.

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan lausunnossaan esittämään, että valtion budjettirahoituksen on oltava väylähankkeiden rahoittamisen perustana jatkossakin. Budjettirahoituksen rinnalle on kuitenkin perusteltua kehittää myös muita rahoitusmalleja.

Elinkaarimalli. Elinkaarimallista on jo saatu kokemuksia. Elinkaarimalli ei ole pelkästään rahoitusmalli vaan myös toimintamalli, jossa väylänpitäjä tilaa ulkopuoliselta yritykseltä tietyn väyläosuuden tienpitopalvelun pitkällä sopimuksella. Elinkaarimallin avulla on mahdollisuus löytää ratkaisuja ja hyötyjä, jotka ovat innovatiivisia ja pitkällä aikavälillä taloudellisia. Se antaa myös mahdollisuuden jakaa riskit tilaajan ja tuottajan kesken.

Elinkaarimalli voidaan toteuttaa usealla eri tavalla ja sen maksumekanismit ja muut ominaisuudet voidaan räätälöidä kullekin hankkeelle sopiviksi. Hankkeen rahoituksesta päätettäessä on tehtävä perusteellinen ja objektiivinen vertailu parhaaksi arvioidun elinkaarimallin ja normaalin budjettirahoituksen välillä. Hankkeen rahoitustapa ei saa vaikuttaa toteuttamisaikatauluun eikä hankkeen kohteluun menokehyksissä.

Kuntien osallistuminen rahoitukseen. Selonteon mukaan kunnat osallistuvat suurilla kaupunkiseuduilla liikenneinvestointien kustannuksiin.

Tätä käytäntöä on tarkoitus jatkaa. Lisäksi kunnat voivat enenevässä määrin saada liikkeelle tärkeän liikennehankkeen korottoman jälkirahoituksen periaatteiden mukaisesti. Kuntien osallistumista rahoitukseen on pidetty perusteltuna, jos kunnat saavat liikennehankkeiden toteutumisen myötä merkittäviä maankäyttöisiä ja muita hyötyjä.

Kunnilla ei ole velvollisuutta, eikä kaikilla kunnilla ole mahdollisuutta, aikaistamislainan käyttöön. Osalle kunnista se antaa mahdollisuuden saada tärkeä liikennehanke käyntiin hieman suunniteltua aikaisemmin. Kunta maksaa periaatteessa valtiolle kuuluvia menoja, mutta hyöttyy vastaavasti maankäytön tuomista eduista.

Mahdollisuus aikaistamislainan käyttämiseen on sinänsä perusteltua, mutta aikaistamisrahoitusta tulee käyttää hallitusti, eikä siitä saa tulla pääsääntö infrarahoitukseen. Aikaistamisrahoituksen lisääntyvän käytön riskinä on, että se voi johtaa heikommassa taloudellisessa asemassa olevien kuntien kannalta tärkeiden hankkeiden siirtymiseen tulevaisuuteen ja vauraampien kuntien hankkeiden etusijaan omarahoituksen turvin. Aikaistamisrahoituksen avulla ei tule käynnistää hankkeita, jotka eivät sisälly hyväksyttyyn hankeuuteluun. Aikaistamislainan käyttö voi myös tuoda huomattaviakin lisävelvoitteita kunnan hallinnolle. Rahoittaessaan hanketta kunta ei toimi ainoastaan rahoittajana, vaan myös hankkeen toteuttajana.

Tienkäyttömaksut. Selonteon linjausten mukaan tarkoituksena on luoda valmiudet paikannukseen perustuvan tienkäyttömaksun käyttöönottoon tulevilla vuosikymmenellä. Hallituksella on myös valmiudet luoda lainsäädännölliset edellytykset mahdollisen alueellisen ruuhkamaksun käyttöönotolle.

Liikenteen ja energiankulutuksen hillitsemiseksi liikenteen kustannuksia voidaan joutua siirtämään käyttäjille nykyistäkin enemmän. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan kantaan, että tienkäyttö- ja ruuhkamaksujen mahdolliseen käyttöönottoon liittyviä kysymyksiä on perusteltua edelleen selvittää. Selvitystyössä on tärkeää ottaa kantaa siihen,

käytetäänkö ruuhkamaksuja liikennejärjestelmän ohjaus- vai rahoituskeinona tai mahdollisesti kummassakin tarkoituksessa.

Ruuhkamaksujen mahdollinen käyttöönotto saattaa vähentää henkilöautoliikennettä ja siten myös joidenkin liikenneinvestointien tarvetta. On siksi tärkeää, että ruuhkamaksuja koskevat päätökset tehdään riittävän aikaisessa vaiheessa ennen niiden mahdollista käyttöönottoa.

Jälkirahoitusmalli. Jälkirahoitusmalli sopii esimerkiksi avattavien kaivosten tarvitsemien infrayhteyksien rakentamiseen. Tällöin toisena osapuolena on yritys, joka arvioi hankkeen rahoittamisen ja sen korkokulujen rahoittamisen liiketaloudelliselta pohjalta. Menettely on tarkoituksenmukainen, sillä se poistaa suurelta osin valtion hukkainvestoinnin riskin ja on siten valtion kannalta turvallinen.

Tie- ja liikennerahastot. Selontekoon ei sisälly rahastomallin käyttöönottoon liittyviä linjauksia. Valtiosihteeri Sailas päätyi hiljattain laatimassaan liikenneinvestointien rahoituksen kehittämistä koskevassa selvityksessä (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 72/2007) siihen, ettei perinteisille liikennerahastoille ole perusteita. Selvityksen mukaan ne eivät lisäisi valtion tuloja tai lisäisi varoja liikenneinvestointien rahoittamiseen.

Selvityksessä ei käsitelty yksityiskohtaisemmin rahastojen käyttöä eikä siinä selvitetty esimerkiksi mahdollisuutta eläkelaitosten tekemiin rahastosijoituksiin eikä kiinteistörahastotyyppisten rahastojen toimivuutta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää valtiovarainvaliokunnan tapaan tärkeänä, että tie- ja liikennerahastojen perustamiseen ja käyttöön liittyvät kysymykset selvitetään vielä aiempaa laajemmin. Selvityksessä tulee ottaa huomioon myös mahdollisten tie- ja ruuhkamaksujen rahastamiseen liittyvät kysymykset. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan esittänyt tätä koskevan kannanottoehdotuksen.

Valtionyhtiöiden myyntitulot. Valtionyhtiöiden osakemyyntituloja on käytetty useina vuosina liikenneinvestointeihin. Tänä keväänä hyväksy-

tyn kehyspäättöksen mukaan myyntituloista voidaan käyttää 80 miljoonaa euroa uusien väylä-hankkeiden rahoittamiseen.

Väyläverkon rahoitustason on oltava pitkäjänteisesti kestäväällä ja riittävällä tasolla. Myyntitulojen käyttö ei siten edesauta pitkäjänteisen investointipolitiikan toteuttamista, sillä myyntitulot ovat satunnaisia ja vaikeasti ennakoitavia. Myyntitulot ovat kuitenkin tuoneet viime vuosina liikkumavaraa muutoin tiukkoihin menokehyksiin.

Valtion budjetointi- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen antaisi aiempaa paremmat mahdollisuudet hallittuun investointi- ja rahoitussuunnitteluun, jolloin myös budjetin tuotot ja kulut olisi mahdollista saada tasapainoon pitkällä aikavälillä. Tällöin myös myyntitulojen käyttöä investointien rahoituksessa voitaisiin arvioida uudelleen.

EU-rahoitus. EU:n nykyisestä runkoliikenneverkosta, eli niin sanotusta TEN-verkosta, on päätetty vuonna 2004. TEN-verkon laajuutta arvioidaan lähivuosina uudelleen, ja käynnissä on myös muita hankkeita, joilla pyritään parantamaan valtakunnan rajat ylittäviä liikenneyhteyksiä. Suomen tulee toimia aktiivisesti mm. TEN-verkkoa ja Pohjois-Euroopan liikennehankkeita koskevissa neuvotteluissa ja pyrkiä hyödyntämään EU:n ohjelmiin sisältyviä rahoitusmahdollisuuksia. Valiokunnan mielestä TEN-verkkoon tulee sisällyttää valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeät pääväylät.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton,

että eduskunta hyväksyy selonteon johdosta seuraavat kannanotot:

1. Vaalikauden alussa laadittavasta liikennepoliittisesta selonteosta on tehtävä pysyvä käytäntö.

2. Maankäytön ja liikenteen seudullista ja valtakunnallista suunnittelua ja nii-

hin liittyviä ohjausmenetelmiä on kehitettävä määrätietoisesti, jotta yhdyskuntarakenne eheytyy ja liikkumisen tarve vähenee. Kevyen liikenteen tarpeet on otettava huomioon maankäytössä, kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa ja kevyen liikenteen väylien rahoitus on turvattava.

3. Maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä verrattuna kilpailijamaihin on parannettava alentamalla logistiikkakustannuksia. Yhteistyössä EU:n ja Venäjän viranomaisten kanssa on kiireellisesti ja molempien osapuolten kannalta tasavertaisesti sujuvoitettava rajanylityskäytännöt maamme itärajalla.

4. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä kehittämällä lippujärjestelmiä, joukkoliikenteen palvelujen yhteensopivuutta, palvelutasoa ja luotettavuutta. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on otettava käyttöön vuonna 2009.

5. Liikennesektorin on saavutettava Suomelle asetettavat liikenteen päästövähennystavoitteet edistämällä uusimman ajoneuvoteknologian käyttöönottoa ja lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä ja kehittämistä sekä muuttamal-

la autoilun verotusta nykyistä voimakkaammin päästövähennystavoitteita tukevaksi.

6. Liikenneturvallisuustyötä on tehostettava kokonaisvaltaisella turvallisuusohjelmalla, joka ulottuu maankäytön ratkaisuihin liikennekasvatukseen ja jolla alennetaan pysyvästi liikenteen onnettomuus- ja kuolleisuuslukuja. Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät linjaukset ja ratkaisut tulee aina arvioida erityisesti liikenneturvallisuuden kehittymisen kannalta.

7. Paikannukseen perustuvien ruuhka- ja tienkäyttömaksujen käyttömahdollisuudet tulee selvittää.

8. Perusväylänpitoon on osoitettava jo vaalikauden kehyspäätyksessä liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus.

9. Liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Mahdollisuudet tie- ja liikenne-rahastojen käyttämiseen on selvitettävä tällä hallituskaudella.

LiVM 9/2008 vp — VNS 3/2008 vp

Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Lyly Rajala /kok
vpj.	Saara Karhu /sd	Tero Rönni /sd (osittain)
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Pertti Salovaara /kesk
	Marko Asell /sd	Janne Seurujärvi /kesk
	Maria Guzenina-Richardson /sd	Johanna Sumuvuori /vihr
	Leena Harkimo /kok	Ilkka Viljanen /kok
	Mats Nylund /r	Anne-Mari Virolainen /kok
	Pentti Oinonen /ps	vjäs. Lauri Oinonen /kesk (osittain)
	Reijo Paajanen /kok	Sari Palm /kd (osittain).
	Markku Pakkanen /kesk (osittain)	

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Kaj Laine
neuvotteleva virkamies Marjaana
Kinnunen.